



ΚΩΔ. 1320

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2010

№ 92

Ιστιοπλοϊκός κόσμος

Διμηνιαία Έκδοση του Πανελληνίου Ομίλου
Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης
www.horc.gr



**Μάντης - Καγιαλής
Πρωτιά 470 και στα Κανάρια**

**Τρία Μετάλλια στο
Παγκόσμιο Κωπηλασίας**

**Χάλκινο στο
Ευρωπαϊκό μονό κανόε**

Το ελληνικό σκάφος
Brave στο Rolex Malta
Middle Sea Race

Η σκληρή δουλειά και
η πειθαρχία κάνουν το καλό
πλήρωμα. Τα αξιόπιστα
«εργαλεία» κάνουν τον νικητή

Δημήτρης Δεληγιάννης
Ολυμπιονίκης,
Παγκόσμιος πρωταθλητής
Νικητής Ράβιντ Αιγαίου 2008 & 2009.



paralos creative

Η ιστιοπλοϊκή ομάδα OAKLEY στην Ελλάδα υποστηρίζει τους αθλητές

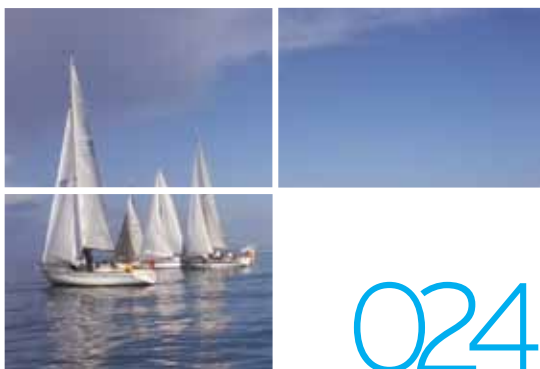
Δημήτρης Δεληγιάννης
Κώστα Τριγκώνης & Ιορδάνη Πασχαλίδη
Ολγα Τσιγαρίδη & Βιργινία Κραβαριώτη
Χάρη Μαυρογεώργη

OAKLEY™

MASTER S.A. τηλ.: 210 9969 303

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ιστιοπλοϊκός Κόσμος 92



ΜΟΝΙΜΕΣ ΣΤΗΛΕΣ

- Σελ 02 Μ'ανοιχτά πανιά
- Σελ 04 Απόψεις
- Σελ 06 Ενημερωτικά
- Σελ 24 Ανοιχτή Θάλασσα
- Σελ 36 Κατηγορίες Τριγώνου
- Σελ 42 Κωπηλασία
- Σελ 46 Canoe Kayak
- Σελ 58 Ομιλικά



ΔΙΕΘΝΗ

- Σελ 27 Sydney Hobart
- Σελ 28 Rolex Malta Middle Sea Race
- Σελ 30 Luis Vuitton Trophy Dubai
- Σελ 32 Luis Vuitton Junior Trophy
- Σελ 34 Velux 5 Oceans



ΘΕΜΑΤΑ

- Σελ 48 Έρευνα στη ναυτιλιακή ιστορία, από τον 18ο αιώνα έως τον 20ό αιώνα
- Σελ 54 Εκπαιδευτικό:
Ανάλυση της πλεύσης ενός ιστιοπλοϊκού σκάφους
- Σελ 56 Εκπαιδευτικό:
Ανάλυση βασικών αρχών δόμησης της ετήσιας προετοιμασίας σε προπονητικούς κύκλους
- Σελ 62 Βιβλίο:
"Πειραιϊκό Λεύκωμα"





του Ι. Μαραγκουδάκη / Πρόεδρου Δ.Σ

*Και παραφράζοντας
τους στίχους του ποιητή
του Αιγαίου, Ελύτη:
«Θέλει μελτέμι γερό,
γεννημένο στην Τήνο,
που να 'ρθει με την
ευχή της Παναγιάς και
να καθαρίσει τον τόπο
απ' όλων των λογιών»
τις κακές συνήθειες και
την καταστροφική μας
νοοτροπία.*

Είναι στην ανθρώπινη φύση να μη θέλει εύκολα να συνειδητοποιήσει την έκταση δύσκολων καταστάσεων, ίσως μία αυτοάμυνα που υποβοηθά για να κερδίσει χρόνο και να προσαρμοστεί σταδιακά για την αντιμετώπισή τους.

Χρειάστηκε να περάσει όλο το 2010 για να συνειδητοποιήσουμε την μονιμότητα των δυσκολιών και το γεγονός ότι τίποτα στο μέλλον δεν θα είναι όπως πριν.

Να συνειδητοποιήσουμε ότι πέρασε ανεπιστρεπτή η περίοδος της ευφορίας, της ήσσονος προσπάθειας, της αδιαφορίας για το κοινωνικό σύνολο, της καταρράκωσης κάθε ηθικής αξίας, του αρμέγματος της κρατικής αγελάδας απ' όποια θέση κι αν βρισκόμαστε. Διότι και τα λεφτά δεν υπάρχουν και η αγελάδα αδυνάτισε τόσο πολύ που δεν βγάζει άλλο γάλα. Τα ψέματα τελείωσαν. Τώρα πρέπει να τ' αλλάξουμε όλα. Να ξαναρχίσουμε από την αρχή. Να αποκτήσουμε πάλι εθνικό φιλότιμο, εργατικότητα, ευρηματικότητα όπως στην δεκαετία του '50.

Και παραφράζοντας τους στίχους του ποιητή του Αιγαίου, Ελύτη: «Θέλει μελτέμι γερό, γεννημένο στην Τήνο, που να 'ρθει με την ευχή της Παναγιάς και να καθαρίσει τον τόπο απ' όλων των λογιών» τις κακές συνήθειες και την καταστροφική μας νοοτροπία.

Με την έλευση του 2011 ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. συμπληρώνει 50 χρόνια ζωής.

Την προσφορά του στο άθλημα ας την κρίνουν άλλοι.

Συνεχίζοντας όμως το έργο του και επι τη ευκαιρία της συμπλήρωσης των 50 χρόνων θα προσφέρει στην ιστιοπλοϊκή οικογένεια ένα ακόμη βοήθημα για την ανάπτυξη της πιο παραγωγικής κλάσης του αθλήματος. Πρόκειται για το βιβλίο "OPTIMIST - Το σκάφος του μικρού καπετάνιου" χρήσιμο για τους αθλητές αλλά και τους προπονητές τους.

Καλή Χρονιά!



Προσομοίωση Ατμοσφαιρικού

SUUNTO ELEMENTUM VENTUS

Η συλλογή **SUUNTO ELEMENTUM VENTUS**, είναι το τέλειο συμπλήρωμα σε ένα τέλειο σκάφος, ως ένα εκπαιδευμένο ρολόι ιστιοπλοΐας σχεδιασμένο με κομψότητα. Με τα εντυπωσιακά χαρακτηριστικά της, που επιτρέπουν προβλέψεις για τον επερχόμενο καιρό, μιας προηγμένης πυξίδας για πλοήγηση και χρονομετρήσεις ναυσιπλοΐας για το τέλειο ξεκίνημα ενός αγώνα, η συλλογή **VENTUS** είναι η απαραίτητη προέκταση στον εξοπλισμό σας πάνω στο σκάφος αλλά και στο lifestyle της ξηράς.

Η **SUUNTO** ιδρύθηκε στη Φινλανδία το 1936. Με μια μικρά ιστορία στη ναυσιπλοΐα, τα ιστιοπλοϊκά όργανα της **SUUNTO** είναι μεταξύ των πιο προηγμένων τεχνολογικά και οι ιστιοπλοϊκές της πυξίδες θεωρούνται οι καλύτερες που υπάρχουν. Η **SUUNTO** χρησιμοποιείται ευρέως στα πολυτελέστερα σκάφη αλλά και για την επικράτηση στους μεγαλύτερους αγώνες ανοικτής θάλασσας στο κόσμο.

exclusively distributed by **AFOSFORIS** Athens Greece tel. : 210.32.28.516, www.suunto.com


SUUNTO

Master Chef



του Δημήτρη Αλεβιζάκη

Η Ζωή Συνεχίζεται



του Μάνου Ρούδα

Στην εποχή των...μαγείρων, ας αφήσουμε για λίγο τα 'άλλα'...μαγειρέματα κι ας υλοποιήσουμε την καλύτερη συνταγή που ξέρουμε, για το νέο έτος.

ΥΛΙΚΑ:

Για το μίγμα

14 κομμάτια **χαμόγελο**

20 μεγάλα **ευχαριστώ** ξερά χωρίς κουκούτσι

2000 γρ. **ελπίδα**

200 γρ. **καλοσύνη**

1 φλυτζάνι τσαγιού **αισιοδοξία**

3 1/2 φλυτζάνια τσαγιού **υγεία**

4 κουταλιές της σούπας **αγάπη**

Για το γαρνίρισμα

* 1/2 κιλό **λησμονιά** φιλοκοπανισμένη

* 1 κιλό **συγχώρεση**

* 3 κ.σ. **φιλία** απλόχερα δοσμένη

Τρία λεπτά αρκούν για να ανακατέψουμε τη **συγχώρεση** με τη **φιλία**.

Ζυμώνουμε το μείγμα, το πλάθουμε και το ψήνουμε επί 35 λεπτά στους 200 βαθμούς.

Τέλος, βάζουμε το σιρόπι να βράσει, και μόλις βράσει, γαρνίρουμε.

Ευτυχισμένη χρονιά με Καλά Πανιά!!!

Την ώρα που η Ευρώπη περνάει δύσκολες ώρες, οικονομικά και κοινωνικά, σε άλλα μέρη του κόσμου η στίλβη πανάκριβων τρόπαιων συνεχίζει να φωτίζει την ιστιοπλοΐα. Οι Αμερικανοί συνεχίζουν την πορεία τους αποφασιστικά προς το 34^ο America's Cup, διαμορφώνοντας το νέο status quo. Στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, έγινε το Louis Vuitton Trophy Dubai, που επί 15 ημέρες συγκέντρωσε το ενδιαφέρον των διεθνών ΜΜΕ. Αγώνες γύρω από τον κόσμο, match races, πρωταθλήματα κλάσεων, συνεχίζονται και συνεχίζονται να συνεισφέρουν στον κύκλο εργασιών του αθλήματός μας. Οι χορηγοί είναι παρόντες, αναζητώντας τώρα τις πραγματικές ευκαιρίες προβολής. Τώρα, που όλοι φείδονται χρημάτων, η ιστιοπλοΐα αξιολογείται καλύτερα και διαφαίνεται η ανταποδοτική ισχύς των επενδύσεων των χορηγών, όσον αφορά την προβολή τους.

Στη χώρα μας ωστόσο, όλοι είναι επιφυλακτικοί. Όχι τόσο γιατί δεν υπάρχουν χρήματα, αλλά γιατί μέσα στο γενικότερο κλίμα φοβίας και ανασφάλειας που επικρατεί, οι εταιρίες φοβούνται να παρουσιαστούν ότι ξοδεύουν χρήματα για χορηγίες. Οι διαφημιστικές καταχωρήσεις περικόπτονται, οι χορηγίες μειώνονται και όλοι περιμένουν την επόμενη ημέρα για να ξανοιχτούν και πάλι και να κινηθούν απ' αρχής τον κύκλο εργασιών της αγοράς.

Ακόμα και η λαμπρή ετήσια τελετή της ISAF που ανακηρύσσει τον ιστιοπλόο της χρονιάς, που έγινε εφέτος στη χώρα μας, έγινε με σχεδόν μυστικότητα. Χωρίς δημοσιότητα, χωρίς ανακοινώσεις, χωρίς προσκεκλημένους εκτός του χώρου της ιστιοπλοΐας. Όχι ότι αυτό μείωσε καθόλου σε κύρος την εκδήλωση. Απλώς, ρομαντικά, θα ήταν όμορφο να προβληθεί η χώρα μας και για κάτι θετικό. Για κάτι που δεν στοίχισε, αλλά άφησε.

Όμως η ζωή συνεχίζεται...

Μια ευχάριστη εμπειρία!



του Κωνσταντίνου Τριγκώνη

Πρόσφατα συμμετείχα στο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Match Race μαζί με τους υπόλοιπους 'παραλίες'* του Καταμαράν (Ντάνης - Αλέξης - Κώστας). Μια νέα και μοναδική εμπειρία για εμάς η οποία πραγματικά μας ενθουσίασε!!!

Αυτό που πραγματικά όμως με συγκίνησε, ήταν το γεγονός ότι ξαναείδα φίλους αγαπημένους. Φίλους με τους οποίους χωρίς να το καταλάβουμε περάσαμε μια ζωή μαζί. Μεγαλώσαμε, ανδρωθήκαμε, μέσα από τη θάλασσα.

Ο Στέλιος (Σωτηρίου) ήταν εκεί μόνιμα στην πρίζα. Τώρα και με δυό ζουζούνια να γυρνούν γύρω από τα πόδια του ακόμη περισσότερο!!!

Ο Βασίλης (Σωτηρίου) μποσέμ όπως πάντα αποπνέοντας μια ηρεμία η οποία οφείλεται πιθανότατα στο γεγονός ότι μένει στην Πάρο και όχι στη 'ζούγκλα' της Αθήνας.

Ο Θοδωρής (Τσουλφάς) ο ίδιος ακριβώς!!! Φωνακλάς χωρατατζής. Απλά απολαυστικός! Όλα τριγύρω αλλάζουμε ο Θοδωρής ίδιος μένει.

Ο Νάκης (Καραγιαννίδης) μας ζάλισε στην κυριολεξία! (Νόμιζα ότι αυτό το προνόμιο ήταν μόνο δικό μου. Με διέψευσε πανηγυρικά!!!)

Ο Στράτος (Ζούπας) - τον είδαμε με το καϊκάκι του να πηγαίνει για ψάρεμα όπως πάντα.

Ο Νίκος (Δαμιανός) και αυτός εκεί περάστικός όμως.

Τελευταία αφήνω δύο χαρακτηριστικές φυσιογνωμίες του Μικρολίμανου.

Σπύρο (Δήμου) τον ελέγανε και όλοι τον γυρέυανε!!! Πειράγματα, γέλιο πολύ, αν και μου φάνηκε λίγο μελαγχολικός.

Κλείνω με τον κύριο όλα τα 'φτιάχνω' όλα τα 'καταστρέφω', Γεροντάρη. Σε όλα μέσα!!! Μόνιμα κάτι να φτιάχνει. Δεν σταματάει ποτέ! Πάντα με το χαμόγελο στα χείλη έτοιμος να επιδιορθώσει οποιαδήποτε ζημιά.

Όλοι τους μοναδικοί ο καθένας για τους δικούς του λόγους.

Χάρηκα πολύ που τους είδα όλους μαζί και όχι μόνο αυτούς που αναφέρω, μετά από πολύ καιρό. Το συναίσθημα της συνάντησης μαζί τους μετά από καιρό, μοναδικό.

Να μεγαλώνεις μαζί με φίλους και ανθρώπους. Να βλέπεις τη ζωή τους να εξελίσσεται. Να μοιράζεσαι μαζί τους αυτό το κοινό στοιχείο που μας ενώνει όλα αυτά τα χρόνια.

Την αγάπη μας για την θάλασσα και την Ιστιοπλοία.

Νιώθω πολύ τυχερός που μεγάλωσα σε ένα τέτοιο χώρο. Που μεγάλωσα μαζί τους!

Καλή χρονιά σε όλους.

* παραλίες αποκαλούν διεθνώς τους αθλητές του καταμαράν μιας και τα σκάφη τους τα εναποθέτουν πάντα στην παραλία!!

Διάκριση της *Aegean-Ursa Minor* στο Plastipak Match Race

Η ομάδα **Aegean - Ursa Minor** με τους Ανδρέα Καραλή, Σπύρο Βενετσιάνο και Νίκο Σαμαρτζή συμμετείχε στον αγώνα **Plastipak Match Race Grade 3**, που διοργανώθηκε από τον όμιλο CVCI στη Verbania της Ιταλίας, το **Σαββατοκύριακο 13-14 Νοεμβρίου**.

Οι αγώνες πραγματοποιήθηκαν σε λίμνη, με 3θέσια σκάφη H22 με ασύμμετρα μπαλόνια. Οι συνθήκες ήταν ιδιαίτερα απαιτητικές με εξαιρετικά χαμηλή ένταση αέρα, κρύο και βροχή. Οι συμμετοχές ήταν υψηλού επιπέδου, με τα πιο γνωστά ονόματα στο entry list να είναι αυτά των Fabio Mazzoni, Marco Milan, Jerome Clerc, όλοι στις πρώτες 100 θέσεις της παγκόσμιας κατάταξης Open Match Race.

Η ομάδα **Aegean - Ursa Minor** κατέκτησε την **4η θέση** αφήνοντας πίσω της τους Milan και Clerc, ενώ τον αγώνα κέρδισε ο Mazzoni. Ο **Ανδρέας Καραλής** δήλωσε: «*Είμαστε ιδιαίτερα ευχαριστημένοι από αυτό το αποτέλεσμα. Ήταν η πρώτη φορά που αγωνιστήκαμε με αυτόν τον τύπο σκάφους εναντίον έμπειρων ιστιοπλόων και αποδείξαμε ότι έχουμε την ποιότητα να στοχεύσουμε σε υψηλότερες θέσεις. Θέλουμε να ευχαριστήσουμε τον χορηγό μας, την AEGEAN Airlines που μας προσέφερε αυτό το ταξίδι και για τη γενικότερη υποστήριξη της στην προσπάθειά μας. Οι διοργανωτές του Match Race έκαναν πολύ καλή δουλειά και είμαστε χαρούμενοι που μπορούμε να φέρουμε πίσω στην Ελλάδα ιδέες και εμπειρίες από διοργανώσεις του εξωτερικού. Η φιλοξενία του Ομίλου ήταν πολύ ζεστή και η ατμόσφαιρα ιδιαίτερα φιλική. Αξιόλογη εντύπωση έκανε στους Ιταλούς και Ελβετούς συναθλητές μας η άνοδος των Ελληνικών πληρωμάτων στο Match Race. Ελπίζουμε να τους δούμε σύντομα και σε κάποια από τα πολύ καλά events που διοργανώνονται πλέον και στην Ελλάδα.*»

Επόμενος στόχος της ομάδας **Aegean - Ursa Minor** είναι η διάκριση στο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Match Race τον Δεκέμβριο, που θα διοργανωθεί από τον NOE με σκάφη Platu 25.



Διακρίσεις για τους αθλητές του Ν.Ο.Ν.Π. & Ε.Π.Ω

Ο **Ναυτικός Όμιλος Νέων Παλατιών & Ευρύτερης Περιοχής Ωρωπού** για μια ακόμη φορά αποδεικνύει πόσο καλή δουλειά γίνεται στο τμήμα ιστιοπλοΐας που αναπτύσσει, καθώς η συμμετοχή του στον αγώνα που διοργάνωσε ο Ν.Ο.Αταλάντης στις **20 & 21 Νοεμβρίου** στέφθηκε από απόλυτη επιτυχία.

Συγκεκριμένα οι κάτωθι αθλητές του ομίλου κατέλαβαν αντίστοιχα

- 1. Λέσσης Γεώργιος** 1ος Γενικής κατάταξης & 1ος κατηγορία Παίδων
- 2. Ταμπάκης Νικήτας** 2ος κατηγορία Αγοριών & 3ος Γενικής κατάταξης
- 3. Τσάλτα Ελίνα** 1η κατηγορία Κορασίδων
- 4. Προβελεγγίου Αμαλία** 2η κατηγορία Κορασίδων
- 5. Μάμαλη Δανάη** 3η κατηγορία Κοριτσιών
- 6. Μπάρδης Διαμαντής** 3ος κατηγορία των Παίδων

Εκτός από τις παραπάνω διακρίσεις και τα υπόλοιπα παιδιά, έκαναν πολύ καλές κούρσες, δείχνοντας έτσι το πολύ ψηλό επίπεδο που βρίσκεται η ομάδα.



Τα Νέα του *America's Cup*



Οι Bruno Trouble, Russell Coutts, Yves Carcelle, Richard Worth και Pietro Beccari, γιορτάζουν τη επανασύνδεση της Louis Vuitton με το America's Cup για το 2013.

America's Cup I

Οι εξελίξεις στο **America's Cup** έρχονται η μία μετά την άλλη, αποδεικνύοντας πως οι διοργανωτές εργάζονται σιωπηλά για το μέλλον του πιο σπουδαίου ιστιοπλοϊκού αγώνα.

Το πρώτο νέο ήρθε ξαφνικά και από το πουθενά, αν και ταιριάζει στο νέο προφίλ του αγώνα. Εν μέσω δραματικών εξελίξεων στο America's Cup, με κορυφαία την επιλογή πολύγαστρου σκάφους με σταθερή ιστιοφορία, ήταν παράξενο που οι Γάλλοι τηρούσαν σιγή ιχθύος, αφού ομολογουμένως είναι κορυφαίοι στο συγκεκριμένο είδος ιστιοπλοΐας.

Έτσι λοιπόν, μετά από πολλούς μήνες κρυφής προετοιμασίας και μυστικών διαβουλεύσεων, οι δύο γνωστοί Γάλλοι ιστιοπλόοι **Loïck** και **Bruno Peyron** έθεσαν εαυτούς **επικεφαλής της Γαλλικής καμπάνιας διεκδίκησης του America's Cup**, συνενώνοντας όλες τις Γαλλικές δυνάμεις. Στόχος τους είναι να φέρουν το America's Cup στη χώρα τους για πρώτη φορά, τώρα που **η επόμενη διοργάνωση του 2013** θα γίνει με **πολύγαστρα σκάφη**.

Σε συνάντηση στο **Παρίσι**, την **Παρασκευή 22 Οκτωβρίου**, με τον **Russell Coutts**, που εκπροσωπεί τον υπερασπιστή και διοργανωτή του 34ου America's Cup, οι αδελφοί Peyron συζήτησαν την προοπτική της συμμετοχής της Γαλλίας στο America's Cup. Η συγκυρία τους ευνοεί, διότι οι Γάλλοι έχουν μακρά παράδοση στους αγώνες με καταμαράν και τριμαράν. Θεωρούνται παγκόσμια δύναμη, με πολλούς πρωτοπόρους σχεδιαστές, κορυφαία ναυπηγεία και φυσικά έμπειρους ιστιοπλόους. Και επιπλέον, η Γαλλία, ένα κράτος με κατάλληλη υποδομή, στηρίζει τέτοιου είδους ενέργειες και τις θεωρεί εθνικής σημασίας.

Τελευταίος Γάλλος που επιχείρησε - ανεπιτυχώς - να συμμετάσχει στο America's Cup ήταν ο Baron Bich το 1967.

America's Cup II

Το επόμενο αναμενόμενο μεγάλο βήμα στη νέα πορεία του America's Cup ήταν η **επανασύνδεση με τη Louis Vuitton**. Οι κύριοι **Bruno Trouble**, **Russell Coutts** και **Yves Carcelle**, ο **CEO της Louis Vuitton**, γιόρτασαν την επανασύνδεση της Louis Vuitton με το America's Cup, όπως είχε ανακοινωθεί κατά τη διάρκεια του Louis Vuitton Trophy Dubai.

Σε συνέχεια των **30 ετών συνεργασίας** με το America's Cup, ο **Γαλλικός οίκος μόδας αναλαμβάνει ξανά το Louis Vuitton Cup, το τρόπαιο το οποίο κερδίζει ο διεκδικητής του America's Cup**, ο οποίος προκρίνεται στον τελικό για να αντιμετωπίσει τον υπερασπιστή, τον νικητή δηλαδή της προηγούμενης διοργάνωσης.

Το 2013 θα 'ξανατρέξει' το Challenger Series, όπως το ξέραμε, με τον νικητή να πηγαίνει στον τελικό του America's Cup για να διεκδικήσει το κύπελλο. Το Challenger Series θα λέγεται πάλι Louis Vuitton Cup, σε αναγνώριση της προσφοράς της φίρμας όλα αυτά τα χρόνια στο America's Cup. Επιπλέον, **η Louis Vuitton θα είναι και ο επίσημος χρονομέτρης του America's Cup, προωθώντας έτσι και τη νέα σειρά ρολογιών της.**

America's Cup III

Ενώ οι εξελίξεις του America's Cup διαδέχονται η μία την άλλη, ένας παλιός πρωταγωνιστής, **η Ελβετική ομάδα Alinghi**, δύο φορές νικήτρια του America's Cup, **ανακοίνωσε ότι δεν θα λάβει μέρος στην 34η διοργάνωση, οριστικά.** Η Alinghi προτίθεται να ασχοληθεί με το Extreme Sailing Series, έναν διαφορετικό αγώνα, ο οποίος κατά τη γνώμη του επικεφαλής της ομάδας Ernesto Bertarelli, παρουσιάζει μεγαλύτερο ενδιαφέρον, αγωνιστικά.

Μετά από προσεκτική μελέτη του πρωτοκόλλου και των αλλαγών που προωθούν οι Αμερικανοί, σε συνεργασία με τους πιστούς τους φίλους και συνεργάτες Ιταλούς του Mascalzone Latino, η Alinghi θεωρεί ότι είναι απίθανο να κερδίσει άλλη ομάδα. Κατά τον Bertarelli, το νέο πρωτόκολλο περιορίζει τις ομάδες των διεκδικητών, θέτοντας όρους που ευνοούν τον υπερασπιστή.

Ωστόσο η Alinghi συνεχίζει να έχει ενδιαφέρον στο America's Cup και θα παρακολουθεί τις εξελίξεις, αλλά θα επικεντρώσει τις αθλητικές της προσπάθειες σε άλλες παγκόσμιες διοργανώσεις, σε άλλου τύπου αγώνες. Το **Extreme Sailing Series**, το πρωτάθλημα που γίνεται με καταμαράν 40 ποδών, επεκτείνεται χρόνο με το χρόνο και οι Ελβετοί θεωρούν ότι αντιπροσωπεύει καλύτερα το στίλ τους.



BOOKER & AMITA MOTION μαζί στο 48ο Ράλι Αιγαίου 2011

Για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά, το **BOOKER**, με κυβερνήτη τον Ολυμπιονίκη και Παγκόσμιο πρωταθλητή **Δημήτρη Δεληγιάννη** θα αγωνιστεί στο **48ο Ράλι Αιγαίου** με τα χρώματα της **AMITA MOTION**, που είναι και ο επίσημος χορηγός του αγώνα.

Μετά την δεύτερη νίκη του το 2010 στην αγωνιστική κατηγορία ORC I, το **BOOKER** και το 2011 θα προσπαθήσει να διεκδικήσει και πάλι το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα, έχοντας στο τιμόνι του τον Δημήτρη Δεληγιάννη και επιλεγμένο πλήρωμα που γνωρίζει άριστα τις δυσκολίες του Αιγαίου και πώς να τις ξεπεράσει, ώστε να βρεθεί στο βάθρο των νικητών.

Πληροφορίες για το σκάφος στο site www.book-er.gr



Έφυγε' ο Νίκος Φίλιας



Έφυγε από τη ζωή ένας λάτρης της ιστιοπλοΐας και ένας εξαιρετος άνθρωπος, ο **Νίκος Φίλιας**, σε ηλικία 73 ετών.

Γιατρός καρδιολόγος, σπούδασε στη Γερμανία και στη συνέχεια άσκησε το επάγγελμα του γιατρού στην Ελβετία, όπου συμμετείχε από εκεί ενεργά στον αντιδικτατορικό αγώνα. Με τη μεταπολίτευση επέστρεψε στην Αθήνα.

Δούλεψε αρχικά στον Ευαγγελισμό και στη συνέχεια για 25 χρόνια εργάστηκε στον Άγιο Σάββα, όπου για χρόνια ήταν διευθυντής στη Μονάδα Εντατικής Θεραπείας. Παράλληλα, διετέλεσε και πρόεδρος των Εντατικολόγων. Πάντα πρόθυμος προσέφερε την βοήθειά του στον συνάνθρωπό του.

ΝΕΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΙΟΑΝ

Στον Άγιο Νικόλαο στις **17-11-10** ημέρα Τετάρτη και ώρα 18:30 κατόπιν μυστικής ψηφοφορίας για την ανάδειξη του **νέου Δ.Σ. του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Αγίου Νικολάου "ΑΙΟΛΟΣ"** εξελέγησαν ως ακολούθως:

Αλτσιάδης Δημήτρης	Πρόεδρος
Φαρσάρης Μιχάλης	Αντιπρόεδρος
Τζανίδης Νίκος	Γενικός Γραμματέας
Γκράτσια-Πασκουαλίνα Μαρία	Ταμίας
Βούλγαρης Γιάννης	Έφορος Τριγώνου
Βασιλάκης Μιχάλης	Έφορος Ανοικτής Θαλάσσης
Μπούρας Δημήτρης	Έφορος Υλικών & Εγκαταστάσεων
Καρυωτάκης Σταύρος	Έφορος Εκπαίδευσης
Ταβλός Ιάσων	Έφορος Δημοσίων Σχέσεων

Ο "Ι.Κ." τους εύχεται καλή επιτυχία στο έργο τους.

Χάρης Μαυρογεώργης & OAKLEY, πρωταθλητές Ελλάδος στα Laser 4.7

Την **πρώτη θέση** στο **Πανελλήνιο πρωτάθλημα σκαφών τύπου Laser 4.7** κέρδισε ο αθλητής του Ν.Ο.Βουλιαγμένων, **Χάρης Μαυρογεώργης** που υποστηρίζετε από τα κορυφαία παγκοσμίως αθλητικά γυαλιά ηλίου **OAKLEY**. Ο ήδη φετινός παγκόσμιος πρωταθλητής στην ίδια κατηγορία κέρδισε με ευκολία τις 3 από τις 6 ιστιοδρομίες που έγιναν ώστε να ολοκληρωθεί το Πανελλήνιο Laser 4.7 για το 2010 και έτσι στέφτηκε κορυφαίος στην κατηγορία του.

Ο Χάρης Μαυρογεώργης που αγωνίζεται με τον Ν.Ο.Βουλιαγμένων και με την υποστήριξη της **OAKLEY** τα τελευταία χρόνια δείχνει να ξεχωρίζει και να βαδίζει με σταθερά ανοδικά βήματα ώστε να ενταχθεί στην ομάδα των Ελλήνων αθλητών της κατηγορίας **LASER**, που φέρνει στην χώρα διεθνείς διακρίσεις.

Στην δύσκολη και επίπονη προσπάθεια του Χάρη μέσα στην Θάλασσα τα γυαλιά ηλίου **OAKLEY** είναι πάντα ο σίγουρος συνεργάτης του και φυσικά η σκληρή δουλειά και η πειθαρχία κάνουν τον πρωταθλητή, όμως τα αξιόπιστα 'εργαλεία' τον νικητή.



Κραβαριώτη-Τσιγαρίδη 1η θέση στο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα 470

Ο αγώνας διεξήχθη από **26 έως 30 Οκτωβρίου** στον Ναυτικό Όμιλο Ραφήνας, όπου συμμετείχαν όλα τα ελληνικά **σκάφη κατηγορίας 470**, δεκαεπτά σε σύνολο. Λόγω των θυελλωδών ανέμων (βοριάδων), πραγματοποιήθηκαν μόνο 6 ιστιοδρομίες. Στο στίβο αγωνίστηκαν γυναίκες και άντρες μαζί, με κοινή εκκίνηση και διαδρομή. Η βαθμολογία όμως διαμορφώθηκε ξεχωριστά για την εθνική αντρών και γυναικών. Στις γυναίκες το πλήρωμα της **Βιργινίας Κραβαριώτη** και **Όλγας Τσιγαρίδη** βγήκε **πρώτο** με μεγάλη βαθμολογική διαφορά από το δεύτερο σκάφος.

Οι Κραβαριώτη - Τσιγαρίδη τερμάτισαν **τέταρτες στη γενική κατάταξη** (με τους άντρες) σε κούρσα με αέρα πάνω από 25 μίλια. Από ότι φαίνεται ο αέρας είναι το δυνατό τους σημείο, γεγονός πολύ θετικό αν σκε-

φτεί κάνεις πως στο Weymouth της Αγγλίας, όπου θα γίνει η Ολυμπιάδα, φυσούν σχεδόν πάντα δυνατοί άνεμοι. Το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα ήταν ο πρώτος αγώνας κριτήριο για την εθνική ομάδα και την προολυμπιακή ομάδα του 2011. Οι επόμενοι αγώνες για τους οποίους το πλήρωμα προετοιμάζεται καθημερινά είναι το 'Athens Eurolymp', το 'Great Alexander Cup' καθώς και το 'Πανελλήνιο Πρωτάθλημα' του 2011.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η **Σπανός ΑΕ** (BMW), Επίσημος Χορηγός του πληρώματος, συνεχίζει να στηρίζει τις αθλήτριες που **αγωνίζονται στην Ολυμπιακή κατηγορία 470 γυναικών** με αριθμό ιστίου GRE 224 μέχρι και σήμερα.



Ιστιοπλοΐα από Απόσταση!

Απολαύστε την μαγεία του να κάνετε ιστιοπλοΐα χωρίς να βραχείτε, μ' ένα **τηλεκατευθυνόμενο ιστιοπλοϊκό σκάφος τύπου Laser**.

Σκάφος κατασκευασμένο από άθραυστο πολυαιθυλένιο, αξιόπιστο που προσομοιάζει πλήρως τις ιστιοπλοϊκές συνθήκες. Είναι **ιδανικό για εκμάθηση ιστιοπλοΐας**, αγώνες με ίδια σκάφη, δώρα ως κύπελλα απονομών σε νεαρούς αθλητές και φυσικά διασκέδαση χωρίς όρια. Τα σκάφη τύπου Laser μπορείτε να τα πλεύσετε σε κάθε προσβάσιμο σημείο της θάλασσας ή σε πισίνα αφού ξεμοντάρονται και μεταφέρονται πολύ εύκολα, ενώ **συναρμολογούνται και είναι έτοιμα για παιχνίδι σε λιγότερο από 5 λεπτά**. Για τις ανάγκες πλεύσεις τους χρησιμοποιούν δύο μηχανισμούς servo, για να χειρίζεστε την μαΐστρα και το τιμόνι όπως σ ένα κλασικό Laser. Η καρένα είναι με έρμα (Όπως τα σκάφη του Americas Cup) και έχει βάρος 4 κιλών κάτι που κάνει το σκάφος απίστευτα αξιόπλο και δεν του επιτρέπει να τουμπάρει κάτω από οποιοσδήποτε καιρικές συνθήκες. Το κατάρτι είναι από αλουμίνιο σε δύο κομμάτια ώστε να μεταφέρεται εύκολα, το πανί είναι κατασκευασμένο από film - polyester με αποτέλεσμα να τριμάρεται όπως τα πραγματικά σκάφη, ενώ η συσκευασία περιλαμβάνει και μία βάση τοποθέτησης στην στεριά. Απολαύστε λοιπόν την ιστιοπλοΐα με άλλο τρόπο!

ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Μήκος: 105,4 cm
Πλάτος: 33,33 cm

Πληροφορίες : laser_rcgr@hotmail.co.uk

Ύψος Πανιού: 135 cm
Εμβαδόν Πανιού: 0,458 τ.μ
Βάρος καρένας: 4 Κιλά

Η Ελλάδα διεκδικεί κυρίαρχη θέση στο θαλάσσιο τουρισμό

Με πρωτοβουλία των **Ποσειδωνίων** διοργανώνεται το **1ο διεθνές συνέδριο "Sea Tourism Forum"** στην Αθήνα.

