



ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011

No 93

Ιστιοπλοϊκός κόσμος

www.istioploikoskosmos.gr

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



ΠΟΛΙΘ: Ακτή Δηλιβέρη 3, 185 33 Πειραιάς



**Ιστιοπλοΐα - Κωπηλασία:
Κορυφαία αθλήματα το 2010**

**Διακρίσεις στο Παγκόσμιο
470 και 420**



Υψηλότερη 10 επιπλέον σελίδων,
αποκλειστικά
για την ψηφιακή έκδοση του τεύχους!

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

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



Η ιστιοπλοϊκή ομάδα OAKLEY στην Ελλάδα υποστηρίζει τους αθλητές

Δημήτρη Δεληγιάννη
Κώστα Τριγκώνη & Ιορδάνη Πασχαλίδη
Ολγα Τσιγαρίδη & Βιργινία Κραβαριώτη
Χάρη Μαυρογεώργη

OAKLEY

MASTER S.A. τηλ.: 210 9969 303



032



039



029

054

ΜΟΝΙΜΕΣ ΣΤΗΛΕΣ

- Σελ 02 Μ'ανοιχτά πανιά
- Σελ 04 Απόψεις
- Σελ 06 Ενημερωτικά
- Σελ 48 Κατηγορίες Τριγώνου
- Σελ 50 Κωπηλασία
- Σελ 54 Canoe Kayak
- Σελ 70 Ομιλικά

ΔΙΕΘΝΗ

- Σελ 32 Velux 5 Oceans
- Σελ 34 Key West

ΘΕΜΑΤΑ

- Σελ 37 Ο εορτασμός για τα 50 χρόνια Π.Ο.Ι.Α.Θ.
- Σελ 39 Αφιέρωμα: 50 χρόνια Π.Ο.Ι.Α.Θ.
- Σελ 56 Ιστορικό:
Οι Ορφικοί Υμνοι και η Ναυσιπλοΐα εις την Ελλάδα
πρo 700.000 ετών.
- Σελ 58 Η ανάπτυξη του εμπορικού ναυτικού στόλου του
Μεσολογγίου τον 18° αιώνα.
- Σελ 62 Ιστορικό:
Η πρώτη Διεθνής Ιστιοδρομία των εκπαιδευτικών
ιστιοφόρων εν έτει 1956.
- Σελ 66 Εκπαιδευτικό:
Ανάλυση της πλεύσης ενός ιστιοπλοϊκού σκάφους
(μέρος β').
- Σελ 68 Εκπαιδευτικό:
Μέθοδοι βελτίωσης της φυσικής κατάστασης του
Ιστιοπλόου.
- Σελ 73 Βιβλίο:
"Ιστορία της ΣΝΔ & συναφών γεγονότων, 1971-2010"



του Ι. Μαραγκουδάκη / Πρόεδρου Δ.Σ

Στο δίμηνο που πέρασε χάσαμε δύο σημαντικούς ανθρώπους της θάλασσας.

Ο Καπετάν-Βασίλης Κωνσταντακόπουλος ήταν ο ένας.

Αυτοδημιούργητος, ξεκίνησε από τα χαμηλότερα στάδια της ναυτικής καριέρας, καίτοι στεριανός. Το πάθος του για δημιουργία, η φιλεργατικότητα και η οξύνοιά του επέτρεψαν να δημιουργήσει έναν από τους κυριότερους πυλώνες του σημερινού οικοδομήματος που λέγεται Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία. Παρέμεινε άνθρωπος απλός, προσηνής με κυρίαρχο χαρακτηριστικό του την προσφορά στην Πατρίδα του και στους ανθρώπους. Έδωσε δουλειά σε πολλούς Έλληνες ναυτικούς, βοήθησε στην ανάπτυξη της Helmeria όντας Πρόεδρος και χορηγός για πολλά χρόνια και πρόλαβε να δει το όραμά του για την ανάπτυξη της ιδιαίτερης πατρίδας του τελειωμένο.

Τον θυμάμαι στην τελευταία διοργάνωση του αγώνα Posidonia Cup, με την απλότητα και την ευγένειά του να έχει ένα καλό λόγο για όλους.

Ο Νίκος Σαρικαβάζης, ο Καπετάν –Νίκος ή ο Παππούς, ήταν ο άνθρωπος της Ιστιοπλοΐας.

Τον γνώρισα τη δεκαετία του '60. Αφιερωμένος στον αθλητισμό «ψυχή τε και σώματι». Λες και γεννήθηκε για να προσφέρει όλη τη ζωή του σ' αυτόν.

Λάτρεψε από μικρός την άθληση και διακρίθηκε στους δρόμους ταχύτητας ως αθλητής του Ε.Γ.Σ. Στη συνέχεια εστράφη στη θάλασσα. Ενεργός ιστιοπλόος για πολλά χρόνια, πέρασε αργότερα στη διοίκηση του αθλήματος.

Εκείνο που έκανε τη μεγαλύτερη εντύπωση ήταν η προσφορά του στον άνθρωπο. Δεν νοιαζόταν μόνο για τις καλές επιδόσεις του αθλητή αλλά και για την επαγγελματική του αποκατάσταση. Και αυτό το πέτυχε επανειλημμένως.

Το όραμά του ήταν να κατεβάσει πολλούς Έλληνες στη θάλασσα και γι' αυτό πρωτοστάτησε στην ίδρυση του Π.Ο.Ι.Α.Θ.

Δυστυχώς η υγεία του δεν του επέτρεψε να παραστεί στη γιορτή για τα 50 χρόνια του Ομίλου.

Θα τον θυμόμαστε πάντα με αγάπη.



MARAN TANKERS MANAGEMENT INC.

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
Email: mail@marantankers.gr



Proof of Life



του Μάνου Ρούδα

Extresailing series



του Κωνσταντίνου Τριγκών

Τέσσερις άνθρωποι ταξίδευαν με το σκάφος τους, το Quest, γυρίζοντας τον κόσμο από το 2004, όταν έπεσαν στα χέρια πειρατών από τη Σομαλία, στο τέλος Φεβρουαρίου. Αυτομάτως, στο σημείο έσπευσαν τέσσερα πολεμικά πλοία των ΗΠΑ, τα οποία ακολουθούσαν το σκάφος και παρακολουθούσαν τις κινήσεις των πειρατών. Σύντομα ξεκίνησαν διαπραγματεύσεις, μέχρι που κάποιος Σομαλός πειρατής αποφάσισε να εκτοξεύσει μία ρουκέτα κατά του ενός πολεμικού πλοίου. Αμέσως, οι ειδικές δυνάμεις εισέβαλαν στο σκάφος, σκοτώνοντας δύο από τους πειρατές και συλλαμβάνοντας τους υπόλοιπους 13 από αυτούς. Δυστυχώς όμως, **οι τέσσερις όμηροι ήταν ήδη νεκροί.**

Δύο ημέρες πριν, είχαν περάσει από δίκη δύο ακόμα Σομαλοί πειρατές, οι οποίοι καταδικάστηκαν σε 33 χρόνια φυλάκισης, επειδή είχαν εισβάλει στο πλοίο **Maersk Alabama**. Η υπόθεση εκείνη είχε κλείσει με παρόμοιο τρόπο, όταν οι ειδικές δυνάμεις είχαν σκοτώσει όλους τους πειρατές, εκτός των δύο που συνελήφθησαν και οδηγήθηκαν σε δίκη. Τότε, όλο το πλήρωμα είχε διασωθεί.

Πολλά σκάφη που περνούν από την περιοχή, ειδικά από τον κόλπο του Άντεν, πέφτουν στα χέρια πειρατών και οι επιβάτες ανταλλάσσονται με λύτρα. Όπως στην **περίπτωση των Βρετανών Πολ και Ρέιτσελ Τσάντλερ, οι οποίοι ήταν σε ομηρία για 388 ημέρες,** μέχρι που οι συγγενείς και οι φίλοι τους κατάφεραν να μαζέψουν ένα μεγάλο χρηματικό ποσό, για να πληρώσουν τους πειρατές και να τους πάρουν πίσω.

Θυμίζει σενάριο από ταινία του Χόλυγουντ, και πράγματι είναι, όμως δεν παύει να είναι και μία υπαρκτή απειλή, χειρότερη μάλιστα από τα screaming sixties, το Κέιπ Χορν, τον αρκτικό κύκλο και τα doldrums. Έχει ήδη περισσότερα θύματα και καμία 'θεραπεία'.

Ξεκίνησε για φέτος το **extresailing series** με πρώτο αγώνα στο **Muscat** του Ομάν σημειώνοντας συμμετοχές ρεκόρ (11 σκάφη) όπου ανάμεσά τους και 2 ομάδες οι οποίες έχουν δηλώσεις ήδη συμμετοχή στο επόμενο America's Cup όπως η ομάδα της Νέας Ζηλανδίας (Team New Zealand), της Σουηδίας (Artemis) όπως και άλλες 2 ομάδες με μεγάλη προϊστορία στο America's Cup (Alinghy, Luna Rosa).

Μερικά από τα μεγαλύτερα ονόματα του χώρου όπως Dean Barker, Terry Hutchinson, Roman Hagara, Tanguy Cariou, Roland Gaebler, Yann Guichard κ.α, συμμετέχουν σε αυτή τη μοναδική σειρά αγώνων ενόψει φυσικά και του **37^{ου} Americas Cup** το οποίο θα γίνει με σκάφη τύπου καταμαράν αποκομίζοντας με αυτόν τον τρόπο ακόμη περισσότερη εμπειρία σε πολύγαστρα σκάφη.

Το **extresailing series** είναι μια σειρά αγώνων οι οποίοι γίνονται με 40ποδα καταμαράν κοντά στη στεριά (short racing) δίνοντας τη δυνατότητα στον απλό επισκέπτη - φίλαθλο να παρακολουθήσει από κοντά ένα εντυπωσιακό ιστιοπολικό υπερθέαμα.

Φέτος για **5^η συνεχή χρονιά** η σειρά των αγώνων έρχεται με περισσότερες αγωνιστικές ημέρες παρά ποτέ, σε **9 διαφορετικές τοποθεσίες σε 3 ηπείρους!** Μέσα σε αυτές τις τοποθεσίες και η Κωνσταντινούπολη.

Οι γείτονες μας για μια ακόμη φορά πρωτοστατούν φιλοξενώντας ένα από τα δυναμικά ανερχόμενα Ιστιοπολικά γεγονότα στον πλανήτη, όπως έκαναν και με την φόρμουλα 1, όπως και με τη χορηγία της Turkish Airlines στην **Euroleague** του μπάσκετ προσπαθώντας με αυτόν τον τρόπο να προωθήσουν και να τοποθετήσουν ακόμη πιο έντονα τη χώρα τους στον παγκόσμιο τουριστικό χάρτη.

Η Ελλάδα με μόνη βαριά βιομηχανία τον τουρισμό στη δύσκολη οικονομική συγκυρία που αντιμετωπίζει, είναι παντελώς απύσχα από τέτοιου είδους γεγονότα που αποδεδειγμένα τονώνουν την εικόνα και την αναγνωρισιμότητα των εμπλεκόμενων χορηγών, όπως και των εκάστοτε περιοχών και χωρών που διοργανώνουν αυτά τα γεγονότα.

Ας ελπίσουμε ότι οι ταραχές στην Αίγυπτο την Τυνησία και γενικά στους τουριστικούς προορισμούς της Βόρειας Αφρικής θα βοηθήσουν έστω και περιστασιακά τον ασθμαίνοντα Ελληνικό τουρισμό. Σκέφτομαι πόσες μοναδικές τοποθεσίες έχει η Ελλάδα για να διοργανώσει τέτοιου είδους γεγονότα και πραγματικά θλίβομαι.

Στο παρελθόν έχουν γίνει αρκετές και επιτυχημένες προσπάθειες στη Ελλάδα, αλλά όταν καταφέρνεις ως χώρα να μηδενίσεις τα οφέλη από μια διοργάνωση όπως οι **Ολυμπιακοί Αγώνες** της Αθήνας τι να πεις για τα υπόλοιπα..

Ο καθρέφτης λέει πάντα την αλήθεια ...ας κοιταχθούμε!!!



του Πάνου Δημητρακόπουλου

*Το πρόβλημα
είναι μέσα στην
οικογένεια μας, ας
το δούμε στα μάτια
εξαιρώντας από
αυτό, μόνον τους
Ολυμπιονίκες μας.*

Πρόσφατα διάβασα στην εφημερίδα "Καθημερινή", μία διαμαρτυρία των **Τάκη Μάντη** και **Παύλου Καγιαλή**. Πρωταθλητών Ευρώπης στην Ολυμπιακή κατηγορία 470, για τη μη υποστήριξή τους από πλευράς Πολιτείας, για τις απαιτούμενες άδειες προπόνησης που χρειάζονται για να μπορούν να συνεχίσουν απρόσκοπτα την διεθνή τους προετοιμασία, ενόψει των Ολυμπιακών αγώνων του 2012, αφού οι παραπάνω αθλητές εργάζονται σε υπηρεσίες του Ελληνικού Δημοσίου.