Το συνέδριο σηματοδοτεί τη σημασία του Θαλάσσιου Τουρισμού και τις προοπτικές για οικονομική ανάπτυξη στην Ελλάδα, την Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα.

Η δυναμική του Θαλάσσιου Τουρισμού και η σημασία του για την ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας, αλλά και των χωρών της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, θα αποτελέσει το αντικείμενο του 1ου Συνεδρίου για το Θαλάσσιο Τουρισμό που θα διοργανωθεί στις 21-22 Ιουνίου 2011 στην καινούργια Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών του Ιδρύματος Ωνάση.

Υπό τον τίτλο **"The Posidonia Sea Tourism Forum: The Challenge for Greece, the Eastern Med and the Black Sea"**, το νέο συνέδριο θα εξετάσει τις προοπτικές που παρουσιάζονται για τις **τρεις συνιστώσες του Θαλάσσιου Τουρισμού: την κρουαζιέρα, το yachting και την επιβατηγό ναυτιλία**. Η ανάγκη για ανάπτυξη νέων υποδομών και υπηρεσιών καθώς και η προοπτική νέων joint ventures θα εξεταστούν στο συνέδριο αυτό, το οποίο θα καταγράψει τα μελλοντικά οφέλη που θα αποκομίσει η χώρα μας επενδύοντας σε αυτή τη μορφή τουρισμού.

«Το συνέδριο θα επικεντρωθεί στην αναπτυξιακή δυναμική που εμφανίζει αυτή τη στιγμή ο Θαλάσσιος Τουρισμός παγκοσμίως, και θα εξετάσει πως η Ελλάδα μπορεί να ωφεληθεί από αυτήν, αξιοποιώντας τα πλεονεκτήματα των δύο σημαντικότερων βιομηχανιών της χώρας μας, του τουρισμού και της ναυτιλίας. Πρέπει να τονισθεί ότι κατά την περυσινή χρονιά, η οποία σηματοδοτήθηκε από τη διεθνή χρηματοπιστωτική κρίση, ο θαλάσσιος τουρισμός ήταν μια από τις ελάχιστες βιομηχανίες διεθνώς που παρουσίασε ανάπτυξη» δήλωσε ο κ. **Θεόδωρος Βώκος**, Project Manager των Εκθέσεων Ποσειδώνια, που οργανώνουν το συνέδριο.

«Ένα από τα ζητήματα που θα εξετασθεί στο συνέδριο αυτό είναι το πως η ελληνική οικονομία θα καρπωθεί τα οφέλη από την ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού, εκπονώντας μια μακροχρόνια στρατηγική και προσελκύοντας επενδύσεις για την ανάπτυξη των κατάλληλων υποδομών. Η Ανατολική Μεσόγειος και η Μαύρη Θάλασσα παρουσιάζουν τεράστιο αναπτυξιακό δυναμικό για την βιομηχανία αυτή, και η Ελλάδα και ο Πειραιάς μπορούν να αποτελέσουν το επιχειρηματικό σταυροδρόμι το οποίο θα υποστηρίξει και θα προωθή την ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού.»

Το 1ο Συνέδριο Θαλάσσιου Τουρισμού θα εξετάσει το πώς η Ελλάδα μπορεί:

- Να αξιοποιήσει την κομβική γεωγραφική της θέση, προκειμένου να γίνει προτιμητέος προορισμός και να εδραιωθεί ως αφετηρία τουρισμού για την περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας
- Να αναβαθμίσει τις υπηρεσίες της τόσο προς τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού όσο και

προς τους τουρίστες

- Να απλοποιήσει το υπάρχον νομικό πλαίσιο και να ωφεληθεί από τις πρόσφατες κυβερνητικές πρωτοβουλίες
- Να προσελκύσει ξένες επενδύσεις που θα ωφεληθούν τη βιομηχανία του Τουρισμού και την εθνική οικονομία
- Να ενθαρρύνει τη σύναψη joint ventures για την ανάπτυξη υποδομών

Δύο στρατηγικά ζητήματα που θα εξετασθούν είναι αφενός η από κοινού **προβολή των προορισμών της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας** προς την βιομηχανία κρουαζιέρας, προκειμένου η περιοχή να ωφεληθεί από συνολική αύξηση δρομολογίων, και αφετέρου πως η περιοχή αυτή θα μπορέσει να παρέχει το σύνολο των **υποδομών και υπηρεσιών που χρειάζονται τα υπερσύγχρονα κρουαζιερόπλοια**.

Η βιομηχανία του yachting μπορεί να αποτελέσει σημαντικό αναπτυξιακό παράγοντα για την ελληνική οικονομία, και θα εξεταστούν τρόποι προκειμένου:

- Να αναστραφεί το αρνητικό κλίμα που υπάρχει στην Ελλάδα για το yachting και να προβληθούν οι θετικές πλευρές της βιομηχανίας αυτής και πως μπορεί να συμβάλει στην εισροή ξένου συναλλάγματος και την δημιουργία θέσεων εργασίας
- Να απλοποιηθεί η γραφειοκρατία και να ανακοπεί η φυγή σκαφών από τις ελληνικές μαρίνες
- Να αναβαθμιστούν οι υποδομές και οι υπηρεσίες των μαρινών, καθώς και οι τεχνικές και επισκευαστικές υποστηρικτικές υπηρεσίες.
- Να παρέχονται στους ταξιδιώτες πλήρεις και έγκυρες πληροφορίες για τις μαρίνες και τις παρεχόμενες υπηρεσίες στη χώρα μας
- Να αναπτυχθούν νέες υπηρεσίες που θα καθιστούν το yachting στην Ελλάδα πιο ελκυστικό.

Στο συνέδριο θα συζητηθεί ακόμα **πως η επιβατηγό ναυτιλία μπορεί να συμβάλει στην αναβάθμιση του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα**, και θα αναζητηθούν τρόποι βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών, αναβάθμισης των λιμανιών, ευκολότερης διασύνδεσης των λιμανιών και μελλοντικές ανάγκες της ακτοπολιτείας.

Το συνέδριο θα διοργανωθεί υπό την αιγίδα του Υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας.



Συμμετοχή της ΜΟΤΟCRAFT ΑΕ. σε τεχνικά σεμινάρια στις εγκαταστάσεις της VW



μία καυσίμου. Όλα αυτά θα εντάσσονται και στο πλαίσιο των απαιτήσεων χαμηλών εκπομπών καυσαερίων Tier III που θα τεθεί σε ισχύ από το 2012-14.

Ως γνωστών από την 1.1.2011 οι μέχρι σήμερα γνωστοί κινητήρες ως Volkswagen Marine θα ενσωματωθούν στην γκάμα της Cummins MerCruiser Diesel και θα διακινούνται/υποστηρίζονται αποκλειστικά από το δίκτυο της.

Τα τεχνικά σεμινάρια διάρκειας μίας εβδομάδας ασχολήθηκαν με εις βάθος τεχνικές επεμβάσεις και εκπαίδευση σε όλη τη γκάμα των έσω-εξωλέμβιων και εσωλέμβιων Volkswagen Marine με εισηγητή και εκπρόσωπο της Volkswagen Marine Section, **Martin Shneider**.

Η ΜΟΤΟCRAFT ΑΕ επενδύει σημαντικά στον τομέα επιμόρφωσης και εκπαίδευσης καθώς κατά την άποψη της εταιρείας το υψηλό επίπεδο τεχνογνωσίας αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ποιοτική υποστήριξη και την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών. Έτσι, δίνοντας το παρόν στα σημαντικότερα γε-

Η νέα στρατηγική συνεργασία της **Cummins MerCruiser Diesel** και της **Volkswagen Marine** έχει σκοπό την από κοινού εξέλιξη έσω-εξωλέμβιων και εσωλέμβιων ναυτικών κινητήρων έως τα 5.0 λίτρα που θα διατηρούν το πλεονέκτημα της μεγάλης απόδοσης σε συνδυασμό με περιορισμένο βάρος και διαστάσεις όπως και μεγάλη οικονο-

γονότα του κλάδου με συνεχείς και τακτικές εκπαιδεύσεις η εταιρεία επιτυγχάνει να μεταφέρει επίκαιρη και αναλυτική πληροφόρηση διατηρώντας το πανελλαδικό δίκτυο MerCruiser και Cummins MerCruiser Diesel ενήμερο και εκπαιδευμένο στις τελευταίες εξελίξεις.

Π.Ο.Ι.Α.Θ.



ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ 2011

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ

10.01.2011 - 8.03.2011
9.03.2011 - 11.05.2011
9.05.2011 - 6.07.2011
4.07.2011 - 2.08.2011 (εντατικό)
5.09.2011 - 2.11.2011
31.10.2011 - 10.01.2012

▲ Γίνονται επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Δευτέρα από 19.00 έως 22.30.

▲ Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Σάββατο ή Κυριακή από 10:00 έως 18:00.

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ

13. 01.2011 - 10.03.2011
10. 03.2011 - 11.05.2011
12. 05.2011 - 6.07.2011
8. 09.2011 - 2.11.2011
3. 11.2011 - 10.01.2012

▲ Γίνονται επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Τρίτη από 20.00 - 21.30

▲ Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Σάββατο ή Κυριακή από 10.00 έως 18.00

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ

13. 01.2011 - 10.03.2011
10. 03.2011 - 11.05.2011
12. 05.2011 - 6.07.2011
8. 09.2011 - 2.11.2011
3. 11.2011 - 10.01.2012

▲ Γίνονται επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Τρίτη από 20.00 - 21.30

▲ Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Σάββατο ή Κυριακή 10.00 - 18.00

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ

Νοέμβριος 2011 - Μάρτιος 2012

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

▲ Πραγματοποιούνται 5 οκτάωρες εξοδοί με σκάφος και ένα εκπαιδευτικό τριήμερο

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



Ημερίδα Υπουργείου Πολιτισμού

Το Υπουργείο Πολιτισμού & Τουρισμού, με αφορμή τη συμπλήρωση **25 χρόνων λειτουργίας του Σ.Ε.Φ.**, διοργάνωσε στις **17 και 18 Δεκεμβρίου 2010** στις εγκαταστάσεις του Σταδίου, **διημερίδα νομικού και αθλητικού προβληματισμού, σκέψης και πρότασης με γενικό θέμα:**

«Ο εθνικός αθλητικός σχεδιασμός και η επανεξέταση της αθλητικής νομοθεσίας. Τι πρέπει να αλλάξει και γιατί.»

Η εκδήλωση διεξήχθη υπό την αιγίδα της **Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού**, την οργανωτική φροντίδα του **Δ.Σ. του Σ.Ε.Φ.** και την επιστημονική υποστήριξη της **"Επιθεώρησης Αθλητικού Δικαίου"**, περιοδικής έκδοσης της Γ.Γ.Α., αποσκοπώντας στην ανταλλαγή και καταγραφή απόψεων όλων των φορέων του αθλητισμού, πάνω σε κείρια θέματα και χρονίζοντα προβλήματα της αθλητικής μας νομοθεσίας.

Στην διημερίδα ανεπτυχθήσαν τα θέματα:

- Αθλητικά Σωματεία: Οικονομική ελευθερία, Περιορισμοί, Έλεγχος.
- Αθλητικές Ενώσεις, Ομοσπονδίες, Ε.Ο.Ε.: Αυτοδιοίκτο, Μονοπώλιο, Ειδική αθλητική αναγνώριση, Νομική μορφή, Διαιτησία.
- Ειδικός Αθλητισμός: Αθλητισμός ΑμεΑ, Μαζικός και Σχολικός Αθλητισμός.
- Αθλητικά επαγγέλματα, επιχειρήσεις και εγκαταστάσεις: Αποσαφήνιση ρόλων, σχέσεων και λειτουργιών.
- Ερασιτέχνες και επαγγελματίες αθλητές: Εννοιολογικός επαναπροσδιορισμός.
- ΑΑΕ και ΤΑΑ: Επαναπροσδιορισμός της λειτουργίας και της σχέσης τους με τα ιδρυτικά σωματεία, Συγκωνεύσεις, Περιορισμοί, Έλεγχος.
- Βία στα γήπεδα: Αναθεώρηση του κυρωτικού μηχανισμού, Ο ρόλος των συνδέσμων φιλάθλων.
- Αθλητική Δικαιοσύνη: Νομική φύση, Αναδιάρθρωση οργάνων, Κυρώσεις για προσυμφωνημένους αγώνες.
- Ντόπινγκ: Απλοποίηση του ελεγκτικού και κυρωτικού Ε.Ε.: Προοπτικές για τη νομοθεσία περί στοιχήματος, τηλεοπτικών δικαιωμάτων, ελεύθερης κυκλοφορίας και αναγνώρισης διπλωμάτων.
- Αποτίμηση – Λήξη Εργασιών.

Επίσκεψη της Ομάδας Αιγαίου στην Ελληνική Ομογένεια των ΗΠΑ

Με μεγάλη επιτυχία πραγματοποιήθηκε η επίσκεψη μελών της Ομάδας Αιγαίου στην Ελληνική Ομογένεια των ΗΠΑ από τις **28-11-10 έως τις 5-12-10.**

Κατά τη διάρκεια της επίσκεψης, μας δόθηκε η ευκαιρία να γνωρίσουμε από κοντά συμπατριώτες μας από την **Ουάσινγκτον** και την **Νέα Υόρκη**, να τους ενημερώσουμε για τις δραστηριότητες και τους στόχους της Ομάδας Αιγαίου και να ανταλλάξουμε απόψεις.

Η θερμή υποδοχή και η φιλοξενία των Ελλήνων της διασποράς υπήρξε ιδιαίτερα τιμητική για εμάς.

Η άσβεστη αγάπη των Ελλήνων της Ομογένειας για την πατρίδα που ποτέ δεν ξέχασαν, όσο ψηλά και αν έφτασαν και ο προβληματισμός τους για το Αιγαίο, τα μικρονήσια και τους ακρίτες που τα κατοικούν, μας έκανε να αισθανόμαστε υπερήφανοι για τους ξενιτεμένους συμπατριώτες μας.

Κατά τη διάρκεια της επίσκεψης οι εκπρόσωποι της Ομάδας παρέστησαν στις παρακάτω εκδηλώσεις:

Στις **29-11-2010** στην **Ουάσινγκτον** και με πρωτοβουλία των μελών του **συλλόγου "Προμηθέας"**, πραγματοποιήθηκε εκδήλωση στην ελληνορθόδοξη **εκκλησία του Αγ. Γεωργίου**, στην οποία παρουσιάστηκε το έργο και οι στόχοι της Ομάδας.

Στις **2-12-2010** στην **Νέα Υόρκη** στο **"Σταθάκειο Πολιτιστικό Κέντρο"**, μετά από πρόσκληση της **"Ελληνικής Ιατρικής Εταιρείας της Νέας Υόρκης"** σε συνεργασία με την **"Συνομοσπονδία των Ελληνικών κοινοτήτων της Νέας Υόρκης"** και με εντυπωσιακή συμμετοχή έγινε παρουσίαση της Ομάδας Αιγαίου.

Στις **3-12-10** τα μέλη της Ομάδας συμμετείχαν στο **4ο Παγκόσμιο Συνέδριο Ιατρών και Βιοεπιστημόνων του Απόδημου Ελληνισμού**, που φέτος φιλοξενήθηκε στη **Νέα Υόρκη**. Στην εκδήλωση παρουσίασε τη δράση της Ομάδας, καθώς και μία επιδημιολογική μελέτη, που εκπονήθηκε από τα μέλη και αφορά τα επίπεδα χοληστερόλης του πληθυσμού των μικρών και ακριτικών νησιών του Αιγαίου.

Ιδιαίτερα συγκινητική υπήρξε η συμβολική χειρονομία του **Ελληνικού Ιατρικού Συλλόγου της Νέας Υόρκης**, που παρέδωσε στα μέλη της Ομάδας, **υποτροφία για αριστούχο μαθήτρια των Λειψών**, σε τελετή που πραγματοποιήθηκε στον **καθεδρικό ναό της Νέας Υόρκης** στις **3-12-10.**

Τέλος στις **4-12-10** στην ετήσια **χοροεπερίδα του Ελληνικού Ιατρικού Συλλόγου της Νέας Υόρκης**, στο **Athletic Sports Club**, παρόντος του Σεβασμιότατου Αρχιεπισκόπου Βορείου Αμερικής Δημητρίου, της πρέσβειρων της Ελλάδας και της Κύπρου, του Γερουσιαστή Robert Menendez και πολλών εκλεκτών καλεσμένων, βραβεύτηκε η Ομάδα για το φιλανθρωπικό της έργο.

Η επιτυχία της επίσκεψης της Ομάδας Αιγαίου δεν θα ήταν δυνατή χωρίς τη συγκινητική προσπάθεια και την αμέριστη συμπαράσταση των κ.κ. **Σταύρο Βουγιουκλάκη** και **Dr. Γεώργιο Τσούλια**.

Ιδιαίτερη μνεία οφείλεται στους κ.κ.:

Αγγελική Βουγιούκα
Δέσποινα Βουκίδη
Νίκο Γαβαλά
Κων/νο Ευθιμίου
Κων/νο Ζαχαριάδη
Δημήτρη Καφχίτσα

Ματίνα Κουτσού
Dr. Jo Macnelis
Νάνσυ Μπίσκα
Θεόδωρο Σπυρόπουλο
Στράτο Ταβουλαρέα
Ηλία Τσεκερίδη

STEADY WINDS | A CLEAR HORIZON | NO MORE MEETINGS

The course was set a long time ago.



dot (προσπεύσιμη)

You should be able to sail into an open horizon. At Allianz we make sure you have the financial freedom to do just that. We offer dependable retirement provisions, allowing you to see returns on your investments sooner than later. Whatever your situation, we give you the confidence you need.

Allianz. Financial solutions from A-Z

INSURANCE | ASSET MANAGEMENT | BANKING

www.allianz.gr



Allianz is a registered trademark of Allianz SE, Germany. Allianz SE is the parent company of entities around the world. The range of services in different markets may vary.

Βράβευση από τον ΠΣΑΤ στον αθλητή του ΙΟΠ Γιάννη Μιτάκη

Η μεγάλη εκδήλωση του αθλητισμού, τα "ΑΘΛΗΤΙΚΑ ΒΡΑΒΕΙΑ", που καθιέρωσε ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Αθλητικών Συντακτών και διοργανώθηκαν εφέτος για 57η χρονιά, πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα "Μελίνα Μερκούρη" του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας, όπου ανακηρύχθηκαν οι κορυφαίοι αθλητές, αθλήτριες, ομάδες, προπονητές και αθλητές-τριες με αναπηρία, όπως αυτοί αναδείχθηκαν μετά από ψηφοφορία μεταξύ των μελών του ΠΣΑΤ.

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης, απονεμήθηκαν και 'ειδικές βραβεύσεις', αλλά και τιμητικές διακρίσεις σε ανθρώπους του αθλητισμού.

Με τιμητική διάκριση βραβεύτηκε ο αθλητής Γιάννης Μιτάκης του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Πειραιώς.

Ο 21χρονος ιστιοπλόος παρά το νεαρό της ηλικίας του έχει να επιδείξει σημαντικές διακρίσεις. Έχει κερδίσει την πρώτη θέση στο πανευρωπαϊκό πρωτάθλημα FINN που πραγματοποιήθηκε στο Σπλιτ της Κροατίας τον Μάιο και ήρθε δεύτερος λίγους μήνες μετά στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα νέων που έγινε στο Σαν Φραντσίσκο.

Ο Έλληνας αθλητής είναι ένα από τα πολλά ανερχόμενα αστέρια του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Πειραιώς και είναι βέβαιο πως αν συνεχίσει έτσι, στο μέλλον θα τιμήσει με τις επιτυχίες του την πατρίδα του αλλά και τον Ι.Ο.Π., το σωματείο που τον ανέδειξε.

Γιάννη, πολλά συγχαρητήρια για αυτή την τιμητική διάκριση και σου ευχόμαστε από καρδιάς καλά ταξίδια και αέρα στα πανιά σου. Θα θέλαμε να σε ρωτήσουμε κάποια πράγματα: Από ποια ηλικία άρχισες να ασχολείσαι με την ιστιοπλοΐα;

«Ξεκίνησα ιστιοπλοΐα στα 6 μου χρόνια ύστερα από παρότρυνση των γονιών μου και ιδιαίτερα του πατέρα μου που άλλωστε είναι και ιστιοπλόος.»

Είναι πολύ δύσκολο για έναν νέο 21 ετών να ασχοληθεί με το άθλημα;

«Ανάλογα με τον βαθμό που θέλει να ασχοληθεί, ανάλογη θα είναι και η δυσκολία. Άμα θέλει να ασχοληθεί καθαρά ερασιτεχνικά πιστεύω δεν θα αντιμετωπίσει καμιά δυσκολία, άμα όμως θέλει να το κάνει πιο επαγγελματικά, πιστεύω ότι θα είναι αρκετά δύσκολα καθώς θα πρέπει να αφιερώσει πολύ χρόνο σ' αυτό, με σχεδόν καθημερινές προπονήσεις.»

Πόσες ώρες κάνεις προπόνηση; Κάνεις κάθε μέρα;

«Στη θάλασσα κάνω 5 φορές την εβδομάδα, 3 ώρες περίπου κάθε φορά. Βέβαια εκτός από την προπόνηση στη θάλασσα υπάρχει και είναι και αναγκαία η προπόνηση στο γυμναστήριο που γίνεται σε καθημερινή

βάση για ένα τρίωρο περίπου.»

Είσαι ικανοποιημένος από τις επιδόσεις σου στους αγώνες;

«Ο εχθρός του καλού είναι το καλύτερο οπότε να μεν είμαι ικανοποιημένος αλλά σίγουρα θα μπορούσα και καλύτερα.»

Μετά την τιμητική διάκριση που είχες από τον ΠΣΑΤ, πως νοιώθεις που δίνεις ένα τέτοιο ερέθισμα στους νεώτερους και τι μήνυμα έχεις γι' αυτούς;

«Το μήνυμα που θα ήθελα να δώσω είναι ότι ο αθλητισμός κάνει καλό στη ζωή μας γενικά και να ξεκαθαρίσω ότι ο αθλητισμός δεν είναι κατ' ανάγκη μόνο πρωταθλητισμός, αλλά υπάρχει και ένα άλλο κομμάτι του που στην Ελλάδα φαίνεται να το έχουμε ξεχάσει εντελώς.»

Αλήθεια, ποιος είναι ο επόμενος στόχος σου;

«Επόμενος στόχος είναι η πρόκριση της χώρας μας στους Ολυμπιακούς αγώνες του 2012 στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα που θα γίνει στο Perth της Αυστραλίας.»

Τη νέα χρονιά έχουμε την διεκδίκηση της Ελλάδος για την συμμετοχή της στους Ολυμπιακούς Αγώνες και στην συνέχεια την δική σου προσπάθεια συμμετοχής σε αυτούς, θες να μας πεις δυο λόγια;

«Πρώτος στόχος είναι να πάρουμε την πρόκριση της χώρας, αν και έχουμε αρκετές ελπίδες από τις μέχρι τώρα εμφανίσεις μας, δεν παύει όμως να είναι δύσκολο καθώς οι συνθήκες στο Perth είναι αρκετά δύσκολες. Με τις μέχρι τώρα επιτυχίες για την δική μου συμμετοχή στους Ολυμπιακούς Αγώνες έχουμε αρκετές ελπίδες καθώς βρίσκομαι στην κορυφή του βαθμολογικού πινάκα τα 2 τελευταία χρόνια, βέβαια τίποτα δεν είναι ποτέ σίγουρο.»

Ποιος αθλητής ή αθλήτρια είναι ο αγαπημένος/η σου; Από την ιστιοπλοΐα και όχι μόνο.

«Αυτός ο αθλητής που είναι ο αγαπημένος μου και θα ήθελα πάρα πολύ να του μοιάσω λέγεται Οδυσσεοπλιάς Εσκιτζοχατζηπαυλής (κοινώς Οδυσσέας Εσκιτζόγλου και Ηλίας Χατζηπαυλής).»

Εκτός από την ιστιοπλοΐα, τι άλλο κάνεις;

«Σπουδάζω Πολιτικός Μηχανικός στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.»

Την διάκριση αυτή πού θα την αφιερώσεις;

«Την αφιερώω πρώτα στους γονείς μου οι οποίοι στηρίζουν την προσπάθεια μου τόσα χρόνια, καθώς επίσης στον προπονητή μου τον Άκη Καρνούτο και στον όμιλό μου, τον Ιστιοπλοϊκό Όμιλο Πειραιώς.»





•HELMEPA•
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΤΑΣΙΑΣ
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Βραβεία Ελληνικής Ναυτιλίας Lloyd's List 2010

Την Παρασκευή 10 Δεκεμβρίου 2010, απονεμήθηκαν τα Βραβεία Ελληνικής Ναυτιλίας για το έτος 2010, στη διάρκεια επίσημου δείπνου στο Ξενοδοχείο InterContinental στην Αθήνα, με τη συμμετοχή περίπου 1.000 ατόμων από την Ελληνική και διεθνή ναυτιλία.

Την εκδήλωση τίμησε με την παρουσία του ο Υπουργός Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, κ. Ιωάννης Διαμαντίδης, ο οποίος επαίνεσε την Ελληνική ναυτιλία για τα επιτεύγματα της και υποσχέθηκε την υποστήριξη της κυβέρνησης στη μελλοντική ανάπτυξη της βιομηχανίας.

Τελετάρχης ήταν όπως πάντα ο Nigel Lowry, ο πολυτάλαντος ανταποκριτής του Lloyd's List στην Ελλάδα, βοηθούμενος φέτος από τη Φωτεινή Δάρα, γνωστή τραγουδίστρια η οποία τραγούδησε στους ήχους μιας χαρούμενης ορχήστρας.

Στη διάρκεια της εκδήλωσης, ο Nigel Lowry απέτισε φόρο τιμής στους αείμνηστους Έλληνες πλοιοκτήτες Γιάννη Καρρά και Γιάννη Μ. Λεμό, τις νέες προσωπικότητες του Hall of Fame της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Οι νικητές των 15 Κατηγοριών Αριστείας για το 2010 έχουν ως ακολούθως:

Safe Bulkers, Inc.	- Dry Cargo Company of the Year
GasLog Ltd.	- Tanker Company of the Year
Louis Cruises	- Passenger Line of the Year
Cass Technava Maritime	- Shipbroker of the Year
XRTC Business Consultants	- Shipping Financier of the Year
Καθηγητής Dracos Vassalos	- Technical Achievement Award
WISTA Hellas	- Piraeus International Centre Awards
Capt. Wei Jaifu, CEO της COSCO	- International Personality of the Year
Πλοίαρχος Δημήτριος Νέζος του B/C ANANGEL PRIDE	- Seafarer of the Year
Institute of Chartered Shipbrokers Greek Branch	- Achievement in Education or Training
Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών - ΕΜΠ	- Achievement in Safety or Environmental Protection
M/V NAFTOCEMENT XVIII	- Ship of the Year
Γρηγόρης Π. Καλλιμανόπουλος	- Lloyd's List/Propeller Club Lifetime Achievement Award

Ευάγγελος Μαρινάκης

- Greek Shipping Newsmaker of the Year

Επαμεινώνδας Εμπειρικός

- Greek Shipping Personality of the Year

Ολοκληρώνοντας την παρουσίαση των Βραβείων, ο Nigel Lowry ανακοίνωσε το 100^ο Βραβείο Ελληνικής Ναυτιλίας με τίτλο **Man of the Sea 2010** με τα ακόλουθα λόγια:

«Το βραβείο αυτό έχει στο παρελθόν απονεμηθεί σε έναν αθλητή, ένα συνθέτη, ένα γενναϊόδωρο πλοιοκτήτη, σε ένα θύμα κακής απονομής δικαιοσύνης. Απόψε πηγαίνει σε έναν στρατιώτη, ο οποίος έγινε μαχητής για το περιβάλλον. Ο τίτλος Man of the Sea, πιστεύω, είναι ένας που ταιριάζει πολύ καλά στο Δημήτρη Μητσάτσο. Ως γενικός διευθυντής της HELMEPA σχεδόν από τη σύλληψη της, ο κ. Μητσάτσος έχει δώσει τον ιδρώτα και την ψυχή του σε ένα σκοπό τον οποίο λίγοι είχαν στον ορίζοντα τους όταν εκείνος ξεκινούσε. Τον θαυμάζουν διεθνώς για την ηγετική του ικανότητα σε έναν από τους οργανισμούς που προσδίδουν στη ναυτιλία καλό όνομα.»

Η HELMEPA, συγχαίροντας τους νικητές και όλους τους υποψήφιους, επιθυμεί να κάνει ιδιαίτερη μνεία στα μέλη της **Louis Cruises**, **XRTC Business Consultants** και τον **Πλοίαρχο Δημήτριο Νέζο** του B/C ANANGEL PRIDE, οι οποίοι αρίστευσαν στις αντίστοιχες κατηγορίες τους.



Ο Εκδότης του Lloyd's List Richard Meade απονέμει το Βραβείο "Man of the Sea" για το 2010 στο Δημήτρη Μητσάτσο

Σπουδαστές του Deree στη DANAOS SHIPPING



Στο **Αμερικανικό Κολέγιο Ελλάδος-Deree**, με το οποίο η **HELMEPA** διατηρεί συνεργασία με πρωτοβουλία και της **Καθηγήτριας Ηλιάνας Χριστοδούλου-Βαρότση**, δραστηριοποιείται η ομάδα σπουδαστών "**Management**

Society". Μετά από πρόταση της Καθηγήτριας και στο πλαίσιο του Προγράμματος Ναυτιλίας της HELMEPA, που εκτελούμε με την οικονομική υποστήριξη του The Lloyd's Register Educational Trust, αποταθήκαμε σε εταιρείες μέλη για να επισκεφθούν τα γραφεία τους οι σπουδαστές-μέλη του "Management Society". **Σκοπός της επίσκεψης είναι να ενημερωθούν τα μελλοντικά επιχειρηματικά στελέχη για τις δραστηριότητες και τον τρόπο λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιρειών και των δυνατοτήτων που η ναυτιλία προσφέρει για μελλοντική σταδιοδρομία.**

Θετική ανταπόκριση ήρθε από την εταιρεία **DANAOS**, όπου ο Αντιπρόεδρος του ΔΣ της HELMEPA **Δρ. Ιωάννης Κούστας** οργάνωσε μια εμπειριστατωμένη παρουσίαση, την οποία ανέλυσαν με άψογο τρόπο τα στελέχη της DANAOS κ.κ. **Ηλίας Λαδάς, Φραγκίσκος Γιούρντας και Γιώργος Κακούρης**.

Οι εντυπώσεις των σπουδαστών υπήρξαν άριστες και θεωρούμε ότι, αν τέτοιες επισκέψεις συνεχιστούν, το ενδιαφέρον των νέων επιστημόνων για τη ναυτιλία θα εδραιωθεί ακόμη περισσότερο αφού θα τους δοθεί η ευκαιρία να ρωτήσουν, ως νέοι άνθρωποι, οτιδήποτε νομίζουν απαραίτητο για να εμπλουτίσουν τις γνώσεις τους στο δυναμικό αυτό κομμάτι επιχειρηματικότητας.

Ευχαριστούμε τον **Δρα Κούστα** και τους παραπάνω Κυρίου για τη φιλοξενία και την ενημέρωση που προσέφεραν στους σπουδαστές του Deree αλλά και στα στελέχη της **HELMEPA** που τους συνόδευαν κατά την επίσκεψη τους στη DANAOS στον Πειραιά.

Η πρωτοβουλία HELMEPA-Deree έκλεισε με τον εθελοντικό καθαρισμό της Ακτής Βοτσαλάκια στον Πειραιά που εκτέλεσαν οι σπουδαστές.

17ο Συμβούλιο Αντιπροσώπων Παιδικής HELMEPA

“Βοηθήστε μας να προστατέψουμε τις θάλασσες & ακτές”



«Εμείς, τα Μέλη του 17ου Συμβουλίου Αντιπροσώπων, που εκπροσωπούμε 4.225 παιδιά-μέλη της Παιδικής HELMEPA από όλη την Ελλάδα για το σχολικό έτος 2009-2010, δηλώνουμε ότι θέλουμε οι μεγάλοι να μας βοηθή-

σουν στο έργο μας να προστατέψουμε τις θάλασσες και τις ακτές, γιατί το μέλλον μας ανήκει.» Τα μικρά παιδιά με αυτό τους το μήνυμα ζητούν τη βοήθειά μας με ένα σαφή τρόπο που πρέπει να αγγίξει όλους όσους ζούμε στη χώρα αυτή.

Το Συμβούλιο των παιδιών φιλοξένησε ο Πρόεδρος της HELMEPA, **Καπετάν Βασίλης Κ. Κωνσταντακόπουλος**, θερμός υποστηρικτής του προγράμματος "**Παιδική HELMEPA**", στην **COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A.**, μέλος της ένωσης, την **Παρασκευή 10 Δεκεμβρίου 2010**.

Μέλη του Συμβουλίου είναι οι **Αρχηγοί των 10 πιο δραστήριων Ομάδων** από τις 464 που πήραν μέρος στο πρόγραμμα το σχολικό έτος 2009-2010 και ήρθαν από: **Αθήνα, Αρριανά Ροδόπης, Βάγια Βοιωτίας, Ιθάκη, Καλά Νερά Μαγνησίας, Καλαμάτα, Κάλυμνο, Ν. Μαρμαρά Χαλκιδικής, Σύρο και Χίο**. Ακόμη τη σύσκεψη παρακολούθησε και το απερχόμενο προεδρείο. Τα παιδιά αντάλλαξαν απόψεις και εμπειρίες από τις εθελοντικές περιβαλλοντικές τους δράσεις στις περιοχές τους και **εξέλεξαν Πρόεδρο τους τη Δανάη Ζωγράφου**, 10 ετών από τη Χίο, **Αντιπρόεδρο το Μιχάλη Καραμολέγκο**, 10 ετών από τη Σύρο και **Γραμματέα το Χρήστο Παγώνα**, 5 ετών από τα Βάγια Βοιωτίας.

Οι γονείς των παιδιών, μαζί με τους εθελοντές εκπαιδευτικούς και τους Υπεύθυνους Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης που τα συνόδευαν στην Αθήνα, ενημερώθηκαν για το πρόγραμμα και τους στόχους του σε παράλληλη με τα παιδιά παρουσίαση που παρακολούθησαν και μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της HELMEPA.

Την παρουσίαση άνοιξε ο **Καπετάν Βασίλης** χαιρετίζοντας τους παρισταμένους γονείς και εκπαιδευτικούς με τον άμεσο τρόπο που τον διακρίνει, τους ευχαρίστησε για την υποστήριξη τους στο έργο των παιδιών και ευχήθηκε όπως εμείς οι Έλληνες περάσουμε με δύναμη αυτούς τους δύσκολους καιρούς και μονιασμένοι όλοι μαζί να βγάλουμε την πατρίδα μας από τη δύσκολη θέση που βρίσκεται.