Έτσι λοιπόν αναρωτήθηκα **μήπως η κλασική καραμέλα, φταίει η Πολιτεία... 'έλειωσε'** και θα πρέπει να κοιτάξουμε δίπλα μας ή καλύτερα τους εαυτούς μας στον καθρέφτη, ώστε να δούμε γιατί πλέον η πόρτα έκλεισε, γιατί τα προνόμια καταργήθηκαν και γιατί η Πολιτεία βλέπει όλους τους 'αθλητές' με το ίδιο μάτι.

Μήπως είναι απόλυτα δικαιολογημένη ενέργεια, να καταργηθούν τα προνόμια σε μία χώρα που ψάχνει τα συντρίμια της, που αναζητά πόρους, που ψάχνει χρήματα για τα απίστευτα χρέη της; Ποιοι άραγε πήραν και πώς τα προνόμια και τι χρήση κάνουν σήμερα; Ποιός γνωρίζει αυτούς και αυτές που από την 'ιστιοπλοΐα' με την ευρεία έννοια του όρου μπήκαν στο δημόσιο ή τον στρατό (ο διαχωρισμός είναι άσκοπος αφού το ταμείο είναι ένα και το αυτό) και εκμεταλλευόμενοι το σύστημα κάνουν δεύτερες ή τρίτες αφορολόγητες εργασίες χωρίς φυσικά να προσφέρουν εκεί απ' όπου αμείβονται, χωρίς να παρευρίσκονται στις εργασίες τους αλλά αντίθετα και άκρως προκλητικά να διαλαλούν την κατάστασή τους.

Τα παραπάνω ερωτήματα είναι μάλλον ρητορικά.

Τώρα όμως είναι η ώρα της Ε.Ι.Ο. να κερδίσει αξιοπιστία και να κάνει τη διαφορά. Ας τους αναρτήσει όλους σε ειδική σελίδα στον διαδικτυακό της χώρο (www.eio.gr), αφού είναι και η μόδα της εποχής μας πλέον η πλήρης διαφάνεια, έτσι ώστε όλοι να τους γνωρίζουν αφού τίμησαν την χώρα και επίσης να γνωρίζουμε τις νίκες με τις οποίες έκαναν χρήση του νόμου, αλλά και να τους ζητήσουμε να μας προσφέρουν τις υπηρεσίες τους για τις οποίες ήδη πληρώνονται. Η Ε.Ι.Ο. τους γνωρίζει, αφού από αυτήν προέρχονται οι απαιτούμενες πιστοποιήσεις ώστε να γίνει εφικτή η πρόσληψη τους στο Δημόσιο. Ας τους συγκεντρώσει λοιπόν, ας ζητήσει επίσημα από την Πολιτεία να δουλέψουν για αυτήν, σε θέσεις που τους έχει ανάγκη, αφού όλοι είναι 'ιστιοπλόοι' και άρα μπορούν να προσφέρουν σε όλα τα επίπεδα των αναγκών της, από το να στήνουν αγώνες, να προσφέρουν υπηρεσίες επικοινωνίας, υπηρεσίες γραφείου και ότι άλλο. Με τον τρόπο αυτό αντί στην Ε.Ι.Ο να υπάρχουν αποσπασμένοι υπάλληλοι του Ο.Σ.Ε. ή της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ, τι καλύτερο από το να βρίσκεσαι εκεί όταν θες να κάνεις την δουλειά σου, φίλους από την θάλασσα, αγαπημένους συναθλητές που δικαιολογούν στο έπακρο τον μισθό τους.

Και αν όλα τα παραπάνω ενοχλήσουν όλους τους φίλους, πριν εκνευριστούν ας δείξουν ότι διαφέρουν, ας οργανωθούν ώστε να προσφέρουν τις υπηρεσίες και τις γνώσεις τους εκεί που πρέπει, αφού ήδη αμείβονται για αυτές, ώστε να ξεχωρίσουν από όλους τους άλλους/ες που τους εκθέτουν και έτσι να δώσουν την δυνατότητα σε ΕΝΕΡΓΟΥΣ αθλητές να κάνουν απρόσκοπτη προετοιμασία και να μπορούν να κοιτάζουν στα μάτια αθλητές όπως οι Μάντης - Καγιαλής, διότι αν αυτά τα παιδιά σήμερα έχουν θέμα, το δημιούργησαν αυτοί που τώρα σφυρίζουν αδιάφοροι.

Το πρόβλημα είναι μέσα στην οικογένεια μας, ας το δούμε στα μάτια εξαιρώντας από αυτό, μόνον τους Ολυμπιονίκες μας. Είναι λίγοι, ελάχιστοι και θα μείνουν για πάντα στην καρδιά μας, η επιτυχία τους δε συγκρίνεται με καμία άλλη και φυσικά «θα γκρεμίζουμε πάντα τείχη για αυτούς».



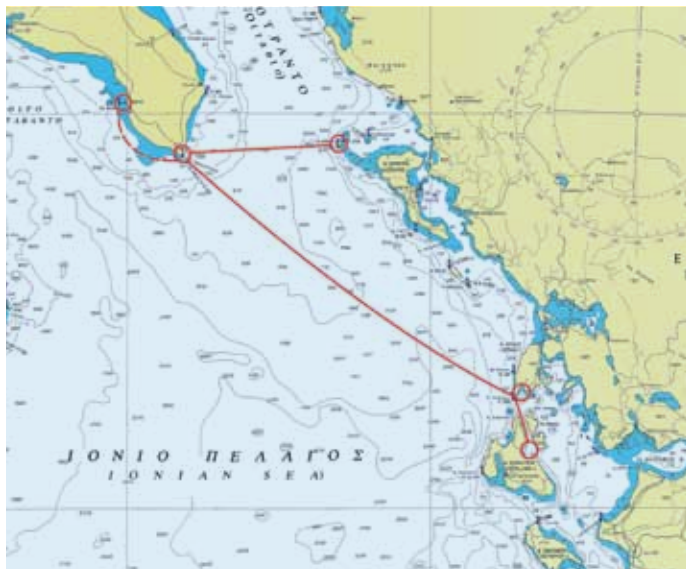
**Ιστιοπλοϊκός
κόσμος**

Ο Ιστιοπλοϊκός Κόσμος ανοίγει ψηφιακά πανιά!
Βρείτε μας στο www.istioplolikoskosmos.gr,
τον δικό μας ψηφιακό κόσμο!
Η ψηφιακή έκδοση του τεύχους 93
κυκλοφορεί με επιπλέον ύλη.
Μείνετε κοντά μας - διαρκώς εξελισσόμαστε!



Οι Έλληνες ιστιοπλόοι στη Μεγάλη Ελλάδα

9-15 Αυγούστου 2011



Το Πρόγραμμα

Δευτέρα 8 Αυγούστου 2011

Ωρα: 9.00 Ομαδική Πλεύση: Κέρκυρα – Οθωνοί

Απόσταση: 37 Ναυτικά μίλια.

Ωρα: 19.00 Συγκέντρωση κυβερνητών στους Οθωνούς

Τρίτη 9 Αυγούστου 2011

Ωρα: 9.00 Εκκίνηση από Οθωνούς

Διαδρομή: Οθωνοί – Santa Maria di Leuca.

Τερματισμός: Santa Maria di Leuca (φανάρι)

Απόσταση: 48 ναυτικά μίλια.

Ελεύθερη πλεύση μέχρι Καλλίπολη

Απόσταση: 27 ναυτικά μίλια.

Τετάρτη 10 Αυγούστου - Παρασκευή 12 Αυγούστου 2011

Παραμονή των σκαφών στη Καλλίπολη – Επίσκεψη των πληρωμάτων στα χωριά της Grecia Salentina – Πολιτιστικές εκδηλώσεις

Παρασκευή 12 Αυγούστου 2011

Ωρα 20.00 Συγκέντρωση κυβερνητών

Σάββατο 13 Αυγούστου 2011

Ελεύθερη πλεύση μέχρι Santa Maria di Leuca

Ωρα: 12.00 Εκκίνηση από Santa Maria di Leuca (φανάρι)

Διαδρομή: Santa Maria di Leuca – Λευκάδα

Απόσταση: 120 ναυτικά μίλια.

Κυριακή 14 Αυγούστου 2011

Λευκάδα

Ωρα 20.00: Πολιτιστικές εκδηλώσεις

Δευτέρα 15 Αυγούστου 2011

Εκκίνηση από Λευκάδα

Διαδρομή: Λευκάδα – Κεφαλονιά

Ωρα 20.00 Πολιτιστικές εκδηλώσεις

Για την διοργάνωση, έχουν ήδη εκδηλώσει ενδιαφέρον σκάφη από όλες τις περιοχές της Ελλάδας και ο ΠΟΙΑΘ ήδη δραστηριοποιείται στην εξεύρεση όλων των διευκολύνσεων για την ασφαλή και ευχάριστη μετάβαση και παραμονή των σκαφών στην νότια Ιταλία.

Ο ΠΟΙΑΘ παρακαλεί τους ενδιαφερόμενους να επικοινωνήσουν, το αργότερο μέχρι **30 Απριλίου**, με τη γραμματεία του Ομίλου στα τηλ: 210 4123357 – 210 4122352

Ο Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοιχτής Θαλάσσης στα πλαίσια των εκδηλώσεων του για την **επέτειο των 50 χρόνων** από την ίδρυση του, προετοιμάζει σε συνεργασία με το παράρτημα του στην Κέρκυρα, τον **Ιστιοπλοϊκό Όμιλο Κέρκυρας** και τον **Ν. Ο. Κεφαλονιάς Ιθάκης**, επίσκεψη Ελληνικών σκαφών με σκοπό την γνωριμία των πληρωμάτων με τη Μεγάλη Ελλάδα, και συγκεκριμένα την περιοχή της Απουλίας.

Η Ιστορία

Η **Μεγάλη Ελλάδα** (στα λατινικά **Magna Graecia**) είναι ένας ιστορικός-γεωγραφικός όρος, ο οποίος **αναφέρεται στις Ελληνικές αποικίες της Κάτω Ιταλίας και της Σικελίας στην αρχαϊκή και κλασική περίοδο.**

Αλλά η Μεγάλη Ελλάδα συνέχισε να υπάρχει σαν πνευματικό-πολιτιστικό δημιούργημα, αφού ακόμα σήμερα ένα μέρος του πολιτισμού, των ηθών, των εθίμων και της Ελληνικής γλώσσας υπάρχουν στη Κάτω Ιταλία.

Ο χαρακτηρισμός "Μεγάλη" δεν προσδιορίζει τόσο την γεωγραφική έκταση, όσο το μέγεθος της αναγνώρισης που έδειχνε ο αρχαίος κόσμος αφενός στον πολιτισμό που ανέπτυξαν οι φιλόσοφοι, οι καλλιτέχνες, οι επιστήμονες στα Ελληνικά κέντρα και αφετέρου στην οικονομική και πολιτική ισχύ που κατάφεραν να αποκτήσουν.

Στην περιοχή διατηρείται ένας γλωσσικός θύλακας όπου ομιλείται η κατωιταλική ή γραικανική διάλεκτος. Σε αυτήν την περιοχή έχει δημιουργηθεί μία Ένωση 11 δήμων,

η Γκρέτσια Σαλεντίνια (Grecia Salentina), από 9 Ελληνόφωνους και 2 μη Ελληνόφωνους δήμους, που έχει σαν σκοπό τη διατήρηση της γραικανικής διαλέκτου αλλά και τη διοικητική συνεργασία μεταξύ αυτής της γλωσσικής μειονότητας στο Ιταλικό έδαφος. Εξάλλου, η μειονότητα αυτή έχει αναγνωριστεί και από το επίσημο Ιταλικό κράτος. Έδρα της ένωσης είναι η πόλη Καλημέρα.