Με παρέμβαση του, ο παριστάμενος Διευθυντής του 2ου Δημοτικού Σχολείου Μηλέων-Καλών Νερών, **Κ. Καραδήμας**, αναφέρθηκε στην ανταλλαγή επισκέψεων και τις κοινές δράσεις Ομάδων Παιδικής HELMEPA του σχολείου του με παιδιά της CYMEPA στην Κύπρο.

Το μέλος της Παιδικής HELMEPA από το 1997 στο Βόλο, **Στάθης Κωστακόπουλος**, σήμερα 24 ετών, που συμμετέχει στο νέο πρόγραμμα "**Ναυτιλίας της HELMEPA**" μίλησε για την προσφορά του προγράμματος στα παιδιά, αφού ο ίδιος είναι σήμερα Πτυχιούχος Περιβαλλοντολόγος της Σχολής Επιστημών της Θάλασσας του Πανεπιστημίου Αιγαίου. Η κα **Αντιγόνη Καραλή-Δημητριάδη**, Υπεύθυνη Επικοινωνίας του Πρωθυπουργού με τους Πολίτες, μετέφερε μήνυμα στήριξης του **κ. Γιώργου Παπανδρέου**, που, όπως είπε, ενδιαφέρεται ιδιαίτερα για θέματα περιβαλλοντικής προστασίας και εθελοντισμού.

Ακόμη, η HELMEPA ανακοίνωσε την πρωτοβουλία της **Σοφίας Μπεκατώρου**, Χρυσής Ολυμπιονίκης και εθελόντριας στους σκοπούς της HELMEPA, να δώσει την ευκαιρία σε παιδιά μέλη της Παιδικής HELMEPA και Ναυτίλους να ζήσουν μαζί της μια ενδιαφέρουσα εμπειρία όπου πάνω σε σκάφος καταμαράν θα τους μυήσει στην ιστιοπλοία. Η εκδήλωση έκλεισε με γεύμα που παρέθεσε ο Καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος και στη συνέχεια όλοι οι φιλοξενοούμενοι ξεναγήθηκαν από τη HELMEPA στο Νέο Ψηφιακό Πλανητάριο του Ιδρύματος Ευγενίδου. Το Πρόγραμμα Παιδική HELMEPA υλοποιείται σε συνεργασία και με τη συνδρομή του Βρετανικού κοινωφελούς ιδρύματος **The Lloyd's Register Educational Trust (The LRET)** που έχει ως βασικό σκοπό την υποστήριξη εξελίξεων στους τομείς εκπαίδευσης, επιμόρφωσης και έρευνας στις μεταφορές, τις επιστήμες και την τεχνολογία σε παγκόσμιο επίπεδο προς όφελος όλων.

Σκάφος
Guapa

Ράβου
45 Αιγαίου

1st place
overall
2008



Top performance sailing Footwear

Αντιγλιστρική σόλα που δεν μαρκάρει.
Χειροποίητη κατασκευή true moccasin.
Δερμάτινο κορδόνι ενιαίο.
Καπούλια ασφαλείας που δεν σκουριάζουν.



Επίσημος προμηθευτής των ομάδων:
WIND - ZANTINO, BOOKER II - AMITA MOTION

Αποκλειστική διάθεση: Master A.E. τηλ: 210 9969 303, www.mastersa.gr

*America
Cup*
CHICAGO

Αθήνα 2010 - ISAF

Κείμενο: Χρήστος Θεοδόσης – Ρούλα Γαλάνη

ΤΑ ΝΕΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΟΙΧΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΠΟ ΤΟ ΕΤΗΣΙΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΟΥ ORC ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ.

Ετήσιο Συνέδριο ORC

Το ετήσιο συνέδριο του ORC διεξήχθη φέτος στην Αθήνα, στο ξενοδοχείο Grand Bretagne, από την 5η έως την 9η Νοεμβρίου με συμμετοχή συνέδρων από ολόκληρο τον κόσμο.

Την ΕΑΘ εκπροσώπησαν οι Γιώργος Ανδρεάδης (μέλος συμβουλίου ORC & του Management Committee), Άκνς Τσαλίκης (μέλος συμβουλίου ORC & του Race Management Committee), Χρήστος Θεοδόσης (Promotion & Development Committee), Δημήτρης Δήμου (Measurement Committee) και Παναγιώτης Παπαποστόλου (Rating Officers Committee).

Το συνέδριο ξεκίνησε με την συνεδρίαση της επιτροπής **Promotion & Development** υπό την προεδρία του Dobbs Davis (ΗΠΑ), η οποία συζήτησε θέματα που αφορούσαν τις προσπάθειες που καταβάλλονται για την καλύτερη και αμεσότερη ενημέρωση σχετικά με τις δραστηριότητες του ORC και τις διοργανώσεις του μέσα από την συχνή χρήση της ιστοσελίδας, δελτίων τύπου, την δημοσίευση άρθρων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο και την παρουσία σε διεθνείς διοργανώσεις.

Η αύξηση του αριθμού των εκδιδόμενων ετήσια πιστοποιητικών και η αυξανόμενη αγωνιστική δραστηριότητα σε περιοχές όπως στην Αυστραλία, την Ρωσία και την ανατολική Βαλτική θεωρήθηκε ότι αποτελεί θετική ανταπόκριση στις προσπάθειες της επιτροπής το 2010.

Νέες πρωτοβουλίες περιλαμβάνουν βελτιώσεις του site με παροχή διαδικτυακών υπηρεσιών, παροχή πληροφοριακού υλικού σε Ισπανικά, Ιταλικά και Ρωσικά επί πλέον των Αγγλικών, αποπεράτωση και κυκλοφορία του ORC Yearbook σε ψηφιακή μορφή, και κυκλοφορία προωθητικού υλικού μέσω εγκεκριμένων παρόχων.

Επίσης συζητήθηκαν θέματα που αφορούσαν την εξέλιξη μακροχρόνιων έργων όπως το ORC Club Guide, το Εγχειρίδιο Καταμετρήσεων, και το Εγχειρίδιο Βαθμολογίας Αγώνων, αποφασίστηκε μάλιστα να περατωθούν μέσα στο 2011 αλλά να υπάρχει η δυνατότητα αλλαγών ενόψει της μελλοντικής σχέσης με το RORC

Την δεύτερη ημέρα τη σκυτάλη πήρε η επιτροπή **Offshore Classes & Events** υπό την προεδρία του Don Genitempo (ΗΠΑ). Έγινε ανασκόπηση των Παγκόσμιων και Ηπειρωτικών πρωταθλημάτων, των συμμετοχών, της ποιότητας των αγώνων, και της διαχείρισης των δραστηριοτήτων. Κατετέθησαν αναφορές από τον Αρχικαταμετρητή Nicola Sironi (ITA) σχετικά με το Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Sportboat που διεξήχθη στην Πετρούπολη, από τον Dobbs Davis (ΗΠΑ) σχετικά με το Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα που διεξήχθη στο Κάλιαρι, και από τον Don Genitempo (ΗΠΑ) σχετικά με το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα που διεξήχθη στο Φλένσμπουργκ. Επίσης κατετέθη αναφορά από τον Paolo Massarini (ITA) σχετικά με τη δράση της επιτροπής το 2010, τις αλλαγές των κανόνων, και τις μελλοντικές δραστηριότητες της κλάσης GP42. Διεξήχθη μακρά συζήτηση σχετικά με την χρησιμότητα της κλάσης για το ORC, και τις διάφορες εναλλακτικές λύσεις ώστε το ORC να

βελτιώσει μελλοντικά την κατάσταση στην κλάση.

Ο Zoran Grubisa (CRO) κατέθεσε αναφορά σχετικά με τις πρόσφατες σχεδιάσεις και καθυλκώσεις σκαφών GP26 στην Αυστραλία και το ανανεωμένο ενδιαφέρον στις ΗΠΑ για σκάφη που σχεδιάζονται εκεί, ενώ ο Pepe Frers (ARG) ανέφερε ότι υπάρχουν ήδη σκάφη εκεί εισαχθέντα από τις ΗΠΑ.

Διεξήχθη μακρά συζήτηση σχετικά με τις υποβληθείσες προτάσεις αλλαγής των προδιαγραφών του Green Book που αφορούν βαθμολόγηση αγώνων offshore, το μήκος των διαδρομών, και της διαχείρισης αγώνων inshore. Συμφωνήθηκε ότι τα πρωταθλήματα offshore πρέπει να περιλαμβάνουν πραγματικούς αγώνες offshore και τα πρότυπα του Green Book πρέπει να αντανakλούν αυτή την σημαντικότητα.

Το πρωί της τρίτης ημέρας συνεδρίασε η επιτροπή **Measurement Committee**, υπό την προεδρία του Nicola Sironi (ITA). Ο κ Sironi ανέπτυξε το θέμα των αρχείων offset και πώς δημιουργήθηκαν από τα διάφορα συστήματα μετρήσεων κατά την εξέλιξη της σχεδίασης σκαφών.

Ο Παναγιώτης Παπαποστόλου (ORC) παρουσίασε την νέα έκδοση του λογισμικού Offset Editor ο οποίος με μεγαλύτερη ευελιξία εργαλείων 2D & 3D αναμένεται να βοηθήσει τους καταμετρητές, rating officers, και το προσωπικό του ORC στο να διορθώσουν τυχόν ανακολουθίες και λάθη στα δεδομένα των αρχείων offset. Διεξήχθη συζήτηση σχετικά με τις ανησυχίες που προκαλεί η πρόσβαση στα δεδομένα των αρχείων offsets όσον αφορά την ακρίβεια των δεδομένων και την ασφάλεια των πνευματικών δικαιωμάτων των σχεδιαστών.

Ο Enrique Molinelli (ESP) παρουσίασε μια εναλλακτική μέθοδο δημιουργίας αρχείων offset με χρήση του σχεδιαστικού λογισμικού Rhino, μια σημαντική εναλλακτική λύση για τα σκάφη, όπου η απευθείας μέτρηση των κυτών δεν είναι δυνατή. Και ο Nicola Sironi (ITA) παρουσίασε τα αποτελέσματα μιας πειραματικής μεθόδου μέτρησης της ευστάθειας με την χρήση της μάσσας αντί των σπινακόξυλων με την χρήση του ινκλινόμετρου που κατασκεύασε ο Joakim Majander (FIN).

Το απόγευμα της ίδιας ημέρας συνεδρίασε η επιτροπή **Rating Officers Committee**. Στην συνεδρίαση παρουσιάστηκε σχέδιο συμφωνίας εμπιστευτικότητας μεταξύ ORC και Rating Officers και Αρχικαταμετρητών, το οποίο συζητήθηκε εκτενώς.

Ο Παναγιώτης Παπαποστόλου (ORC) παρουσίασε την νέα έκδοση του λογισμικού Rating Manager το οποίο περιλαμβάνει βελτιωμένους τρόπους διαχείρισης αρχείων offset. Επίσης παρουσιάστηκε νέα διαδικτυακή υπηρεσία η οποία θα επιτρέπει στους χρήστες να ελέγχουν την επίπτωση που θα έχει στο rating η αλλαγή πανιών κλπ.

Την τέταρτη ημέρα συνεδρίασε η επιτροπή **Race Management Committee** υπό την προεδρία του Hans-Eckhard von der Mosel (GER). Η επιτροπή συζήτησε την υποβληθείσα πρόταση αλλαγής του αριθμού



Ετήσιο Συνέδριο ISAF

GPH στο πιστοποιητικό ο οποίος εκφράζει ένα μέσο όρο γωνιών πρόσπτωσης ανέμου και ταχυτήτων, και δεν συμφώνησε με την πρόταση αλλαγής πιστεύοντας ότι όπως είναι αυτή την στιγμή εκφράζει την ανάγκη των οργανωτών αγώνων διαίρεσης του στόλου σε κατηγορίες.

Επίσης η επιτροπή αποφάσισε ότι όταν γίνεται υπέρβαση του βάρους πληρώματος, δεν πρέπει να επιβάλλεται ποινή καταμέτρησης αλλά ποινή μη συμμόρφωσης στα πλαίσια δικαιοδοσίας της επιτροπής ενστάσεων.

Ο Ab Pasman (NED) παρουσίασε το σύστημα βαθμολογίας Triple Number που χρησιμοποιείται στην Ολλανδία. Αυτό χρησιμοποιεί τρεις σταθερές για χρήση σε ελαφρούς ανέμους (0-9 κόμβους), Μεσαίους (9-14 Κόμβους) και Ισχυρούς (> 14 κόμβους). Οι Επιτροπή Αγώνων σηματοδοτεί στην αρχή του αγώνα ποια χρησιμοποιείται για τον συγκεκριμένο αγώνα. Το σύστημα χρησιμοποιείται με καθολική αποδοχή.

Η Eva Holmsten (SWE) ανέφερε την χρήση συστήματος time-on – distance PCS στον αγώνα Eurocard Gotland όπου διαφορετικά μήκη διαδρομών χρησιμοποιήθηκαν στις κατηγορίες ώστε να κρατήσουν τους τερματισμούς κοντά, καθορίζοντας έτσι έναν νικητή overall.

Τέλος η **Τεχνική Επιτροπή** έκανε σημαντικές αλλαγές στο σύστημα όπως επανέφερε την επιδότηση στις μαστρες furling, όταν δεν έχουν ζυγιστεί μαζί με το κατάρτι, επέτρεψε την χρήση μπαστουινιών με δυνατότητα κίνησης δεξιά – αριστερά, και περιορίσε την επιδότηση των jib furlers μόνο στις τζένοες με επικάλυψη μεγαλύτερη του 110%. Επίσης αποφάσισε τα πανιά code zero να θεωρούνται και ως ασύμμετρα μπαλόνια με την ίδια επιφάνεια και επέτρεψε δίδυμες καρίνες και στο ORCi.

Τέλος αποφάσισε πλέον να υπολογίζονται όλοι οι συντελεστές ισοζυγισμού inshore μόνο βάσει των επιδόσεων όρτσα και πρύμα, ενώ για τον για τον ισοζυγισμό σε συνθήκες reaching θα υπολογίζεται και θα λαμβάνεται υπόψη το VMC (Velocity Made good along Course). Οι υπολογισμοί πλέον θα λαμβάνουν υπόψη τους την μετακίνηση του πληρώματος που κάθεται σταβέντο στα πρύμα, και την χρήση του μπλονιού σε πολύ κλειστές γωνίες πλεύσης.

Ταυτόχρονα από τις **4 έως τις 14 Νοεμβρίου** διεξήχθη και το συνέδριο της **Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας ISAF** στο ξενοδοχείο **Divani Caravel**.

Εκτός από τις ενθουσιώδεις και μακροχρόνιες συζητήσεις σχετικά με τις **Ολυμπιακές κατηγορίες και τα σκάφη για τους Ολυμπιακούς αγώνες του 2016** και **το μέλλον του Παγκόσμιου Κυπέλλου της ISAF**, ένα μεγάλο μέρος του συνεδρίου ξοδεύτηκε στη συζήτηση προτάσεων Ομοσπονδιών και Επιτροπών με **στόχο τη βελτίωση στη διοίκηση του αθλήματος** και των τροποποιήσεων στη διατύπωση των κανονισμών των αγώνων RRS.

Το Συμβούλιο ψήφισε να περιλαμβάνεται στο Συμβούλιο ένα μέλος της Επιτροπής των αθλητών Έτσι από το προσεχές έτος η Επιτροπή αθλητών θα αναθέσει σε ένα μέλος από την επιτροπή τους να συμμετέχει στο Συμβούλιο και αυτό σημαίνει ότι η φωνή των αθλητών θα λαμβάνεται υπόψη στις τελικές αποφάσεις .

Μεγάλη συζήτηση έγινε σχετικά με τη πρόταση να επιτραπεί η εξωτερική βοήθεια ώστε να συνέλθει ένα μέλος του πληρώματος που έπεσε στη θάλασσα και να επιστρέψει στο σκάφος, ώστε να συνεχίσει το σκάφος τον αγώνα. Η υποστήριξη της πρότασης είχε ως επιχείρημα τις ανάγκες ασφάλειας να μην μένουν τα πληρώματα στο κρύο νερό για όχι απαραίτητα μεγάλες περιόδους και για να μειώσει τον κίνδυνο στις περιοχές με καρχαρίες και ειδικά στην ιστιοπλοΐα νέων αθλητών. Το Συμβούλιο ψήφισε υπέρ της πρότασης και αυτή τώρα πρέπει να περάσει από τη Επιτροπή Κανονισμών.

Το Συμβούλιο αναγνώρισε τις ακόλουθες κλάσεις: Formula 16, International Maxi Association, Hobie Wildcat, Viper και Class 40. Επίσης αφαίρεσε την αναγνώριση από τις κλάσεις 11 metre and X-99, δεδομένου ότι δεν καλύπτουν πλέον τις απαιτήσεις.

Ο Πρόεδρος της ISAF Göran Petersson ολοκλήρωσε τη συνεδρίαση του Συμβουλίου ευχαριστώντας την πόλη της Αθήνα ως οικοδεσπότη και απένειμε στην εθνική αρχή, την Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία, μια κρυστάλλινη καράφα ως ενθύμιο της ετήσιας συνδιάσκεψης 2010 της ISAF.

Στην **Oceanic and Offshore Committee**, ο πρόεδρος στην αναφορά του σχετικά με τη δραστηριότητα της επιτροπής κατά τη διάρκεια του έτους η οποία ήταν θετική για το μέλλον σε διάφορα τμήματα του αθλήματος, όπως οι εργασίες ORC/IRC για να εργαστούν προς ένα ενοποιημένο σύστημα rating καθώς και οι προσπάθειες να ενσωματωθεί σταδιακά ο κόσμος της ωκεάνιας ιστιοπλοΐας στην ISAF. Ο στόχος ήταν να προωθηθούν τα ενδιαφέροντα των ιστιοπλόων και να αποφευχθεί η γραφειοκρατία



Στις αναφορές των συστημάτων ισοζυγισμού:

Ο **Bruno Finzi**, Πρόεδρος του ORC, στην έκθεση του τόνισε ότι τα συστήματα ORC International και ORC Club χρησιμοποιούνταν σε 42 χώρες σε 4 ηπείρους, μέσω 33 καθιερωμένων rating offices. Σήμερα υπάρχουν περίπου 2.500 διεθνή πιστοποιητικά ORC I και 5060 πιστοποιητικά ORC Club. Ο αριθμός των πιστοποιητικών ORC είναι επάνω από 10%, από τη περσινή χρονιά ενάμισι μήνα πριν τελειώσει το 2010. Το ORC έχει επενδύσει σε λογισμικό για να επιτρέψει στους καταμετρητές και τα rating offices να κάνουν την καλύτερη εργασία.

Η **Janet Grosvenor** μίλησε εξ ονόματος της ένωσης ιδιοκτητών IRC. Η διεθνής συνεδρίαση των ιδιοκτητών IRC διεξήχθη τον Οκτώβριο. Υπήρξαν συνολικά 7339 πιστοποιητικά σε 27 χώρες σε 6 ηπείρους.

Υπήρξε συνεχής ικανοποιητική αύξηση παρά την οικονομική κατάσταση. Ο **Paul King** απεσύρθη ως πρόεδρος και αντικαθίσταται από τον **Peter Wykeham-Martin**.

Ο **Tom Slingsby** από την Αυστραλία και η **Blanca Manchón** από την Ισπανία μπήκαν στη διασημότερη παγκόσμια ιστιοπλοϊκή λίστα των νικητών τη νύχτα της 9ης Νοεμβρίου δεδομένου ότι ονομάστηκαν Παγκόσμιο Ιστιοπλόοι για το 2010 και τους απενεμήθη το βραβείο της Rolex σε μια τελετή-σόου που διοργανώθηκε στο Ζάππειο, κατά τη διάρκεια του ετησίου Συνεδρίου της ISAF. Τα βραβεία αυτά αναγνωρίζονται ως η υψηλότερη τιμή που ένας ιστιοπλόος μπορεί να λάβει σε αναγνώριση των σημαντικών επιτευγμάτων του .

Καθόλου ξένη στην απονομή των **βραβείων Rolex της ISAF**, υποψήφια ήδη τρεις φορές στη σταδιοδρομία της, η **Blanca Manchón** κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους, ήταν παγκόσμια νικήτρια στο RSX και δύο φορές νικήτρια στο Παγκόσμιο Κύπελλο.

Σήμερα η **Manchón** είναι μία από τις πιο πολυάσχολες αθλήτριες στο κύκλωμα. Οι στόχοι της καθορίζονται αυτήν την περίοδο στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2012.

Το 2010 σηματοδοτεί την πρώτη φορά που ένας Αυστραλός έχει κερδίσει το βραβείο ISAF Rolex, και αν και ήταν αδύνατο να παρευρεθεί προσωπικά στη τελετή της απονομής , λόγω των προβλημάτων στις πτήσεις από το Σύδνεϋ, ο **Tom Slingsby** δέχτηκε το βραβείο του σε ζωντανή αναμετάδοση από το τηλέφωνο, με έκδηλο ενθουσιασμό.

Παγκόσμιος πρωταθλητής στα Laser και τα Etchells. Σαν να μην ήταν αρκετά πολυάσχολος, ο **Slingsby** αποφάσισε να δοκιμάσει σε έναν διαφορετικό τύπο σκαφών και στέφθηκε πάλι με επιτυχία. Συμμετέχοντας ως τακτίσιαν στο Farr 40 Transfusion, ο **Slingsby** οδήγησε την ομάδα του στο τίτλο του νικητή στο Εθνικό Πρωτάθλημα της Αυστραλίας και έπειτα στη δεύτερη θέση στο Παγκόσμιο Rolex Farr 40.

Ο **Slingsby** δεν θα επαναπαυτεί στις δάφνες του. Οι Ολυμπιακοί Αγώ-

νες του Λονδίνου το 2012 είναι στον κοντινό ορίζοντα και η αποκατάσταση για την απογοήτευση του 2008 είναι ο στόχος του .

Το επόμενο συνέδριο θα γίνει στο Puerto Rico, τον Νοέμβριο του 2011.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ & ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ ORC Int 2011

18 – 26 Ιουνίου	ORC Int.Worlds	Cres, Croatia
6 – 13 Αυγούστου	ORC Int. European Championship	Hanko, Norway



Στον τέως βασιλιά Κωνσταντίνο το βραβείο Beppe Croce



Στον τέως βασιλιά Κωνσταντίνο απενεμήθη το βραβείο της Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας Beppe Croce στην Αθήνα την Παρασκευή, 12 Νοεμβρίου 2010.

Ο Πρόεδρος της ISAF Göran Petersson του απένειμε το βραβείο Beppe Croce σε αναγνώριση της σημαντικής εθελοντικής συμβολής του στο άθλημα της ιστιοπλοΐας.

Η απονομή έλαβε χώρα σε μία κομψή τελετή στον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδας και παρακολούθηθηκε από εκπροσώπους της ISAF, τους προηγούμενους νικητές του βραβείου, την οικογένεια και τους φίλους του.

Παρουσιάζοντας το βραβείο, ο Πρόεδρος της ISAF, Göran Petersson τόνισε: «*Είμαστε εδώ απόψε για μια ιδιαίτερη σημασία περίπτωση. Η απονομή του βραβείου ISAF Beppe Croce είναι σε αναγνώριση της εξέχουσας εθελοντικής συμβολής και της αφοσίωσής του στον αθλητισμό και στο Ολυμπιακό Κίνημα. Τα τελευταία χρόνια, δεν τίθετο θέμα αν θα του απονέμετο το βραβείο Beppe Croce, το θέμα ήταν πότε. Ταιριάζει επίσης ότι γιορτάζουμε αυτό το βραβείο εδώ απόψε στον ίδιο τον Όμιλο απ' όπου άρχισε τη συμμετοχή, την κατάρτιση και τους αγώνες του στην ιστιοπλοΐα.*»

Η προσφορά της μεγαλειότητάς του στην υπηρεσία της Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας εκτείνεται σε περισσότερο από 50 χρόνια.

Από το 1960, όταν αναμίχθηκε αρχικά με την ISAF, έχει προσφέρει το χρόνο και την εμπειρία του σε πολλές περιοχές του αθλήματος της ιστιοπλοΐας. Ο τέως βασιλιάς μοιράστηκε στην τελετή μερικές από τις αναμνήσεις του, όπως ότι ο πατέρας του Βασιλιάς Παύλος τον έπεισε να εγκαταλείψει το σπορ της ιππασίας για χάρη της ιστιοπλοΐας.

Έξω από τον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδας ήταν εκτεθειμένο το **Dragon "Νηρέας"** με το οποίο κατέλαβε το χρυσό μετάλλιο στους Ολυμπιακούς της Ρώμης το 1960 και στην τελετή παρίστατο το πλήρωμά του ο Οδυσσεάς Εσκιτζόγλου και ο Γεώργιος Ζαΐμης.

Το βραβείο Beppe Croce απονέμεται σε ένα άτομο που έχει σημαντική εθελοντική συμβολή στο άθλημα της ιστιοπλοΐας. Ο Beppe Croce, διετέλεσε Πρόεδρος της ISAF από το 1969-1986, και η Ομοσπονδία της Ιταλίας Vela Federazione Italiana χορήγησαν το βραβείο στην ISAF στη μνήμη του το οποίο απονεμήθηκε για πρώτη φορά το 1988. Η τιμή να απονεμηθεί σε κάποιον το βραβείο αυτό είναι εξέχουσας σημασίας και στους κατόχους του συμπεριλαμβάνονται αρκετοί Ολυμπιονίκες, συντάκτες κανονισμών και σχεδιαστές, οι οποίοι όλοι αυτοί αφιέρωσαν σημαντικό χρόνο στο άθλημα της ιστιοπλοΐας.





ISAF Annual Meeting Athens

ΣΤΙΣ **αρχές Νοεμβρίου** έγινε το **ετήσιο meeting** της **Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας** στην **Αθήνα** όπου πάρθηκαν κρίσιμες αποφάσεις για το μέλλον του αθλήματος. Συζητήθηκαν πάρα πολλά θέματα τα οποία είναι άξια σχολιασμού αλλά θα ήθελα να σταθώ στην απόφαση που πάρθηκε για το ποια αγωνίσματα που θα συμπεριληφθούν στο πρόγραμμα των Ολυμπιακών Αγώνων του 2016 (Ρίο Ντε Τζανέιρο).

Παρακάτω θα δείτε τις τελικές προτάσεις που ψηφίστηκαν στην Αθήνα και θα περιμένουμε την επιβεβαίωση τους τον Μάιο του 2011.

- Men's Board or kite board – evaluation
- Women's board or kite board – evaluation
- Men's one person dinghy – laser
- Women's one person dinghy – laser radial
- Men's 2nd one person dinghy – Finn
- Men's skiff – 49er
- Women's skiff – evaluation
- Women's keelboat – Elliott 6m
- Mixed multihull – evaluation
- Mixed two person dinghy (spinnaker) – 470

Κάτι το οποίο θα πρέπει να ειπωθεί, πάντα εκφράζοντας την προσωπική μου άποψη, είναι ότι η εν λόγω απόφαση είναι στην κυριολεξία **ένα 'πείραμα'** το οποίο **ουδόλως γνωρίζουμε κατά πόσο θα ωφελήσει στο τέλος το άθλημα.**

Σε μια εποχή όπου η Διεθνής Ολυμπιακή Επιτροπή έχει αποφασίσει να αξιολογεί τα σπορ που συμμετέχουν στους ΟΑ κάθε 4ετία και με το άθλημα μας να βρίσκεται στις τελευταίες θέσεις της κατάταξης μεταξύ των αθλημάτων που συμμετέχουν από πλευράς τηλεθέασης και κάλυψης αυτού από τα ΜΜΕ πιστεύω ότι η λύση που προτιμήθηκε είναι ένα τεράστιο ρίσκο.

Λύσεις πιο σίγουρες υπήρχαν αλλά η ISAF για μια ακόμη φορά διέψευσε τον ίδιο της τον εαυτό! Για να μη θεωρηθώ προβοκάτορας θα ήθελα να τονίσω ότι η κίνηση να μπει ένα High Performance dinghy για τις γυναίκες κρίνεται απόλυτα θετική όπως και τα evaluation tests για να εκτιμηθεί εάν θα έχουμε sailboard ή kite surf.

Από εκεί και πέρα κατά την άποψη μου όλα έγιναν για να προστατευθεί το Finn. Κάλλιστα θα μπορούσε να μείνει το 470 γυναικών και το multihull να μπει ως αγώνισμα ανδρών.

Θα μου πείτε ότι το λέω αυτό διότι αν θέλω να τρέξω στους Ολυμπιακούς Αγώνες θα πρέπει να βρω Ελληνίδα ιστιοπλόο που να αντέχει στα ζόρια του Tornado (εάν και εφόσον είναι αυτό το σκάφος). Δεν ισχύει.

Όταν συζητούμε για το μέλλον αυτού που αγαπάμε δεν χωρούν προσωπικές φιλοδοξίες. Με τις ταχύτητες που αλλάζουν τα πράγματα, οι

τεχνολογίες και όλα όσα επηρεάζουν το άθλημα μας, πολλές από τις ήδη υπάρχουσες κλάσεις που συμμετέχουν στο πρόγραμμα των Ο.Α θα θεωρούνται σύντομα παρωχημένες. Καλούμαστε λοιπόν να προσαρμοστούμε σε αυτές τις 'ταχύτητες' αν θέλουμε πραγματικά να επιβιώσουμε. Δυστυχώς δεν υπάρχουν αποφάσεις χωρίς κόστος για κανέναν. Αυτό που τουλάχιστον οφείλουν να κάνουν οι άρχοντες του σπορ είναι να δώσουν 'διεξόδους' στην πλειοψηφία αυτών που θα πληγούν από αυτές τις αποφάσεις έτσι ώστε να παραμείνουν στο άθλημα.

Συνεχίζω λοιπόν λέγοντας ότι αυτό που στην πραγματικότητα ισχύει είναι ότι η συγκεκριμένη απόφαση θα δώσει πάρα πολλούς καλούς κυβερνήτες από τα 470 με μόνη επιλογή τα 49er.

Οι υπόλοιποι είτε θα βγουν πρόωρα στη 'σύνταξη' είτε θα αναζητήσουν την τύχη τους σε άλλες μορφές ιστιοπλοΐας εκτός Ο.Α. Ακριβώς αυτό έγινε σε πολύ χειρότερο βαθμό με την αποπομπή του καταμαράν το 2007.

Για να μιλήσω με αριθμούς θα πω μόνο τούτο. Σήμερα από τους αθλητές που έτρεχαν Tornado δυο μεταπήδησαν στα Star ως κυβερνήτες και ένα πλήρωμα στα 49er...Οι υπόλοιποι είτε βγήκαν στη 'σύνταξη' είτε αναζητήσαν την τύχη τους στα X40 η αλλού. Από τους Ο.Α πάντως αποκλείστηκαν με μεγάλο κόστος κατά την άποψη μου για το άθλημα.

Με ένα multihull ανδρών όλοι αυτοί (αθλητές του 470) θα είχαν τον χώρο και τις επιλογές να μείνουν σε κάποια Ολυμπιακή κατηγορία ανεβάζοντας φυσικά και το επίπεδο των κατηγοριών αυτών αφού είναι γνωστό ότι το 470 παράγει κορυφαίους Ιστιοπλόους οι οποίοι έχουν διακριθεί σε πολλές κλάσεις παγκοσμίως συν το γεγονός ότι και οι δύο κατηγορίες ταιριάζουν στον σωματότυπο των 470άρηδων.

Ένα είναι σίγουρο. Το καταμαράν με αυτό το format (mixed) δεν θα παράγει το ίδιο θέαμα όπως στο Πεκίνο (IOC Award for best TV product ανάμεσα σε όλα τα σπορ!!!). Αν πάμε σε μικρότερο σκάφος όπως λέγατε (16 ή 18 πόδια) δεν θα είναι με τίποτε το ίδιο με το θέαμα που μπορεί να παράγει ένα 20ποδο καταμαράν.

Από εκεί και πέρα δεν μπορώ να καταλάβω για πιο λόγο πρέπει να έχουμε 2 μονοθέσια σκάφη για άνδρες στους Ο.Α.

Η ISAF για μια ακόμη φορά λύγισε μπροστά στο γεγονός του να προσταθίσει να κρατήσει τις ισορροπίες ανάμεσα στα ισχυρά λόμπι των Finn και του 470 εν μέρη και δεν ξέρουμε ακόμη τι είναι διατεθειμένο το Star να κάνει για να επιστρέψει. Είμαι σίγουρος ότι θα πιέσει αφόρητα χρησιμοποιώντας όλα του τα 'αστέρια'.

Εδώ κατά την άποψη μου αυτό που χρειαζόταν ήταν μια καθαρή λύση



όπως 5 γυναικεία και 5 ανδρικά αγωνίσματα. Η ευκαιρία για να γίνουν οι αλλαγές αυτές ήταν ιστορική. Δυστυχώς χάθηκε.

Για την Ελληνική Ιστιοπλοΐα η απόφαση αυτή είναι καταστροφική.

Με λίγα λόγια ξεκινάμε από το μηδέν! Με πολύ λίγες γυναίκες να ασχολούνται σε υψηλό επίπεδο πραγματικά θα δυσκολευτούμε να βρούμε δυνατά πληρώματα για αυτές τις 2 κατηγορίες όπου παραδοσιακά ως αμιγώς ανδρικές παρουσιάζαμε δυνατά πληρώματα με πάρα πολύ καλές επιδόσεις."

Παραθέτω και την πρόταση μου έτσι ώστε να μη θεωρηθεί ότι ασκώ μόνο κριτική:

- Men's Board or kite board – evaluation
- Women's board or kite board – evaluation
- Men's one person dinghy – laser
- Women's one person dinghy – laser radial
- Men's keelboat (star)
- Men's skiff – 49er
- Women's skiff – evaluation
- Women's keelboat – Elliott 6m
- Men's multihull – evaluation
- Women's two person dinghy (spinnaker) – 470.

Και εξηγώ.

- Το 470 ανδρών έξω δίνοντας την επιλογή στους αθλητές του να κάνουν είτε 49er είτε Multihull μιας και η σωματοδομή τους ταιριάζει άριστα στις συγκεκριμένες κατηγορίες. Με αυτόν τον τρόπο δεν χάνεις αθλητές υψηλού επιπέδου όπως είναι οι αθλητές του 470.
- Κρατάς το Star όχι γιατί είναι το σύγχρονο σκάφος που υπάρχει, αλλά διότι στο Star αυτή τη στιγμή αγωνίζονται τα κορυφαία ονόματα στον χώρο της Ιστιοπλοΐας με συμμετοχές στο Americas Cup το Volvo Ocean Race και όποιον άλλον δημοφιλή αγώνα ανά την Υφήλιο. Οι συγκεκριμένοι αθλητές είναι πόλος έλξης για τα Παγκόσμια Μέσα ενημέρωσης τα οποία παρακολουθούν την δραστηριότητα των συγκεκριμένων αστέρων ανά την Υφήλιο. (Torben Grael, Paul Cayard, Robert Scheidt κ.α)
- Το Φιν έξω. Οι αθλητές του μπορούν να μεταπηδήσουν στο σαρ το οποίο ταιριάζει απόλυτα στη σωματοδομή τους. Παραδείγματα πολλά. (Ian Percy, Xavier Rohart κ.α)
- Με το γυναικείο skiff δίνεις πολύ σωστά μια ακόμη εντυπωσιακή κατηγορία.