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 in service conditions.
AKZO International, and Intersleek are trademarks of, or licensed to, Akzo Nobel. © Akzo Nobel 2007

ΠΟΙΑΘ

Μετά τις Αρχαιρεσίες της **7ης Φεβρουαρίου 2011** για την ανάδειξη νέου **Διοικητικού Συμβουλίου**, το νεοεκλεγέν ΔΣ συγκροτήθηκε σε σώμα ως ακολούθως:

Ιωάννης Μαραγκουδάκης	Πρόεδρος
Σταύρος Χατζηγρηγόρης	Αντιπρόεδρος Α'
Νικόλαος Αλτουβάς	Αντιπρόεδρος Β'
Γεώργιος Συκάρης	Γεν. Γραμματέας
Κων/νος Μαρκουλιδάκης	Ειδικός Γραμματέας
Ιάκωβος Παπαευθυμίου	Ταμίας

Εφορείες:

Παναγιώτης Στρούζας	Εκπαιδεύσεως
Ρούλα Γαλάνη	Αγώνων
Θωμάς Γαβαλάς	Εντευκτηρίων
Ιωάννης Κουτσούκος	Στόλου και Λιμένους
Αλέξανδρος Κράλλης	Θαλασσοπορείας

ΝΑΟΕΦ

Στις **16 Ιανουαρίου 2011** διεξήχθησαν **εκλογές** για τα όργανα του **ΝΑΟΕΦ**. Στις **17 Ιανουαρίου 2011** το **νέο ΔΣ** συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Δημήτρης Μαράνος	Πρόεδρος
Δημήτρης Συνοδινός	Αντιπρόεδρος
Σπύρος Πάσχος	Γενικός Γραμματέας
Μιχάλης Γεωργίου	Ειδικός Γραμματέας
Νίκος Λιάκρης	Ταμίας

Αλέξης Ευθυμίου
Κώστας Καρδαράς
Σταμάτης Πάρχας
Σπύρος Τζιτζής

Εφορείες:

Δημήτρης Συνοδινός	Αθλητικής Αξιάς
Σταμάτης Πάρχας	Ιστιοπλοΐας
Σπύρος Τζιτζής	Λιμένους
Αλέξανδρος Ευθυμίου	Υλικού και Εγκαταστάσεων

ΝΟΠ

Το νέο Διοικητικό Συμβούλιο του **Ναυτικού Ομίλου Πάρου** μετά τις εκλογές στις **12 Δεκεμβρίου 2010** συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πώλος Ελευθέριος	Πρόεδρος
Παναγιώτης Παναγιώτης	Αντιπρόεδρος
Φωσκίνης Γαϊτάνος	Γραμματέας
Μερεμέτης Δημήτριος	Ταμίας

Εφορείες:

Κουντρομιχάλης Ηλίας	Ιστιοπλοΐας
Λάμπρου Παναγιώτης	Ιστιοπλοΐας
Οικονομόπουλος Γιώργος	Κολύμβησης
Ναυπλιώτης Δελαγραμμάτης	Υλικού Εγκαταστάσεων
Μαύρης Δημήτριος	Κυλικείου
Βρότσος Ανδρέας	Δημοσίων Σχέσεων
Παντελαΐος Θωμάς	Beach Volley

ΝΟΒ

Η σύνθεση του **Διοικητικού Συμβουλίου** του **Ναυτικού Ομίλου Βοιών** για τη διετία 2011-2012, όπως αυτό προέκυψε από τις αρχαιρεσίες της **24ης Ιανουαρίου 2011** και τη συγκρότησή του σε σώμα κατά την πρώτη συνεδρίασή του, είναι η εξής:

Τσαλαβούτα Μαρία	Πρόεδρος
Κουντούρης Αντώνιος	Αντιπρόεδρος
Λιβανός Εμμανουήλ	Γεν. Γραμματέας
Μιχαήλος Λάμπρος	Ταμίας
Λαμπράκης Χρήστος	Έφ. Αθλητισμού
Παπούλης Μηνάς	Μέλος
Πλουμιστάκος Χαράλαμπος	Μέλος

ΝΟΚΙ

Την **Τετάρτη 9/2/2011** έγιναν οι αρχαιρεσίες για την ανάδειξη του νέου **Διοικητικού Συμβουλίου** του **Ναυαθλητικού Ομίλου Κεφαλονιάς & Ιθάκης**, που προέκυψε από τις εκλογές της 25ης Ιανουαρίου 2011:

Αλέξανδρος Καλλινίκος	Πρόεδρος & έφορος Ταχυπλόων
Αθανάσιος Αυγερινός	Αντιπρόεδρος
Αγγελική Κοκκολιάδη	Γεν. Γραμματέας & έφορος Κολύμβησης
Γεράσιμος Σταματελάτος	Ταμίας
Νικόλαος Χιόνης	Μέλος & έφορος Καταδύσεων
Ανδρέας Αλιβιζάτος	Μέλος & έφορος Κωπηλασίας
Τούλιος Κοκκόλης	Μέλος
Ευάγγελος Λορεντζάτος	Μέλος
Μάκης Μαρκέτος	Μέλος & έφορος Ιστιοπλοΐας
Παναγής Βεργωτής	Έφ. Αεραθλητισμού

ΝΟΝΚΕ

Το νέο **Διοικητικό Συμβούλιο** του **ΝΟΝΚΕ** που εξελέγη στις αρχαιρεσίες **23 Ιανουαρίου 2011**, συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Γιάννης Λογοθέτης	Πρόεδρος
Θεόδωρος Στάθης	Αντιπρόεδρος
Στέλιος Λεσιώτης	Γεν.Γραμματέας
Γιάννης Μαρίνος	Ταμίας
Ευάγγελος Φανουριάδης	Έφορος
Νίκος Κωνσταντουράκης	Σύμβουλος
Δημήτρης Κακαβάς	Σύμβουλος
Θεόδωρος Χαϊνης	Σύμβουλος
Βασίλης Κουρτέσης	Σύμβουλος
Μαργαρίτα Καλάνδρια	Μέλος
Σπύρος Νομικός	Μέλος
Γιάννης Χτούρης	Μέλος

ΝΟΠΦ

Μετά την απόλεια του Προέδρου **Νικόλαου Σαρκαβάζη**, συγκροτήθηκε σε σώμα το νέο **Διοικητικό Συμβούλιο** του **Ναυτικού Ομίλου Παλαιού Φαλήρου** στις **16 Φεβρουαρίου 2011**, με την παρακάτω σύνθεση:

Βατίστας Αναστάσιος	Πρόεδρος
Γεωργαράς Νίκος	Αντιπρόεδρος
Σαρκαβάζης Δημήτρης	Γεν.Γραμματέας
Παύλου Ιωάννης	Ταμίας
Ιωάννου Χαράλαμπος	Έφ. Έργου νέων εγκαταστάσεων
Λάππας Ιωάννης	Έφ. Εγκαταστάσεων και Λιμένους

Παύλου Ιωάννης	Έφ. Δημοσίων Σχέσεων
Σαριδέλης Μιχάλης	Έφ. Τριγώνου
Χατζής Ανδρέας	Έφ. Ανοικτής Θαλάσσης
Σκιαθίτη-Μάνθου Ειρήνη	Μέλος

Στόχος του νέου Δ.Σ. κατά την τριετία που έρχεται είναι η αναβάθμιση των εγκαταστάσεων, η όσο το δυνατόν ενεργοποίηση όλων των μελών του Ομίλου και η προώθηση του Ναυταθλητισμού.

Συνέντευξη τύπου της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Προπονητών Αθλημάτων

Να ιδρυθεί εθνική σχολή προπονητών, να κατοχυρωθεί το επάγγελμα του προπονητή, ν' αναπτυχθεί η έρευνα σε κάθε άθλημα, να υπάρχουν υποχρεωτικά προπονητές σε κάθε σωματείο ανεξαρτήτως της ηλικίας των αθλητών του, να διευρυνθούν τα προνόμια και τα κίνητρα για τους αθλητές και να θεσμοθετηθεί υποχρεωτικός έλεγχος ντόпинγκ σε κάθε διοργάνωση από την οποία προκύπτουν προνόμια στους αθλητές, είναι μερικές από τις **προτάσεις της νεοϊδρυθείσας Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Προπονητών Αθλημάτων (ΠΟΠΑ)**, που αναφέρθηκαν σε συνέντευξη Τύπου.

Ειδικότερα, οι εκπρόσωποι της ΠΟΠΑ (ο πρόεδρος, **Θεολόγος Δανέζης**, ο Α' αντιπρόεδρος, **Γιώργος Νικολόπουλος**, ο γενικός γραμματέας, **Θανάσης Βιλλιώτης**, ο οργανωτικός γραμματέας, **Γιώργος Αραχωβίτης** και το μέλος, **Κώστας Τουρναβίτης**) ανέφεραν τα εξής:

- Να ιδρυθεί εθνική σχολή προπονητών στο Πανεπιστήμιο (ΤΕΦΑΑ) ή στο Εθνικό Κέντρο Αθλητικής Έρευνας και Τεχνολογίας (ΕΚΑΕΤ). Να καταργηθούν οι σχολές προπονητών της ΓΓΑ.
- Ν' αναπτυχθεί η έρευνα σε κάθε άθλημα με αξιοποίηση των Ελλήνων αθλητικών επιστημόνων.
- Να κατοχυρωθεί το επάγγελμα του προπονητή. Ει δ' άλλως, κινδυνεύουμε να τιμωρηθούμε με πρόστιμο από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Επίσης, ν' ασφαλιζονται οι προπονητές.
- Να καθιερωθεί ετήσια επιμόρφωση των προπονητών επί των εξελίξεων των αθλητικών επιστημών για την εφαρμογή τους στην προπονητική διαδικασία. Η ανανέωση της ταυτότητας του προπονητή να γίνεται μόνο σε όσους παρακολουθούν την ετήσια επιμόρφωση.
- Να συνταχθεί ενιαίος κανονισμός προπονητών, που θα δίνει, όμως, έμφαση στις ιδιαιτερότητες κάθε αθλήματος.
- Να ορισθεί ανώτατο όριο αθλητών ανά προπονητή, για την αποτελεσματικότερη προπονητική διαδικασία και για την ασφάλεια των αθλητών.
- Να υπάρχουν υποχρεωτικά προπονητές σε κάθε σωματείο, ανεξαρτήτως της ηλικίας των αθλητών του.
- Να διερευνηθούν τα υπέρ και τα κατά, σχετικά με το αν ένας προπονητής μπορεί να είναι και προπονητής.
- Ένας προπονητής σε κάθε διοργάνωση πρέπει να συνοδεύει μόνο ένα σωματείο.
- Να υπάρξει απόλυτος διαχωρισμός του επαγγελματία αθλητή από τον ερασιτέχνη, ειδικά σε ό,τι έχει σχέση με τα προνόμια.
- Να διευρυνθούν τα προνόμια και τα κίνητρα. Προηγουμένως υπήρχαν υπερβολές, αλλά τώρα πήγαμε από το ένα άκρο στο άλλο. Γι' αυτό, εν ενεργεία πρωταθλητές εγκαταλείπουν τον αθλητισμό.
- Να θεσμοθετηθεί υποχρεωτικός έλεγχος ντόпинγκ σε κάθε διοργάνωση από την οποία προκύπτουν προνόμια στους αθλητές, πριν από τη συμμετοχή τους στις διεθνείς διοργανώσεις, αλλά και μετά την επιστροφή τους από αυτές.
- Έλληνες προπονητές απόφοιτοι σχολών εξωτερικού και εγχώριων δημόσιων (ΙΕΚ) ή ιδιωτικών σχολών να δίνουν εξετάσεις

στο ΔΟΑΤΑΠ για ισοτιμία του πτυχίου και χορήγηση άδεια ασκήσεως επαγγέλματος.

- Να θεσπισθούν συγκεκριμένες προϋποθέσεις και κριτήρια για την πρόσληψη προπονητών στις ομοσπονδίες, με υποχρεωτική προκήρυξη θέσεων, υποβολή των δικαιολογητικών και έλεγχό τους από αρμόδια επιτροπή. Επίσης, πρέπει να υπάρχει μηχανισμός ελέγχου της εφαρμογής του κανονισμού προπονητών, κατά την διάρκεια των σημαντικών αγώνων αλλά και των προνήσεων.

«Δεν βλέπουμε τα πράγματα μόνο συνδικαλιστικά. Παράγουμε κοινωνικό έργο. Έχουμε επιστημονικό φορέα», υπογράμμισε ο κ. **Δανέζης**.

Ο κ. **Νικολόπουλος** επεσήμανε, ότι δεν υπάρχει άλλη χώρα, που να έχει καταστρέψει τόσα ταλέντα στον αθλητισμό, όσα η Ελλάδα.

Ο βουλευτής του ΛΑ.Ο.Σ., **Γιώργος Ανατολάκης**, ο οποίος ήταν παρών στην συνέντευξη, τόνισε πως ο αθλητής που εκπροσωπεί την Ελλάδα σε διεθνείς αγώνες, πρέπει, εφόσον εργάζεται σε δημόσια υπηρεσία, να παίρνει άδεια μετ' αποδοχών και όχι άνευ, όπως ισχύει τώρα.

Την ΠΟΠΑ ίδρυσαν οι πανελλήνιοι σύνδεσμοι προπονητών Ιστιοπλοΐας, Κανό-Καγιάκ, Κολύμβησης - Υδατοσφαίρισης - Καταδύσεων - Συγχρονισμένης Κολύμβησης, Ποδηλασίας, Άρσης Βαρών, Αντισφαίρισης (Τέννις), Πάλης, Πυγμαχίας, Χιονοδρομίας και Αθλητών με αναπηρία.