Με αυτόν τον τρόπο έχεις εκπροσώπους απ' όλες τις μορφές ιστι-

οπλοΐας, sail board or kite, High Performance Dinghy ανδρών-γυναικών, multihull ανδρών το οποίο αποδείχθηκε λανθασμένη η απονομή του, single handed men and women (laser), keel boat men (star) and women (elliott) ένα ακόμη double handed dinghy γυναικών το 470 με ίσο αριθμό ανδρών και γυναικών αθλητών.

Επίσης:

- εκμεταλλεύεσαι το ήδη υπάρχων δυναμικό αθλητών δίνοντάς τους την επιλογή 2 κλάσεων (από τα 470 στο καταμαράν η το 49er και από το φιν στο σαρ).
- Επανεισάγεις μια απόλυτα επιτυχημένη μιντιακή κλάση όπως το καταμαράν (Tornado. Ο στόλος ήδη υπάρχει παγκοσμίως).
- Τοποθετείς μια ακόμη εντυπωσιακή κατηγορία για τις γυναίκες (womens skiff)
- Κρατάς τους αστέρες του σαρ οι οποίοι θα σου φέρουν και αυτοί τα Media.
- Κρατάς τα ευρέως διαδεδομένα παγκοσμίως 470(κατά το ήμισυ) και laser τα οποία αποτελούν και την δεξαμενή σου από νέους αθλητές.
- Αλλάζεις συνολικά την εικόνα του αθλήματος χωρίς κοσμογονικές αλλαγές σε μια κρίσιμη για το άθλημα περίοδο δίνοντας διέξοδο σε όλους τους αθλητές μην αποκλείοντας κανέναν!!!

Αυτή είναι και η πρόταση η οποία πιστεύω ότι θα ήταν και η πιο ορθή συλλογίζομενος το καλύτερο που θα μπορούσε να γίνει, πάντα κατά την άποψη μου βέβαια.

Υ.Γ.1: Για να πούμε και ένα τρελό σενάριο!!!Οι πιέσεις του Σαρ θα είναι αφόρτες. Ίσως τα επιχειρήματα τους να οδηγήσουν τελικά σε μια απόφαση που αντιπροσωπεύει απόλυτα το 5-5.

Αυτό προϋποθέτει να βγει το Finn πράγμα το οποίο βλέπω πάρα πολύ δύσκολο να γίνεται...

As μη ξεχνάμε ότι πρόεδρος της IOC είναι ο Jacques Rogge όπου ο ίδιος ήταν αθλητής του Finn και ο γιος του διετέλεσε πρόεδρος της κλάσης του Finn στο παρελθόν.

Βέβαια θα μπορούσε τελικά μπροστά στις πιέσεις που θα ασκηθούν να καταλήξουμε τον Μάιο σε κάποιο πισωγύρισμα πράγμα το οποίο ούτε θέλω να σκέφτομαι.

Υ.Γ.2: Η θητεία του Rogge λήγει σε 2 χρόνια και δεν έχει δικαίωμα ανανέωσης! Εύχομαι η παραμονή του Finn να σημαίνει και παραμονή του σπορ στα Ολυμπιακά αθλήματα και για το 2020 αν και πραγματικά αμφιβάλλω για αυτό...πολύ αμφιβάλλω.

Υ.Γ.3: Θα μπορούσα να πάω ακόμη παραπέρα με τις προτάσεις μου... Αναρωτιέμαι...Θα τις λάμβανε κανείς υπ όψιν του;



Αγώνας Ανοικτής Θάλασσας «Πολυτεχνείο Κρήτης»

Στις **20-21 Νοεμβρίου** διοργανώθηκε για δεύτερη χρονιά **Ιστιοπλοϊκός Αγώνας προς τιμήν του Πολυτεχνείου Κρήτης**.

Το Σαββατοκύριακο 20 - 21 Νοεμβρίου 2010, ο Ναυτικός Όμιλος Χανίων σε συνεργασία με την Ιστιοπλοϊκή Ομάδα του Πολυτεχνείου Κρήτης διοργάνωσε αγώνα ιστιοπλοΐας ανοικτής θάλασσας στον κόλπο των Χανίων προς τιμήν του Πολυτεχνείου Κρήτης. Ο αγώνας διεξήχθη για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά, ως ένδειξη αναγνώρισης της υποστήριξης που παρέχει το Ίδρυμα στην ιστιοπλοΐα αλλά και της γενικότερης προσφοράς του στην εκπαίδευση και τον πολιτισμό στα Χανιά. Σημαντικό ρόλο παίζει η πρωτοβουλία της ομάδας Ιστιοπλοΐας του Πολυτεχνείου Κρήτης που στηρίζει το άθλημα σε τοπικό επίπεδο και συμμετέχει πάντα, τόσο οργανωτικά όσο και αγωνιστικά.

Ο Αγώνας

Το Σάββατο η διαδρομή του αγώνα ήταν Χανιά - δεξιόστροφος περίπλους της νησίδας Θοδωρού - Χανιά, συνολικού μήκους 12 ναυτικών μιλίων. Στη διαδρομή της Κυριακής ο περίπλους της νησίδας ήταν αριστερόστροφος.

Παρά τον πολύ ασθενή άνεμο την πρώτη μέρα, πολύ σύντομα η έντασή του αυξήθηκε και διατηρήθηκε και τις δύο μέρες επιτρέποντας τη διεξαγωγή δύο πολύ ενδιαφέρουσων ιστιοδρομιών.

Στους αγώνες **συμμετείχαν εννιά σκάφη από τα Χανιά και το Ρέθυμνο. Νικητής του αγώνα και τις δύο ημέρες αναδείχθηκε το ιστοφόρο ΑΙΘΡΑ του Ναυτικού Ομίλου Χανίων / Ιστιοπλοϊκής Ομάδας του Πολυτεχνείου Κρήτης.** Το άλλο σκάφος που είχε πλήρωμα από την Ιστιοπλοϊκή Ομάδα, ο Θαλασσοπόρος, δεν πήγε πάρα πολύ καλά, καθώς ήρθε 6ος το Σάββατο και 4ος την Κυριακή. Τέλος, μέλη της ομάδας συμμετείχαν σαν πλήρωμα σε ακόμα δύο σκάφη ενώ βοήθησαν και στη διοργάνωση του αγώνα συγκροτώντας την επιτροπή αγώνων.

Η κατάταξη των τριών πρώτων νικητών τις δύο μέρες ήταν:

Σάββατο, 20/11/2010

- 1. ΑΙΘΡΑ** (Α. Γκότσης, Ν.Ο.Χ. / Πολυτεχνείο Κρήτης)
- 2. ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ II** (Κ. Μανιουδάκης, Ν.Ο.Χ.)
- 3. ΜΥΡΙΑ** (Σ. Μαρίνος, Ι.Ο.Χ.)

Κυριακή, 21/11/2010

- 1. ΑΙΘΡΑ** (Α. Γκότσης, Ν.Ο.Χ. / Πολυτεχνείο Κρήτης)
- 2. ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ II** (Κ. Μανιουδάκης, Ν.Ο.Χ.)
- 3. ΜΥΡΙΑ** (Σ. Μαρίνος, Ι.Ο.Χ.)

Η Ιστιοπλοϊκή Ομάδα στο Πολυτεχνείο Κρήτης

Η Ιστιοπλοϊκή Ομάδα του Πολυτεχνείου Κρήτης δραστηριοποιείται στα Χανιά τα τελευταία 4 χρόνια. Μέλη της ομάδας είναι φοιτητές, εργαζόμενοι και διδακτικό προσωπικό στο Πολυτεχνείο Κρήτης. Στόχος των μελών της είναι να αθλούνται στην ιστιοπλοΐα παράλληλα με τα φοιτητικά/εκπαιδευτικά τους καθήκοντα, θεωρώντας ότι η ιστιοπλοΐα είναι ένα άθλημα που ταιριάζει στην εκπαίδευση των μηχανικών όλων των ειδικοτήτων. Παρά τις δυσκολίες λόγω έλλειψης σκάφους, μέλη της ομάδας προπονούνται συστηματικά με σκάφος του Ν.Ο.Χανίων και ιδιωτών ενώ συμμετέχουν σε τοπικούς και πανελλαδικούς αγώνες φέροντας το έμβλημα του Πολυτεχνείου. **Όραμα της ομάδας είναι η απόκτηση σκάφους από το Πολυτεχνείο Κρήτης και η ενθάρρυνση της ίδρυσης αντίστοιχων ομάδων σε ακόμη περισσότερα ιδρύματα της χώρας μας με στόχο την ενεργή συμμετοχή σε τοπικούς, εθνικούς ή/και διεθνείς αγώνες ιστιοπλοΐας ανοικτής θάλασσας.**

Μοναχικός Αγώνας - Πατρών



Πραγματοποιήθηκε με επιτυχία την **Κυριακή 28 Νοεμβρίου** από τον Ιστιοπλοϊκό Όμιλο Πατρών ο μοναχικός αγώνας. Ένας αγώνας για δυνατούς, αφού στο κάθε σκάφος ήταν μόνον ένας.

Ο αγώνας αυτός γίνεται για τρίτη φορά αλλά εφέτος είχε μια ιδιαιτερότητα. Τα σκάφη δεν εκκίνησαν όλα μαζί, αλλά με τη σειρά, από το πιο αργό έως το πιο γρήγορο. Οι χαριζόμενοι χρόνοι υπολογίστηκαν από την επιτροπή δύο ώρες πριν την εκκίνηση και δόθηκαν στην αρχή αντί να αφαιρούνται στο τέλος. Έτσι ενώ τα σκάφη έφυγαν σε διαφορετικό χρόνο, τερμάτισαν σχεδόν μαζί.

Ο αγώνας πραγματοποιήθηκε στο Πατριάϊκό κόλπο με συννεφιά και πολύ δυνατούς ανατολικούς ανέμους 30 μιλίων ανά ώρα, συνθήκες που τον έκαναν πολύ κουραστικό για τους μοναχικούς

ιστιοπλόους. Συμμετείχαν οκτώ σκάφη. Πρώτος νικητής ήταν ο **Γιώτης Καράμπελας** με το **TI MOUN**, δεύτερος ο **Λάκης Νικολάτος** με το **IRIDINI** και τρίτος ο **Χάρης Κανδρής** με το **ΦΟΙΒΗ**.

Μετά τον τερματισμό συγκεντρώθηκαν όλοι στο εντευκτήριο του Ομίλου. Ανταλλαγή εμπειριών και απόψεων και το μενού κρασί και ζεστή φασολάδα. Η κρίση είναι πλέον εμφανής. Ελπίζουμε του χρόνου οι συνθήκες να είναι καλύτερες και να έχουμε περισσότερες συμμετοχές.

Η φασολάδα πάντως άρεσε σε όλους.



Sydney Hobart

Ο **66ος αγώνας Rolex Sydney Hobart** ξεκίνησε με συννεφιά και βροχή, ασυνήθιστες συνθήκες για αυτή την εποχή στο νότιο ημισφαίριο. Τα **87 πληρώματα** ωστόσο δεν πτοήθηκαν. Ούτε από τον μουντό ουρανό, ούτε από τις δυσοίωνες προβλέψεις. Η μετεωρολογική ενημέρωση των κυβερνητών και των πληρωμάτων είναι υποχρεωτική για αυτόν τον αγώνα, καθώς στο παρελθόν έχουν συμβεί πολλά δυσάρεστα λόγω του καιρού. Ο αγώνας των 628 ναυτικών μιλίων είναι ιδιαίτερα σκληρός, αφού η θάλασσα είναι παγωμένη, το κύμα κοφτό και ψηλό και ο αέρας ισχυρός και απρόβλεπτος. Όλοι όσοι συμμετέχουν ωστόσο το γνωρίζουν πολύ καλά και μάλιστα, αυτός ακριβώς είναι ο λόγος που πολλοί λαμβάνουν μέρος. Ο χώρος μπροστά στο Cruising Yacht Club είχε καταληφθεί από τις προηγούμενες ημέρες, από κοντινερ, που περιείχαν εξοπλισμό για τα σκάφη, αφού οι τελευταίες προγνώσεις επιβεβαίωναν δύσκολες συνθήκες και άρα ενδεχόμενες ζημιές. Η εκκίνηση δόθηκε κανονικά, στη μία το μεσημέρι, την **Κυριακή 26 Δεκεμβρίου**, όπως πάντα, την επομένη των Χριστουγέννων.

Μετά από 24 ώρες στον αγώνα, ένα μόνο σκάφος, το **Bakewell-White Z39 'Jazz Player'** είχε εγκαταλείψει, παρά τις κακές συνθήκες. Οι δυνατοί άνεμοι έσκισαν τη μαϊστρα και το πλήρωμα αναγκάστηκε να γυρίσει πίσω.

Αν σκεφτεί κανείς ότι ο αγώνας **Sydney Hobart** ξεκίνησε 65 χρόνια πριν, τότε που δεν υπήρχαν κινητά τηλέφωνα, GPS, weather fax, Internet, υπολογιστές, δορυφορικά συστήματα, plotter και προηγμένα συστήματα επικοινωνίας, αντιλαμβάνεται τη διαφορά με το σημερινό αγώνα. Έναν αγώνα που διεξάγεται πλέον και με ασφαλέστερα σκάφη και διαρκεί πολύ λιγότερο. Τότε οι ιστιοπλόοι δεν είχαν παρά μόνο τις δυνάμεις τους και ο καθένας φρόντιζε για την ασφάλειά του. Σήμερα οι διοργανωτές διεξάγουν σεμινάρια ασφαλείας, υποχρεωτική ενημέρωση για το δελτίο καιρού και υποχρεωτική τακτική επικοινωνία με κάθε σκάφος κατά τη διάρκεια του αγώνα.

Την επόμενη ημέρα ο καιρός επιδεινώθηκε. Τα περισσότερα σκάφη του στόλου ταξίδευαν με ανέμους 40-50 κόμβους, δυτικούς - νοτιοδυτικούς, όρτσα. Άλλα εννέα σκάφη εγκατέλειψαν με ζημιές. Στις 15.42 το 27μετρο **Yuuzoo**, έπαθε ζημιά στην εξαρτία. Μέσα στην επόμενη ώρα ακολούθησαν το **Sydney 38 Swish**, το 46άρι **Reichel/Pugh Shamrock**, το **Volvo 60 Southern Excellence** και το **Nelson Marek 52 Wot Eva**, τα οποία εγκατέλειψαν με σοβαρές ζημιές. Το **Dodo** του ομογενή μας Νίκου Αθηναίου, είχε και τραυματισμό σε ένα μέλος του πληρώματος και αναγκάστηκε να καταφύγει στο **Eden** για να τον αφήσει, συνεχίζοντας όμως μετά τον αγώνα. Επίσης, το 44άρι **Bacardi** έσπασε το άλμπουρ του πριν ακόμα αφήσει τις ακτές της Αυστραλίας.

Η νύχτα που ακολούθησε, αλλά και η επόμενη ημέρα, συνέχισαν να είναι το ίδιο απαιτητικές για τους ιστιοπλόους. Ακόμα έξι σκάφη εγκατέλειψαν με σοβαρές ζημιές: Σπασμένα πηδάλια, σκισμένα πανιά, σπασμένες μάτσες και προβλήματα με τη μηχανή. Όταν τα σκάφη του στόλου άρχισαν να αφήνουν τις ακτές της Αυστραλίας και να βγαίνουν στο διαβόπτο Bass Strait, οι καιρικές συνθήκες έγιναν ακόμα πιο σκληρές.

Ο θρυλικός αγώνας από το Σίδνεϊ της Αυστραλίας μέχρι το Χόμπαρτ της Τασμανίας, μήκους άνω των 600 ναυτικών μιλίων, που διεξάγεται τις τελευταίες ημέρες κάθε έτους, έχει αποκτήσει ιδιαίτερη αίγλη διεθνώς, λόγω των ιδιαίτερα σκληρών συνθηκών που επικρατούν στην περιοχή. Έτσι, συμμετοχές κάθε είδους, από όλο σχεδόν τον κόσμο, εμφανίζονται στη γραμμή εκκίνησης στο Σίδνεϊ, για να ζήσουν μία εμπειρία ζωής. Εφέτος ο στόλος είχε έξι διεθνείς συμμετοχές, από ΗΠΑ, Ιταλία, Γαλλία και δύο από Ρωσία.

Την Τρίτη 28 Δεκεμβρίου, το πρώτο σκάφος τερμάτισε. Ήταν το 100άρι super maxi **Wild Oats XI** το οποίο ανέβηκε τον ποταμό Derwent και πέρασε τη γραμμή τερματισμού στις 20.37 τοπική ώρα, μετά από 2 ημέρες, 7 ώρες, 37 πρώτα και 20 δεύτερα αγώνα. Όμως, όταν το σκάφος έδεσε, ανακάλυψε πως εκκρεμούσε σε βάρος του ένσταση από την Επιτροπή Αγώνων, επειδή δεν είχε ενημερώσει για τη θέση του, όπως όφειλε. Τελικά, η ένσταση εκδικάστηκε και το σκάφος απαλλάχθηκε, διατηρώντας τον τίτλο των line honors.

Δεύτερο σκάφος που μπήκε στο λιμάνι, ήταν το άλλο 100άρι μάξι, **Investec Loyal**, των **Sean Langman** και **Anthony Bell**, που πέρασε τη γραμμή τερματισμού λίγο μετά τα μεσάνυχτα, τρεις ώρες μετά το **Wild Oats XI**. Την Τετάρτη 29 Δεκεμβρίου, μέχρι τις δύο το μεσημέρι, 14 σκάφη είχαν τερματίσει, 55 ήταν ακόμα στη θάλασσα και 18 είχαν εγκαταλείψει.

Με τον τερματισμό όλων των σκαφών, βγήκαν και τα τελικά αποτελέσματα των διορθωμένων χρόνων. Στην κατηγορία IRC που βγάζει το νικητή του αγώνα, πρώτος αναδείχτηκε ο **Geoff Boettcher** με το σκάφος **Secret Men's Business**. Εκτός από το **Tattersall's Cup** που κέρδισε για τη νίκη του, ο κυβερνήτης πήρε επίσης και ένα **Rolex Yacht-Master**. Το **Secret Men's Business** ήταν το 14ο σκάφος στη σειρά τερματισμού. Η τελετή απονομής του αγώνα έγινε στο **Royal Yacht Club of Tasmania** ανήμερα την Πρωτοχρονιά, Σάββατο 1 Ιανουαρίου 2011.

ΝΙΚΗΤΕΣ

Line Honours

Wild Oats XI, Robert Oatley (NSW/AUS), Reichel/Pugh 100

IRC Overall

Secret Mens Business 3.5, Geoff Boettcher (SA/AUS), Reichel/Pugh 51

Ανά Κατηγορία

IRC Div 0: Jazz, Chris Bull, (VIC/AUS), Cookson 50

IRC Div 1: Secret Mens Business 3.5, Geoff Boettcher

IRC Div 2: Victoire, Darryl Hodgkinson (NSW/AUS), Beneteau First 45

IRC Div 3: Paca, Philippe Mengual (NSW/AUS), Beneteau First 40

IRC Div 4: Ray White Spirit of Koomooloo, Mike Freebairn (QLD/AUS), S&S 48

PHS Div 1: NSC Mahligai, Murray Owens & Jenny Kings (NSW/AUS), Sydney 46

PHS Div 2: Flying Fish Arctos, Martin Silk (NSW/AUS), McIntyre 55

Sydney 38: Eleni, Tony Levett (NSW/AUS), Sydney 38

ORC 1: Jazz, Chris Bull

ORC 2: Victoire, Darryl Hodgkinson

ORC 3: Copernicus, Greg Zyner, (NSW/AUS), Radford 12

Cruising: Scarlet Ribbon, Richard Buxton (AUS), Buizen 48

COMET 455



PRAXIS Yachts LTD

yachts@otenet.gr

Βασ. Γεωργίου Β' 11 166 74 Γλυφάδα τηλ.: 210 8983185 fax: 210 8983532

Rolex Malta

Β α λ έ τ α , Μ ά λ τ α , 2 3 - 3 0 Ο κ τ ω β ρ ί ο υ 2 0 1 0

Ένα από τα μεγαλύτερα offshore του κόσμου και σίγουρα ένας από τους πιο λαμπρούς αγώνες της Μεσογείου, το **Middle Sea Race**, ξεκίνησε το **Σάββατο 23 Οκτωβρίου**. Ο αγώνας με **75 συμμετοχές** από όλο τον κόσμο, ανάμεσά τους και το Ελληνικό σκάφος BRAVE, του Γιώργου Βασιλόπουλου, χαίρει αναγνώρισης από τους ιστιοπλόους, λόγω της εξαιρετικής οργάνωσης και του υψηλού του επιπέδου.

Τις ημέρες πριν την εκκίνηση, αρκετά σκάφη επέλεξαν να βγουν για προπόνηση στο θαλάσσιο χώρο μπροστά στη Βαλέτα. Το μεσημέρι του Σαββάτου, με τους παραδοσιακούς κανονιοβολισμούς, δόθηκε η εκκίνηση του **31ου αγώνα των 607 ναυτικών μιλίων**. Δόθηκαν πέντε χωριστές εκκινήσεις για τις **πέντε κατηγορίες**, ανά δέκα λεπτά, από τα μικρότερα προς τα μεγαλύτερα σκάφη. Ο άνεμος ήταν νοτιοανατολικός, θερμικός, αλλά βοήθησε τα γρήγορα σκάφη να περάσουν μπροστά στο στόλο σύντομα και να ξεκινήσουν το δικό τους αγώνα.

Το επόμενο πρωί βρήκε το μεγαλύτερο μέρος του στόλου ανατολικά της Σικελίας. Επικεφαλής ήταν το 100άρι μαζί **Esimit Europa 2** το οποίο ταξίδευε με 17 κόμβους και μόλις είχε βγει από το στενό της Μεσίνας. Ο άνεμος ήταν 15 με 18 κόμβους και σύντομα το σκάφος έφτασε στο Στρόμπολι.

Μετά από 48 ώρες από την εκκίνηση, ήταν πλέον φανερό ότι το ρεκόρ του αγώνα που είχε θέσει το 2007 το Rambler με 47 ώρες, 55 λεπτά και 3 δευτερόλεπτα, θα παρέμενε για άλλη μια χρονιά. Το πρώτο σκάφος ήταν ακόμα στην Παντελλέρια και ο άνεμος ήταν γύρω στους 10 κόμβους.

Την Δευτέρα 25 Οκτωβρίου στις 18.32.32 ώρα CEST (Central European Summer Time) η Επιτροπή Αγώνος τερμάτισε το πρώτο σκάφος του αγώνα, το **Esimit Europa 2** του **Igor Smic**, από τη Σλοβενία. Το μάχι σκάφος των 100 ποδών χρειάστηκε 2 ημέρες, 6 ώρες, 52 πρώτα και 32 δεύτερα για να καλύψει τη διαδρομή του αγώνα που ξε-

περνάει τα 600 ναυτικά μίλια. Και δεν απείλησε καν το ρεκόρ.

Το Esimit ήταν επικεφαλής από την αρχή του αγώνα, αυξάνοντας τη διαφορά του από το δεύτερο Leopard. Η μεταξύ τους απόσταση έφτασε τα 25 μίλια μέχρι που έφτασαν στο στενό της Μεσίνας. Εκεί ο άνεμος έπεφτε τελείως και το σκάφος κόλλησε. Το Leopard πλησίασε πολύ, αλλά αναπόφευκτα έπεσαν στις ίδιες καιρικές συνθήκες. Το Esimit κατάφερε να βγει πρώτο, ενώ το **Leopard** είχε πλέον να αντιμετωπίσει και το κόντρα ρεύμα. Ο **Tiziano Nava**, ο navigator του Esimit, είπε «*Σε όλη την κούρσα ταξιδεύαμε στο μάξιμουμ και αλλάζαμε πανιά συνεχώς. Ο άνεμος άλλαξε, σε ένταση και διεύθυνση και εμείς προσαποθήσαμε να έχουμε πάντα την κατάλληλη ιστιοφορία, ταξιδεύοντας στα target μας.*»

Το **ICAP Leopard** έφτασε το ίδιο βράδυ στις 22.00, τρεις και μισή ώρες πίσω από το Esimit Europa 2. Οι συνθήκες ωστόσο άλλαξαν δραματικά για τον υπόλοιπο στόλο. Βροχές και καταιγίδες, με αστραπές και βροντές να συνθέτουν ένα τρομακτικό τοπίο, υποδέχτηκαν τα επόμενα σκάφη. Η ένταση και η διεύθυνση του ανέμου απρόβλεπτες και πολύ μεταβλητές, με αποτέλεσμα τα πληρώματα να είναι σε εγρήγορση. Σίγουρα, όχι το καλύτερο καλωσόρισμα για το **Alegre**, που πέρασε τη γραμμή του τερματισμού στις 08.00 το πρωί της Τρίτης, τρίτο στη σειρά. Πάντως, γλίτωσε τα χειρότερα.

Η κακοκαιρία συνεχίστηκε για τα επόμενα 24ωρα, με ανέμους που ξεπερνούσαν τους 40 κόμβους κατά τόπους και τα μικρότερα σκάφη να ταλαιπωρούνται.



Jaru, John Ripard & Andrew Calascione.

Middle Sea Race



Τα αποτελέσματα, ανά κατηγορία είχαν ως εξής:

IRC Overall – Lucky (USA)
IRC 1 – Esimit Europa 2 (SLO)
IRC 2 – Lucky (USA)
IRC 3 – Jaru (MLT)
IRC 4 – Artie (MLT)

ORC Overall – Jaru (MLT)
ORC 1 – E1 (RUS)
ORC 2 – Varuna (GER)
ORC 3 – Jaru (MLT)
ORC 4 – Three Sisters (CZK)

Double Handed – BOV Plain Sailing (MLT)

E1, Vladimir Proskihin.



ICAP Leopard.



Esimit Europa 2, στη γραμμή τερματισμού.



Brave, George Vassilopoulos.



Louis Vuitton Trophy Dubai



Μία απροσδόκητη εξέλιξη σημάδεψε τη διεξαγωγή του **Louis Vuitton Trophy**, που έγινε στο **Ντουμπάι**, στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Με την ευκαιρία συνάντησης των ιθυνόντων της διοργάνωσης, πάρθηκε η απόφαση να είναι αυτός ο τελευταίος αγώνας και η Louis Vuitton να επιστρέψει στην προκριματική φάση του America's Cup.

SAILING TEAM και ARTEMIS RACING, βρέθηκαν στο Ντουμπάι για να αγωνιστούν για το πολύτιμο τρόπαιο.

Η πρώτη ημέρα ξεκίνησε ομαλά. Ο στίβος όμως αποδείχτηκε πολύ μικρός για τα τεράστια σκάφη, με αποτέλεσμα να συμβούν και δύο συγκρούσεις, η μία εκ των οποίων αρκετά ισχυρή.

Ο **Dean Barker** οδήγησε το **Emirates Team New Zealand** με το σπινακόξυλο προτεταμένο στην καρδιά του **Mascalzone Latino** του **Gavin Brady**, κάνοντάς του σημαντική ζημιά. Κανείς δεν χτύπησε, αλλά το σκάφος υπέστη βαριές ζημιές και ο Brady πήρε δύο πέναλτι και ακυρώθηκε. Χάρis στην οργάνωση και την εντατική εργασία, τα σκάφη επισκευάστηκαν και ήταν έτοιμα για τους αγώνες της επόμενης ημέρας.

Οι κατουχίες συνεχίστηκαν και ο **Sebastien Col** με το **All4One** χτύπησε από πίσω το **BMW Oracle Racing**. Ευτυχώς όμως εκεί η ζημιά δεν ήταν μεγάλη, αρκετή όμως ώστε να χρεωθεί με ποινή ο Col και να χάσει τον αγώνα.

Ο άνεμος ήταν από 6-8 κόμβους και έφτασε μέχρι 14-15, το απόγευμα. Ο στίβος ήταν δύο σκέλη όρτσα-πρύμα. Έγιναν 4 flight και 6 ιστοδρομίες συνολικά. Στο τέλος της ημέρας, πρώτο ήταν το BMW ORACLE Racing, με 2-0, ενώ στη δεύτερη θέση ισοβάθησαν το Artemis Racing και το Synergy Russian Sailing Team με 1-1. Πίσω του Emirates Team New Zealand, Mascalzone Latino Audi Team και All4One.

Δέκα ολόκληρες ημέρες κράτησαν οι προκριματικοί γύροι, παρόλο

Στη σκιά ενός **America's Cup** που θα γίνει με άλλα σκάφη και με άγνωστη ακόμα αγωνιστική μορφή, οι ομάδες που είχαν φτιάξει το κλειστό κλαμπ WMRT μεταξύ τους, θέλοντας να προσελκύσουν το ενδιαφέρον στο **Louis Vuitton Trophy Dubai**, έκαναν την προσπάθειά τους για να συγκινήσουν τον φιλάθλο κόσμο.

Έτσι λοιπόν, **12 με 27 Νοεμβρίου**, οι **έξι ομάδες του America's Cup**, EMIRATES TEAM NEW ZEALAND, BMW ORACLE RACING, MASCALZONE LATINO AUDI TEAM, ALL4ONE, SYNERGY RUSSIAN



Synergy, Russian Sailing Team.



Artemis.

Emirates Team New Zealand.



Mascalzone Latino Audi Team.



που οι ομάδες δεν ήταν τόσο πολλές. Στο τέλος, **στον ημιτελικό προκρίθηκαν οι ομάδες των Αμερικανών, των Νεοζηλανδών, των Ιταλών και των Γάλλων**. Εκτός έμεινε η Ρώσικη ομάδα Synergy Russian Sailing Team και η σουηδική Artemis Racing.

Οι Αμερικανοί με το BMW Oracle Racing και οι Νεοζηλανδοί με το Emirates Team New Zealand, μοιράστηκαν τις πρώτες δύο θέσεις με τη λήξη του round robin, μετά από νίκες την τελευταία ημέρα των προκριματικών. Η Emirates Team New Zealand κατατρόπωσε τη Synergy αποκλείοντάς τη από τους ημιτελικούς με σκορ 3-2. Στη δεύτερη ιστιοδρομία της ημέρας, η BMW Oracle Racing, κέρδισε τη Mascalzone Latino Audi.

Η επόμενη ημέρα ήταν ρεπό, ενώ την Πέμπτη το πρόγραμμα περιελάμβανε έναν αγώνα fleet race. Οι έξι ομάδες έλαβαν μέρος σε τρεις ιστιοδρομίες, που κράτησαν μέχρι αργά το απόγευμα.

Τελικά η Ιταλική ομάδα **Mascalzone Latino Audi** με κυβερνήτη τον **Gavin Brady** κέρδισε το **έπαθλο**, με δύο νίκες στις τρεις ιστιοδρομίες. Η Γαλλογερμανική ομάδα **All4One** και η Σουηδική **Artemis Racing** **ισοβάθμισαν στη δεύτερη θέση**, ενώ η **Emirates Team New Zealand** τερμάτισε **τρίτη**.

Μετά τους ημιτελικούς η ομάδα της Νέας Ζηλανδίας και εκείνη των ΗΠΑ πέρασαν στον τελικό του Louis Vuitton Trophy Dubai. Οι δύο ομάδες κέρδισαν με νίκες 2-0 επί των αντιπάλων τους, παρόλο που

όλες οι ιστιοδρομίες ήταν αμφίρροπες.

Η Αμερικανική ομάδα **BMW Oracle Racing** κέρδισε τη Γαλλογερμανική All4One, ενώ η **Emirates Team New Zealand** κέρδισε την ιταλική Mascalzone Latino Audi. Οι ομάδες ήταν εξίσου καλές και το θέμα που πρόσφεραν εντυπωσιακό. Είναι χαρακτηριστικό ότι τόσο η All4One όσο και η Mascalzone έχασαν τελικά λόγω ποινών που τους επιβλήθηκαν και όχι λόγω διαφοράς στην απόδοσή τους.

Αμερικανοί εναντίον Νεοζηλανδών λοιπόν για τον τελικό και το ντέρμπι ήταν κορυφαίο. Νικητής θα ήταν αυτός που θα συγκέντρωνε 2 νίκες σε 3 ιστιοδρομίες, αλλά τελικά οι Νεοζηλανδοί δεν άφησαν περιθώριο στους Αμερικανούς. Με δύο συνεχόμενες νίκες, με διαφορά 17 δευτερολέπτων στην πρώτη και 1:37 στη δεύτερη, **η νίκη της Emirates Team New Zealand ήταν αποστομωτική**. Δεν πρέπει να ξεχνάμε άλλωστε πως οι Νεοζηλανδοί, στα πέντε Louis Vuitton Trophy που έχουν γίνει μέχρι σήμερα, είχαν τέσσερις πρώτες θέσεις και μία δεύτερη!

Σημαντικό ωστόσο για τη διοργάνωση ήταν και το γεγονός ότι με τον τερματισμό της ETNZ στη δεύτερη ιστιοδρομία, σηματοδοτήθηκε και το τέλος εποχής για τα σκάφη International America's Cup Class. Σε συνδυασμό με τις αποφάσεις που πάρθηκαν για την επιστροφή του Louis Vuitton Cup στο America's Cup, το Louis Vuitton Trophy δεν έχει λόγο ύπαρξης πια.



BMW Oracle.



Synergy versus Mascalzone.

Luis Vuitton Junior Trophy



Νεαροί ιστιοπλόοι αγωνίσθηκαν στην **λίμνη** μπροστά από το **International Marine Club** στο **Dubai** στις **27/11/2010** για το **Louis Vuitton Trophy** ενώ πιο ανοικτά διεξαγόταν ο αγώνας των μεγάλων 60 ποδιών σκαφών για το America's Cup.

Τα παιδιά αγωνίσθηκαν πάνω στα υψηλής απόδοσης σκάφη **O'pen Bic** για το τρόπαιο **Louis Vuitton Junior Trophy**.

Ο νικητής **Thomas Cunich** απέδειξε ότι μπορεί να κερδίσει τον αγώ-

να της 27ης Νοεμβρίου. Ο δωδεκάχρονος Cunich, από την Αυστραλία, κέρδισε τον **Oscar Lindley Smith** που πήρε την δεύτερη θέση και τον **Oliver Hill**, που βγήκε τελικά τρίτος.

Το O'pen Bic αν και είναι 3 χρόνια στην αγορά έχει κατακτήσει τους νεαρούς ιστιοπλόους και ήδη είναι ξεχωριστή Διεθνής κατηγορία αναγνωρισμένη από την ISAF.

Στις 26 με 30 Δεκεμβρίου θα γίνει το παγκόσμιο στην Μαγαδασκάρη.



intersleek[®] 900

Fluoropolymer foul release coating



Want to improve your profits
... and reduce emissions at the same time?

6%

predicted fuel
and emission
savings*

Intersleek[®] 900 is a new patented fluoropolymer foul release coating for all vessels above 10 knots. Exceptionally smooth with excellent foul release capabilities and good resistance to mechanical damage, Intersleek[®] 900 can improve your profits through a 6% reduction in your annual fuel bill and enhance your environmental profile.

To find out more visit:

[www.international-marine.com/
intersleek900](http://www.international-marine.com/intersleek900)

* Depending on application and service conditions.
® and International, and Intersleek are trademarks of, or licensed to, Akzo Nobel. © Akzo Nobel, 2007

 **International**
Marine Coatings

International Paint (Hellas) S.A.
41, Akti Miaouli, Piraeus 185 35, Greece
Tel: +30 210 4295140 (8 lines) Fax: +30 210 4295149
E-mail: ip.hellas@internationalpaint.com
www.international-marine.com


AKZO NOBEL

Velux 5 Oceans



Την **Κυριακή 17 Οκτωβρίου**, με τον ήλιο να λάμπει και τον άνεμο να είναι στα κέφια του, οι **πέντε τολμηροί ιστιοπλόοι** του **Velux 5 Oceans** ξεκίνησαν από τη **La Rochelle** για μία περιπέτεια **30,000 ναυτικών μιλίων** γύρω από τον κόσμο. Μετά από μία συγκινητική τελετή αποχαιρετισμού, τα πέντε **Eco 60** άφησαν τη μαρίνα στη μία το μεσημέρι για να πάρουν εκκίνηση τελικά στις 4.

Εντύπωση προκάλεσε η απουσία των καθιερωμένων πια σκαφών **Open60** που χρησιμοποιούνται σε αυτού του είδους τους αγώνες, καθώς και η απουσία των γνωστών μοναχικών ιστιοπλών που λάμβαναν μέρος στους αγώνες γύρω από τον κόσμο μέχρι σήμερα. Η απόφαση είναι ότι εδώ και καιρό η **'κλάση' των Open 60**, δηλαδή οι άνθρωποι που την απαρτίζουν και έχουν πλέον σημαντική εμπειρία από μοναχικούς πλόες γύρω από τη Γη, αφού είδαν πολλούς συναδέλφους τους να χάνονται τραγικά στους ωκεανούς, αποφάσισαν να μπούκοτάρουν τους μοναχικούς αγώνες. **Πρότειναν λοιπόν στους διοργανωτές των αγώνων να γίνουν double-handed**, δηλαδή δύο άτομα πλήρωμα σε κάθε σκάφος. Μόνο έτσι θα μετείχαν τα γνωστά εξηντάρια και οι μοναχικοί ιστιοπλόοι. Φυσικά όλες οι διοργανώσεις το δέχτηκαν, για πολλούς και διάφορους λόγους. Όχι όμως και ο Σερ Ρόμπιν Νοξ Τζόνστον. **Ο Σερ Ρόμπιν, θεωρώντας ότι έχει τη δύναμη να ακολουθήσει το δικό του δρόμο, αποφάσισε να αλλάξει σκάφος και να συγκεντρώσει πέντε άγνωστους, αλλά φιλόδοξους ιστιοπλόους, έτοιμους να ρισκάρουν τη ζωή τους για τα χρήματα, τη δόξα και την καριέρα.** Εκτός από τον **Brad Van Liew**, ο οποίος είχε δοκιμάσει και στο παρελθόν την τύχη του με τα **Open** και δεν μπόρεσε να διακριθεί ανάμεσα στους κορυφαίους αντιπάλους του, οι υπόλοιποι αγωνιζόμενοι εμφανίστηκαν στο προσκήνιο τώρα.

Οι πέντε συμμετέχοντες είναι οι εξής: **Christopher Stanmore – Major**, ο **Brad Van Liew**, ο **Christophe Bullens**, ο **Derek Hatfield**, ο **Zbigniew Gutkowski** και ο **Gary Golding**, ο οποίος όμως δεν εμφανίστηκε καν στη γραμμή.

Τα σκέλη του αγώνα είναι:

- 1. Cape Town Ocean Sprint:** 7,500 ν.μ. από La Rochelle, Γαλλία σε Cape Town, Ν. Αφρική.
- 2. Wellington Ocean Sprint:** 7,000 ν.μ. από Cape Town προς Wellington, Ν. Ζηλανδία.
- 3. Salvador Ocean Sprint:** 7,400 ν.μ. από Wellington προς Salvador, Βραζιλία.
- 4. Charleston Ocean Sprint:** 4,000 ν.μ. από Salvador προς Charleston, ΗΠΑ.
- 5. La Rochelle Ocean Sprint:** 3,600 ν.μ. από Charleston προς La Rochelle.

Μετά από οκτώ ημέρες ταξίδι, υπολείπονταν ακόμα 4,700 ναυτικά μίλια μέχρι το Cape Town.

Ο Βρετανός **Chris Stanmore-Major** δέχτηκε το βάπτισμα του πυρός, έχοντας να αντιμετωπίσει σωρεία προβλημάτων από την αρχή. Ο άνεμος ήταν αρκετός ώστε τα σκάφη να ταξιδεύουν γρήγορα, όμως η συνεχής καταπόνηση δημιούργησε προβλήματα στα σκάφη. Ο Βρετανός όμως δεν ήταν ο μόνος με τεχνικά προβλήματα. Ο **Brad Van Liew**, επικεφαλής του στόλου, είχε κι αυτός πολλά να αντιμετωπίσει, ειδικά στις απρόβλεπτες συνθήκες του ωκεανού.

Λίγες μέρες αργότερα ο στόλος έφτασε στα περίφημα doldrums, στη ζώνη των νηνεμιών του Ατλαντικού.



Στις **αρχές του Νοεμβρίου**, ο στόλος πλησίαζε για τερματισμό στο **Κέιπ Τάουν** και υπολείπονταν ακόμα 1,700 ναυτικά μίλια. Επικεφαλής ήταν ο **Brad Van Liew** ακόμα, αλλά η διαφορά με το δεύτερο, τον Πολωνό **Zbigniew Gutkowski**, είχε μικρύνει μέχρι τα 22 ναυτικά μίλια. Τα επόμενα 24ωρα, ένα γύρισμα του καιρού έφερε τον Zbigniew Gutkowski μπροστά, αφού μπορούσε να ταξιδεύει σε πιο κλειστή γωνία προς το στόχο. Ο Brad Van Liew ανησύχησε, βλέποντας το πλεονέκτημά του να εξαφανίζεται, μετά από τόσες μέρες αγώνα που ήταν επικεφαλής. Ωστόσο η τύχη τον βοήθησε και η πρόγνωση που είχε στα χέρια του βγήκε αληθινή. Ενώ η πορεία κοντά στη στεριά είχε ελάχιστο αέρα, η δική του ανοιχτή πλεύση ήταν ευνοημένη. Ταξίδευε γρήγορα, ανοίγοντας τη διαφορά από το δεύτερο σκάφος πάνω από 150 ναυτικά μίλια.

Μετά από **28 ημέρες, μία ώρα και 51 λεπτά** στη θάλασσα, ο **Brad**

Van Liew τερμάτισε πρώτος στο Κέιπ Τάουν. Ο καιρός ήταν πολύ καλός και ο άνεμος αρκετός ώστε το σκάφος του 42χρονου Αμερικανού να κάνει εντυπωσιακή είσοδο στο λιμάνι.

Ένα μήνα μετά την εκκίνηση, ο Πολωνός **Zbigniew Gutkowski τερμάτισε στο Κέιπ Τάουν, δεύτερος**. Ο 36χρονος, γνωστός και ως Gutek, πέρασε τη γραμμή τερματισμού στις 17 Νοεμβρίου, στις 22.03 τοπική ώρα, μετά από **31 ημέρες, έξι ώρες και τρία λεπτά**, από την εκκίνηση στη La Rochelle.

Οι τελευταίες ημέρες πλησιάζοντας στο Κέιπ Τάουν ήταν δύσκολες, λόγω ασθενών ανέμων που καθυστέρησαν τα σκάφη που πλησίαζαν, ανάμεσά τους και τον Gutek ο οποίος περίμενε υπομονετικά την εμφάνιση ενός νοτιοανατολικού ανέμου έντασης 20 με 25 κόμβους για να τερματίσει.



Χρονιά με επιτυχίες και προβλήματα

Το 2010 μπήκε στο χρονοντούλαπο της ιστορίας. Έφερε χαρές αλλά και δεινά. **Η ελληνική ιστιοπλοΐα, χάρη στην προσπάθεια των αθλητών μας, παρέμεινε στον...αφρό του παγκοσμίου στερεώματος καθώς ιστιοπλόοι μας κατέκτησαν μετάλλια αλλά και καλά πλασαρίσματα σε μεγάλες διοργανώσεις.** Όμως η κακή οικονομική κατάσταση, στην οποία έχει περιέλθει η χώρα, δημιούργησε πολλά προβλήματα στο άθλημα. **Η Πολιτεία τροποποίησε το Νόμο για τις άδειες των αθλητών** σύμφωνα με τον οποίο (παράγραφος 2 του άρθρου 11 του ν. 3812/2009) οι ενεργοί αθλητές που έχουν διοριστεί στο Ελληνικό Δημόσιο πρέπει να ζητήσουν άδεια άνευ αποδοχών για να εξασκούν την αθλητική τους δραστηριότητα (να εκπροσωπούν την Ελλάδα σε αγώνες στο εξωτερικό κλπ). Αυτό αναμένεται να αποτελέσει ταφόπλακα για τον ελληνικό αθλητισμό. Ο **"Ιστιοπλοϊκός Κόσμος"** συζήτησε με κάποιους από τους κορυφαίους ιστιοπλόους μας, οι οποίοι ανέφεραν τα προβλήματά τους αλλά και τα σχέδια τους για τη νέα χρονιά.

Στην κορυφή της Ευρώπης ανέβηκαν το 2010 οι **Παναγιώτης Μάντης** και **Πάυλος Καγιαλής**. Οι πρωταθλητές μας στα **470** πρώτευαν στην διοργάνωση της Κωνσταντινούπολης, ήρθαν 5οι στο παγκόσμιο και πλασαρίστηκαν στην τρίτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης. **«Ήταν η καλύτερη χρονιά που είχαμε ποτέ και αυτό είναι και κακό και καλό: πήραμε μετάλλιο στο ευρωπαϊκό, διεκδικήσαμε σε παγκόσμιο, βρισκόμαστε μέσα στην πρώτη τριάδα του κόσμου. Αυτά είναι τα καλά. Από την άλλη πλευρά, τώρα, πρέπει η καινούρια χρονιά να είναι αντίξια του 2010. Με αυτό τον τρόπο θα αποδείξουμε ότι τίποτα δεν έγινε τυχαία»**, δηλώνει στον "Ι. Κ." ο Παναγιώτης Μάντης ενώ ο **Πάυλος Καγιαλής** συνεχίζει: **«Στο παγκόσμιο πρωτάθλημα του 2009 είχαμε έρθει 10οι ενώ φέτος τερματίσαμε 5οι. Στο περσινό ευρωπαϊκό ήμασταν 6οι και φέτος πήραμε το χρυσό μετάλλιο»**.

Ποια, όμως, είναι τα σχέδια των ιστιοπλόων για το 2011; **«Όσο φτάνουμε κοντά στους Ολυμπιακούς το αγωνιστικό επίπεδο θα ανεβαίνει. Εμείς θέλουμε το 2011, σε κάθε αγώνα που θα πάρουμε μέρος, να είμαστε μέσα στην δεκάδα, να "φλερτάρουμε" με τα μετάλλια και, φυσικά, να τα κατακτάμε»**, μας λέει ο **Παναγιώτης Μάντης** ενώ όταν τον ρωτάμε για την προετοιμασία τους υπογραμμίζει: **«Ο αγώνας στα Κανάρια, παρόλο που έγινε τον Δεκέμβριο εμείς τον θεωρούμε ως τον πρώτο μας αγώνα για τη νέα σεζόν. Θα συνεχίσουμε το πρόγραμμα που κάναμε και πέρσι. Τον Ιανουάριο θα πάμε στο Μαϊάμι και θα προσπαθήσουμε αγώνα με τον αγώνα να φτάσουμε στην επιθυμητή κατάσταση ώστε στο ευρωπαϊκό και το παγκόσμιο πρωτάθλημα να διεκδικήσουμε μια θέση στο βάθρο»**.

Τα προβλήματα δεν λείπουν, όμως, από την προετοιμασία των δύο αθλητών μας: **«Για εμένα το βασικότερο πρόβλημα είναι η άδειά μου. Είμαι υπάλληλος στο υπουργείο Εσωτερικών και στις 30/12 λήγει η άδειά μου και θα πάω να την ανανεώσω. Δεν ξέρω τι θα γίνει με το νέο νόμο που θέλει οι άδειες των πρωταθλητών να είναι άνευ αποδοχών. Αυτό δεν μπορεί να γίνει. Εμείς δεν έχουμε συμβόλαιο όπως στο ποδόσφαιρο και το μπάσκετ. Από τα χρήματα που παίρνουμε από την εργασία μας ζούμε και προετοιμαζόμαστε για να διεκδικήσουμε την πρόκριση ώστε να εκπροσωπήσουμε την Ελλάδα στους Ολυμπιακούς Αγώνες»**, λέει ο **Παναγιώτης Μάντης**.

Θετική χρονιά ήταν το 2010 για τον **Βύρωνα Κοκκαλάνη**. Ο πρωταθλητής των **RSX** κατέκτησε το ασημένιο μετάλλιο στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα και έφερε πρωτιές σε ρεγκάτες. Στο παγκόσμιο πλασαρίστη-



κε στην 12η θέση. **«Η χρονιά ξεκίνησε με προετοιμασία στην Αυστραλία ύστερα από πρόσκληση του Ολυμπιονίκη του Πεκίνου Τόμας Ασλεϊ. Αγώνιστηκα στο εθνικό τους πρωτάθλημα και, μετά, ήρθα στην Ελλάδα όπου κατέκτησα την πρώτη θέση στο Γιουρολίμπ Αθηνών. Ακολούθησαν πρωτιές στις διοργανώσεις της Μαγιόρκα, της Γαλλίας και της Ιταλίας. Στο ευρωπαϊκό ήμουν δεύτερος. Αυτή η θέση είναι η υψηλότερη που έχω κατακτήσει σε διοργάνωση ανδρών»**, δήλωσε ο πρωταθλητής, ο οποίος το 2011 σχεδιάζει να πάρει μέρος σε όλες τις μεγάλες διοργανώσεις και, φυσικά, να διεκδικήσει την πρόκριση για τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Με τους καλύτερους οιωνούς τελείωσε το 2010 για τον **Γιάννη Μιτάκη**. Ο πρωταθλητής στα **Φινν** απέδειξε ότι η συγκεκριμένη κλάση θα συνεχίσει να φέρνει διακρίσεις στη χώρα μας: **«Δεν το περίμενα**



ότι το 2010 θα εξελισσόταν σε τόσο καλή αγωνιστική χρονιά. Ήρθα πρώτος στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα των νέων ανδρών και δεύτερος στο παγκόσμιο πρωτάθλημα νέων ανδρών.

Σε αυτόν τον αγώνα, βέβαια, στόχος μου ήταν η πρωτιά γιατί θα αγωνιζόμουν τελευταία χρονιά ως νέος. Επίσης ήρθα 12ος στο ευρωπαϊκό των ανδρών, μια θέση που θεωρείται καλή. Επίσης κέρδισα τα πανελλήνια των ανδρών και των νέων ανδρών. Θεωρώ ότι η χρονιά ήταν επιτυχημένη. Τώρα σε ότι αφορά το 2011 θα συνεχίσω με εντατικούς ρυθμούς την προετοιμασία. Αρχικά θέλω να πάρω την πρόκριση ώστε να εκπροσωπώ την Ελλάδα σε διεθνείς διοργανώσεις. Από εκεί και πέρα, πρώτος μεγάλος στόχος για τη χρονιά είναι το ευρωπαϊκό πρωτάθλημα που θα διεξαχθεί το καλοκαίρι στην Φινλανδία. Θέλω να πλασαριστώ σε μια καλή θέση. Από εκεί και πέρα, εφόσον είναι πρώτος στην πανελλήνια κατάσταση, θα τρέξω στην δοκιμαστική διοργάνωση του Λονδίνου, η οποία θα γίνει το καλοκαίρι. Θα ήταν πολύ καλό να βρεθώ εκεί για να δω τα νερά και, ύστερα, να διεκδικήσω ότι καλύτερο μπορώ. Το 2011 θα κλείσει με το παγκόσμιο πρωτάθλημα που θα πραγματοποιηθεί στο Γερθ της Αυστραλίας. Εκεί θα δοθούν οι πρώτες προκρίσεις για τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αγγλίας. Έτσι, μεγάλος στόχος της χρονιάς θα είναι να φέρω στην Ελλάδα το εισιτήριο για την κορυφαία αθλητική διοργάνωση του 2012», υπογράμμισε ο **Γιάννης Μιτάκης**.



Η **Perga S.A.** δημιούργησε ένα **NEO Rigging Shop** σε αποκλειστική συνεργασία με την κορυφαία αμερικανική εταιρεία **Hayn**.

Με αυτό τον τρόπο έχει πλέον τη δυνατότητα να παρέχει όλες τις λύσεις σε σύρματα, Rod, εντατήρες και όλα τα παρελκόμενα μιας αρματωσίας σκάφους.

Επιπλέον αξιοποιώντας την πολύχρονη εμπειρία και τεχνογνωσία της Hayn προσφέρει αρχιτεκτονικές λύσεις για ένα σύγχρονο σπίτι με τη χρήση συρμάτων και εξαρτημάτων για πρωτοποριακές εφαρμογές εξωτερικών και εσωτερικών χώρων.

«Μεγάλο πρόβλημα το οικονομικό»

Ικανοποιημένοι αλλά και προβληματισμένοι είναι ο **Αιμίλιος Παπαθανασίου** από τη χρονιά που έφυγε. Ο πρωταθλητής των **Σταρ**, ύστερα από αλλαγές πληρωμάτων, 'έδωσε' με τον **Αλέξανδρο Δραγούτση** αλλά φοβάται ότι το 2011 δεν θα μπορέσει να προετοιμαστεί όπως θα ήθελε. **«Με δεδομένο το ότι άλλαξα δύο πληρώματα μέχρι να βρω τον Αλέξανδρο, βάσει των αποτελεσμάτων, μπορώ να πω ότι η χρονιά ήταν καλή. Κερδίσαμε το χρυσό μετάλλιο στο "Ντίστριχ 14" και, μάλιστα, η διοργάνωση θα διεξαχθεί στην Ελλάδα και πρωτεύσαμε στον αγώνα, στην Γκάρντα, με αντιπάλους Ολυμπιονίκες και παγκόσμιους πρωταθλητές. Από εκεί και πέρα φτάσαμε κοντά στα μετάλλια τόσο στην Πάλμα όσο και στον Ιερ ενώ κερδίσαμε το πανελλήνιο πρωτάθλημα. Το 2010 σιγματίστηκε από μια κακή εκτίμηση της Πολιτείας εξαιτίας της οποίας αθλητές που είναι σε δημόσιους οργανισμούς πρέπει να πάρουν άδεια άνευ αποδοχών για να προετοιμαστούν και να αγωνιστούν. Αυτό θα αναγκάσει αθλητές της πρώτης γραμμής είτε να σταματήσουν είτε να μην κάνουν σωστή προετοιμασία. Τέτοιους, δύσκολους καιρούς, ποιος θα δεχτεί να μείνει χωρίς μισθό ή να χάσει το εφάπαξ του; Χορηγοί δεν υπάρχουν και αυτό θα έχει ως συνέπεια η Ελλάδα να μείνει χωρίς πρωταθλητές»**, δηλώνει στον "Ι.Κ." ο αθλητής ενώ

«...Ο συναθλητής μου είναι στο δημόσιο και, εάν η Πολιτεία δεν του δώσει άδειες για να προπονηθούμε σωστά, δεν θα πάμε πουθενά. Εγώ δεν κάνω αθλητισμό για να πηγαίνω ταξίδια...»

όταν τον ρωτάμε για να μας πει τι σχεδιάζει για τη νέα χρονιά, μάς απαντάει με συγκινησιακή φόρτιση: **«Ο συναθλητής μου είναι στο δημόσιο και, εάν η Πολιτεία δεν του δώσει άδειες για να προπονηθούμε σωστά, δεν θα πάμε πουθενά. Εγώ δεν κάνω αθλητισμό για να πηγαίνω ταξίδια. Κάνω πρωταθλητισμό με στόχο την διάκριση και εάν δεν προπονηθώ σωστά αυτό δεν μπορεί να γίνει. Το 2011 μεγάλος στόχος είναι η πρόκριση για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2012. Αυτό πρέπει να επιτευχθεί στο παγκόσμιο πρωτάθλημα του Περθ αλλά για να γίνει αυτό χρειάζεται σωστή προετοιμασία»**.

Η κακή οικονομική κατάσταση της χώρας προβληματίζει και δυσκολεύει και τον πρωταθλητή των **Λέιζερ Βαγγέλη Χειμώνα**: **«Ήταν μια δύσκολη χρονιά. Η οικονομική κρίση δεν μου επέτρεψε να πραγματοποιήσω την προετοιμασία που θα ήθελα. Παρόλα αυτά, τα κατάφερα να πάρω μέρος σε κάποιους αγώνες. Έτσι, στη Μαγιόρκα ήρθα 11ος και στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα 14ος. Στο παγκόσμιο πρωτάθλημα δεν κατάφερα να πάω. Σε ότι αφορά το πανελλήνιο είχα καλές επιδόσεις καθώς έφερα πρωτιές σε κούρσες»**, τονίζει ενώ σε ότι αφορά τη νέα χρονιά βασικός του στόχος είναι το παγκόσμιο πρωτάθλημα όπου θα δοθούν και τα πρώτα 'εισιτήρια' για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του Λονδίνου: **«Είμαι σε αναζήτηση χορηγών ώστε να κάνω μια σωστή προετοιμασία. Αυτό θα κρίνει πολλά πράγματα. Έχω υπολογίσει να πάω Μαϊάμι στις αρχές του χρόνου για προετοιμασία. Δυστυχώς η οικονομική κατάσταση είναι άσχημη και δεν θα μπορέσω να κάνω πολλά ταξίδια στο**

εξωτερικό. Γι' αυτό θα προσπαθήσω να φέρω στην Ελλάδα φίλους ιστιοπλόους ώστε να προετοιμαστώ μαζί τους. Βασικός στόχος της χρονιάς είναι το παγκόσμιο πρωτάθλημα του Δεκεμβρίου. Εκεί θέλω να κατακτήσω την πρόκριση για τους Ολυμπιακούς του 2012».

Καλή χρονιά ήταν το 2010 για τον πρωταθλητή των νέων στα **Λέιζερ, Αλέξη Κάτσιο**: **«Είχε επιτυχίες αλλά και αποτυχίες. Στο Γιουρολύμπ του Ιέρ ήρθα 35ος, κάτι που θεωρώ μεγάλη επιτυχία διότι για πρώτη φορά μπήκα στο χρυσό στόλο. Στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα ήρθα δεύτερος και στο παγκόσμιο 11ος. το ευρωπαϊκό πρωτάθλημα των ανδρών (Εσθονία) δεν μου πήγε όπως θα ήθελα. Όπως και να 'χει όλοι αυτοί οι αγώνες ήταν αναγνωριστικοί. Ήθελα να δω σε τι επίπεδο είμαι. Τους τελευταίους τρεις μήνες έχω κάνει αρκετή προπόνηση και τον καινούριο χρόνο θα δουλέψω ακόμα σκληρότερα. Σκοπεύω να τρέξω σε όλους τους διεθνείς αγώνες νέων αλλά και ανδρών»**.

«Μέτρια» χαρακτηρίζουν τη χρονιά οι πρωταθλητές στα **49er, Διονύσης Δήμου** και **Μιχάλης Πατενιώτης**: **«Είχαμε κάποια καλά αποτελέσματα αλλά σε συγκεκριμένους αγώνες θα μπορούσαμε να πάμε και καλύτερα. Κατακτήσαμε τον τίτλο στην Ελλάδα ενώ στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα βρεθήκαμε στην 15η θέση, η οποία θεωρείται καλή. Σίγουρα έχουμε τις δυνατότητες να πετύχουμε κάτι παραπάνω αλλά μας λείπουν οι λεπτομέρειες για ένα καλύτερο πλασάρισμα. Τώρα σε ότι αφορά τη νέα χρονιά, θα πάμε στο Μαϊάμι και, στη συνέχεια, σε όλους τους διεθνείς αγώνες. Θέλουμε σε όλες τις διοργανώσεις να βρεθούμε μέσα στην εικοσάδα. Σίγουρα ο βασικότερος στόχος της χρονιάς είναι το παγκόσμιο πρωτάθλημα όπου θα προσπαθήσουμε να κατακτήσουμε την πρόκριση για το Λονδίνο»**, τόνισαν οι πρωταθλητές μας.

Απόλυτα επιτυχημένη ήταν η χρονιά για τους **Κώστα Τριγκώνη** και **Ιορδάνη Πασχαλίδη**. Οι πρωταθλητές των **Τορνέιντο** έφεραν πρωτιές αλλά το 2010 τους άφησε με ένα...παράπονο. **«Όταν ξεκίνησαμε είχαμε στόχο την κατάκτηση της πρώτης θέσης σε όλες τις διοργανώσεις θα παίρναμε μέρος. Αυτό το κατάφεραμε στο πανελλήνιο πρωτάθλημα και στο ευρωπαϊκό. Δυστυχώς στο παγκόσμιο ήρθαμε δεύτεροι και, έτσι, το 2010, άφησε και κάτι να περιμένουμε για το 2011. Θετικό είναι και το γεγονός ότι οι υποχρεώσεις μας τελείωσαν χωρίς να έχουμε πολλούς τραυματισμούς»**, δηλώνει στον "Ι.Κ." ο **Ιορδάνης Πασχαλίδης** ενώ ο **Κώστας Τριγκώνης** προσθέτει: **«Μπορώ να πω ότι η χρονιά ήταν δύσκολη σε ότι αφορά το οικονομικό σκέλος. Για εμάς αποτελεί μεγάλη επιτυχία το ότι, σε αυτούς τους χαλεπούς καιρούς, έχουμε χορηγό και μας στηρίζει. Εάν δεν υπήρχε η "Red Bull" δεν θα είχαμε καταφέρει να πάρουμε μέρος σε κάποιους αγώνες. Ευελπιστούμε ότι θα συνεχίσουμε να την έχουμε δίπλα μας. Τώρα σε ότι αφορά τη νέα χρονιά θα κάνουμε περισσότερα πράγματα από ό,τι είχαμε κάνει την προηγούμενη. Θα τρέξουμε σε όλες τις διοργανώσεις των Τορνέιντο, θα πάρουμε μέρος στο παγκόσμιο πρωτάθλημα της "Formula 18" και σε ένα αγώνα αντοχής με καταμαράν που θα πραγματοποιηθεί στην Ολλανδία. Επίσης, μαζί με την "Red Bull" σχεδιάζουμε και κάτι άλλο που δεν είναι ανακοινώσιμο»**. Κατά τη διάρκεια του συνεδρίου της παγκόσμιας ομοσπονδίας συζητήθηκε και το θέμα της επανένταξης των Τορνέιντο στο ολυμπιακό πρόγραμμα. Σύμφωνα με αυτά που μας λέει ο **Ιορδάνης Πασχαλίδης** υπάρχουν ακόμη ελπίδες: **«Εάν το καταμαράν γίνει μικτό, δεν θα μπορούσε να τρέξω με τον Κώστα και, σε αυτή την περίπτωση, ίσως να μην ασχοληθούμε με τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Η οριστική απόφαση θα ληφθεί τον Μάιο και, επειδή, κατά την ψηφοφορία, δεν υπήρχε μεγάλη διαφορά μπορεί να αλλάξει η απόφαση»**.

Πανελλήνια Πρωταθλήματα “Σταρ” και “49er”

Για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά ο **Αιμίλιος Παπαθανασίου**, με παρτενέρ τον **Αλέξανδρο Δραγούτση** αυτή τη φορά, **κατέκτησαν το πανελλήνιο πρωτάθλημα στην κατηγορία των «Σταρ».**

Οι **Παπαθανασίου - Δραγούτσης** (ΟΣΦΠ - ΟΘΑ) πρώτευσαν με 8 β. και ακολούθησαν οι **Θοδωρής Τσουλάς - Γιάννης Γεωργιάς** (ΙΟΠ) με 13 β. και οι **Γιώργος Βογιατζής - Στυλιανός Κυριακίδης** (ΝΟΠ) με 17 β.

Στη διοργάνωση πήραν μέρος **έξι σκάφη.**



Από τις **2 έως τις 6 Νοεμβρίου** πραγματοποιήθηκε και το **Πανελλήνιο πρωτάθλημα στα 49er.**

Πραγματοποιήθηκαν πέντε κούρσες και **πρωταθλητές Ελλάδος** αναδείχθηκαν οι **Διονύσης Δήμου - Μιχάλης Πατενιώτης** (ΝΟΚΒ - ΝΑΟΒΒ) με 4 β. Ακολούθησαν οι **Στέλιος Σωτηρίου - Αλφόνσο Παναγιωτίδης** (ΙΟΠ - ΝΟΒ) με 8 β. και οι **Στέλιος Νούτσος - Δημήτρης Μπενάκης** (ΙΟΠΟΡ) με 9 β.

«Είμαστε χαρούμενοι που τερματίσαμε πρώτοι στο πανελλήνιο πρωτάθλημα. Ήταν ένας δύσκολος αγώνας. Η πρωτιά μας δίνει δύναμη για τη συνέχεια γιατί η νέα χρονιά αναμένεται δύσκολη», δήλωσαν στον "Ι. Κ." οι δύο πρωταθλητές.

«Χρυσοί» και στα Κανάρια



Με τον καλύτερο τρόπο ολοκληρώθηκε το 2010 για τους **πρωταθλητές Ευρώπης στα 470 Παναγιώτη Μάντη και Παύλο Καγιαλή.**

Οι πρωταθλητές μας πήραν μέρος σε διεθνή ιστιοπλοϊκό αγώνα της κλάσσης τους, με την επωνυμία **"Semana Olympics Canaria De Vela"**, που διεξήχθη στα **Κανάρια νησιά** και κατέκτησαν το **χρυσό μετάλλιο.** Οι κακές καιρικές συνθήκες επέτρεψαν στους διοργανωτές να κάνουν μόνο τέσσερις κούρσες.

«Εμείς τον είδαμε σαν έναν αγώνα προετοιμασίας. Υπήρχαν δυνατές συμμετοχές και θέλαμε να τεστάρουμε τις δυνάμεις μας. Η κατάκτηση του χρυσού μεταλλίου μας οδήγησε στο συμπέρασμα ότι το τεστ ήταν ικανοποιητικό. Δυστυχώς, εξαιτίας του κακού καιρού, δεν πραγματοποιήθηκαν αρκετές κούρσες. Βέβαια, από τη στιγμή που εμείς το βλέπαμε σαν προετοιμασία, ακόμα και τις ημέρες που δεν έγιναν οι αγώνες ήμασταν μέσα στο νερό και προπονούμασταν», δήλωσε στον **"Ιστιοπλοϊκό Κόσμο"** ο **Παναγιώτης Μάντης.**

Στη διοργάνωση πήραν μέρος **24 πληρώματα.** Το δεύτερο ελληνικό σκάφος που είχε πλήρωμα τους **Παναγιώτη Καμπουρίδη και Στάθη Παπαδόπουλο** ήρθε **πέμπτο** ενώ οι 'ιπτισρικάδες' **Γ. Βάσιλας και Ακ. Δρούγκας** τερμάτισαν στην **10η θέση.**

Κύπελλο Θρύλος 2010



Όπως κάθε χρόνο έτσι και φέτος ο Ο.Σ.Φ.Π διοργάνωσε το **Σαββατοκύριακο 4-5/12** τον **διασυλλογικό αγώνα με την ονομασία 'Θρύλος 2010'**.

Ο αγώνας ήταν για τις κατηγορίες **Laser STD**, **Laser Radial**, **Laser 4.7** και **420**. Λόγω μη προσέλευσης των αθλητών Laser STD ο αγώνας για αυτή την κατηγορία δεν πραγματοποιήθηκε.

Το Σάββατο που ήταν και η πρώτη μέρα των αγώνων έπνεε στην περιοχή του Σαρωνικού πολύ δυνατός Νότιος άνεμος, έντασης ως και 7 μποφόρ με αποτέλεσμα όπως ήταν φυσικό για την ασφάλεια των αθλητών να μην διεξαχθούν ιστιοδρομίες.

Την Κυριακή όμως, έπειτα από ανακοίνωση της Επιτροπής Αγώνων που είχε αναρτήσει το απόγευμα του Σαββάτου στις εγκαταστάσεις του ομίλου, δινόταν η ευχέρεια να πραγματοποιηθούν αν οι καιρικές συνθήκες ευνοούσαν ως και 4 ιστιοδρομίες. Επίσης μεταφέρθηκε και η ώρα της εκκίνησης από τις 12:00 που ήταν προγραμματισμένη σε μία ώρα νωρίτερα και έτσι η πρώτη εκκίνηση δόθηκε στις 11:00.

Ο άνεμος την Κυριακή ήταν λιγότερος και είχε στραφεί δεξιότερα-Δυτική διεύθυνση. Οι δύο πρώτες ιστιοδρομίες πραγματοποιήθηκαν και για τις 3 κατηγορίες με αυτή την διεύθυνση και η ένταση στην εξωτερική μεριά του στίβου (το μπράτσο 2 - 3) να φτάνει μέχρι και τα 23 μίλια.

Στις επόμενες 2 ιστιοδρομίες ο άνεμος όπως είχε προβλέψει και το μετεωρολογικό δελτίο στράφηκε δεξιότερα με αποτέλεσμα να γίνει Βορειοδυτικός και να πέσει η ένταση του στα 14 μίλια. Αυτό όμως δεν στάθηκε εμπόδιο ώστε να πραγματοποιηθούν 4 πολύ καλές ιστιοδρομίες.

Τα τελικά αποτελέσματα είναι τα εξής:

Laser RDL:

1. **Ρούσσης Ιωάννης-Μάριος** Ν.Ο.Ε
2. **Παπουτσή Μαρία-Αλεξάνδρα** Ν.Ο.ΑΤΑΛΑΝΤΗΣ
3. **Δημητρίου Γεώργιος** Ι.Ο.ΠΟΡ

Laser 4.7:

1. **Στάθης Παναγιώτης** Ν.Ο.ΑΙΓΙΝΑΣ
2. **Δαρεμάς Γιώργος** Ι.Ο.ΠΟΡ
3. **Γκαρής Γρηγόρης** Ν.Ο.ΑΙΓΙΝΑΣ

420:

1. **Καραγιάννης Μιχάλης - Κοντάκης Βασίλης** Ο.Σ.Φ.Π
2. **Ανδρέου Γιάννης - Μπαρτζής Κωνσταντίνος** Ι.Ο.ΠΟΡ
3. **Γεωργακοπούλου Ελευθερία - Μωραΐτου Μαρία**



Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Νέων 470



Βασίλης Παπαπουτσόγλου, Γιάννης Ορφανός.

Στο ζεστό **Qatar** διεξήχθη από τις **16-22 Δεκεμβρίου** του 2010 το **Παγκόσμιο πρωτάθλημα νέων του 470**.

Στην διοργάνωση αγωνίστηκαν **32 πληρώματα στους νέους άνδρες** και **16 πληρώματα στις νέες γυναίκες**. Από Ελληνικής πλευράς είχαμε πέντε συμμετοχές στους νέους άνδρες και μια συμμετοχή στις νέες γυναίκες (μικτό γυναικείο πλήρωμα).