Την διοίκηση αποτελούν οι:

Πρόεδρος:	Θεολόγος Δανέζης (ιστιοπλοΐα),
Α' αντιπρόεδρος:	Γιώργος Νικολόπουλος (κολύμβηση),
Β' αντιπρόεδρος:	Χρήστος Γεννάτος (άρση βαρών),
Γενικός Γραμματέας:	Θανάσης Βιλλιώτης (κανό - καγιάκ),
Οργανωτικός Γραμματέας:	Γιώργος Αραχωβίτης (χιονοδρομίες),
Αναπληρωτής Γ.Γ.:	Δημήτρης Στεφανίδης (αθλητές με αναπηρία),
Ταμίας:	Φίλιππος Οικονόμου (ποδηλασία),
Αναπληρωτής Ταμίας:	Ευάγγελος Παύλου (ιστιοπλοΐα),
Μέλη:	Χρήστος Τσιτσόπουλος (τέννις), Κώστας Γκρέκας (αθλητές με αναπηρία), Χρήστος Τριάντης (πυγμαχία), Ευάγγελος Κοζομπόλης και Κώστας Τουρναβίτης (κολύμβηση), Αριστοτέλης Λαμπρίδης και Γιώργος Βαρδής (άρση βαρών).



Εκδήλωση κοπής πίτας Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Πατρών

Την Κυριακή **13 Φεβρουαρίου** ο **Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Πατρών** έκοψε την πρωτοχρονιάτικη πίτα στη φιλόξενη Αίθουσα Εκδηλώσεων του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. ανάμεσα σε φίλους, μέλη, αθλητές, εκπροσώπους των Ναυτικών Ομίλων του Ρίου, της Κυλλήνης, της Ι.Π. Μεσολογγίου, της Ναυταθλητικής Ένωσης Πατρών, του Πατράϊκού Ομίλου Φουσκωτών Σκαφών καθώς και εκπροσώπους της Ομάδας Διάσωσης του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού.

Την τελετή τίμησαν επίσης με την παρουσία τους, εκπρόσωπος της Ιεράς Μητρόπολης Πατρών, εκπρόσωπος της Ναυτικής Διοίκησης Ιονίου, ο Κεντρικός Λιμενάρχης Πατρών, κ. Τζάντζαλος, εκ μέρους της Περιφέρειας Δυτ. Ελλάδας ο Πρόεδρος του Περιφερειακού Συμβουλίου κ. Καρπέτας, ο Αντιδήμαρχος Καθαριότητας & Πρασίνου, κ. Σιγαλός, ο Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου, κ. Γιαννακόπουλος, ο αντιδήμαρχος Ανδραβίδας-Κυλλήνης, κ. Πόπορης, ο πρόεδρος του Ο.Λ.ΠΑ Α.Ε., κ. Ζεπάπτος και ο Δ/νων Σύμβουλος, κ. Πλατυκώστας.

Στην εκδήλωση, επίσης, παραβρέθηκαν εκπρόσωποι των βουλευτών, κ. Νικολόπουλου και κ. Μπεκίρη. Ακολούθησε η απονομή διπλωμάτων της Σχολής Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θάλασσας του Ομίλου. Ο Ι.Ο.Πατρών επιθυμεί να ευχαριστήσει δημοσίως τη Διοίκηση του Ο.Λ.ΠΑ Α.Ε. για τη φιλοξενία.



Επιπλέον ύλη, αποκλειστικά για την ψηφιακή έκδοση του τεύχους.



Έφυγε ο επί πολλά χρόνια εκπρόσωπος των συνιδρυτών της HELMEPA

Την Παρασκευή **4 Φεβρουαρίου 2011** απεβίωσε ο **Καπετάν Μιχάλης Ζενζεφύλλης**, πρώην Γενικός Γραμματέας της **Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας** και μέλος του **Διοικητικού Συμβουλίου της HELMEPA** από την ίδρυσή της μέχρι το 1993.

Ο Καπετάν Μιχάλης, με την οξυδέρκεια και την εμπειρία του από τη θάλασσα, σαν γνήσιος εκπρόσωπος των συναδέλφων του ναυτεργατών βοήθησε τον αείμνηστο Γιώργο Π. Λιβανό και το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο στα πρώτα βήματα της HELMEPA από την αρχή του 1983. Συμμετείχε σε όλα τα Διοικητικά Συμβούλια και οι συμβουλές του βοήθησαν το Γενικό Διευθυντή και τη Γραμματεία της HELMEPA να υλοποιήσουν την Ιδρυτική Διακήρυξη Εθελοντικής Δέσμευσης «Να Σώσουμε τις Θάλασσες», που είχε προσυπογράψει ο προκάτοχος του Καπετάν Μιχάλη Γενικός Γραμματέας της ΠΝΟ, Μανώλης Σαΐτης, την 4η Ιουνίου 1982 στον Πειραιά.



Ο αείμνηστος εμπνευστής και Πρόεδρος της **HELMEPA** Γιώργος Π. Λιβανός επιδίδει στον τότε Γενικό Γραμματέα της Π.Ν.Ο. τον αλυσμόντο Καπετάν Μιχάλη Ζενζεφύλλη αναμνηστική πλάκα για τη συμβολή του στην εξέλιξη της HELMEPA.

Τα νέα του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος

1. Η **κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας** του συλλόγου των Μελών του NME πραγματοποιήθηκε την Κυριακή, **30 Ιανουαρίου**.
2. Μία σημαντική διάκριση για το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος και τον Αντιναύαρχο Π.Ν. ε.α. κ. Ι. Παλούμνη είναι η **απονομή του Βραβείου της Ακαδημίας Αθηνών 2010** στο **βιβλίο** που συνέγραψε ο Ναύαρχος με τίτλο «**Από τα πελάγη στους αιθέρες – το χρονικό της Ναυτικής Αεροπορίας**» με σπάνιο φωτογραφικό και αρχειακό υλικό του Μουσείου. Να σημειωθεί ότι ο συγγραφέας εκχώρησε τα πνευματικά του δικαιώματα από την έκδοση στο Μουσείο ώστε να στηριχθεί το έργο του. Η έκδοση διατίθεται από το πωλητήριο του NME (Τρίτη – Σάββατο, 8:30 – 16:30) στην τιμή των 60 ευρώ.
3. **Μέχρι τις 15 Φεβρουαρίου 2011** φιλοξενήθηκαν στην αίθουσα της αρχαίας εποχής του Μουσείου τα **δύο ομοιώματα πλοίων**, μιας **Τριήρους** και ενός **Βυζαντινού Δρόμωνα**. Την επιστημονική έρευνα και κατασκευή των ομοιωμάτων επιμελήθηκε ο έγκριτος ακαδημαϊκός, καθηγητής του ΕΜΠ κος Θεοδόσιος Π.Τάσιος με την υποστήριξη του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος και της Εταιρείας Μελέτης Αρχαίας Ελληνικής Τεχνολογίας. Σκοπός της κατασκευής των ομοιωμάτων των δύο ιστορικών τύπων πλοίων είναι η διάδοση και

- προβολή στο ευρύ κοινό της Αρχαίας Ελληνικής Τεχνολογίας.
4. Στο τέλος του 2010 **τελείωσε ο λογοτεχνικός διαγωνισμός του Μουσείου με θέμα «Θάλασσα, πηγή ζωής και πολιτισμού»**. Όλα τα ποιήματα και διηγήματα αξιολογούνται από την κριτική επιτροπή και σύντομα θα ανακοινωθούν τα βραβεία καθώς και η ημερομηνία όπου θα πραγματοποιηθεί η εκδήλωση για την απονομή τους. Παράλληλα το Μουσείο κηρύσσει **νέο φωτογραφικό διαγωνισμό με θέμα «Έλληνες και Θάλασσα»**. Πληροφορίες στην ιστοσελίδα www.hmm.gr, email: nme@ath.forthnet.gr
 5. Συνεχίζονται τα **εκπαιδευτικά προγράμματα και ξεναγήσεις σε οργανωμένες ομάδες μαθητών και ενηλίκων**. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθυνθούν στην εκπαιδευτική ομάδα του Μουσείου (Τρίτη – Σάββατο, 8.30 – 16.30, τηλ. 210 4516264).
 6. **Ανακαινίσθηκε πλήρως η αίθουσα εκδηλώσεων του Μουσείου** και φιλοξενεί την **εικαστική συλλογή** του Μουσείου με θέμα «**Ναυτικές Προσωπικότητες**» με έργα των **Γιάννη Μόραλη, Σπύρου και Αιμίλιου Προσαλέντη, Θάλεια Φλωρά-Καραβία, Ουμβέρτου Αργυρού** και άλλων πολλών σημαντικών ελλήνων ζωγράφων.

Η ανάμνηση του Καπετάν Βασίλη

Ήταν Άνοιξη του **1986**, όταν διοργανώσαμε στη **HELMERA** μαζί με την **Ευρωπαϊκή Επιτροπή** το πρώτο **Διεθνές Workshop** σε κεντρικό ξενοδοχείο στην Αθήνα. Το πρωί που θα ξεκίναγαν οι εργασίες, πληροφορήθηκα ότι ο αείμνηστος **Γιώργος Π. Λιβανός** που επρόκειτο να προεδρεύσει στο Workshop βρισκόταν στο νοσοκομείο. Την ώρα που προσπαθούσα να βρω λύση με πλησίασε κάποιος κύριος και μου συστήθηκε ως **Καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος**, της **Costamare Shipping Co SA**. Μου είπε πως η εταιρεία και τα πλοία του είχαν γίνει μέλη της HELMEPA το 1985 και πως ο ίδιος επιθυμούσε να βοηθήσει προσωπικά αρχίζοντας από εκείνη τη στιγμή. Παρακολούθησε σε όλη του τη διάρκεια το Workshop που έγινε με επιτυχία και Πρόεδρο το **Μαθιό Λω** που τότε ήταν ο Αντιπρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου υπό τον **Γιώργο Λιβανό**. Στις εκλογές κατά τη Γενική Συνέλευση της HELMEPA που ακολούθησε ήταν υποψήφιος και ο Καπετάν Βασίλης, που εκλέχτηκε και από τότε μας συνέδεσε μια επαγγελματική σχέση που με τα χρόνια εξελίχθηκε σε φιλική. Στο πλαίσιο αυτό είχαμε πολύωρες συζητήσεις που, τώρα που δεν είναι ο ίδιος πια ανάμεσά μας, μπορώ να πω πως χαρακτηρίζονταν και από έντονες διαφωνίες. Ήταν όμως οι διαφωνίες δύο ανθρώπων που εκτιμούσαν βαθιά ο ένας τον άλλον για τους λόγους που ο καθένας μας γνώριζε και τιμούσε. Το λέω τώρα αυτό που ο Βασίλης έφυγε, γιατί πάντοτε με σταματούσε όταν επαινούσα κάποια στοιχεία της πορείας της ζωής του για τα οποία τον θαύμαζα.

Μου είχε αποκαλύψει την ανάγκη επιβίωσης που αντιμετώπιζε στην ίδια περίπου ηλικία που εγώ έμπαινα στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων.

Αστειευότανε λέγοντας πως αυτός πήγε στα καράβια για να ζήσει ενώ εγώ στο τότε Βασιλικό Ναυτικό, γνωστό για το “πρωτόκολλο” και τους “λεπτούς τρόπους”, όπως μου έλεγε.



Παρακολούθησα από πολύ κοντά την προσπάθειά του να έχει καλά πλοία, πάντα στην Ελληνική Σημαία και με πληρώματα ευχαριστήμένα ώστε οι υπηρεσίες που πρόσφερε η Costamare να είναι άριστης ποιότητας.

Μοιράστηκα μαζί του στιγμές απογοήτευσης αλλά και μεγάλου πείσματος για τα προβλήματα που αντιμετώπιζε στην πορεία της πραγματοποίησης του ονείρου του, να κατασκευάσει ξενοδο-

χεία και γήπεδα γκολφ των πιο υψηλών προδιαγραφών, στην πατρίδα του τη Μεσσηνία. **Και πιο πολύ θα θυμάμαι τον αυθόρμητο τρόπο με τον οποίο υποστήριξε στο Διοικητικό Συμβούλιο το 1993, την πρόταση να λειτουργήσουμε το πρόγραμμα “Παιδική HELMEPA”.** Υποσχέθηκε πως δεν θα πάψει ο ίδιος και η Costamare Shipping να υποστηρίζουν αυτό το παιδικό πρόγραμμα ώστε οι νέες γενιές να μάθουν για το περιβάλλον όσα δεν μάθαμε εκείνος και εγώ όταν ήμασταν παιδιά. **Μέχρι σήμερα και κάθε χρόνο συμβάλλει με ένα σημαντικό για το πρόγραμμα ποσό ενώ παράλληλα, στο κτήριο της εταιρείας του, λειτουργεί και η Έκθεση του προγράμματος.**



Ο **Καπετάν Βασίλης** υπήρξε μέχρι τέλους μαχητής σε όλες τις πλευρές της ζωής του. Με θαυμασμό αλλά και προσωπική πίκρα παρακολουθούσα τον αγώνα που έδινε με το θάνατο που ήξερε ότι έρχεται. Τελευταία φορά που προήδρευσε του Διοικητικού μας Συμβουλίου ήταν η Παρασκευή, 10 Δεκεμβρίου του 2010. Φεύγοντας, ανταλλάζοντας ευχές για τις γιορτές και τον καινούριο χρόνο, είδα στα μάτια του το βλέμμα του ανθρώπου που αποχαιρετά, το ίδιο βλέμμα που είχα δει στα μάτια του Γιώργου Λιβανού το 1997.