Ο άνεμος είχε βόρεια κατεύθυνση όλες τις ημέρες από τις 330° έως τις 0°. Λόγω της χαμηλής εντάσεως του όμως (3-6 μίλια) δεν κατάφεραν να πραγματοποιηθούν οι επιθυμητές σε αριθμό ιστιοδρομίες. Έτσι εκτός από την τελευταία ημέρα των αγώνων που ήταν το medal race (μετείχαν δηλαδή οι δέκα πρώτοι της κατάταξης), διεξήχθησαν συνολικά 6 ιστιοδρομίες για τους νέους άνδρες και 7 ιστιοδρομίες για τις νέες γυναίκες. Στο medal race ο άνεμος είχε ένταση από 12-14 μίλια με την διεύθυνση να παραμένει η ίδια.

Η θερμοκρασία την ημέρα ήταν από 22°-30°C ενώ τη νύχτα έπεφτε 10°C τουλάχιστον κάτω και ήταν απαραίτητη η χρήση μπουφάν.

Από Ελληνικής πλευράς καλύτερη εμφάνιση πραγματοποίησε ο **Βασίλης Παπαπουτσόγλου** με τον **Γιάννη Ορφανό** κατακτώντας την **5η θέση** του Παγκόσμιου πρωταθλήματος νέων ανδρών. Να συμπλη-

ρώσουμε εδώ ότι οι Έλληνες αθλητές μας ήταν μόλις ένα βαθμό από το μετάλλιο ενώ ισοβάθησαν με τους αθλητές της 4ης θέσης. Στο medal race ενώ κατείχαν την 2η θέση, κάτι το οποίο τους οδηγούσε στα μετάλλια, έχασαν τελικά στη δεύτερη παλινδρομική του αγώνα την θέση από τους Γάλλους πλέον παγκόσμιους πρωταθλητές για το 2010 Sofian Bouvet – Jeremie Mion και τελικά κατέλαβαν την 3η θέση, κάτι το οποίο τους έφερε τελικά στην 5η θέση της γενικής.

Οι υπόλοιποι αθλητές μας κατέλαβαν τις εξής θέσεις:

Ανδρέας Μπακατσιάς – Αλεξανδρος Μπακατσιάς:	12η θέση
Μιχάλης Σταύρου – Γρηγόρης Ζωγράφος:	13η θέση
Σωτήρης Τσάμης – Φαίδωνας Κούνας:	19η θέση
Αντώνης Τσιμπουκέλης – Γεώργιος Ζωγράφος:	23η θέση

Στις νέες γυναίκες η **Αφροδίτη Κυρανάκου** η οποία σπουδάζει στην Ολλανδία έτρεξε με πλήρωμα την Ολλανδέζα **Shannen Marck** και κατέλαβε την **5η θέση στις νέες γυναίκες**.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΑΝΔΡΩΝ – ΓΥΝΑΙΚΩΝ

Ψηλά η γαλανόλευκη στη Νέα Ζηλανδία

Μετά την Ευρώπη και την Ασία η γαλανόλευκη κυματίζει ψηλά και στον ουρανό ακόμη μιας ηπείρου, αυτή της Ωκεανίας. Σημαιοφόροι τα ελληνικά πληρώματα που κατέκτησαν **τρία μετάλλια** στο παγκόσμιο πρωτάθλημα ανδρών-γυναικών που πραγματοποιήθηκε στην **λίμνη Καραπίρο της Νέας Ζηλανδίας από 31 Οκτωβρίου ως και 7 Νοεμβρίου**.

Τέσσερις βάρκες είχε επιλέξει το τεχνικό επιτελείο της Εθνικής ομάδας για να συμμετάσχουν στο παγκόσμιο πρωτάθλημα με τις πολλές ιδιαιτερότητες αφού πραγματοποιήθηκε πολύ αργά και σε μια πολύ μακρινή από την Ευρώπη χώρα και δικαιώθηκε πανηγυρικά αφού οι τρεις ανέβηκαν στο βάθρο κατακτώντας **ένα ασημένιο** και **δύο χάλκινα** ενώ η τέταρτη κατάφερε, αν και με νέους σε ηλικία αθλητές, να περάσει στον μικρό τελικό και να καταλάβει την 9η θέση.

Κι όλα αυτά κάτω από αντίξοες καιρικές συνθήκες που δυσκόλεψαν ιδιαίτερα κυρίως τα ευρωπαϊκά πληρώματα. Ωστόσο ήταν ένα πρωτάθλημα που ολοκληρώθηκε με ρεκόρ προσέλευσης θεατών αφού αυτοί ξεπέρασαν τους 66.000 συνολικά για όλες τις μέρες των αγώνων ανεβάζοντας πολύ ψηλά τον πήχη για τους επερχόμενους διοργανωτές.

Ασημένια έκπληξη

Το ένα και μοναδικό ασημένιο μετάλλιο που κατέκτησε στη διοργάνωση η χώρα μας ήρθε από την τετράκωπο άνευ των ανδρών και ήταν η μεγάλη έκπληξη της ελληνικής αποστολής. Οι **Γιάννης Τσίλνις-Στέργιος Παπαχρήστος-Νίκος Γκουντούλας** και **Απόστολος Γκουντούλας** αποτελούντες νέα βάρκα ταξίδεψαν στη Νέα Ζηλανδία με στόχο την είσοδό τους στον τελικό. **«Κάναμε μια πολύ καλή κούρσα. Το ξεκίνημά μας δεν ήταν το καλύτερο αλλά προσπαθήσαμε να ανακάμψουμε και να ωθήσουμε τους εαυτούς μας. Νιώσαμε ότι ο κόσμος μας παρότρυνε»** είπε ο **Γιάννης Τσίλνις**.

Περνώντας όμως στις κορυφαίες έξι βάρκες του αγωνίσματος είδαν ότι οι δυνατότητές τους αγγίζουν το βάθρο. Και πράγματι παρά τον έντονο κυματισμό ξεκίνησαν από την 4η θέση, στα 1500 πέρασαν 3οι και στα τελευταία μέτρα με εκπληκτικό σπρίντ κατάφεραν να 'κλέψουν' το ασημένιο μετάλλιο από τους Βρετανούς που τελικά τερμάτισαν 4οι αφού το χάλκινο πήραν οι Νεοζηλανδοί. **«Ήταν υπέροχα. Κάναμε έναν πολύ δύσκολο και έναν από τους πιο αγχωτικούς αγώνες που έχουμε**





δώσει. Ωστόσο είχαμε κάνει πολύ καλή προετοιμασία και ήμασταν αποφασισμένοι» δήλωσε ο **Νίκος Γκουντούλας** ενώ ο αδελφός του **Απόστολος** συμπλήρωσε «*Κάναμε ένα πολύ καλό αγώνα και αν γνωρίζετε από Αθήνα θα ξέρετε ότι είμαστε μαθημένοι στα κύματα*».

Το χρυσό μετάλλιο κατέκτησαν οι Γάλλοι με χρόνο 6.45.38, το ελληνικό πλήρωμα τερμάτισε σε 6.47.15 ενώ η βάρκα της Βρετανίας σε 6.48.38.

Το δεύτερο μετάλλιο για τα ελληνικά χρώματα ήρθε από το διπλό σκιφ ελ βαρών των γυναικών με την **Αλεξάνδρα Τσιάβου** και την **Χριστίνα Γιαζιτζίδου** να ανεβαίνουν για δεύτερη χρονιά στο βάθρο του Παγκοσμίου πρωταθλήματος κατακτώντας την Τρίτη θέση. Οι δυο Ελληνίδες πρωταθλήτριες δεν ξεκίνησαν καλά αφού λόγω του δυνατού ανέμου βρέθηκαν στην τελευταία θέση και κατάφεραν να αναρριχηθούν 4ες μέχρι τη μισά της κούρσας, στη συνέχεια όμως κατάφεραν να ανακάμψουν και να φτάσουν στην Τρίτη θέση που διατήρησαν ως το τέλος.

«*Είχαμε μια πολύ κακή εκκίνηση γιατί χάσαμε την κατεύθυνσή μας και προσπαθήσαμε να την διορθώσουμε γρήγορα. Αυτό μας κούρασε. Στην συνέχεια προσπαθήσαμε να επικεντρωθούμε στην δική μας προσπάθεια χωρίς να κοιτάζουμε τις αντιπάλους μας. Είμαστε χαρούμενες για το μετάλλιο που μας αφήνει παρακαταθήκη για το μέλλον. Συνεχίζουμε να μαθαίνουμε*» είπε η **Χριστίνα Γιαζιτζίδου** λίγο μετά τον τερματισμό.

Το χρυσό πήρε η βάρκα του Καναδά με 8.06.20, δεύτερο τερμάτισε το πλήρωμα της Γερμανίας με χρόνο 8.07.33 ενώ η ελληνική βάρκα έπεσε στον τερματισμό σε 8.09.14.

Την τριπλέτα των μεταλλίων συμπλήρωσε η δίκωπος άνευ των ανδρών με τον νέο πατέρα **Γιάννη Χρήστου** και τον **Γιώργο Τζιάλλα** να σφραγίζουν την πολύ καλή χρονιά που έκαναν φέτος (νίκος σε παγκόσμιο Κύπελλο και Ευρωπαϊκό πρωτάθλημα) και να κατακτούν το **χάλκινο μετάλλιο**.

Φινάλε με χάλκινο η δίκωπος

Το ελληνικό πλήρωμα μπροστά σε 10.000 θεατές, ξεκίνησε πολύ δυνατά στον τελικό και διεκδικούσε την 2η θέση μέχρι περίπου τα μέσα του αγώνα. Στη συνέχεια όμως τα πληρώματα της Βρετανίας και της Νέας Ζηλανδίας ξέφυγαν ενώ ταυτόχρονα η ελληνική βάρκα εξασφάλιζε την 3η θέση παίρνοντας διαφορά από την 4η Ιταλία.

«*Προσπαθήσαμε να διατηρηθούμε στο ίδιο επίπεδο με τη Βρετανία και την Ν. Ζηλανδία και επιδιώξαμε να τους επιτεθούμε στο πρώτο μέρος του αγώνα αλλά ήταν πολύ δυνατοί για μας. Στη συνέχεια καταφέραμε να εξασφαλίσουμε την Τρίτη θέση πολύ νωρίς. Είμαστε πολύ χαρούμενοι για το χάλκινο μετάλλιο γιατί σε αυτό το Παγκόσμιο πρωτάθλημα οι εκπλήξεις ήταν πάρα πολλές. Θέλω να αφιερώσω αυτή την επιτυχία στον μόλις 20 ημερών γιο μου και την σύζυγό μου*» είπε ο **Γιάννης Χρήστου** που με την επιστροφή του στην Ελλάδα θα δει και για πρώτη φορά τον γιό του αφού η σύζυγός του γέννησε μια μέρα μετά την αναχώρηση της Εθνικής για τη Νέα Ζηλανδία.

Πρώτη στον τελικό που ολοκληρώθηκε τις πρώτες πρωινές ώρες του Σαββάτου ήταν η Ν. Ζηλανδία με 6.30.16 δεύτερη η Μ. Βρετανία με 6.30.48 και Τρίτη η ελληνική βάρκα με 6.36.00 ενώ η Ιταλία ακολούθησε με 6.42.49 .

Σούπερ οι μικροί

Πολύ καλή παρουσία στον μικρό τελικό του διπλού σκιφ ελ βαρών είχαν οι **Παναγιώτης Μαγδανής** και **Λευτέρης Κόνσολας** που τερμάτισαν στην **3η θέση** και κατέλαβαν την **9η στη γενική κατάταξη** κάνοντας πράξη τις προσδοκίες των ομοσπονδιακών προπονητών που είδαν ένα νέο σε ηλικία και εμπειρία πλήρωμα να στέκεται περίφημα ανάμεσα σε μεγαλύτερους και πολύ πιο έμπειρους αντιπάλους και να αφήνει πολλές υποσχέσεις για το μέλλον.





Οι δυο έλληνες πρωταθλητές τερμάτισαν σε 6.46.91. Πρώτη ήταν η Γερμανία με 6.45.57, δεύτερη η Γαλλία με 6.46.34 ενώ οι δυο Έλληνες τερμάτισαν σε 6.46.91.

ΤΕΛΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΛΛΙΩΝ

ΧΩΡΑ	ΧΡΥΣΑ	ΑΣΗΜΕΝΙΑ	ΧΑΛΚΙΝΑ	ΣΥΝΟΛΟ	RANK
1. GBR - Ηνωμένο Βασίλειο	5	5	1	11	1
2. GER - Γερμανία	5	1	3	9	3
3. NZL - Νέα Ζηλανδία	3	3	4	10	2
4. FRA - Γαλλία	3	2	1	6	6
5. CAN - Καναδάς	2	1	1	4	7
6. AUS - Αυστραλία	1	4	3	8	4
7. ITA - Ιταλία	1	4	2	7	5
8. UKR - Ουκρανία	1	2	-	3	9
9. USA - Η. Π. Αμερικής	1	1	2	4	7
10. CRO - Κροατία	1	-	-	1	12
10. CZE - Τσεχία	1	-	-	1	12
10. HKG - Χονγκ Κονγκ, Κίνα	1	-	-	1	12
10. NED - Ολλανδία	1	-	-	1	12
10. SWE - Σουηδία	1	-	-	1	12
15. GRE - Ελλάδα	-	1	2	3	9
16. BLR - Λευκορωσία	-	1	-	1	12
16. BRA - Βραζιλία	-	1	-	1	12
16. SVK - Σλοβακία	-	1	-	1	12
19. CHN - Λ. Δ. Κίνας	-	-	2	2	11
20. DEN - Δανία	-	-	1	1	12
20. HUN - Ουγγαρία	-	-	1	1	12
20. POL - Πολωνία	-	-	1	1	12
20. POR - Πορτογαλία	-	-	1	1	12
20. ROU - Ρουμανία	-	-	1	1	12
20. RUS - Ρωσία	-	-	1	1	12

Τι δήλωσαν οι πρωταγωνιστές:

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΓΙΑΖΙΤΖΙΔΟΥ (χάλκινο στο διπλό σκίφ ελ βαρών):
«Ήταν ένας πολύ δύσκολος τελικός λόγω των καιρικών συνθηκών. Κάποια στιγμή βρεθήκαμε ακόμη και τελευταίες στην κούρσα αλλά τελικά καταφέραμε να ανακάμψουμε και να ανέβουμε στο βάθρο. Ήμασταν έτοιμες να κατακτήσουμε ακόμη ένα μετάλλιο. Πλέον μπαίνουμε σε μια πολύ δύσκολη χρονιά λόγω των προκρίσεων που θα επιδιώξουμε για τους Ολυμπιακούς αγώνες του Λονδίνου και γίνεται ακόμη δυσκολότερη γιατί η σεζόν είναι πολύ μικρή. Αυτό σημαίνει ότι δεν έχουμε καθόλου χρόνο να ξεκουραστούμε και θα πρέπει να μπορούμε κατευθείαν σε αγωνιστικούς ρυθμούς. Θέλω να είμαι αισιόδοξη ότι θα καταφέρουμε να μπορούμε στους "8" του Παγκοσμίου του 2011 για να πάμε στους Ολυμπιακούς αγώνες».

ΣΤΕΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ (ασημένιο στην τετράκωπο):
«Είμαστε μια καινούργια βάρκα και ουσιαστικά προετοιμαζόμαστε για να διεκδικήσουμε την πρόκριση στους Ολυμπιακούς αγώνες. Όταν ξεκίνησε το παγκόσμιο κυνηγήσαμε ένα τελικό. Όταν μπήκαμε στον τελικό είχαμε στόχο το χάλκινο μετάλλιο αφού και οι αντίπαλοί μας ήταν πολύ υψηλού επιπέδου. Τελικά καταφέραμε να πάρουμε το ασημένιο κι όλα αυτά γιατί πιστεύω ότι είμαστε καλό πλήρωμα και πάνω από όλα έχουμε καλή ατμόσφαιρα μέσα στη βάρκα, είμαστε πάνω από όλα φίλοι. Ωστόσο θέλουμε να φτάσουμε ακόμη πιο ψηλά. Σίγουρα του χρόνου θα είναι πιο δύσκολα αλλά θα παλέψουμε να κάνουμε το καλύτερο».

ΓΙΑΝΝΗΣ ΤΣΙΛΗΣ (ασημένιο στην τετράκωπο):
«Ήταν ένα πολύ καλό αποτέλεσμα και μας δίνει σπουδαία ώθηση αλλά αυτό το παγκόσμιο πρωτάθλημα που πέρασε δεν ήταν ο μεγάλος μας στόχος. Το μεγάλο στοίχημα για μας είναι το παγκόσμιο πρωτάθλημα



που έρχεται αφού εκεί θα παλέψουμε για την πρόκριση στους Ολυμπιακούς αγώνες. Για το μετάλλιο ξέραμε ότι θα πάμε καλά από τον ημιτελικό. Επειδή είμαστε καινούργιο πλήρωμα κανείς δεν ήξερε πως θα είμαστε στον επόμενο αγώνα. Αλλά και γι αυτό το λόγο μέρα με τη μέρα παρουσιάζαμε μεγάλη βελτίωση».

ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΖΙΑΛΛΑΣ (χάλκινο στη δίκωπο):

«Ήταν πολύ δύσκολη χρονιά για την κωπηλασία. Έτσι δημιουργήσαμε ένα πλήρωμα εγώ κι ο Πάννης που πήγε πάρα πολύ γρήγορα κι έτσι μπήκαμε στους διεθνείς αγώνες προκειμένου να διεκδικήσουμε κάποιες καλές θέσεις. Έτσι ήρθαν τα μετάλλια και στις διεθνείς διοργανώσεις, το Ευρωπαϊκό, το Παγκόσμιο Κύπελλο και τώρα το Παγκόσμιο πρωτάθλημα και πιστεύω ότι θα συνεχιστεί και στο μέλλον με ανάλογες επιτυχίες».

ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΡΗΣΤΟΥ (χάλκινο στη δίκωπο):

«Αυτή η περίοδος είναι από τις πιο σημαντικές της ζωής μου καθώς πριν από λίγες μέρες έγινα πατέρας και αμέσως μετά ήρθε και το μετάλλιο. Ανυπομονώ να γυρίσω πίσω (σ.σ στην Καστοριά) να δω το γιο μου. Το μυαλό μου ήταν συνέχεια στο μωρό αλλά την ώρα του αγώνα ήταν επικεντρωμένο στην κούρσα. Τελειώσαμε με επιτυχία μια πολύ δύσκολη και μακρά σεζόν. Κερδίσαμε σε τρεις διοργανώσεις τρία μετάλλια και πλέον κοιτάμε το μέλλον. Στο χέρι μας είναι να έρθουν κι άλλες επιτυχίες. Όσο προπονούμαστε καλά και οι μεταξύ μας σχέσεις είναι καλές το σκάφος θα τρέχει γρήγορα».

ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΚΟΝΣΟΛΑΣ (9η θέση στο διπλό σκίφ ελ βαρών):

«Σίγουρα η εμπειρία μετράει σε τέτοιες διοργανώσεις αλλά αυτό που πετύχαμε κι εμείς ήταν πολύ σπουδαίο. Δεν περιμέναμε να πάμε τόσο καλά γιατί στα προηγούμενα Κύπελλα που πηγαίναμε βγαίναμε συνεχώς 10οι, τώρα πήραμε ακόμη καλύτερη θέση και μάλιστα σε Παγκόσμιο Πρωτά-

θλημα και είμαστε πολύ ευχαριστημένοι και περιμένουμε του χρόνου να πάμε πολύ καλύτερα».

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΑΓΔΑΝΗΣ (9η θέση στο διπλό σκίφ ελ βαρών):

«Πλέον θα δουλεύουμε σαν πλήρωμα και στο μυαλό μας έχουμε την πρόκριση για τους Ολυμπιακούς αγώνες από το επόμενο Παγκόσμιο πρωτάθλημα. Είναι κάτι που πιστεύουμε ότι βρίσκεται μέσα στις δυνατότητές μας και θα το παλέψουμε».

Ομοσπονδιακοί προπονητές:

ΤΟΛΗΣ ΠΑΛΑΙΟΠΑΝΟΣ: «Είμαστε πολύ ευχαριστημένοι. Τα πλήρωμα μας έδειξαν την μέγιστη αγωνιστικότητά τους και έβαλαν με τις επιτυχίες τους παρακαταθήκη για ακόμη μεγαλύτερες νίκες και βέβαια προκρίσεις για τους Ολυμπιακούς αγώνες».

ΣΑΚΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ: «Ακόμη και για τους Νεοζηλανδούς οι συνθήκες που επικράτησαν στην λίμνη των αγώνων ήταν δύσκολες και πρωτόγνωρες. Αν ήταν λίγο καλύτερες οι συνθήκες ίσως να είχαμε ακόμη καλύτερα αποτελέσματα. Και τώρα όμως είμαστε πολύ ικανοποιημένοι με αυτά τα αποτελέσματα που φέραμε».

ΧΡΟΝΗΣ ΒΛΑΣΤΑΡΙΔΗΣ: «Η ελληνική κωπηλασία φέτος δεν είχε μόνο τις σημερινές επιτυχίες. Ήρθαν και πολλά μετάλλια στα Παγκόσμια πρωταθλήματα των μικρότερων κατηγοριών και οι επιτυχίες στο Παγκόσμιο πρωτάθλημα της Νέας Ζηλανδίας ήρθαν σαν επιστέγασμα όλων των προσπαθειών. Ακόμη δεν έχουμε πιάσει ταβάνι και τα παιδιά το αποδεικνύουν αυτό σε κάθε αγώνα».

Στο προσκήνιο η νέα γενιά

Ελληνικό.



Η νέα γενιά του ελληνικού κανόε καγιάκ έκλεψε την παράσταση στις διεθνείς, αλλά και στις εγχώριες διοργανώσεις του 2010.

Το νέο 'αίμα' του αθλήματος κατέθεσε τα διαπιστευτήριά του και έδειξε ότι μπορούμε να περιμένουμε πολλά από αυτούς τους ταλαντούχους αθλητές στο άμεσο μέλλον. Ο **Χρήστος Τσακμάκης** ανέβηκε για ακόμα μια φορά στο βήθρο των νικητών στο **μονό κανόε στο Ευρωπαϊκό πρωτάθλημα σλάλομ νέων κάτω των 23 ετών**, όπου κρέμασε στο λαιμό του το **χάλκινο μετάλλιο**.

Ο Έλληνας πρωταθλητής απέδειξε για ακόμα μια φορά ότι συγκαταλέγεται στους κορυφαίους αθλητές της Ευρώπης στο αγώνισμά του και αποτελεί μια από τις βασικές ελπίδες μας για διάκριση στους Ολυμπιακούς του Λονδίνου, αλλά και σε άλλες μεγάλες διεθνείς διοργανώσεις.

Εξαιρετικές εμφανίσιαν πραγματοποίησαν και οι **Αθηνά – Θεοδώρα Αλεξοπούλου** και **Αλεξάνδρα Μπαρδακλή**, οι οποίες κατέλαβαν την **8η θέση** στον τελικό του **K2 1.000μ. στο Παγκόσμιο πρωτάθλημα**, μια αναμφισβήτητη μεγάλη επιτυχία για τα δύο κορίτσια μας.

Ελπιδοφόρα ήταν και η παρουσία της 16άχρονης **Αλεξάνδρας Ντάμπου** στο μονό κανόε στο παγκόσμιο εφήβων – νεανίδων του σλάλομ. Η νεαρή πρωταθλήτριά μας κατέλαβε την **12η θέση** στον κόσμο και γι' ελάχιστα εκατοστά του δευτερολέπτου δεν κατάφερε να πλσαριστεί στην πρώτη δεκάδα.

Πολύ καλή ήταν η παρουσία των νέων αθλητών γενικά στα περισσότερα ευρωπαϊκά και παγκόσμια πρωταθλήματα, που συμμετείχαν δείχνοντας ότι με σκληρή δουλειά μπορούν να πρωταγωνιστήσουν σε υψηλό επίπεδο.

«Το 2010 ήταν μια χρονιά όπου πρωταγωνίστησε η νέα γενιά του αθλήματος και αυτό μας χαροποίησε πάρα πολύ. Ως διοίκηση έχουμε στόχο να δουλέψουμε πολύ στην ανάπτυξη και στις μικρές ηλικίες και τα αποτελέσματα αυτών των προσπαθειών έχουν ήδη αρχίσει να φαίνονται», τόνισε ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας Κανόε Καγιάκ, **Αντώνης Νικολόπουλος** και συμπλήρωσε:

«Σε αυτούς δύσκολους καιρούς που βιώνει ο ελληνικός αθλητισμός είναι σημαντικό να βλέπεις νέα παιδιά να τα δίνουν όλα μέσα στους αγωνιστικούς στίβους. Μας δίνουν δύναμη να συνεχίσουμε και εμείς την προσπάθειά μας για τη βελτίωση του επιπέδου του αθλήματός μας. Χρειάζεται όμως και μεγαλύτερη βοήθεια από την Πολιτεία, που θα πρέπει να σκύψει πάνω από αυτούς τους αθλητές οι οποίοι με μηδέν πόρους και αμιγώς ερασιτεχνικά πασχίζουν να σηκώσουν ψηλά την ελληνική σημαία σε σημαντικές διεθνείς διοργανώσεις».





MARAN TANKERS MANAGEMENT INC.



MARAN GAS MARITIME INC.

A photograph of several sailboats racing on the open sea. The boats are tilted, and their crews are visible on deck. The sails are a mix of white and yellow. The water is dark blue with white foam from the waves.

Partnerships and Teamwork

...bring SUCCESS to humans

8,ACHILLEOS & LABROU KATSONI STR., GR-17674 ATHENS, GREECE P.O. BOX 77060, GR-17510

TEL.: +30 (2130) 174 500 FAX: +30 (2130)174 800

MTM Email: mail@marantankers.gr & **MGM** Email : mail@marangas.com



Η ακμή της ελληνικής ιστιοφόρου ναυτιλίας τον 18^ο και 19^ο αιώνα

Το πρωινό του Σαββάτου στις **27 Νοεμβρίου 2010** πραγματοποιήθηκε στο **Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος** ημερίδα με το ανωτέρω θέμα.

Η εκδήλωση πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της συνεργασίας που έχει το **Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος** με το **Τμήμα Ιστορίας του Πανεπιστημίου Ιονίου** και την **καθηγήτρια της Ιστορίας της Ναυτιλίας και Τζελίνας Χαρλαύτη**, με στόχο την διεξαγωγή ερευνητικών προγραμμάτων. Οι **τέσσερις ομιλητές** πραγματικά εντυπωσίασαν το ακροατήριό τους με τα άκρως ενδιαφέροντα συμπεράσματα του ερευνητικού τους έργου για την χαρτογράφηση της ελληνικής ναυτιλίας στα καθοριστικά χρόνια πριν από την ελληνική επανάσταση.

Τα θέματα των τεσσάρων διαλέξεων ήταν:

"Η ναυτιλία των Ελλήνων τον 18ο αιώνα."

Τζελίνα Χαρλαύτη,

Καθηγήτρια Τμήματος Ιστορίας Ιονίου Πανεπιστημίου.

"Η ναυτιλία του Μεσολογίου τον 18ο αιώνα."

Κατερίνα Παπακωνσταντίνου,

Λέκτορας Τμήματος Ιστορίας Ιονίου Πανεπιστημίου.

"Η ναυτιλία της Κεφαλονιάς τον 19ο αιώνα."

Παναγιώτης Καπετανάκης, Δρ Ιστορίας Τμήματος Ιστορίας Ιονίου Πανεπιστημίου.

"Η ναυτιλία των Σπετσών τον 19ο αιώνα."

Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου, Δρ Ιστορίας Τμήματος Ιστορίας Ιονίου Πανεπιστημίου.

Σ' αυτό το τεύχος, παρατίθενται η διάλεξη της και Τζελίνας Χαρλαύτη.



Έρευνα στη ναυτιλιακή ιστορία, από τον 18ο έως τον 20ό αιώνα

Θα σας παρουσιάσω την έρευνα για την ελληνική ναυτιλιακή ιστορία που έχει διεξαχθεί την τελευταία δεκαετία. Ο στόχος ήταν η καταγραφή σε βάσεις δεδομένων και η δημιουργία ιστορικών στατιστικών που να περιέχουν με συστηματικό τρόπο τα πλοία των Ελλήνων από τον 18ο έως τον 20ό αιώνα. Ο στόχος δεν ήταν καθόλου εύκολος. Οι Έλληνες που κατοικούν στην Ανατολική Μεσόγειο, τον 18ο αιώνα ήταν Οθωμανοί ή Βενετοί υπήκοοι. Τον 19ο αιώνα ήταν Ιόνιοι/Βρετανοί υπήκοοι (τα Ιόνια νησιά προσαρτήθηκαν στην Ελλάδα μετά το 1864), ήταν Έλληνες υπήκοοι (από το 1830) και Οθωμανοί υπήκοοι (τα νησιά του βορειοανατολικού Αιγαίου προσαρτήθηκαν στην Ελλάδα στους Βαλκανικούς πολέμους). Τον 20ό αιώνα οι Έλληνες της Ανατολικής Μεσογείου ήταν εκτός από Έλληνες υπήκοοι και Ιταλοί υπήκοοι (τα Δωδεκάνησα περιήλθαν στην Ελλάδα μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο). Εκτός των παραπάνω οι Έλληνες χαρακτηρίστηκαν από μία μεγάλη διασπορά στα Βαλκάνια και τη Μαύρη Θάλασσα κατά τη διάρκεια του 18ου και 19ου αιώνα και ήταν Ρώσοι και Αυστριακοί υπήκοοι.

Η απόκτηση διάφορων υπηκοοτήτων είχε επιπτώσεις και στη σημαία που χρησιμοποιούσαν στα πλοία τους κατά τη διάρκεια του 18ου και 19ου αιώνα. Τα πλοία των Ελλήνων έφεραν οθωμανική, βενετική, μαλτέζικη, ιονική, αυστριακή, αγγλική, γαλλική, ρωσική, τσχανική, σημαία Ιερουσαλήμ ή σημαία молδοβλαχική (Moldavia, Wallachia) και αργότερα ρουμανική. Για να μην αναφέρουμε για το δεύτερο μισό του 20ού αιώνα όπου τα πλοία των Ελλήνων φέρουν σημαίες των Ηνωμένων Πολιτειών, της Αιγύπτου, Ελλάδας, Βρετανίας, Παναμά, Λιβερίας, Καναδά, Κύπρου, Αϊλ-οφ-Μαν, Βανουάτου, Βερμούδας, Ονδούρας, Κόστα Ρίκας, Λιβάνου, Μάλτας, Μπανγκλαντές, Νήσων Καϊμάν, Νήσων Μάρσαλ, Σαν Βίνσεντ, Σαουδικής Αραβίας, Σιγκαπούρης, Μπαχάμας και Χονγκ-Κόνγκ. Τους τελευταίους δύο αιώνες η επιλογή της σημαίας στον στόλο ελληνικών συμφερόντων υπήρξε κατεξοχήν ευκαιρική -γι' αυτό χρησιμοποιούμε τον όρο 'ελληνόκτητος' αντί 'ελληνικός'.

Πως, λοιπόν εντοπίζει κανείς τον ελληνόκτητο (στα αγγλικά greek-owned) στόλο στις θάλασσες και τους ωκεανούς του κόσμου;

Ο πυρήνας γύρω από τον οποίο εκτυλίχτηκε η έρευνα ήταν το πλοίο. Και ο μόνος τρόπος για να καταγράψουμε το αρχαιολογικό υλικό ήταν πλοίο-πλοίο. Με αυτόν τον τρόπο μπορέσαμε να φτιάξουμε τρεις συστηματικές αρχαιολογικές σειρές με βάσεις δεδομένων που καλύπτουν την περίοδο από το 1700 μέχρι το 2000 και 60.000 εγγραφές:

- 1700-1821: **24,000** εγγραφές (βάση δεδομένων Αμφιτρίτη)
- 1830-1939: **20,000** εγγραφές (βάση δεδομένων Ποντοπόρεια)
- 1945-2000: **25,000** εγγραφές (βάση δεδομένων Ποντοπόρεια 2)

Σύνολο: 1700-2000: **70,000** εγγραφές

Τα παραπάνω αποτελέσματα ήταν εφικτά λόγω δύο μακρόχρονων ερευνητικών προγραμμάτων με επιστημονικό υπεύθυνο την υποφαινομένη. Το πρώτο που αφορούσε στη ναυτιλιακή ιστορία των Ελλήνων στο 19ο και 20ό αιώνα έγινε στο Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστο-

ρικό Αρχείο (Ε.Λ.Ι.Α.), από το 1998 μέχρι το 2004, και χρηματοδοτήθηκε από το Ίδρυμα «Σταύρος Σ. Νιάρχος». Το δεύτερο που αφορούσε στη ναυτιλιακή ιστορία των Ελλήνων στο 18ο αιώνα έγινε στο Ιόνιο Πανεπιστήμιο από στη διάρκεια 2004-2007 και χρηματοδοτήθηκε από το Ελληνικό Υπουργείο Παιδείας και την Ευρωπαϊκή Ένωση για την προώθηση της έρευνας στα ελληνικά πανεπιστήμια

Ναυτιλιακή Ιστορία Ελλήνων 18ος αιώνας

Θα ξεκινήσουμε από το δεύτερο πρόγραμμα για τη ναυτιλιακή ιστορία των Ελλήνων στη διάρκεια της περιόδου 1700-1821. Ο πρώτος στόχος του προγράμματος ήταν ο εντοπισμός, η σύνθεση και η ερμηνεία της ιστορίας της ανόδου της ναυτιλίας των Ελλήνων, υπηκόων της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και Βενετίας, μέσα στο μεσογειακό θαλάσσιο εμπόριο. Γιατί οι Έλληνες αναδείχθηκαν στους κύριους μεταφορείς της Ανατολικής Μεσογείου, θέση την οποία εδραίωσαν τον 19ο αιώνα;

Ο δεύτερος στόχος ήταν η καταγραφή του στόλου και των κεραιολογικών των νησιών και λιμανιών του Ιονίου και του Αιγαίου που αναδείχθηκαν στους κύριους ναυτοπόρους της Ανατολικής Μεσογείου. Γιατί ορισμένα νησιά και λιμάνια του Ιονίου και του Αιγαίου ανέπτυξαν κραταιούς στόλους;

Απώτερος σκοπός του ερευνητικού προγράμματος είναι η διεύθυνση στη ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα των Ελλήνων στο μεγάλο εμπόριο της Μεσογείου. Την άνοδο της ναυτιλίας των Ελλήνων, είτε Οθωμανών είτε Βενετών υπηκόων στη διάρκεια του 18ου αιώνα έχουν εντοπίσει πολλοί και σημαντικοί ιστορικοί μέχρι σήμερα. Οι ιστορικοί όμως είχαν μέχρι τώρα να παλέψουν με την έλλειψη στατιστικών σειρών και να εξαρτώνται είτε από αποσπασματικές, και συχνά αμφισβητήσιμες πληροφορίες Δυτικο-Ευρωπαϊών περιηγητών, ή τυχαίων εγγράφων των αρχείων των νησιών, είτε από αρχεία ενός ή δύο νησιών είτε κυρίως από τα Γαλλικά προξενικά αρχεία. Για να μπορέσει κανείς να διακρίνει τις ρότες και να υπολογίσει τις διακινούμενες ποσότητες, και τη συμμετοχή των Ελλήνων στο σύνολο των θαλάσσιων μεταφορών μέσα στο σκηνικό των διεθνών εξελίξεων του 18ου αιώνα, ήταν απαραίτητη η **παράλληλη και συνδυασμένη έρευνα σε πολλές χώρες, πολλά αρχεία και πολλές γλώσσες**. Ο σκοπός άρα της έρευνας ήταν η διεύθυνση, η συστηματική και συνδυαστική αναζήτηση τεκμηρίων για την εις βάθος ανάλυση της επιχειρηματικότητας των Ελλήνων στη θάλασσα.