Οι δύο αυτοί άνθρωποι, πιστεύω ότι προσέφεραν ο καθένας με τον τρόπο του πολλά στη ναυτιλία, την κοινωνία και την Ελλάδα οσάκις τους χρειάστηκε, όσο τουλάχιστον εγώ γνωρίζω.

Κλείνοντας αυτές τις γραμμές, δε μένει παρά να ευχηθώ να υπάρχουν και άλλοι που να τους μιμηθούν με όραμα και διάθεση να προσφέρουν ώστε να αφήσουν πίσω τους ίσως, ό,τι πολυτιμότερο υπάρχει: αυτούς που θα τους θυμούνται με εκτίμηση.





Τιμή στη μνήμη του *Καπετάν Βασίλη* από την HELMEPA



Όλοι εμείς, το Διοικητικό Συμβούλιο και τα μέλη της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, γνωστή ως **HELMEPA**, την **25^η Ιανουαρίου 2011**, αποχαιρέτησαμε τον Πρόεδρό μας, τον **Καπετάν Βασίλη Κωνσταντακόπουλο** και μαζί είπαμε αντίο σε έναν θερμό υποστηρικτή της περιβαλλοντικής δραστηριοποίησης των παιδιών στην Ελλάδα. Τα μηνύματα που λάβαμε από παιδιά μέλη του προγράμματος “Παιδική HELMEPA” και εθελοντές εκπαιδευτικούς από όλη τη χώρα, φανερώνουν πόσο τους άγγιξε ο Καπετάν Βασίλης με τον αυθορμητισμό και την απλότητά του.

Πίστευε στους νέους λέγοντας:

**«Η καλύτερη επένδυση είναι η επένδυση στη νέα γενιά.
Αξία έχει να κληροδοτήσουμε στα παιδιά μας ένα καθαρό
περιβάλλον παρά υλικά αγαθά, γιατί έτσι τους δίνουμε τα μέσα
ώστε, μαζί με την αγάπη μας, να μπορούν να δημιουργήσουν
θαύματα».**

Ευχαριστούμε τα παιδιά του, Κωστή, Αχιλλέα και Χρήστο, γιατί συνεχίζουν να υποστηρίζουν το πρόγραμμα “Παιδική HELMEPA”, το οποίο ο πατέρας τους αγκάλιασε από το ξεκίνημά του, το 1993 και προσφέρουμε στη μνήμη του Καπετάν Βασίλη υποτροφία επιπέδου Master.

Δεκτοί ως υποψήφιοι είναι νέοι/ες μέχρι 27 ετών, που έχουν υπάρξει μέλη του προγράμματος. Η υποτροφία είναι ύψους € 15.000,00 και δίδεται για μεταπτυχιακές σπουδές μονοετούς διάρκειας σε περιβαλλοντικές επιστήμες σε χώρα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η πρώτη υποτροφία θα δοθεί για το ακαδημαϊκό έτος 2011-2012.

Για περισσότερες λεπτομέρειες, οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούνται να επισκεφτούν το σύνδεσμο: <http://www.helmeпа.gr/pdf/ScholarshipRequirements.pdf>.



•HELMEPA•

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Επιπλέον άρθρο για τον αείμνηστο
Βασίλη Κωνσταντακόπουλο,
αποκλειστικά για την ψηφιακή
έκδοση του τεύχους.



Τα παιδιά ζωγραφίζουν...

"Πράσινα, Περιβαλλοντικά Φιλικά Πλοία σε Ταλάζιες Θάλασσες"



Ομαδικό έργο μαθητών, 6-7 ετών, Μελών στην Παιδική HELMEPA,
Δημοτικό Σχολείο Νέου Μαρμαρά Χαλκιδικής
για τον Πανελλήνιο Διαγωνισμό Ζωγραφικής 2009-2010,
με την υποστήριξη του The Lloyd's Register Educational Trust (LRET)

art in design www.artindesign.gr



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
HELLENIC MARINE ENVIRONMENT
PROTECTION ASSOCIATION



Περγάμου 5, Ν. Σμύρνη 171 21 Αθήνα
τηλ.: (+30) 210 93.43.088, 210 93.41.233
fax: (+30) 210 93.53.847
web: www.helmepa.gr, www.helmepajunior.gr
e-mail: helmepa@helmepa.gr

Lloyd's
Register
Educational
Trust





ΝΙΚΟΣ ΣΑΡΙΚΑΒΑΖΗΣ 60 χρόνια προσφοράς στην ιστιοπλοΐα

...Βράδιαζε. Τα σύννεφα πέρα απ' τη Σαλαμίνα χάναν σιγά σιγά τα τελευταία χρυσά χρώματα, ολοένα γίνονταν σκούρα. Η μπουκαδούρα έφερνε μες στο λιμάνι λίγο κύμα. Οι ψαροπούλες μια μια σαλπάριζαν, άσπρες, κίτρινες, πράσινες – φιγούρες ανάλαφρες μες τα χρώματα του διαστήματος. Οι παράδες που δεν ήταν να ρίξουν τα δίχτυα ή τα παραγάδια τους σιγούρευαν τον κάβο που ήταν δεμένες οι βάρκες στη στεριά, παίρναν τα κουπιά στον ώμο και τραβούσαν για τα καλύβια τους. Ένα τσούρμιο μωρά ξυπόλητα παίζαν στην ακρογιαλιά, κυνηγιόντανε κάνοντας μεγάλο πατιρντί. Σκάλωναν πάνω στο καινούργιο σκαρί, το στημένο στον ταρσανά... Τρέχαν από πρύμη σε πλώρη, πέφταν τσίριζαν. Ολοένα μερεμετιζόταν το καινούργιο σκαρί. Θα γινόταν η Τζίλντα του το μικρό ΕΘΕ του Νίκου Σαρικαβάζη.

Μια γυναικεία φωνή: - Έλα! Έλα πια! Τα μωρά απαντέχουν να φάμε!

Τίναξε λίγο το κεφάλι του σαν να γύριζε από ταξίδι.

- Εμένα λες;

- Εσένα λέω! Νύκτωσε!

- Καλά έρχομαι.

Το διήγημα του Ηλία Βενέζη του ταίριαζε: ο μεγάλος ερωτάς του η Θάλασσα, η Ιστιοπλοΐα και ο ΝΟΠΦ. Ξέχναγε να πάει σπίτι του!...

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ

Ο **Νικόλαος Σαρικαβάζης** γεννήθηκε το **1921** στα Αλάτσατα της Μικράς Ασίας. Το όνομα του πατέρα του ήταν Δημήτριος και της μητέρας του Αικατερίνη. Ήταν παντρεμένος με τη Μαρία Σαρικαβάζη με την οποία απέκτησε δύο γιούς, τον Δημήτρη και τον Παναγιώτη.

Κάτοικος Παλαιού Φαλήρου από το 1956.

Από το 1938 ασχολείται με τον αθλητισμό ως αθλητής του στίβου στον **Εθνικό Γυμναστικό Σύλλογο**. Υπήρξε αθλητής δρόμου ταχύτητας 100 και 200 μέτρων και στέλεχος της **Εθνικής Ομάδος Στίβου**.

Το 1947 άρχισε να ασχολείται με την ιστιοπλοΐα στο **Ναυτικό Όμιλο Παλαιού Φαλήρου**, όμιλο που ερωτεύτηκε από αθλητής ακόμη, τρέχοντας σε αγώνες ανοικτής θαλάσσης με το σκάφος του "Τζίλντα".

Το 1950 ανέλαβε τη **θέση του Εφόρου του ΝΟΠΦ** από την οποία βοήθησε παντοiotρόπως τους αθλητές του ομίλου να καταλάβουν τιμητικές θέσεις σε διεθνείς αγώνες (εσωτερικού και εξωτερικού).

Το 1972 στο Κίελο, το 1992 στη Βαρκελώνη και το 1996 στη Σαβάννα ήταν ο **Αρχηγός αποστολής της Ελληνικής Ιστιοπλοϊκής ομάδας**.

Από το 1966 έως το 1991 ως μέλος και από το 1991 έως το 1997 ως Πρόεδρος, ήταν στη διοίκηση της **Ελληνικής Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας** προσπαθώντας να ανυψώσει το άθλημα όσο το δυνατόν περισσότερο. Ιδρυτικό μέλος του **Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης**. Μέλος της **Επιτροπής Ολυμπιακών Αγώνων** για τέσσερα χρόνια.

Ήταν, χωρίς καμία διακοπή, **Πρόεδρος του ΝΟΠΦ** από το 1979 έως το θάνατο του στις 11-02-2011.

Τι είπαν για τον Νίκο Σαρικαβάζη όσοι τον γνώρισαν από κοντά:

Ηλίας Χατζηπαυλής: «Ο Νίκος ήταν για μένα ο δεύτερος πατέρας μου. Στο ενενήντα τοις εκατό των αποστολών που έχω συμμετάσχει ήταν ο Αρχηγός. Είναι ο άνθρωπος που εμένα και άλλους ιστιοπλόους, στα πέτρινα εκείνα χρόνια του αθλητισμού και ιδιαίτερα της ιστιοπλοΐας, όπου το να έμπαινες είτε στα Σώματα Ασφαλείας είτε στις υπηρεσίες όπως η ΔΕΗ και ο ΟΤΕ ήταν επίτευγμα, με βοήθησε να σταδιοδρομήσω στον ΟΤΕ. Του χρωστώ πάντα μεγάλη ευγνωμοσύνη».

Τάσος Βατίστας: «Με το Νίκο Σαρικαβάζη ξεκίνησα το 1958 και μέχρι που έφυγε ήμασταν πάντοτε μαζί. Τον αγαπούσα σαν πατέρα μου και με αγαπούσε σαν παιδί του. Με βοήθησε στην αθλητική και στην επαγγελματική μου σταδιοδρομία. Αυτό που έχει μείνει στη μνήμη μου είναι την ημέρα που ήρθε ο Μπαλόπουλος να μπαζώσει τον Όμιλο. Λιποθύμησε από τη στενοχώρια και τη ταραχή του και μαζί με τη κυρία Μαρίκα τον σηκώσαμε και του δώσαμε νερό. Δεν υπήρξε μέρα όσα χρόνια τον ξέρω να λείπει από τον Όμιλο. Θα τον θυμόμαστε για πάντα με αγάπη».

Γιάννης Σπένς: «Ο Καπετάν Νίκος, ο "ΑΡΧΗΓΟΣ" μαζί με τον Κωστή τον Βερμισσώ, βοήθησε εμένα και πολλούς άλλους ιστιοπλόους να αποκατασταθούμε επαγγελματικά. Και παρά τις διαφορές και τις προστριβές που είχαμε, δεν μπορώ παρά να του αναγνωρίσω ότι στον Όμιλο στάθηκε στυλοβάτης».

Νίκος Περγάκης: «Σήμερα έφυγε ο τελευταίος των αρχόντων της ελληνικής ιστιοπλοΐας. Καρόλου, Σταυρίδης, Βλάχαλης, Θεοδωρίδης, Παπαδάκης, Περδίκης, Βραϊλας, Ευθυβουλίδης, Λεμπεσόπουλος, Τσούκας, Δηλαβέρης, Νομικός, Δοξόπουλος, Γολέμης και τόσοι άλλοι τους οποίους ξεχνώ. Σήμερα η ιστιοπλοΐα πενθεί, όχι γιατί έφυγε ένας πρωτεργάτης του αθλήματος, αλλά γιατί έφυγε και ο άνθρωπος Σαρικαβάζης ο οποίος βοήθησε πάρα πολλούς ιστιοπλόους. Καλό ταξίδι Νίκο μας».

Ιωάννης Μαραγκουδάκης:

«Τον Νίκο, τον γνώρισα την δεκαετία του 1960. Μου έκανε εντύπωση η προσήλωσή του στην ιστιοπλοΐα, αλλά κυρίως η αγάπη του και η προσφορά του προς όλους τους ιστιοπλόους. Τους βοήθησε με πάθος στην ανάδειξή τους και στην επαγγελματική τους αποκατάσταση. Η ιστιοπλοΐα του χρωστάει πολλά».

**Σαρικαβάζης
και πάσης
Ελλάδος**

Όπως το γράφαμε το περασμένο Σάββατο. Ο «παπούς» σάρωσε στις εκλογές της Ιστιοπλοΐας. Τέτοιο θρίσμπο, βέβαια, δεν ήταν και εύκολο να τον μαντέψει κανείς.

Σαρικαβάζης και πάσης Ελλάδος, κυρίες και κύριοι. Δική του η Ομοσπονδία. Δικοί του όλοι οι σύμβουλοι. Ως και οι αναπληρωματικοί. Και απ' την άλλη πλευρά; Θλίψη, πίκρα, απογοήτευση.

Και να σκεφτεί κανείς ότι έως και... ολυμπιακή υποστήριξη είχε ο Γιώργος. Μόνο που πετούσε στα σύννεφα.



Η ιστορική τριανδρία. Ο Νίκος Σαρικαβάζης (δεξιά) με το Κώστα Σταυρίδη (μέση) και τον Παναγιώτη Τσούκα (αριστερά).



1972. Η Ολυμπιακή Ομάδα Ιστιοπλοΐας στο Κίελο. Διακρίνονται Ο Νίκος Σαρικαβάζης (μέση), ο ασημένιος Ολυμπιονίκης Ηλίας Χατζηπαυλίδης (κάτω) με τον Τάσο Βατίστα (δεξιά) και τον Γιάννη Κιούση (αριστερά).



1960 – 1965. Απονομή στις εγκαταστάσεις του ΙΟΠ. Ο Νίκος Σαρικαβάζης με τους αθλητές του ΝΟΠΦ.



Ο Νίκος Σαρικαβάζης, Πρόεδρος της ΕΙΟ με το Μάριο Ζαμπέλη (δεξιά) και το Σταμάτη Γρυπάρη (αριστερά).



Δεκαετία 1980-1990. Ο Νίκος Σαρικαβάζης (δεξιά) με τον Γιώργο Νικηφοράκη (μέση) και το Δήμαρχο Παλαιού Φαλήρου Δ. Καψάνη (αριστερά).



1988. Ο Νίκος Σαρικαβάζης σε εκδήλωση στο «ΑΒΕΡΩΦ».



Σελίδα με επιπλέον φωτογραφικό υλικό για τον αείμνηστο Νίκο Σαrikaβάζη, αποκλειστικά για την ψηφιακή έκδοση του τεύχους.



Προπόνηση στο Παναθηναϊκό Στάδιο. Στη μέση ο Νίκος Σαrikaβάζης, αθλητής του Εθνικού Γυμναστικού Συλλόγου στα 100 και 200 μ.



Πρωτάθλημα Ανατολικής Μεσογείου – Απονομή στις εγκαταστάσεις του ΝΟΕ. Ο Νίκος Σαrikaβάζης (μέση) με τον Τάσο Βατίστα (δεξιά) και το Λάκη Κυριακίδη (αριστερά)



1967, 1^{ος} Βαλκανικοί Αγώνες. Διακρίνονται από δεξιά προς αριστερά, ο Παναγιώτης Κουλιγκάς, ο Νίκος Σαrikaβάζης, ο Τάσος Βατίστας και ο Κώστας Καφετζιδάκης.



Κάτω:1992. Απόηλους του ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ για τη συμμετοχή του στον εορτασμό των 500 ετών από την ανακάλυψη της Αμερικής. Διακρίνονται: στο τιμόνι ο πρώην Πρωθυπουργός Τζανής Τζανετάκης, ο Νίκος Σαrikaβάζης, ο κυβερνήτης του σκάφους Αντώνης Βασιλειάδης ο Γιώργος Ανδρεάδης και ο Μιχάλης Γκιόλμαν.





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.



•HELMEPA•
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Η Κοπή Πίττας της HELMEPA

Την **Πέμπτη 10 Φεβρουαρίου**, πραγματοποιήθηκε η εκδήλωση **κοπής της Πίττας της HELMEPA** στα γραφεία της και το παραδοσιακό 'φλουρί' έπεσε στο νέο Πρόεδρο, **Γιάννη Κούστα**.

Στα μέλη του ανασυγκροτημένου **Διοικητικού Συμβουλίου**, το προσωπικό της **Γραμματείας** και συνεργάτες-Ελεγκτές της **Moore Stephens** που ήταν παρόντες, ο Πρόεδρος ευχήθηκε το 2011 να είναι ένας χρόνος ειρηνικός, γεμάτος υγεία και να εξελιχθεί καλά για όλους στη HELMEPA και την ευρύτερη Ελληνική Ναυτική Οικογένεια.

Της Κοπής είχε προηγηθεί, την **Παρασκευή 4 Φεβρουαρίου 2011**, **συνεδρίαση του Συμβουλίου με σκοπό την ανασυγκρότησή του ΔΣ σε Σώμα μετά τη θλιβερή απώλεια των αείμνηστων Καπετάν Βασίλη Κ. Κωνσταντακόπουλου και Μαρίας Π. Τσάκου**.

Η σύνθεση του Συμβουλίου, του οποίου η θητεία λήγει το 2012 είναι:

Πρόεδρος	Δρ. Ιωάννης Δ. Κούστας
Αντιπρόεδρος	Γιώργος Α. Γράτσος
Γεν. Γραμματέας	Δημήτριος Κ. Λεμονίδης
Ειδ. Γραμματέας	Μαρία-Χριστίνα Ι. Κτιστάκη
Ταμίας	Νικόλαος Θ. Μπαφαλούκος
Αναπληρωτής Ταμίας	Μιχάλης Γ. Δαλακούρας
Μέλη	Πήτερ Γ. Λιβανός
	Ειρήνη Σ. Νταϊφά
	Νικόλαος Α. Παππαδάκης
	Πλοίαρχος Ιάκωβος Α. Περναντινός
	Νικόλαος Α. Τσαβλίρης
	Πλοίαρχος Ιωάννης Ν. Χαλάς
	Μιχαήλ Δ. Χανδρός

Πιστοποίηση της HELMEPA με ISO 9001:2008

Από την **26η Ιανουαρίου 2011**, η **HELMEPA** λειτουργεί ως **“Ναυτιλιακό Επιμορφωτικό Κέντρο για την Πρόληψη της Ρύπανσης, Ασφάλεια στη Θάλασσα και Περιβαλλοντική Ενημέρωση”** - **“Maritime Training Center for Pollution Prevention, Safety at Sea and Environmental Awareness”**, σύμφωνα με το Πρότυπο Ποιότητας ISO 9001:2008.

Η νέα πιστοποίηση όχι μόνο αντικατέστησε την παλαιότερη κατά ISO 9001:2000, αλλά διεύρυνε το πεδίο εφαρμογής του Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας της HELMEPA. Συγκεκριμένα, **το Ναυτιλιακό Επιμορφωτικό Κέντρο περιλαμβάνει εκτός από το Ναυτιλιακό Τομέα, τον Τομέα Περιβαλλοντικής Ενημέρωσης και τον Τομέα Διεθνών Συνεργασιών**.

Σκοπός της παραπάνω διεύρυνσης είναι η λειτουργία και των περιβαλλοντικών προγραμμάτων **“Παιδική HELMEPA”** και **“Ναυτίλοι”** καθώς και όλων των υπόλοιπων δράσεων που πραγματοποιεί η ένωση στην Ελλάδα και το εξωτερικό, σύμφωνα με τις διαδικασίες του Προτύ-

που Ποιότητας ISO 9001:2008.

Οι υπηρεσίες που η **HELMEPA** προσφέρει στα Μέλη της, εταιρείες, πλοία και ναυτικούς, έχουν πάντα γνώμονα την εθελοντική, εταιρική και ατομική, δέσμευση τους για καθαρές θάλασσες και ασφάλεια στα πλοία και την ανάγκη συνεχούς, συνεπούς και έγκυρης πληροφόρησής τους στα θέματα αυτά. Όσον αφορά τους μαθητές, τους νέους και το ευρύτερο κοινό, καλλιεργείται η περιβαλλοντική συνείδηση και δίνεται η ευκαιρία έκφρασης αυτής της ευαισθητοποίησης στην πράξη. Τέλος, σύμφωνα με την Ιδρυτική Διακήρυξη, συνεχίζεται η μεταλαμπάδευση της φιλοσοφίας της HELMEPA σε άλλες ναυτιλιακές κοινότητες με τη δημιουργία νέων ΜΕΡΑ που συνεργάζονται για την προώθηση κοινών στόχων.

Η Γραμματεία της HELMEPA επιθυμεί να ευχαριστήσει την ηγεσία και τα στελέχη του **Γερμανικού Νπογγνώμονα (Germanischer Lloyd)** σε **Αμβούργο** και **Πειραιά**, για την επίδοση του Πιστοποιητικού κατόπιν επιθεώρησης και για την άριστη μακρόχρονη συνεργασία.



Μαθητές Λυκείου μιλούν με τη Χρυσή Ολυμπιονίκη, Σοφία Μπεκατώρου, στην περιβαλλοντική Έκθεση της HELMEPA

Την **Πέμπτη 24 Φεβρουαρίου**, την **περιβαλλοντική Έκθεση της HELMEPA** στο κτίριο CERES, στον Πειραιά, επισκέφθηκαν 55 μαθητές και μαθήτριες του 1^{ου} Λυκείου Αρσακείου Ψυχικού, στο πλαίσιο του προγράμματος **“Ναυτίλοι της HELMEPA”**. Μετά την ξενάγηση τους από επιστημονικό προσωπικό της Ένωσης και την ενημέρωσή τους για τη συμβολή των ωκεανών στη διατήρηση της ζωής στον πλανήτη μας, οι μαθητές είχαν μια ξεχωριστή εμπειρία.

Η χρυσή Ολυμπιονίκης στην ιστιοπολία και εθελόντρια στους σκοπούς της HELMEPA, **Σοφία Μπεκατώρου**, υποδέχθηκε τους νέους στο αμφιθέατρο του κτιρίου και μοιράστηκε μαζί τους σκέψεις και διδάγματα από την πολυετή προσπάθειά της για την επίτευξη υψηλών στόχων. Μίλησε για τη σημασία της συνεργασίας, της αλληλοϋποστήριξης, της επιμονής στον σκοπό παρά τις δυσκολίες και της πίστης που πρέπει να έχει ο καθένας μας στις δικές του αξίες και ικανότητες.

«Δεν γεννιέσαι νικητής. Ακόμα κι αν έχεις πολλά χαρίσματα και ταλέντο, πρέπει να παλέψεις σκληρά για να πετύχεις αυτό που επιθυμείς», τόνισε η **Σοφία Μπεκατώρου**.

Ακόμη, η Ολυμπιονίκης αναφέρθηκε στη **σημασία της θάλασσας**, ειδικά στη χώρα μας, παροτρύνοντας τους μαθητές να υιοθετήσουν μια πιο ενεργητική στάση απέναντι στην **αδιαφορία γύρω μας που οδηγεί και στη** ρύπανση του περιβάλλοντος.

Η σημερινή πρωτοβουλία αποτελεί την αρχή μιας συνεργασίας της **HELMEPA** με τη **Σοφία Μπεκατώρου**, που μας δίνει ιδιαίτερη χαρά καθώς ο ενθουσιασμός και η αγάπη της για τη θάλασσα και η αμεσότητα με την οποία τα εκφράζει, βρίσκουν ανταπόκριση στη ανήσυχη νέα γενιά.

Σημείωση:

Το Πρόγραμμα Ναυτίλοι της HELMEPA υλοποιείται σε συνεργασία και με τη συνδρομή του Βρετανικού κοινωφελούς ιδρύματος The Lloyd's Register Educational Trust (The LRET) που έχει βασικό σκοπό την υποστήριξη εξελίξεων στους τομείς εκπαίδευσης, επιμόρφωσης και έρευνας στις μεταφορές, τις επιστήμες και την τεχνολογία σε παγκόσμιο επίπεδο προς όφελος όλων.

Οι σελίδες της HELMEPA είναι
εμπλεκόν άρθρα,
αποκλειστικά για την
ψηφιακή έκδοση του τεύχους.





Επιμορφωτικό Σεμινάριο Προπονητών

Στις **13 και 14 Απριλίου 2011**, ο **Πανελλήνιος Σύνδεσμος Προπονητών Ιστιοπλοΐας** διοργανώνει "Επιμορφωτικό Σεμινάριο Προπονητών Αν. Θαλάσσης" στην αίθουσα "ΑΙΓΑΙΟΥ-ΑΙΘΡΙΟ" στον **Π.Ο.Ι.Α.Θ.**, Ακτή Δηλαβέρη 3, Μικρολίμανο στον Πειραιά.

Οι ώρες και το πρόγραμμα του σεμιναρίου έχουν ως εξής:

Τετάρτη 13 Απριλίου 2011

- **15:00-15:45** Εγγραφές συμμετοχόντων - συνδρομές μελών
- **16:00-17:45** Νέες Τεχνολογίες - Ηλεκτρονικά Συστήματα - Επικοινωνίες (κος Θ. Σκορδίλης)
- **18:00-19:45** Σχεδιασμός Ταξιδιού - Σωστικά (κος Ι. Μαραγκουδάκης)
- **20:00-22:00** Έρευνα - Διάσωση (Υποναύαρχος Λ.Σ. Δ. Φωκάς ε.α.)

Πέμπτη 14 Απριλίου 2011

- **16:00-17:45** Μηχανές Θαλάσσης (κος Χ. Καρύδης).
- **18:00-19:45** Αεροδυναμική - Υδροδυναμική (κος Π. Στρούτζας).
- **20:00-21:30** Ναυτική Αγωγή - Άνθρωπος στη Θάλασσα - Επιδίωξη (κος Ι. Μαραγκουδάκης).
- **21:30-22:00** Απονομή πιστοποιητικών - Δεξίωση.