Η ερευνητική ομάδα αποτελείται από είκοσι ερευνητές, 14 Έλληνες και έξι ξένους (έναν Τούρκο, δύο Ιταλούς, δύο Μαλτέζους και έναν Ολλανδό). Έγινε μια συντονισμένη παράλληλη έρευνα σε επτά ευρωπαϊκές χώρες, Τουρκία, Ελλάδα, Μάλτα Ιταλία, Γαλλία, Αγγλία και Ολλανδία και σε αρχεία 15 πόλεων: Κωνσταντινούπολη, Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Κέρκυρα, Κεφαλονιά, Βενετία, Μεσίνα, Παλέρμο, Νάπολη, Φλωρεντία, Γένοβα, Μασσαλία, Λονδίνο και Άμστερνταμ. Η συγκομιδή ήταν 24.000 εγγραφές σε έξι γλώσσες, ελληνικά, οθωμανικά, ιταλικά, γαλλικά, αγγλικά και ολλανδικά και το τελικό προϊόν η Αμφιτρίτη, μια ενι-

αία ηλεκτρονική βάση δεδομένων με ενοποιημένη όλη αυτήν την πληροφορία στα ελληνικά.

Ο πυρήνας γύρω από τον οποίο εκτυλίχτηκε η έρευνα ήταν το πλοίο. Αναζητήσαμε τα ίχνη που άφησαν τα πλοία στα λιμάνια της Μεσογείου και της Βορείου Ευρώπης. Σκοπός ήταν ο εντοπισμός πλοίων με έλληνες καπετάνιους ή ναυτικούς και η καταγραφή τους. Το «μέτρημα» το καραβιών δεν ήταν βεβαίως αυτοσκοπός, τα πλοία ήταν τα τεκμήρια που έφτιαξαν το «νήμα». Το νήμα με το οποίο υφάναμε τον καμβά πάνω στον οποίο δουλέψαμε. Όταν μιλάμε για καραβία δεν μιλάμε για κατάρτια, για πανιά και για άγκυρες. Μιλάμε για τιςπραμάτειες που φέρνανε, υλικές και πνευματικές, για τους ανθρώπους που τα κινούσαν, για τους τόπους που τα έχτιζαν και από όπου τα διαχειρίζονταν.

Το αρχαικό υλικό για την μελέτη της ναυτιλίας ενός τόπου έχει την ιδιομορφία ότι είναι πολυποίκιλο και διεσπαρμένο σε πολλά αρχεία σε πολλά μέρη του κόσμου. Και μόνο ο συνδυασμός του από όλες αυτές τις πηγές μπορεί να δώσει μια πιο καθαρή εικόνα. Η ύπαρξη συστηματικών στατιστικών σειρών για έναν αιώνα μας δίνει τη δυνατότητα να εντοπίσουμε τη συνέχεια και τις τομές. Να επισημάσουμε ότι θεωρούμε αυτού του είδους τη δουλειά, τη βάση, την υποδομή, που θα αποτελέσουν το εργαλείο για νέους ερευνητές που θα την αξιοποιήσουν. Θεωρώ ότι οι μελέτες για τις οικονομικές δραστηριότητες των νησιών του Ιονίου και του Αιγαίου στον χώρο της θάλασσας είναι εξαιρετικά περιορισμένες. Και θεωρώ επίσης ότι ο τρόπος με τον οποίο μελετάμε την οικονομία και κοινωνία των νησιών ή των πόλεων λιμανιών είναι πολλές φορές λάθος. Ο συνήθης τρόπος είναι να παίρνει κανείς το νησί ή την πόλη-λιμάνι, να ξεχνά που βρίσκεται και που ανήκει και να το μελετάει λες και δεν υπάρχει τίποτα άλλο γύρω του. Η θάλασσα όμως δεν αποτελεί μόνο φυσικό εμπόδιο για απομόνωση. Αποτελεί δρόμο και δίαυλο επικοινωνίας. Τα νησιά και τα λιμάνια των ηπειρωτικών ακτών ήταν σε διαρκή επικοινωνία μεταξύ τους και δημιουργούσαν όλες τις προϋποθέσεις για την ενοποίηση των επιμέρους αγορών.

Σε τελική ανάλυση είναι το θαλάσσιο και χερσαίο εμπόριο μεγάλων αποστάσεων στο χώρο των Βαλκανίων, στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, το οποίο δημιούργησε τις εμπορικές παροικίες των Ελλήνων της διασποράς και τη δημιουργία πραγματικά «πολυεθνικών» επιχειρήσεων με εκτεταμένα χερσαία και θαλάσσια δίκτυα διακίνησης.

Οι επιπτώσεις αυτής της ακμής στις μικρο-οικονομίες των νησιών και λιμανιών είναι η δημιουργία μιας ενοποιημένης 'διάσπαρτης πόλης' του Αιγαίου και του Ιονίου. Ας μην λησμονούμε ότι η οικονομική ακμή αυτής της 'πόλης' έθεσε σε σημαντικό βαθμό τις οικονομικές βάσεις για τη δημιουργία και την οικονομική ανάπτυξη του ελληνικού κράτους το 19ο αιώνα. Εκείνο που υποστηρίζουμε εδώ είναι ότι τα νησιά και τα λιμάνια του Ιονίου και του Αιγαίου είτε κάτω από την Οθωμανική είτε κάτω από τη Βενετική επικράτεια, είτε κάτω από τη γαλλική, ρώσικη ή βρετανική λειτουργούσαν ως μία ενότητα, 'συνομιλούσαν' και συναλλάσσονταν μεταξύ τους. Ήσαν τμήματα μιας 'διάσπαρτης πόλης' πέρα από κράτη και σύνορα της οποίας οι κάτοικοι επικοινωνούσαν μεταξύ τους στα λιμάνια όπου εμπορεύονταν, αναπτύσσοντας κοινές επιχειρηματικές πρακτικές.

Για να μπορέσουμε να διακρίνουμε το μωσαϊκό δεν μας φτάνει να κρφωθούμε σε μια ψηφίδα, σε ένα νησί, σε ένα λιμάνι όσο μεγάλη κι αν είναι αυτή. Επομένως για να κατανοήσουμε την άνοδο μια ναυτιλίας Ελλήνων στο Ιόνιο και το Αιγαίο και ακολουθούμε τέσσερις προσεγγίσεις.

Η πρώτη προσέγγιση είναι γεωγραφική. Οι θαλάσσιες επιχειρήσεις κάθε τόπου ήταν σε συνάρτηση του περιβάλλοντος θαλάσσιου χώρου στον οποίο ανήκε. Ένα νησί ανήκει σε μια θαλάσσια περιοχή είτε μόνο από νησιά είτε από νησιά και ηπειρωτικές ακτές. Ένα πολύ σημαντικό στοιχείο που αποκαλύπτει το αρχαικό υλικό είναι ότι κάθε θαλάσσια περιοχή έχει αναπτύξει δικιά της τέσσερα ιδιόμορφα χαρακτηριστικά: **1)** έχει άμεση και πυκνή επικοινωνία μεταξύ της, **2)** έχει διαμορφώσει τα δικά της εμπορικά και ναυτιλιακά κέντρα μέσα στη θαλάσσια περιοχή, **3)** εξαρτάται από έναν ηπειρωτικό γειτονικό χώρο ως ενδοχώρα και **4)** έχει αναπτύξει τα δικά της εμπορικά δίκτυα έξω από τα σύνο-

ρα του δικού της χώρου.

Άρα δεν μπορούμε να εξετάσουμε ένα νησί χωρίς να το εντάξουμε στη θαλάσσια περιοχή στην οποία ανήκει. Χωρίζω τις θάλασσες του Ιονίου και του Αιγαίου σε τέσσερις θαλάσσιες γεωγραφικές περιοχές. Κριτήριο για τον χωρισμό αυτό είναι η ενότητα στις ναυτιλιακές δραστηριότητες που μου υποδεικνύει το αρχαικό υλικό. Μέσα σε κάθε θαλάσσια περιοχή έχουν αναπτυχθεί νησιά ή λιμάνια που παρέχουν τη ναυτιλία κάθε περιοχής. Χρησιμοποιούμε τον όρο 'ναυτότοπος' για τα νησιά και τα λιμάνια που παρείχαν το μεγαλύτερο αριθμό πλοίων και ναυτικών σε κάθε θαλάσσια περιοχή.

Κι ας αρχίσουμε από δυσμάς. Η πρώτη θαλάσσια ενότητα είναι το Ιόνιο και αποτελείται από τα Ιόνια νησιά, τις απέναντι ακτές και τον Κορινθιακό κόλπο ο οποίος είναι φυσική προέκταση του Ιονίου πελάγους. Η ενδοχώρα στην οποία στηρίζεται η θαλάσσια αυτή περιοχή η δυτική Ελλάδα. Κύριοι ναυτότοποι αυτής της περιοχής το 18ο αιώνα αναδεικνύονται η Κεφαλονιά, η Ιθάκη, το Μεσολόγγι και το Γαλαξείδι. Το Αιγαίο είναι πιο πολύπλοκο. Στην καρδιά του βρίσκονται οι Κυκλάδες, το Κεντρικό Αιγαίο, η μόνη θαλάσσια περιοχή που δεν περιλαμβάνει ηπειρωτικές ακτές. Όμως η ενδοχώρα των Κυκλάδων ήταν δίπολη: από τη μιή η Θεσσαλία και η Ανατολική Στερεά, από την άλλη οι μικρασιατικές ακτές. Κύριοι ναυτότοποι του Κεντρικού Αιγαίου το 18ο αιώνα αναδεικνύονται η Μύκονος, η Τήνος και η Σαντορίνη. Το Δυτικό Αιγαίο το διακρίνουμε σε δύο θαλάσσιες περιοχές. Στο βορειοδυτικό Αιγαίο, σε ναυτότοπους αναπτύσσονται η Σκόπελος και απέναντι στη Θεσσαλία το Τρίκερι και η Ζαγορά με ενδοχώρα βεβαίως τον θεσσαλικό κάμπο. Στο νοτιοδυτικό Αιγαίο ανήκουν η Ύδρα, οι Σπέτσες και τα λιμάνια στις ανατολικές ακτές της Πελοποννήσου. Ενδοχώρα της θαλάσσιας αυτής περιοχής βεβαίως η ανατολική και νότια Πελοπόννησος. Το ανατολικό Αιγαίο το διακρίνουμε επίσης σε βόρειο και νότιο. Το ναυτικό κέντρο του βορειοανατολικού Αιγαίου στα τέλη του 18ου αιώνα αποτελούν τα Ψαρά ακολουθούμενα από τη Χίο, ενώ όλη τη μικρασιατική ακτογραμμή μέχρι και μέσα από τα Δαρδανέλλια στην Κωνσταντινούπολη, αποτελεί ναυτική κυψέλη με πληθώρα μικρών ακτοπλοϊκών σκαφών. Στο νοτιοανατολικό Αιγαίο, σημαντικά ναυτικά νησιά είναι η Πάτμος και η Κάσος.

Η δεύτερη προσέγγιση πρέπει να είναι 'α-πολιτική'. Κατά την υπό εξέταση περίοδο και οι τέσσερις θαλάσσιες περιοχές λειτουργούσαν με ενότητα και συμπληρωματικότητα. Η διαμόρφωση των πολιτικών συνόρων της στεριάς δεν αποτελούσε εμπόδιο στην επικοινωνία και στον τρόπο λειτουργίας των θαλάσσιων επιχειρήσεων στο Ιόνιο και το Αιγαίο παρόλο που οι μεν ανήκαν στη Βενετία και οι δε στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Παρόλο το διαφορετικό θεσμικό πλαίσιο κάτω από το οποίο δούλευαν είχαν διαμορφώσει κοινές και αλληλοσυμπληρωματικές πρακτικές. Είναι στην περιοχή του Ιονίου που εντοπίζεται η πρώτη μεγάλη ανάπτυξη ενός ποντοπόρου ελληνικού στόλου στα πρώτα δύο τρίτα του 18ου αιώνα σε μία σύμπραξη Ελλήνων Οθωμανών και Βενετών υπηκόων και κέντρο την 'Αδριατική οικονομία'.

Η τρίτη προσέγγιση είναι οικονομική. Η παραγωγή και η εκμετάλλευση καραβιών μέσα από την ανάπτυξη των συναλλαγών συνέδεσε τις 'συνοικίες'/νησιά της διάσπαρτης πόλης των δύο θαλασσών με τις ηπειρωτικές ακτές γύρω και πέρα αυτήν.

Ποιες είναι οι πηγές εισοδήματος της διάσπαρτης πόλης; Ποιοι είναι οι εμπορικοί εταίροι των επιχειρηματιών της 'διάσπαρτης πόλης'; Ποιοί είναι οι επιχειρηματίες της 'διάσπαρτης πόλης'; Πυρήνα παραγωγής και υπηρεσιών αποτελεί η οικογενειακή επιχείρηση. Αναζητούμε ονόματα και μετακινήσεις. Τα τεκμήρια των πλοίων στα μεσογειακά λιμάνια μας δίνουν την δυνατότητα εντοπισμού των οικογενειών που ασχολούνται με τις θαλάσσιες επιχειρήσεις.

Η τέταρτη προσέγγιση είναι κοινωνική/πολιτισμική. Η μεγάλη οικονομική δραστηριότητα έφερε πλούτο, κοσμοπολιτισμό, διεθνείς επαφές και τη δημιουργία μιας κοινής ναυτικής κουλτούρας από την Κάσο μέχρι την Κεφαλονιά, από τη Λήμνο μέχρι το Λεωνίδιο και τη Ζάκυνθο. Η 'διάσπαρτη πόλη', απέκτησε αστική ταξη, απέκτησε δίπτα και τρίπα-



τα 'καπετανόσπιτα' που είχαν κοινή αρχιτεκτονική μορφή με ζωγραφική στα ταβάνια παρόμοια με εκείνη των μεγάλων δυτικοευρωπαϊκών λιμανιών που τόσο συχνά επισκέπτονταν οι πολίτες της. Στις νησιωτικές κοινωνίες, οι πλοιοκτήτες και πλοίαρχοι και οι οικογένειές τους βρίσκονταν στην κορυφή της ιεραρχίας της τοπικής κοινωνίας και η ευμάρειά τους αντανάκλατο στα ωραία σπίτια, μοναδική μαρτυρία μέχρι σήμερα της ακμής στη θάλασσα ενός τόπου. Οι «συνοικίες», τα νησιά και τα λιμάνια, της 'πόλης' διέθεταν τεράστιους και βαρυφορτωμένους με τάματα και χρυσοποίκιλτες εικόνες ναούς, ένδειξη των κινδύνων και του πλούτου που έφερνε η θάλασσα.

Είναι οι κοινές μέθοδοι στο 'επιχειρείν' μας οδηγεί στο να θεωρούμε τις δύο θάλασσες ως ένα ενοποιημένο χώρο εργασίας. Μέσα σ' αυτόν η ποικιλία των μικροοικονομιών λειτούργησε μέσα σε ένα κοινό πλαίσιο επιχειρηματικής οργάνωσης και πρακτικής. Η διάσπαρτη 'πόλη' διέθετε χιλιάδες ναυτικούς που ταξίδευαν σε κοινές ρότες, συναντιόντουσαν στα μεσογειακά λιμάνια, μοιράζονταν τον κίνδυνο και την καθημερινή πάλη με τα κύματα, αντιμετώπιζαν τους ίδιους κινδύνους τις περιόδους πολέμων, ή από την πειρατεία τις ίδιες στενοχώριες γύρω από την εξασφάλιση και την τιμή των φορτίων, ή γύρω από την αυξομείωση των ναύλων. Η συνεργασία και η αλληλοσυμπληρωματικότητα μεταξύ τους υπήρξε ο *sine qua non* παράγοντας όχι μόνο για την επιβί-

ωση αλλά και την μεγάλη ναυτική και οικονομική τους άνθηση.

Η καταγραφή τόσο των πηγών όσο και του ίδιου του αρχαιολογικού υλικού έγινε σε δύο βάσεις δεδομένων που δημιουργήθηκαν ειδικά για τις ανάγκες του προγράμματος. Μια βάση δεδομένων αποτελείται από τη συλλογή λογικά συνδεδεμένων πληροφοριών, σχεδιασμένων έτσι ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες περισσότερων χρηστών. Οι βάσεις δεδομένων έχουν δημιουργηθεί προκειμένου να καταγράφονται και να εντοπίζονται πρωτογενείς και δευτερογενείς πηγές, για να μεταφέρονται οι πληροφορίες και να είναι αξιοποιήσιμες από πολλούς ερευνητές παγκοσμίως, για να διασυνδέονται οι εγγραφές, για να διευκολυνθεί η οργάνωση, η αναζήτηση και η ταξινόμηση του ερευνητικού υλικού καθώς και η ανάλυση και παρουσίαση της ιστορικής πληροφορίας.

Η ιστορική πληροφορία που αναζητήθηκε για τις ανάγκες του προγράμματος της ναυτικής ιστορίας διακρίνεται σε σειριακή και σε αφηγηματική. Η διαφοροποίηση αυτή επέβαλε τη δημιουργία δύο διαφορετικών βάσεων δεδομένων, οι οποίες αρθρώθηκαν γύρω από δύο διαφορετικούς άξονες: το πλοίο και τον ναυτότοπο. Το βασικό αίτημα του προγράμματος, η καταγραφή των ελληνόκτητων πλοίων οδήγησε στην ανάγκη δημιουργίας μιας βάσης δεδομένων η οποία να αρθρώνεται γύρω από αυτά. Η σειριακή πληροφορία που παρέχουν οι καταγραφές

των υγειονομικών διευκόλυνε τη δημιουργία της: την ονομάσαμε όχι τυχαία, Αμφιτρίτη, η θεά της θάλασσας. Δημιουργήσαμε συγκεκριμένα πεδία που αφορούσαν το ίδιο το πλοίο αλλά και τη λειτουργία του ως μεταφορέα εμπορευμάτων, ως μεταφορικού μέσου. Τα πεδία μοιράστηκαν σε επιμέρους οθόνες με βάση ορισμένα χαρακτηριστικά:

1. Όνομα, τύπος, σημαία, διαστάσεις πλοίου, τόπος, χρόνος ναυπήγησης, τόπος άφιξης, λιμάνια αναχώρησης και προορισμού, καπετάνιος, όνομα, καταγωγή, ηλικία
2. Πλήρωμα, όνομα, ιδιότητα, αμοιβή, συνολικός αριθμός μελών
3. Πλοιοκτήτες, όνομα, καταγωγή και ποσοστό πλοικτησίας
4. Ναυλωτές, όνομα και καταγωγή
5. Φορτίο, είδος, ποσότητα, αξία, άτομα που συνδέονται με το φορτίο ως παραγγελιοδότες, παραλήπτες, κάτοχοι
6. Γεγονότα, είδος, τόπος συμβάντος, ημερομηνία
7. Διαδρομή, λιμάνι, ημερομηνία εξόδου από το λιμάνια
8. Πληροφορίες και σχόλια

Επειδή οι ερευνητές θα δούλευαν ανεξάρτητα ο ένας από τον άλλον και στη συνέχεια οι επιμέρους βάσεις θα συνδέονταν είχε προβλεφτεί η ύπαρξη διαφορετικού κωδικού για τον κάθε έναν. Επιπλέον συντάχθηκαν και οδηγίες χρήσης των βάσεων δεδομένων. Ο κάθε ερευνητής εν συνεχεία ανέλαβε την έρευνα στα διάφορα αρχεία και οι επιμέρους βάσεις δεδομένων συλλέχθηκαν, ενώθηκαν και κατοπίνο η νομοιοποιήθηκαν στα ελληνικά. Από αυτό το ερευνητικό πρόγραμμα πρόκειται να εκδοθεί το 2011 ένας πολυσυλλεκτικός τόμος με τίτλο Η άνοδος της ναυτιλίας των Ελλήνων στη Μεσόγειο Θάλασσα του 18ου αιώνα, Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.), από τις εκδόσεις Νεφέλη η οποία θα περιέχει και τη βάση δεδομένων επεξεργασμένη.

Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων 19ος-20ός αιώνας

Η έρευνα αυτή έγινε στο Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο (Ε.Λ.Ι.Α.), από το 1998 μέχρι το 2004, και χρηματοδοτήθηκε από το Ίδρυμα "Σταύρος Σ. Νιάρχος". Οδήγησε σε δύο βάσεις δεδομένων, την Ποντοπόρεια (1830-1939) και την Ποντοπόρεια 2 (1945-2000) και τρία βιβλία:

1. Τζελίνα Χαρλαύτη και Νίκος Βλασσόπουλος (2001), Ποντοπόρεια, 1830-1940. Ποντοπόρα Ιστιοφόρα και Ατμόπλοια από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, Αθήνα: Ε.Λ.Ι.Α., σελ. 581
2. Τζελίνα Χαρλαύτη, Μάνος Χαριτάτος και Ελένη Μπενέκη (2002), Πλωτώ. Έλληνες Καραβοκέρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τις παραμονές του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου, Ε.Λ.Ι.Α., σελ. 463
3. Τζελίνα Χαρλαύτη και Πάννης Θεοτοκάς (2004), Ευπόμνη. Ελληνικές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις 1945-2000. Οργάνωση και στρατηγική, Ε.Λ.Ι.Α., σελ. 447¹

Οι τίτλοι της τριλογίας, δάνεια από την Θεογονία του Ησιόδου, είναι τα ονόματα τριών Νηρηίδων που προστατεύουν τους ναυτικούς στα μακρινά ποντοπόρα ταξίδια. Ο πρώτος τόμος Ποντοπόρεια είναι ένας ιστορικός νηογνώμονας και είναι η δημιουργία της πρώτης συστηματικής σειράς ιστορικών ναυτιλιακών στατιστικών από τη δημιουργία του ελληνικού κράτους μέχρι τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Ο τόμος περιέχει 20.000 εγγραφές πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας σε δύο ενότητες, ιστιοφόρα και ατμόπλοια. Οι πηγές των πληροφοριών για τα ελληνόκτητα πλοία εντοπίστηκαν στην Αγγλία, τη Γαλλία, την Ιταλία και την Ελλάδα και αντλήθηκαν από 12 πηγές (Διεθνείς Νηογνώμονες όπως Bureau Veritas, Lloyd's Register of Shipping, Lloyd Austriaco, τον Ελληνικό Νηογνώμονα Αρχάγγελο, εμποροναυτιλιακές εφημερίδες όπως Semaphore de Marseille, ελληνικά νηολόγια στα ελληνικά Λιμεναρχεία κλπ.). Η Ποντοπόρεια αναθεώρησε και διέυρνε την γνώση μας για την πιο γόνιμη, αλλά και δύσκολα αριθμησίμη φάση της ελληνόκτητης ναυτιλίας, την πεντηκονταετία της ακμής του ιστιοφόρου στόλου από το 1830 μέχρι το 1880 με χιλιάδες ποντοπόρα ιστιοφόρα από σαράντα νησιά και λιμάνια του Ιονίου και του Αιγαίου και εκατοντάδες γνωστές και άγνωστες ναυτιλιακές οικογενειακές επιχειρήσεις.

Η Ποντοπόρεια αποτέλεσε τον καμβά πάνω στον οποίο υφάνθηκε ο δεύτερος τόμος, η Πλωτώ. Αξιοποιώντας το πολύτιμο πληροφοριακό υλικό από τον πρώτο τόμο, και με επιτόπια έρευνα στα ελληνικά νησιά, γράφτηκε το βιβλίο Πλωτώ. Έλληνες Καραβοκέρηδες και εφοπλιστές, από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, όπου παρουσιάζονται έξι θαλάσσιες περιοχές, τριανταοκτώ ναυτότοποι και εκατόν εξήντα επτά ναυτιλιακές οικογενειακές επιχειρήσεις, οι οποίες ανέπτυξαν τη ναυτιλιακή δράση τους σε ευρωπαϊκά, αφρικανικά, ασιατικά και αμερικανικά λιμάνια. Η Πλωτώ, περιέχει ένα εντυπωσιακό εικονογραφικό υλικό με πάνω από 600 θέματα, δείγμα του αρ-

χειακού πλούτου που διασώζεται στο Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο.

Ο τρίτος τόμος της τριλογίας, Ευπόμνη. Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, 1945-2000. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγικές, εξετάζει την οργάνωση, τη διοίκηση και τις στρατηγικές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων από το τέλος του Β΄ παγκοσμίου πολέμου μέχρι τις μέρες μας. Στην Ευπόμνη, αναλύεται η πορεία των εφοπλιστικών οικογενειών που δραστηριοποιήθηκαν με τον στόλο τους στις διεθνείς ναυλαγορές για τουλάχιστον τριάντα χρόνια κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου. Η εξιστόρηση στην Ευπόμνη εμπλουτίζεται με την αξιοποίηση των στοιχείων που συγκέντρωσαν από την έρευνα πεδίου, η οποία περιλάμβανε συνεντεύξεις από μέλη εφοπλιστικών οικογενειών, ή στελέχων των επιχειρήσεών τους. Για να μελετηθούν αυτές τις επιχειρήσεις συγκροτήσαμε μια βάση δεδομένων με περισσότερες από 25.000 εγγραφές πλοίων με τα στοιχεία τους, για την περίοδο 1945-2000 και πάλι ανά πενταετία.

Για να τελειώσω να προσθέσω τη σημασία των παραπάνω βάσεων δεδομένων για τους νέους ερευνητές. Για παράδειγμα οι νέοι ερευνητές/υποψήφιοι διδάκτορες στο έργο "Οι ελληνικοί ναυτότοποι: Ανάδειξη και διαχείριση της ναυτιλιακής κληρονομιάς του Ιονίου και του Αιγαίου" του ερευνητικού προγράμματος ΠΕΝΕΔ 2003 (Πρόγραμμα Ενίσχυσης Ερευνητικού Δυναμικού), το οποίο διεξήχθη κατά τη διάρκεια 2005-2010 στο Τμήμα Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου, ξεκίνησαν έχοντας βάση την Ποντοπόρεια. Γνωρίζοντας από αυτή τη βάση δεδομένων τους Καραβοκέρηδες και τα καράβια τους, έπλευσαν στα ελληνικά νησιά ανακάλυψαν ανεκτίμητο υλικό στα τοπικά αρχεία, σε συμβολαιογραφεία και οικογένειες. Το παραπάνω έργο συγχρηματοδοτήθηκε από το Υπουργείο Ανάπτυξης και την Ευρωπαϊκή Ένωση, τον επιχειρηματικό όμιλο του Θανάση Μαρτίνου και τον Δήμο Λειβαθείς της Κεφαλονιάς, καθώς και από την ευγενική έμμεση συμμετοχή του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος. Ο σκοπός του όλου έργου ήταν η κορηγία τριετών υποτροφιών σε υποψήφιους διδάκτορες. Και οι τρεις υπότροφοι ολοκλήρωσαν τις διατριβές τους με «άριστα». Να συμπληρώσω ότι και οι τρεις εργάστηκαν σε βιβλιοθήκες και αρχεία στην Ελλάδα, την Αγγλία και την Αμερική, και έχουν ήδη παρουσιάσει τις εργασίες τους σε ελληνικά και διεθνή συνέδρια, στην Αγγλία, την Αμερική, την Ολλανδία και την Ρουμανία. Οι διδακτορικές διατριβές που ολοκληρώθηκαν είναι οι εξής:

1. Παναγιώτης Καπετανάκης, "Η ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία των Επτανήσων την εποχή της βρετανικής κατοχής και προστασίας και η κεφαλληνιακή υπεροχή (1809/15-1864). Στόλος και λιμάνια, εμπορεύματα και διαδρομές, ναυτότοποι και ναυτικοί, επιχειρηματικότητα και δίκτυα, κοινωνία και πλοιοκτητικές ελίτ".
2. Απόστολος Δελής, "Ερμούπολη (Σύρος): το ναυπηγικό κέντρο της ιστιοφόρου ναυτιλίας, 1830-1880".
3. Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου, "Ναυτιλιακές επιχειρήσεις, διεθνή δίκτυα και θεσμοί στη σπετσιώτικη εμπορική ναυτιλία, 1830-1870. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική".

Είναι γεγονός ότι, επιτέλους, μετά από πολλά χρόνια μελετών έχουμε τα εργαλεία να αναζητήσουμε και να ερευνήσουμε όχι μόνο τη ναυτιλία των Ελλήνων αλλά και εκείνης των λαών της Μεσογείου, μιας θάλασσας που ενώνει μια ξηρά που είναι κατακερματισμένη ανάμεσα σε τόσα κράτη, θρησκείες και γλώσσες.

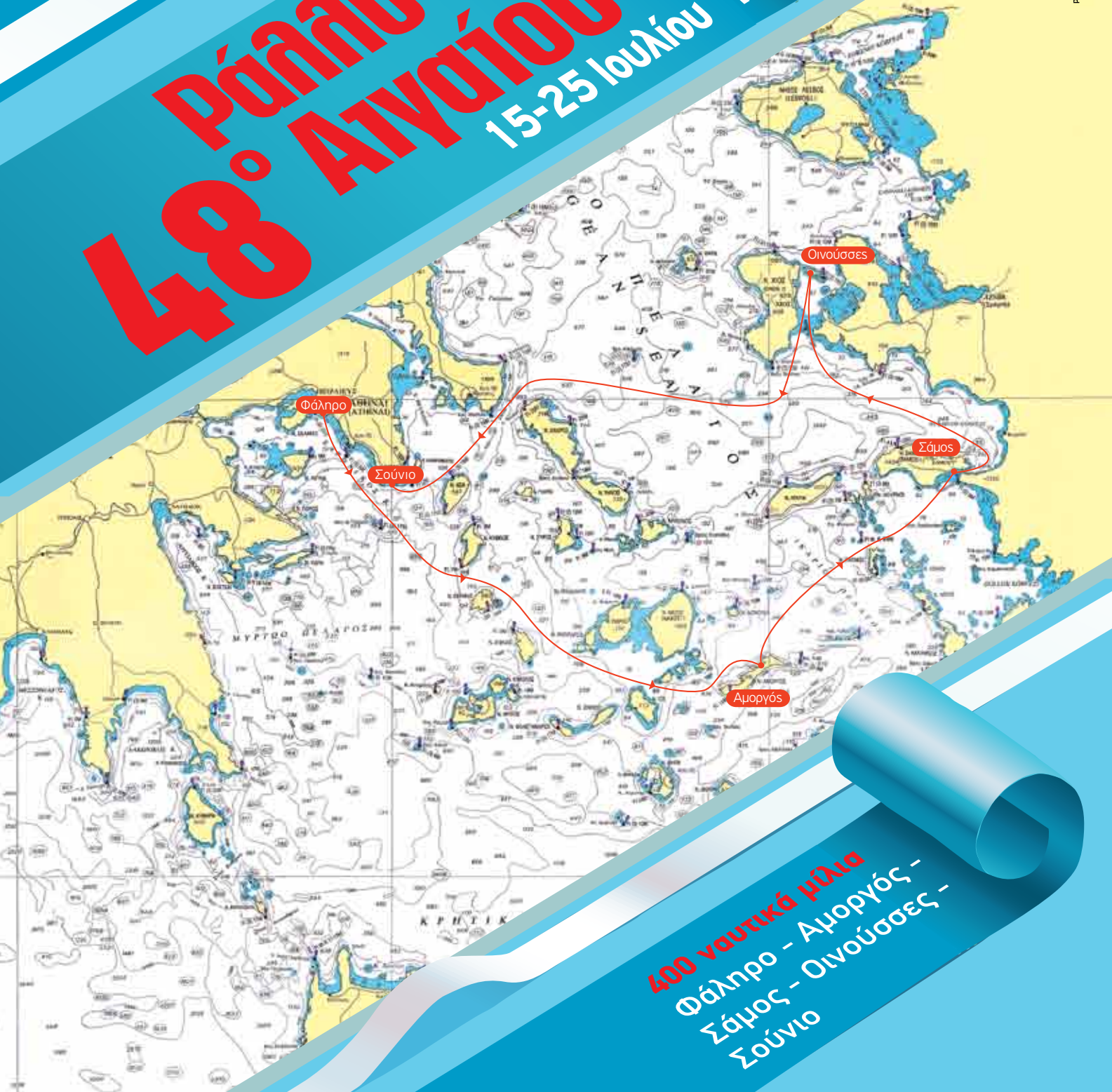
¹ Το τελευταίο έχει εκδοθεί σε απλή έκδοση χωρίς το φωτογραφικό υλικό στο Ιωάννης Θεοτοκάς και Τζελίνα Χαρλαύτη, Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2007. Το ίδιο βιβλίο με περαιτέρω επεξεργασία έχει εκδοθεί και στα αγγλικά: Ioannis Theotokas and Gelina Harlaftis, Leadership in World Shipping: Greek Family Firms in International Business, Palgrave/Macmillan, 2009.

ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ



48^ο Ρόδακι Αιγαίου

15-25 Ιουλίου '11



400 ναυτικά μίλια
Φάληρο - Αμοργός -
Σάμος - Οινούσσες -
Σούνιο

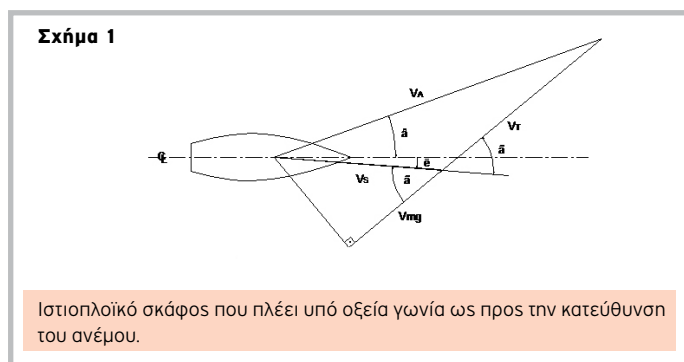


Ανάλυση της πλεύσης ενός ιστιοπλοϊκού σκάφους

ΜΕΡΟΣ Α'

Η γεωμετρία της ιστιοπλοΐας

As θεωρήσουμε ένα ιστιοπλοϊκό σκάφος που πλέει υπό σταθερές συνθήκες με ταχύτητα V_S υπό γωνία γ ως προς την πραγματική κατεύθυνση του ανέμου V_T . Στο **σχήμα 1** αναπαρίστανται η κατάσταση αυτή για την περίπτωση που η γωνία γ είναι οξεία.