Δικαίωμα συμμετοχής στο σεμινάριο έχουν:

1. Όσοι έχουν άδεια ασκήσεως επαγγέλματος προπονητή ιστιοπλοΐας Αν. Θαλάσσης.
2. Όσοι έχουν άδεια ασκήσεως επαγγέλματος προπονητή ιστιοπλοΐας Ολ. Διαδρομών.
3. Όσοι έχουν πτυχίο ΤΕΦΑΑ, με ειδικότητα στην ιστιοπλοΐα ή δίπλωμα προπονητή Γ.Γ.Α.
4. Όσοι είναι φοιτητές ΤΕΦΑΑ με ειδικότητα στην ιστιοπλοΐα.

Με την ευκαιρία αυτή θα θέλαμε να σας υπενθυμίσουμε ότι η **παρακολούθηση του σεμιναρίου** για τους προπονητές με πτυχίο Αν. Θαλάσσης Γ και Β' κατηγορίας **είναι υποχρεωτική βάσει του Κανονισμού Προπονητών Ιστιοπλοΐας** (Φ.Ε.Κ. αρ.φύλ.1545).

Για τα μέλη του ΠΑ.Σ.Π.Ι. που έχουν τακτοποιήσει τις ταμειακές τους υποχρεώσεις για το έτος 2011, και για τα μη μέλη του ΠΑ.Σ.Π.Ι. που θα εγγραφούν έως το Τετάρτη 13 Απριλίου 2011 το σεμινάριο **είναι δωρεάν**.

Για τα μη μέλη του ΠΑ.Σ.Π.Ι. το κόστος παρακολούθησης του σεμιναρίου είναι 40 ευρώ και για τους φοιτητές ΤΕΦΑΑ. 20 ευρώ.

Δηλώσεις συμμετοχής έως Δευτέρα 11 Απριλίου 2011 στο e-mail: info@raspi.gr ή στο φάξ 2104102147.

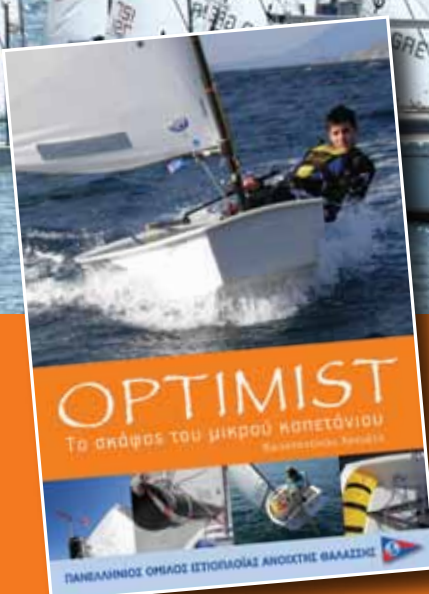


Ανακοίνωση

Ο **Π.Ο.Ι.Α.Θ.** συνεχίζοντας την εκδοτική του προσπάθεια για την ανάπτυξη του αθλήματος, με υπερηφάνεια **παρουσιάζει το βιβλίο "OPTIMIST - Το σκάφος του μικρού καπετάνιου"**.

Είναι μία πλούσια και εμπειριστατωμένη έκδοση που περιέχει όχι μόνο την εκμάθηση του σκάφους, αλλά και γενικότερα στοιχεία για το άθλημα και τους αγώνες. Χρήσιμη όχι μόνο για τους μικρούς αθλητές αλλά και για τους προπονητές τους.

Από της 20ης Μαρτίου, θα διατίθεται δωρεάν από τη Γραμματεία του Π.Ο.Ι.Α.Θ., κατόπιν συνεννοήσεως, στους ναυταθλητικούς Ομίλους.





Νέα στοιχεία για την προϊστορική ναυσιπλοΐα στην Ελλάδα

Μία **ερευνητική ομάδα** υπό τον καθηγητή **Thomas Strasser** του **Providence College** και την **Έφορο Παλαιοανθρωπολογίας και Σπηλαιολογίας** κα **Ελένη Παναγοπούλου** ανακοίνωσε την **ανακάλυψη λίθινων εργαλείων** στην περιοχή «Πλακιάς» της νήσου Κρήτης, ηλικίας μεταξύ **130.000 και 700.000 ετών**.

Τα εργαλεία αυτά μοιάζουν με άλλα εργαλεία που ανευρέθησαν σε ηπειρωτικά μέρη.

Δεδομένου ότι η Κρήτη είχε αποσπασθεί γεωλογικώς από την ηπειρωτική χώρα πολύ πριν τη χρονολογία αυτή, τεκμαίρεται ότι κάποιοι ταξίδεψαν στην περίοδο αυτή τουλάχιστον 40 ν.μ. από την πλησιέστερη στεριά και φθάσανε στην Κρήτη, και αυτή είναι **η παλαιότερη παγκοσμίως έμμεσος απόδειξη για την ικανότητα των ανθρώπων να ναυσιπλοούν**. Σε ιδιαίτερο κείμενο του τεύχους αυτού υπάρχει σχετικό εκτενές άρθρο του Ζ. Πετρίδη (σελ. 46).

Ιστιοπλοϊκό Camp με το Γ. Δρούγκα στο NOBA



Ένα εξαιρετικό Σαββατοκύριακο (**12 & 13 Φεβρουαρίου 2011**) είχαν την ευκαιρία να περάσουν οι ιστιοπλόοι του **Ναυτικού Ομίλου Βόλου - Αργοναύτες** στο **Camp** που πραγματοποιήθηκε σε συνεργασία με το **Γιώργο Δρούγκα** στις εγκαταστάσεις τους. Το Camp μια ευγενική χορηγία του Γιώργου Δρούγκα ήταν ένα ακόμη δείγμα του ενδιαφέροντος αλλά και της αγάπης που δείχνουν οι άνθρωποι της Αθήνας για τους Ομίλους και τους αθλητές τους που αγωνίζονται στην επαρχία με καλά αποτελέσματα. Η άριστη συνεργασία του Γιώργου Δρούγκα με το προπονητή του NOBA **Φώτη Σταυρίδη** αλλά και οι εξαιρετικά καλές συνθήκες για το άθλημα είχε σαν αποτέλεσμα οι αθλητές να νοιώθουν ολοκληρώνοντας το Camp ότι σε όλα τα επίπεδα θεωρητικά και πρακτικά το κέρδος τους ήταν τεράστιο. Θεωρητικά μαθήματα-κανονισμοί αγώνων, ρυθμίσεις σκαφών και πλεύσεις με όλες τις συνθήκες ήρθαν να συμπληρώσουν το ήδη εξαιρετικά καλό επίπεδο των ιστιοπλόων μας. Ο Γιώργος Δρούγκας μοίρασε επίσης το βιβλίο των κανόνων ιστιοπλοΐας σε όλους τους αθλητές για να μπορούν από μόνοι τους να συνεχίσουν να επιμορφώνονται και να ενημερώνονται σύμφωνα με τους κανονισμούς της ISAF.

Να υπενθυμίσουμε επίσης ότι το **Ιστιοπλοϊκό του NOBA ξεκινάει νέα σχολή τριγώνου για παιδιά από 7 χρονών στις αρχές Μαρτίου**. Οι γονείς μπορούν να απευθύνονται στα τηλέφωνα του Ιστιοπλοϊκού **6947161453 κα.Γεωργίου Ρέα** αλλά και να πληροφορούνται από το site μας www.novargonautes.gr

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.



Η ανάπτυξη σύγχρονων λιμενικών υποδομών προϋπόθεση για ανάπτυξη κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο και Μαύρη θάλασσα

Η **MedCruise** ανακοινώνει την υποστήριξη της στο **Posidonia Sea Tourism Forum** και τονίζει τη σημασία της κρουαζιέρας για την ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών.



**The Posidonia
SEA TOURISM FORUM**
ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, ΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΚΑΙ ΤΗ ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Η **Ελλάδα**, η **Ανατολική Μεσόγειος** και η **Μαύρη Θάλασσα** μπορούν να καρπωθούν τα οφέλη της ραγδαίας ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής κρουαζιέρας, με την προϋπόθεση ότι θα προχωρήσουν σε νέες επενδύσεις για την αναβάθμιση των υποδομών υφιστάμενων λιμανιών κρουαζιέρας και στη δημιουργία νέων περιφερειακών λιμανιών, σύμφωνα με τον **Πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης Λιμανιών Κρουαζιέρας MedCruise** κύριο **Giovanni Spadoni**.

Με αφορμή την ανακοίνωση της MedCruise ότι θέτει το Posidonia Sea Tourism Forum υπό την αιγίδα της εντάσσοντάς το παράλληλα στην επίσημη λίστα εκδηλώσεων της, ο κύριος **Spadoni** τόνισε ότι **πρόκειται για μια σημαντική πρωτοβουλία για την ανάπτυξη της βιομηχανίας κρουαζιέρας στην Ελλάδα και την ευρύτερη περιοχή, ενώ επεσήμανε ότι μια τέτοια προσπάθεια οφείλει να συνοδευτεί από ένα σημαντικό πρόγραμμα επενδύσεων για την αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών**, σύμφωνα με τις επιμέρους ανάγκες και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε προορισμού.

«Μικροί προορισμοί, όπως τα ελληνικά νησιά, πρέπει να βρουν την σωστή ισορροπία μεταξύ της ανάγκης για ανάπτυξη σύγχρονων λιμενικών υποδομών, ικανές να δεχτούν την νέα γενιά κρουαζιερόπλοιων, και της διαφύλαξης του χαρακτήρα και φυσικού τους πλούτου, που καθορίζουν και την αξία τους ως τουριστικού προϊόντος. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να είναι κατανόητες οι επιθυμίες του επισκέπτη, ώστε οι λιμενικές υποδομές να λειτουργήσουν υποστηρικτικά στην εκφρασμένη επιθυμία των πελατών της βιομηχανίας κρουαζιέρας να επισκεφτούν συγκεκριμένους προορισμούς.»

«**Το ύψος της επένδυσης δεν πρέπει να καθορίζεται μόνο από την οικονομική απόδοση που θα έχει για το λιμάνι, αλλά με βάση τα συνολικά οφέλη που θα φέρει σε μια τοπική και περιφερειακή οικονομία.** Το όφελος για τον προορισμό δεν αποτιμάται μόνο σε πρόσθετα έσοδα για το λιμάνι, αλλά και στην αυξημένη οικονομική δραστηριότητα που αναπτύσσεται στην αντίστοιχη τοπική οικονομία.» τόνισε ο κύριος **Spadoni**, που θα παρουσιάσει τα σχέδια της MedCruise για την Ανατολική Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα στο Posidonia Sea Tourism Forum.

Στα οικονομικά οφέλη από την κρουαζιέρα στοχεύουν και τα ελ-

ληνικά λιμάνια και οι αντίστοιχες τοπικές οικονομίες που τα περι- κλείουν, γεγονός που αντανakλάται στην ραγδαία αύξηση ελληνι- κών συμμετοχών στη MedCruise, μέλη της οποίας τώρα είναι τα λι- μάνια του Βόλου, της Πάτρας, του Ηρακλείου, της Κώ, της Ηγουμενί- τσας, της Καβάλας και της Κεφαλονιάς, ενώ σύντομα θα εγκριθεί και η αίτηση του Πειραιά, που επιστρέφει στην MedCruise. Η Θεσσαλονίκη και το Κατάκολο επίσης ετοιμάζουν τις αντίστοιχες αιτήσεις τους.

Σύμφωνα με τα επίσημα στατιστικά στοιχεία της βιομηχανίας κρουαζιέ- ρας, **η Μεσόγειος αναμένεται μέσα στην επόμενη δεκαετία να ξεπε- ράσει την Καριβική** και να γίνει ο νούμερο ένα προορισμός κρουαζιέ- ρας παγκοσμίως. Αυτό αναδεικνύει τη σημασία που θα αποκτήσουν τα ελληνικά λιμάνια και ειδικά ο Πειραιάς ως κύριο λιμάνι αφετηρίας, εντεί- νοντας την ανάγκη για άμεσες επενδύσεις ώστε να είναι έτοιμα να υπο- δεχτούν την αυξημένη κίνηση και να δημιουργηθούν νέοι προορισμοί.

Το συνολικά έσοδα της χώρας μας από την κρουαζιέρα ανήλθαν σε 598 εκατ. ευρώ, κατατάσσοντας την στην **7η θέση μεταξύ των ωφε- λημένων από την ευρωπαϊκή κρουαζιέρα**, με ποσοστό 4,3% επί των συνολικού τζίρου που δημιουργήθηκε από την κρουαζιέρα στην Ευ- ρώπη. Το γεγονός όμως ότι **η Ελλάδα αποτέλεσε τον πρώτο τράνζιτ προορισμό** με ποσοστό 20,9%, με συνολικές αφίξεις 4.973.000 επι- σκεπτών, **τονίζει την προτίμηση του επιβατηγού κοινού για την Ελ- λάδα και ότι, με τις κατάλληλες επενδύσεις και ανάπτυξη νέων υπηρεσιών, η χώρα μας μπορεί να καρπωθεί μεγαλύτερο ποσοστό από τον συνολικό τζίρο που δημιουργεί η βιομηχανία.**

«Παρά τις δύσκολες οικονομικές συνθήκες παγκοσμίως και τις πιέσεις που ασκήθηκαν στα εισοδήματα των καταναλωτών τουριστικών προϊόντων, **η Ευρωπαϊκή κρουαζιέρα παρουσίασε το 2009 αύξηση 12,1%**, απο- δεικνύοντας ότι το τουριστικό προϊόν της κρουαζιέρας είναι αρκετά ανε- λαστικό και δεν επηρεάστηκε από την επιδείνωση των οικονομικών δει- κτών.» τόνισε ο **Θεόδωρος Βώκος**, Project Manager του **1^{ου} Posidonia Sea Tourism Forum**, που θα προσπαθήσει να αναδείξει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας μας στον τομέα του Θαλάσσιου Τουρισμού.