Η ταχύτητα του ανέμου που αισθάνονται τα πανιά δίνεται από το άνυσμα V_A . Η ταχύτητα αυτή αναφέρεται συνήθως σαν η 'φαινόμενη' ταχύτητα ανέμου σε αντίθεση με την πραγματική ταχύτητα του ανέμου που παρίσταται με το άνυσμα V_T . Η ταχύτητα του πλοίου είναι η V_S . Η γωνία μεταξύ των ταχυτήτων V_A και V_S είναι $\beta+\lambda$, όπου β είναι γωνία μεταξύ της V_A και του άξονα συμμετρίας του ιστιοπλοϊκού και λ είναι η γωνία πλεύσης του σκάφους (leeway angle).

Όταν η γωνία γ είναι οξεία, υπάρχει μια συνιστώσα της ταχύτητας του ιστιοπλοϊκού σε κατεύθυνση αντίθετη της V_T . Το ιστιοπλοϊκό, δηλαδή, πλέει κατά τη διεύθυνση του ανέμου (windward) με ταχύτητα που δίνεται από το μήκος της συνιστώσας του ανύσματος V_S κατά τη διεύθυνση της V_T . Η ταχύτητα αυτή, γενικά, καλείται V_{MG} ή "επιτυχανόμενη ταχύτητα κατά τη διεύθυνση του ανέμου" ("speed Made Good to windward").

Από το **σχήμα 1** μπορούν να προκύψουν μερικές χρήσιμες εκφράσεις για τον υπολογισμό της ταχύτητας V_{MG} . Έτσι έχουμε:

$$V_A \sin(\beta+\lambda) = [V_A \cos(\beta+\lambda) - V_S] \tan \gamma$$

ή

$$\tan \gamma = \frac{V_A \sin(\beta+\lambda)}{V_A \cos(\beta+\lambda) - V_S} \quad (1)$$

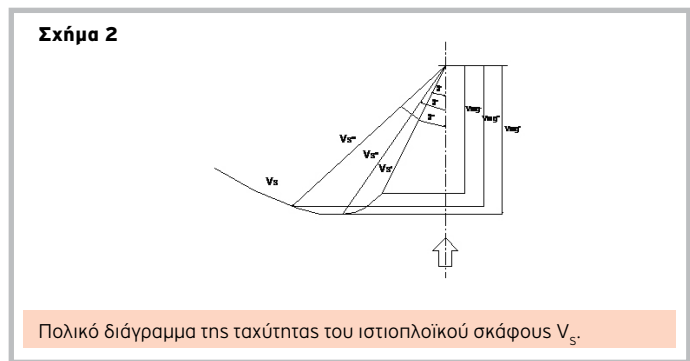
$$V_{MG} = V_S \cos \gamma \quad (2)$$

$$V_T \sin \gamma = V_A \sin(\beta+\lambda) \quad (3)$$

Εφόσον το σκάφος προσπαθεί να φθάσει σε ένα προορισμό σε κατεύθυνση αντίθετη της ταχύτητας V_T , δηλαδή κόντρα στον άνεμο, σημασία έχει η ταχύτητα που επιτυγχάνει κατά τη διεύθυνση αυτή. Σ' αυτήν την περίπτωση το σκάφος πλέει οριακά στα όρτσα (close-hauled) και η απόδοσή του υπό αυτές τις συνθήκες μετρείται από την ταχύτητα V_{MG} .

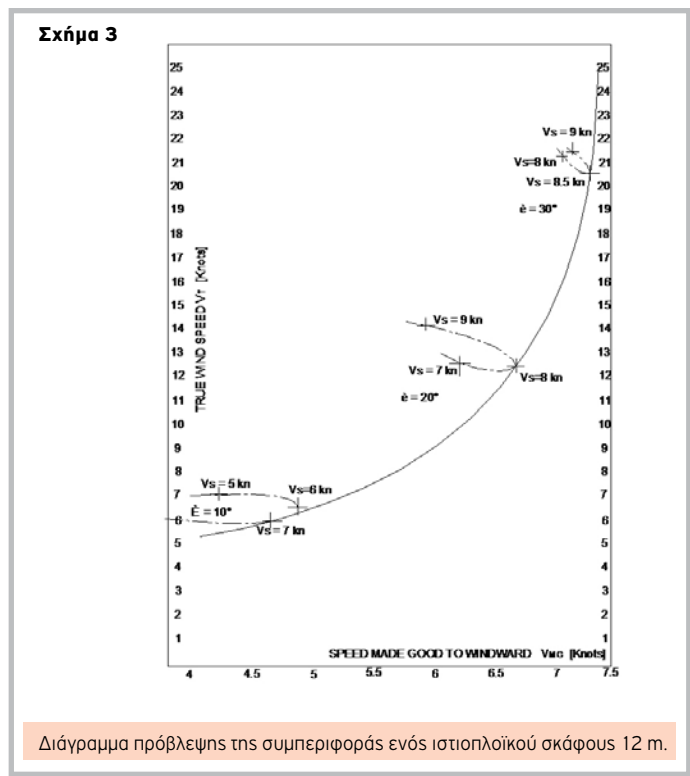
Πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι για δεδομένη ταχύτητα ανέμου V_T , η μεγίστη ταχύτητα V_{MG} κατά τη διεύθυνση του ανέμου δεν αντιστοιχεί υποχρεωτικά στη μεγίστη ταχύτητα V_S , όπως προκύπτει και από το πολικό

διάγραμμα της ταχύτητας V_S που έχει συνήθως τη μορφή του **σχήματος 2**. Καθώς μεταβάλλεται η ταχύτητα του ανέμου, προκύπτει μιά διαφορετική μεγίστη ταχύτητα V_{MG} που παριστάνεται σαν V_{MGMAX} .



Το διάγραμμα της V_{MGMAX} συναρτήσει μιάς ευρείας κλίμακας ταχυτήτων ανέμου V_T θεωρούνται, σήμερα, σαν ο καλύτερος τρόπος για την παρουσίαση της συμπεριφοράς ενός ιστιοπλοϊκού σκάφους στην οριακή κατάσταση. Η κατασκευή ενός τέτοιου διαγράμματος με βάση πειράματα σε δεξαμενή προτύπων μπορεί να αποτελέσει ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο για τη βελτίωση της σχεδίασης.

Στο **σχήμα 3** δίνεται ένα τέτοιο διάγραμμα για ένα ιστιοπλοϊκό σκάφος της κατηγορίας των 12 m. Προφανώς το διάγραμμα (V_{MGMAX} , V_T) δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί στην περίπτωση υψηλής ταχύτητας ανέμου, όπου το σκάφος δεν μπορεί να πλεύσει οριακά.



Δυνάμεις και ροπές στη γάστρα

As θεωρήσουμε ένα ιστιοπλοϊκό σκάφος που πλέει προς την κατεύθυνση του ανέμου σε ήρεμο νερό. Αν υποθέσουμε ότι η ταχύτητα V_s και η γωνία β είναι σταθερές, το σκάφος ευρίσκεται σε ευθεία ομοιόμορφη κίνηση.

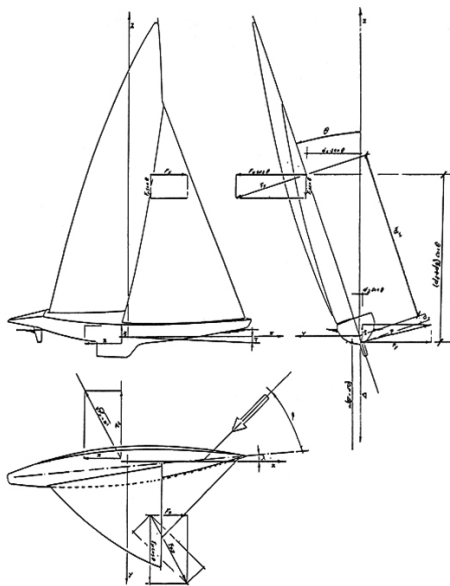
Οι δυνάμεις που ενεργούν πάνω στο σκάφος περιλαμβάνουν τις υδροστατικές και υδροδυναμικές δυνάμεις που ενεργούν στα ύφαλα της γάστρας και τις αεροδυναμικές δυνάμεις που ενεργούν στην ιστιοφορία.

Για διευκόλυνσή μας θεωρούμε το σύστημα αξόνων του σχήματος 4. Το πιο ευνοϊκό σημείο που μπορεί να ληφθεί σαν αρχή του συστήματος αξόνων είναι το κέντρο άνωσης της γάστρας. Πράγματι, το σημείο αυτό παραμένει σταθερό τόσο στο πρότυπο όσο και στο σκάφος ανεξάρτητα από τη μέθοδο που χρησιμοποιείται για την αναγωγή των πειραματικών αποτελεσμάτων.

Ο άξονας x λαμβάνεται κατά τη διεύθυνση της πλεύσης που συμπίπτει με τη διεύθυνση ρυμούλκησης του προτύπου στην πειραματική δεξαμενή. Μερικοί συγγραφείς προτιμούν να τοποθετούν τον άξονα x κατά τη διεύθυνση του άξονα συμμετρίας της γάστρας που σχηματίζει γωνία λ με τη διεύθυνση της πλεύσης. Πάντως προτιμάται, γενικά, η διεύθυνση της πλεύσης, δεδομένου ότι κατά την ανάλυση των υδροδυναμικών και αεροδυναμικών δυνάμεων η αντίσταση της γάστρας ισούται με την προβολή κατά τον άξονα x , της συνισταμένης των υδροδυναμικών δυνάμεων, ενώ η ανωστική δύναμη στη γάστρα βρίσκεται στο επίπεδο yz που είναι κάθετο στον άξονα x .

Επί πλέον, το κεντρικό επίπεδο του σκάφους δεν χρησιμοποιείται διότι, λόγω της εγκάρσιας κλίσης του σκάφους, δεν αποτελεί επίπεδο συμμετρίας.

Σχήμα 4



Ορισμός του συστήματος αξόνων ενός ιστιοπλοϊκού σκάφους.

Ανάλυση των υδροδυναμικών δυνάμεων

Το ιστιοπλοϊκό σκάφος, λόγω της γωνίας εγκάρσιας κλίσης θ και γωνίας πλευρικής απόκλισης λ , είναι ένα ασύμμετρο υδροπτερόγιο.

Κατά την πλεύση του, σύμφωνα με το θεώρημα των Kutta – Jukowsky στη μηχανική των ρευστών, η γάστρα παράγει κατά την κίνησή της ένα σύστημα δυνάμεων μέσα στο νερό που μπορεί να παρασταθεί από μία δύναμη I και ένα ζεύγος με ροπή M_I .

Η συνολική δύναμη μπορεί να αναλυθεί σε τρεις συνιστώσες κατά τους επιλεγέντες άξονες. Οι συνιστώσες αυτές ορίζονται ως εξής:

- η συνιστώσα R κατά τον άξονα x αντιπροσωπεύει την αντίσταση της γάστρας,
- η συνιστώσα P_y κατά τον άξονα y είναι η οριζόντια συνιστώσα της ανωστικής δύναμης και
- η συνιστώσα P_z κατά τον άξονα z είναι η κατακόρυφη συνιστώσα της ανωστικής δύναμης.

Κατ' αντιστοιχίαν, ορίζονται οι τρεις συνιστώσες της συνολικής ροπής M_{Ix} , M_{Iy} και M_{Iz} . Η συνισταμένη δύναμη και ροπή είναι συναρτήσεις των εξής παραμέτρων:

- i. της γωνίας εγκάρσιας κλίσης θ ,
- ii. της ταχύτητας πλεύσης V_s ,
- iii. της γωνίας πλευρικής απόκλισης λ ,
- iv. της γωνίας διαγωγής τ και
- v. της γωνίας του πηδαλίου δ .

Επί πλέον, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι το εκτόπισμα του σκάφους είναι:

$$\Delta + P_z + F_H \sin\theta \quad (4)$$

όπου Δ είναι το στατικό εκτόπισμα και $F_H \sin\theta$ είναι η κατακόρυφη συνιστώσα της συνολικής δύναμης στην ιστιοφορία.

Σε μια προσπάθεια να περιορίσουμε την πολυπλοκότητα του προβλήματος σε λογικά πλαίσια, κάνουμε τις παρακάτω απλοποιητικές παραδοχές:

1. Μικρές μεταβολές της διαγωγής έχουν αμελητέα επίδραση στα χαρακτηριστικά της γάστρας. Θεωρώντας ότι ένα πεπειραμένο πλήρωμα, κατά τη διάρκεια του ιστιοπλοϊκού αγώνα θα φροντίζει ώστε το σκάφος να πλέει υπό ικανοποιητική διαγωγή, η παραπάνω προσέγγιση θεωρείται λογική. Στην πειραματική δεξαμενή, η ακριβής διαμήκης κατανομή του φορτίου στο πρότυπο επιτρέπει να αμεληθούν η γωνία διαγωγής τ καθώς και οι ροπές περί τον άξονα y που ασκούνται στη γάστρα και την ιστιοφορία.
2. Θεωρείται ότι το σκάφος είναι πλήρως εξισορροπημένο όταν το πηδάλιο ευρίσκεται υπό μηδενική γωνία εκτροπής. Η γωνία του πηδαλίου, πάντως, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη εξετάζοντας κάθε φορά τη γάστρα με βάση τα χαρακτηριστικά της, όπως αυτά διαμορφώνονται υπό την επίδραση της γωνίας του πηδαλίου.
3. Οι μεταβολές του εκτοπίσματος πρέπει να λαμβάνονται υπόψη με τη φόρτιση του προτύπου, σε κάθε γωνία εγκάρσιας κλίσης θ , με βάρος $F_H \sin\theta$, όπως θα δούμε στη συνέχεια.

Συνοψίζοντας, το ενδιαφέρον μας επικεντρώνεται στη μέτρηση και σχεδίαση των δύο οριζοντίων συνιστωσών R και P_y της συνισταμένης δύναμης που ασκείται μέσα στο νερό σε διάφορες γωνίες εγκάρσιας κλίσης:

$$R = f_1(\theta, \lambda, V_s) \quad (5)$$

$$P_y = f_2(\theta, \lambda, V_s) \quad (6)$$

Η γραφική απεικόνιση των παραπάνω συναρτήσεων δίνεται υπό μορφή παραμετρικών καμπυλών συναρτήσεως της γωνίας θ , με παράμετρο τη γωνία λ ή την ταχύτητα V_s .



Ανάλυση βασικών αρχών δόμησης της ετήσιας προετοιμασίας σε προπονητικούς κύκλους

Στο προηγούμενο τεύχος επιχειρήθηκε η **μύση του αναγνώστη στη φιλοσοφία της περιοδικότητας στην προπόνηση**, δηλαδή της διάρθρωσης της έντασης, της διάρκειας και της συχνότητας της προπόνησης στη στεριά και στη θάλασσα καθώς και των περιόδων ανάπαυλας με τέτοιο τρόπο ώστε να υπάρχει συνεχής εναλλαγή περιόδων άσκησης υψηλής και μέτριας επιβάρυνσης και περιόδων ξεκούρασης. Αυτή η εναλλαγή στα συστατικά της προπονητικής επιβάρυνσης αποσκοπεί στη μεγιστοποίηση της απόδοσης πριν από μια μεγάλη διοργάνωση, στην αποφυγή της υπερφόρτωσης του οργανισμού και των συνεπακόλουθων τραυματισμών καθώς και στη μείωση της μονοτονίας στην προπόνηση. Επίσης αποσκοπεί στην προσέγγιση και κατάκτηση εξειδικευμένων στόχων σε διαφορετικές περιόδους της ετήσιας προετοιμασίας καθώς οι στόχοι στην αρχή της προπονητικής περιόδου είναι διαφορετικοί από ότι την περίοδο των μεγάλων και σημαντικών αγώνων. **Με αυτό το σκεπτικό η ετήσια προετοιμασία χωρίζεται σε τρεις βασικές περιόδους: την προπαρασκευαστική, την προ-αγωνιστική και την αγωνιστική.**

Η προπαρασκευαστική περίοδος στην αρχή της προπονητικής περιόδου (Σεπτέμβριο ή Οκτώβριο) αποσκοπεί στη βελτίωση της γενικής φυσικής κατάστασης του ιστιοπλόου έτσι ώστε ο/η ιστιοπλόος να χτίσει τη βάση πάνω στην οποία θα στηριχτεί η επίπονη προπόνηση της υπόλοιπης χρονιάς. Για αυτό και ο ιστιοπλόος δουλεύει εντατικά εκτός θάλασσας κάνοντας αρκετές δραστηριότητες για την αύξηση της καρδιοαναπνευστικής αντοχής του/της (τρέξιμο, ποδήλατο, κωπηλατική, αεροβική γυμναστική, κολύμβηση) καθώς και ασκήσεις μυϊκής ενδυνάμωσης με αντιστάσεις για τις μεγάλες ομάδες των μυών της ράχης, των κάτω και άνω άκρων και των κοιλιακών. Σε αυτή την περίοδο η ένταση της άσκησης στο γυμναστήριο ή στην ύπαιθρο είναι μέτρια αφού ο όγκος της προπόνησης είναι μεγάλος και αποσκοπεί στην πολύπλευρη βελτίωση της φυσικής κατάστασης. Η διάρκεια της προπαρασκευαστικής περιόδου ποικίλει και εξαρτάται από το υπάρχον υπόβαθρο της φυσικής κατάστασης του ιστιοπλόου: όσο πιο καλή είναι η φυσική κατάσταση του ιστιοπλόου στην αρχή αυτής της περιόδου τόσο συντομότερα θα φτάσει στο ιδανικό επίπεδο. **Συνήθως η προπαρασκευαστική περίοδος διαρκεί 3 μήνες για τους ιστιοπλόους με καλή φυσική κατάσταση και μέχρι και 6 μήνες για τους λιγότερους προπονημένους ιστιοπλόους.** Ο ιστιοπλόος σε αυτή την περίοδο προσπαθεί να κάνει **προπόνηση στη θάλασσα τουλάχιστον 3 φορές την εβδομάδα και γυμναστική 3 με 4 φορές την εβδομάδα.**

Η προγωνιστική περίοδος θέτει διαφορετικούς στόχους από ότι η προπαρασκευαστική αφού ο/η ιστιοπλόος προσπαθεί να δώσει μεγαλύτερη έμφαση στην αγωνιστή τεχνική και στην εξειδικευμένη για το σκάφος και τις αγωνιστικές συνθήκες φυσική κατάσταση. **Κάποιοι σημαντικοί αγώνες μπορούν να προγραμματιστούν για αυτή την περίοδο που διαρκεί 3 με 5 μήνες** (συνήθως έως το τέλος της άνοιξης) ώστε ο αθλητής να έχει την ευκαιρία να 'πειραματιστεί' με τη διαδικασία του προ-αγωνιστικού 'φορμαρίσματος' και της γρήγορης αποκατάστασης μεταξύ των αγωνιστικών διοργανώσεων. Σε αυτή την περίοδο ο ιστιοπλόος δεν παραμελεί τη φυσική του κατάσταση αλλά προσπαθεί να τη βελτιώσει περαιτέρω μέσω της προπόνησης στη θάλασσα αλλά και στο γυμναστήριο. Στόχος είναι να εστιάζει την προσοχή του στις μυϊκές ομάδες και τις κινήσεις/δεξιότητες εκείνες που έχει

καταλάβει, μέσω της συμμετοχής του σε αγωνιστές διοργανώσεις, ότι πάσχει. Σε αυτή την περίοδο ο ιστιοπλόος προσπαθεί να κάνει προπόνηση στη θάλασσα τέσσερις φορές την εβδομάδα και να πάει στο γυμναστήριο τρεις φορές.

Η αγωνιστική περίοδος έχει συνήθως διάρκεια 3 μήνες και χαρακτηρίζεται από προπόνηση κυρίως στη θάλασσα η οποία είναι υψηλή σε ένταση με μικρό όγκο. Για το λόγο αυτό είναι επιθυμητό να γίνονται και διπλές προπονήσεις στην θάλασσα (τις ημέρες με αέρα η με μπουνάτσα για τις ιστιοσανίδες) οι οποίες θα είναι σύντομες (μέχρι δύο ώρες) αλλά με υψηλή ένταση και με συγκεκριμένους στόχους την κάθε φορά για την εξάσκηση των τεχνικών που πρέπει να βελτιωθούν. Σε αυτή την περίοδο ανάμεσα στις σημαντικές διοργανώσεις ο ιστιοπλόος συντηρεί την υπάρχουσα φυσική κατάσταση και εστιάζεται στην αναπλήρωση των αποθεμάτων ενέργειας κατά τις φάσεις της αποκατάστασης μεταξύ των αγώνων ή των εντατικών προπονήσεων. **Η συχνότητα των προπονήσεων στη θάλασσα μπορεί να είναι 5 με 6 φορές την εβδομάδα.** Η έμφαση δίνεται στην βελτιστοποίηση της αγωνιστικής τεχνικής καθώς και στην τεχνική του προ-αγωνιστικού «φορμαρίσματος», της ανάκαμψης μεταξύ των αγώνων, της κατάλληλης διατροφής και της σωστής ενυδάτωσης.

Σε μελλοντικά άρθρα θα γίνει ανάλυση των διαφορετικών μεθόδων και προσεγγίσεων για τη βελτίωση της φυσικής κατάστασης του ιστιοπλόου εκτός θαλάσσης ("dryland training").



Raymarine®

Ο ΙΔΑΝΙΚΟΣ “ΣΥΝΤΑΞΙΔΙΩΤΗΣ”



ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

Skordilis S.A.
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

ΑΛΙΜΟΣ: Ποσειδώνος 10, τηλ.: 210 9858241, skordili@otenet.gr
ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Ακτή Μουτσοπούλου 36, τηλ.: 210 4181797, piraeus@skordilis.gr
ΚΕΡΚΥΡΑ: Σπύρου Μουρική 1, τηλ.: 26610 24718, corfu@skordilis.gr

ΑΠΟΝΟΜΗ ΕΠΑΘΛΩΝ

37^{ου} Αγώνα της Ελληνικής Επαναστάσεως - Ύδρα 2010 & 1^{ου} Κυπέλλου ΠΟΙΑΘ 2010

Την **Τετάρτη 15 Δεκεμβρίου** πραγματοποιήθηκε στην "Αίθουσα Αιγαίου" του ΠΟΙΑΘ η απονομή επάθλων στους νικητές του **37^{ου} Αγώνα της Ελληνικής Επαναστάσεως - Ύδρας 2010** και του **1^{ου} Κυπέλλου ΠΟΙΑΘ** και τα πληρώματα ενημερώθηκαν για το Ράλλυ Αιγαίου και τους άλλους αγώνες του Ομίλου της επόμενης χρονιάς.

Μετά την παραλαβή των κυπέλλων, νικητές και παρευρισκόμενοι είχαν την ευκαιρία να ανταλλάξουν ευχές για την νέα Χρονιά στο cocktail που ακολούθησε.



Ο **κος Δημήτρης Φωκάς**, Αρχιπλοίαρχος του Λιμενικού και επί σειρά ετών καθηγητής του Ομίλου, απένειμε το κύπελλο στον κυβερνήτη **Θεόδωρο Τσουλφά** και το πλήρωμα του, για την 1η νίκη Γενικής Βαθμολογίας και την 1η νίκη ομάδος 1 του σκάφους του, **ALPHA BANK**, στην κατηγορία **ORCi A**.



Το πλήρωμα και ο κυβερνήτης του σκάφους **SERENDIPITY** **Παναγιώτης Χατζηκυριακάκης**, πανηγυρίζουν για την 1η νίκη τους στη Γενική Βαθμολογία και την 1η νίκη της ομάδος 1 στην κατηγορία **ORCi N**.



Ο **Αντιπρόεδρος του Ι.Ο.Πειραιά κος Μιχάλης Μιτάκης**, απένειμε το κύπελλο στον **κυβερνήτη Νικόλαο Νικολόπουλο** και το πλήρωμά του, για την 1η νίκη Γενικής Βαθμολογίας και την 1η νίκη ομάδος 2 του σκάφους **CLEOPATRA**, στην κατηγορία **IRC**.



Ο κυβερνήτης του σκάφους **GALIS IV Ιωάννης Γιαπαλάκης** με το πλήρωμά του παρέλαβαν το κύπελλο για την 1η νίκη Γενικής Βαθμολογίας και την 1η νίκη ομάδος 1 στην κατηγορία **ORC Club** από τον **Πρόεδρο του Ν.Ο.Δελφιναρίου κων Αναστάσιο Γκατζέλη**.



Ο **κυβερνήτης Θεόδωρος Γεωργιάδης** του σκάφους **ALSOUMA – Allianz**, με το κύπελλο του 1ου νικητή Γενικής Βαθμολογίας σκαφών **ORCi A** για τον αγώνα **ΚΥΠΕΛΛΟ ΠΟΙΑΘ 2010**, το οποίο του απένειμε ο **κος Ιακωβος Παπαευθυμίου, Ταμίας του Δ.Σ. του ΠΟΙΑΘ**.



Ο κυβερνήτης του σκάφους **GANT, Γεώργιος Κριμιτσάς** με την **Κατερίνα Γιακουμίδου** και την **Έρση Βυτόγιαννη** παρέλαβαν το κύπελλο του 2ου νικητή Γενικής Βαθμολογίας σκαφών **IRC** για τον αγώνα **ΚΥΠΕΛΛΟ ΠΟΙΑΘ 2010**, από τον **κ. Βασίλη Κασκούρα, μέλος της Επιτροπής Αγώνων του Ομίλου**.



Το τμήμα Κυβερνητών του ΠΟΙΑΘ

Με **36** ιστιοπλόους (αριθμός ρεκόρ) που επιθυμούν να αναβαθμίσουν τις γνώσεις τους και να αποκτήσουν το αντίστοιχο **πτυχίο του τμήματος Κυβερνητών**, ξεκίνησαν την **Τετάρτη 10 Νοεμβρίου** τα **μαθήματα που θα διαρκέσουν έως τον Απρίλιο του 2011**.

Στις φωτογραφίες, ο **Πρόεδρος του ΠΟΙΑΘ κος Ιωάννης Μαραγκουδάκης**, έκανε την έναρξη των διαλέξεων αρχίζοντας με το **μάθημα της Ναυτιλίας** το οποίο περιλαμβάνει τα παρακάτω θέματα:

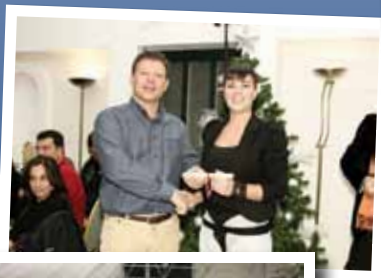
- Πλανητικό σύστημα και Γεωδεσία
- Μερκατορικοί, Γνωμονικοί και Ηλεκτρονικοί χάρτες

- Ωκεανοπορεία
- Μαγνητικές, Ηλεκτρικές και Γυροσκοπικές πυξίδες
- Μέτρηση χρόνου
- Ναυτιλιακά φώτα – Σημάνσεις IALA
- Δορυφορικός προσδιορισμός σκάφους
- Πλους υπό ρεύμα
- Οργάνωση Ταξιδιού
- Ραντάρ
- Παλίρροιας



η απονομή των φθινοπωρινών σειρών & το χριστουγεννιάτικο πάρτυ της Σχολής

Τη Παρασκευή 17 Δεκεμβρίου πραγματοποιήθηκε η απονομή των Φθινοπωρινών σειρών και ακολούθησε το καθιερωμένο Χριστουγεννιάτικο Πάρτυ της Σχολής του Ομίλου μας με χορό και αμείωτο κέφι ως αργά το βράδυ. Τα διπλώματα απένειμαν οι εκπαιδευτές των μαθητών. Στις φωτογραφίες στιγμιότυπα από τη βραδιά.





Το **Πειραϊκό Λεύκωμα** έρχεται να καλύψει ένα κενό στη σύγχρονη ιστορική και πολιτιστική πραγματικότητα του Πειραιά, συνεχίζοντας και συμπληρώνοντας μια παράδοση Πειραϊκών Λευκωμάτων που εκδόθηκαν κατά καιρούς.

Στόχος του Πειραϊκού Λευκώματος είναι να ανακαλύψει μέσα στις 450 πολύχρωμες σελίδες του, τις πιο ενδιαφέρουσες ιστορικές και πολιτιστικές καταγραφές, τις κυριότερες πληροφορίες, τα σημαντικότερα γεγονότα, τα αρτιότερα φωτογραφικά ντοκουμέντα που αφορούν τον Πειραιά διαχρονικά καθώς και τις πολυποίκιλες δραστηριότητες των δεκάδων φορέων του. Και το εγχείρημα αυτό επιτυγχάνεται με έναν ευχάριστο, χρηστικό και ονειρικό τρόπο.

Στόχος του είναι επίσης, ο αναγνώστης που θα πάρει στα χέρια του το Πειραϊκό Λεύκωμα, να αποκομίσει όσο το δυνατόν περισσότερα στοιχεία και πληροφορίες που αφορούν το σύγχρονο Πειραιά. Να διεγείρει μνήμες, να ξυπνήσει αναμνήσεις, να ενεργοποιήσει διαθέσεις. Τέλος, να αναγνωρίσει τη δική του πορεία ζωής μέσα από την ανάγνωση των σελίδων του.

Και ασφαλώς εύχεται η ωραία αυτή Πειραϊκή περιπέτεια να συνεχιστεί για πολλά ακόμα χρόνια.

Εκδόσεις: 'ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ' - Σταύρος Καραμπερόπουλος



Αγγελία

ΠΩΛΕΙΤΑΙ:

**S/Y ASA,
SUN FIZZ 40',
JEAUNNEAU
1986**

Πανιά πλήρη 2 set,
μηχανή Perkins 40 HP,
accomodation all teak.

Το σκάφος ελλιμενίζεται στη
μαρίνα Αλίμου.

Πληροφορίες:

Δημήτρης Μπερίνος
6932541816

ΠΟΙΑΘ - ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ

paralos creative



...έλα

ν' ανοίξουμε πανιά!

Είκοσι έμπειροι καθηγητές και εκπαιδευτές θα σας μυήσουν στα **μυστικά των πανιών** και την **ναυτική τέχνη**.

Η διάρκεια των μαθημάτων είναι **δύμηνη** και η παρακολούθηση του προγράμματος της σχολής **δεν προσ απαιτεί ιδιαίτερες γνώσεις**.

Στον Όμιλο μπορείτε να έχετε **συνεχή επαφή με το άθλημα** με τμήματα Προχωρημένα, Αγωνιστικά, Κυβερνητών, καθώς και συμμετοχή σε αγώνες αλλά και ταξίδια σε συνδυασμό με καλοκαιρινές διακοπές.

Η μόνη σχολή με **πάνω από 36 χρόνια εμπειρίας** στην υπεύθυνη διάδοση του αθλήματος της Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης στην Ελλάδα με **περισσότερους από 25.000 απόφοιτους**.

**Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας
Ανοικτής Θαλάσσης**



Ακτή Δηλαβέρη 3, Μικρολίμανο 185 33 Πειραιάς
τηλ: 210 4123357 & 4113201, fax: 210 4227038, e-mail: horc@otenet.gr, www.horc.gr

Τον Ι.Κ. θα τον βρείτε στα εξής σημεία

Mecca

Ακτή Κουμουνδούρου 60, Πειραιάς

Magic Marine

Μεγάλου Αλεξάνδρου 8, Πειραιάς

Perga

Λ. Βουλιαγμένως & Ζέπου 37, Γλυφάδα
Αλεξάνδρου Παπαναστασίου 85, Μικρολίμανο

Pelagos

Λ. Ποσειδώνος 19 Άλιμος

Skordilis S.A

Λ. Ποσειδώνος 10 Άλιμος
Ακτή Γρ. Μουτσοπούλου 36 Πειραιάς

Tecrep Marine

Ακτή Γρ. Μουτσοπούλου 36 Πειραιάς
Λ. Ελευθερίας (Αθήμιου) 16 Άλιμος

Βιβλιοπωλείο Κουβαράκης

Αγ. Κωνσταντίνου 3 Πειραιάς

SAILINGSHOP

Λ. Παπαναστασίου 97-ΚΑΣΤΕΛΛΑ
Π. Τσαλδάρη 22-ΜΕΛΙΣΣΙΑ

Βιβλιοπωλείο Χριστακί

ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ 10 -12 , ΑΘΗΝΑ.
ΤΗΛ. 210-3639336.

Ble

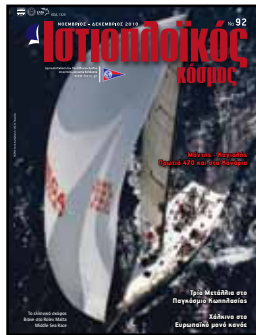
Λεωφόρος Ποσειδώνος Αθήμιος

Plous Podilatou

Ακτή Κουμουνδούρου 42, Μικρολίμανο

Marina stores

Γούννη 3 Πειραιάς
Λ. Μαραθώνος 78 Γέρακας
Ηρώων Πολυτεχνείου 50 Πάτρα



Ιστιοπλοϊκός Κόσμος

Διμηνιαία Έκδοση του
Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπλοΐας
Ανοικτής Θαλάσσης

φωτογραφία: www.flypictures.com
"Το ελληνικό σκάφος Brave στο
Rolex Malta Middle Sea Race"

Ιδιοκτήτης

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Ακτή Δηλαβέρη 3, 18533 Πειραιάς

Τ. 2104123357, 2104113201

F. 2104227038 • www.horc.gr

Εκδότης

Γιάννης Μαραγκουδάκης

Ειδικός Συνεργάτης

Μάνος Ν. Ρούδας

Σ' αυτό το τεύχος συνεργάστηκαν

Δημήτρης Αλεβιζάκης

Νίκος Γκομώλης

Κωνσταντίνος Τριγκώνης

Μάνος Ν. Ρούδας

Ρούλα Γαλήνη

Σπυριδούλα Σπανέα

Κωνσταντίνος Χανιώτης

Γιάννης Παπαδημητρίου

Χρήστος Θεοδόσης

I-A Κοτόπουλος

Τζερίνα Χαρηλαύτη

Γ. Γρηγορόπουλος

Γιάννης Βογιατζής

Φωτογραφίες

Δημήτρης Κουμαράς, www.flypictures.com,

Giles Martin-Raget / www.americascup.com,

Rolex / Daniel Forster & Carlo Borlenghi,

Rolex / Kurt Arrigo & Rene Rossignaud,

Bob Grieser & Paul Todd - outsideimages.com / Louis Vuitton Trophy,

onEdition 2010, Κωνσταντίνος Χανιώτης, I-A Κοτόπουλος,

Νίκος Αλευρομύτης, www.paralosphotos.gr, Αρχείο

Διεύθυνση Πωλήσεων

Πάνος Δημητρακόπουλος

Υπεύθυνος σύμφωνα με τον νόμο

Γιάννης Μαραγκουδάκης

Σχεδιασμός εντύπου / επιμέλεια έκδοσης

PARALOS Creative

T. 210 9680820 • F. 211 7408860

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

CTP - Εκτύπωση

ARIAGRAF & ΣΙΑ ΟΕ

Γραφικές Τέχνες

Ανθέων 72, 12461, Χαϊδάρη

T: 210-5822130

Shop online at Diesel.com

**IMAGINATION
BEATS
BRAINS.**

BE STUPID **DIESEL**
FOR SUCCESSFUL LIVING

www.motivation.gr



ΧΟΡΗΓΟΣ **ΤΗΣ ΔΙΚΗΣ ΣΟΥ** ΘΕΤΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
όπου και αν ταξιδεύεις!