«**Η Μεσόγειος προσελκύει αυτή τη στιγμή το 58% των ευρωπαϊ- ων τουριστών κρουαζιέρας**, κυρίως από τις πιο ώριμες αγορές που εί- ναι εξοικειωμένες με το προϊόν αυτό, όπως είναι η Αγγλία, η Γερμανία, η Γαλλία, η Ισπανία και η Ιταλία. **Το ποσοστό αυτό αναμένεται να αυξηθεί, και για το λόγο αυτό είναι επιτακτική ανάγκη το τουριστικό προϊόν να εμπλουτίζεται με την προσθήκη νέων προορισμών, πράγμα που ανα- δεικνύει την μελλοντική σημασία της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, που διαθέτουν προορισμούς που δεν έχουν ακό- μα κορεστεί όπως π.χ. η Δυτική Μεσόγειος.**» συνέχισε ο κ. **Βώκος**.

Το **Posidonia Sea Tourism Forum** θα διοργανωθεί υπό την αιγίδα του Υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, Του Ναυ- τικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος και του **ΣΕΤΕ** και με την υποστήρι- ξη της **MedCruise**. Χορηγοί του Συνεδρίου είναι ο **Οργανισμός Λιμέ- νος Πειραιά** και το **Athenaeum Intercontinental Athens**.





The Posidonia SEA TOURISM FORUM

THE CHALLENGE FOR GREECE, THE EASTERN MED & THE BLACK SEA

21-22 JUNE 2011

ONASSIS CULTURAL CENTRE, ATHENS - GREECE

Join us this June for the 1st Posidonia Sea Tourism Forum.

Greece, Turkey and the Dalmatian Coast share one of the most diverse and exciting sailing playgrounds in the world. But has the enormous business potential of the region been explored sufficiently by the yachting industry?

This international Forum will highlight how new investments and improved services can stimulate growth for regional economies.

www.PosidoniaSeaTourism.com

Under the auspices of



Ministry of Maritime Affairs,
Islands and Fisheries



Ministry of Culture
and Tourism



Hellenic Chamber
of Shipping

SETE

Association
of Greek Tourism Enterprises

With the support of



Sponsor



Hospitality Sponsor



Posidonia  Ποσειδώνια

The International Shipping Exhibition

Organisers: **Posidonia Exhibitions SA**

e-mail: posidonia@posidonia-events.com, Tel. +30210 428 3608, Fax +30210 428 3610



Honda Marine: Παγκόσμια πρεμιέρα για εξωλέμβιο κινητήρα BF250



Μαϊάμι, Φεβρουάριος 2011 – Ένα νέο κορυφαίο μοντέλο στη γκάμα των επιτυχημένων, αποδοτικών και υψηλών επιδόσεων εξωλέμβιων κινητήρων της, σκοπεύει να προσθέσει η **Honda**

Marine. Ο πρωτότυπος

BF250 που έκανε το ντεμπούτο του στο **Διεθνές Ναυτικό Σαλόνι** του Μαϊάμι 2011 δίνει **μία πρώτη γεύση από τη σχεδιαστική**

φιλοσοφία του νέου εξωλέμβιου BF250, που αναμένεται να κυκλοφορήσει στην Ευρώπη από το Δεκέμβριο του 2011.

Βασισμένος σε ένα μοναδικό κινητήρα 3.6L, ο πρωτότυπος BF250 σχεδιάστηκε με στόχο τη βέλτιστη ισορροπία επιδόσεων και απόδοσης καυσίμου, μέσω των αποκλειστικών τεχνολογιών της Honda Marine, όπως BLAST™, VTEC® και ECOmo. Επίσης, θα είναι πιστοποιημένος σύμφωνα με τις προδιαγραφές NMEA 2000® που παρέχουν στο χειριστή απλοποιημένη συνδεσιμότητα με τον ηλεκτρονικό εξοπλισμό του σκάφους. Με τη νέα σχεδιαστική φιλοσοφία, ο πρωτότυπος BF250 αποκτά μία αεροδυναμική, εντυπωσιακή και κομψή εξωτερική εμφάνιση που δηλώνει το κύρος της Honda Marine στη ναυτική βιομηχανία.

Ως η παγκοσμίως μεγαλύτερη κατασκευάστρια κινητήρων και πρωτοπόρος στην τεχνολογία των σύγχρονων τετράχρονων μηχανών, η Honda θεωρεί ηθική της υποχρέωση να είναι μία εταιρεία αγαπητή στην κοινωνία που σέβεται το περιβάλλον, κάτι το οποίο τηρεί. **Η τρέχουσα γκάμα κορυφαίων κινητήρων μας από τον 2.3hp μέχρι τον 225hp συμμορφώνεται με τους Ευρωπαϊκούς κανονισμούς RCD, που θεωρούνται από τους αυστηρότερους στον κόσμο.**

Ο **Martin Sanders**, Γενικός Διευθυντής της **Honda Motor Europe – Power Equipment** στην Ευρώπη σχολίασε: «**Ο πρωτότυπος BF250 θα είναι το μοντέλο-ναυαρχίδα μας που υπογραμμίζει τη δέσμευσή μας στη δημιουργία νέων καινοτόμων προϊόντων με το κορυφαίο επίπεδο ποιότητας και αξιοπιστίας Honda. Ανυπομονούμε για το συναρπαστικό, νέο μέλος της γκάμας μας.**»

Chris-Craft Launch 28 w/ Joystick



Η σειρά **Launch** του ναυπηγείου **Chris – Craft** περιλαμβάνει σκάφη από 20 - 28 πόδια, και χαρακτηρίζεται για τους άνετους χώρους και τη λειτουργικότητα που προσφέρει στους επιβαίνοντες.

Ένα **Chris – Craft Launch 28** 'κατέπλευσε' στην Ελλάδα, το οποίο κινείται με δύο κινητήρες Volvo 5.7L (300hp έκαστος). Το σκάφος είναι εξοπλισμένο με ένα καινοτομικό σύστημα της Volvo που επιτρέπει τον έλεγχο των μηχανών από ένα Joystick. Τα δύο πόδια (duo-prop) των κινητήρων, κινούνται ανεξάρτητα επιτρέποντας στο σκάφος να κινηθεί προς όποια κατεύθυνση επιθυμεί ο χειριστής.

Επιπλέον το σκάφος έχει ξεχωριστή ηλεκτρική τουαλέτα, GPS / Plotter, μεγάλη πλατφόρμα μπάνιου, αλλά και τα καινούργια Led Docking Lights που προσφέρει η Chris – Craft.

Για περισσότερες πληροφορίες, αλλά και για να δοκιμάσετε το νέο σύστημα στην πράξη, επικοινωνήστε με την **PRAXIS YACHTS**: 210 89 83185, info@praxisyachts.gr

Αεροσυμπιεστές αναπνεύσιμου αέρα



Εμβολοφόροι αεροσυμπιεστές υψηλής πίεσης αναπνεύσιμου αέρα, κατασκευής **PARAMINA**, αερόψυκτοι, ελαιολίπαντοι, τριβάθμιοι ή τετραβάθμιοι, ανοικτού τύπου ή ηχομονωμένοι, πιστοποιημένοι με σήμανση CE. Παροχή αέρα έως 500 lit/min, 2,2 – 15kW, πίεση λειτουργίας έως 350 bar. Ποιότητα αναπνεύσιμου πεπιεσμένου αέρα σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό πρότυπο EN 120021.

Κατάλληλοι για κάθε εφαρμογή όπου απαιτείται αναπνεύσιμος αέρας υψηλής πίεσης - Κατάδυση, Πυροσβεστική, Μονάδες Στρατού (Πεζικού, Ναυτικού, Αεροπορίας).

Περισσότερες πληροφορίες:
210 5575860-1, www.paramina.gr,
info@paramina.gr

PARAMINA
Air Compressors Manufacturers



Τα Νέα του *America's Cup*

«Ενώ το σκάφος AC45 κάνει δοκιμές στη θάλασσα, με χαρά λάβαμε και αποδεχτήκαμε την όγδοη συμμετοχή στον αγώνα,» είπε ο **Iain Murray**, Regatta Director (διευθυντής του αγώνα) του **34^{ου} America's Cup** και CEO (διευθύνων σύμβουλος) της οργανωτικής Αρχής America's Cup Race Management (ACRM).

Το ACRM είναι υπεύθυνο για τις καθημερινές δραστηριότητες και τα οργανωτικά θέματα, καθώς και για το καταμαράν AC45, το οποίο δοκιμάζουν όλες οι ομάδες εκ περιτροπής. Το AC45 που είναι διαθέσιμο αυτή τη στιγμή, είναι ο προπομπός του AC72, του σκάφους με το οποίο θα γίνουν οι αγώνες του 34^{ου} America's Cup στο Σαν Φραντζίσκο το 2013.

Από το 1983 οι ιστιοδρομίες **Louis Vuitton Cup** αποτελούν τον προκριματικό γύρο όπου ο νικητής είναι αυτομάτως ο διεκδικητής του επόμενου **America's Cup**, ο **Challenger**. Ο ρόλος του Louis Vuitton Cup είναι διπλός: Όχι μόνο έτσι επιλέγεται ο καλύτερος από τους διεκδικητές, αλλά επίσης τον προετοιμάζει για να αντιμετωπίσει τον υπερασπιστή (Defender) στον τελικό του America's Cup.

Στην επόμενη διοργάνωση, ο νικητής του Louis Vuitton Cup θα αντιμετωπίσει την ομάδα **ORACLE Racing**, του Golden Gate Yacht Club (GGYC) σε πέντε νικηφόρες ιστιοδρομίες, από σύνολο εννέα.

Οι ημερομηνίες για το **Louis Vuitton Cup** είναι μεταξύ **13 Ιουλίου** και **1 Σεπτεμβρίου 2013**, ανάλογα με τις συμμετοχές και το φορμάτ των ιστιοδρομιών, ενώ για τον τελικό του **America's Cup 7 με 22 Σεπτεμβρίου 2013**.

Το γιγαντιαίο τριμαράν **ORACLE Racing** του **Larry Ellison**, που κέρδισε το **33^ο America's Cup**, ξεκίνησε στο τέλος Ιανουαρίου το μακρύ ταξίδι του για το Σαν Φραντζίσκο. Το **USA 17** έχει κάνει μόνο δύο ιστιοδρομίες στη ζωή του, ιστιοδρομίες όμως που θα μείνουν στην ιστορία, αφού κέρδισε θεαματικά τον αντίπαλό του, Alinghi, στη Βαλένθια το 2010, στην αναμέτρηση για το 33^ο America's Cup.

Αυτή η ακραία ιστιοπολική μηχανή, που είναι κατασκευασμένη εξ ολοκλήρου από ανθρακονήματα, φορτώθηκε σε φορτηγό πλοίο στη Βαλένθια με τελικό προορισμό το Golden Gate Yacht Club, μέσω της διώρυγας του Παναμά, ένα ταξίδι σχεδόν 8.000 ναυτικών μιλίων που διήρκεσε ένα μήνα.



Μια νέα ομάδα με το όνομα **Australian Challenge** προστέθηκε στους διεκδικητές του **34^{ου} America's Cup**. Η αίτησή της έγινε δεκτή από τον υπερασπιστή όμιλο, Golden Gate Yacht Club και ανακοινώθηκε επίσημα στις **11 Ιανουαρίου του 2011**.

Έτσι, για πρώτη φορά μετά από μία δεκαετία, η Αυστραλία συμμετέχει στο America's Cup. Η Αυστραλία έχει στενούς δεσμούς με την ιστιοπλοία αλλά και το ίδιο το America's Cup. Εκτός από την περίφημη νίκη του **Australia II** το 1983, είχε συμμετοχές άλλες επτά φορές, ενώ τρεις φορές έφτασε στον τελικό. Επιπλέον, Αυστραλοί ιστιοπλόοι έχουν συμμετάσχει σε όλες σχεδόν τις ομάδες του America's Cup, είτε σαν πλήρωμα, είτε σαν τεχνικό προσωπικό..

Φυσικά, η **Australian Challenge** έχει ξεκινήσει την προετοιμασία εδώ και αρκετό καιρό, μην περιμένοντας την επίσημη έγκριση του διοργανωτή. Η επιλογή πληρώματος έχει προχωρήσει, τα τεχνικά σχέδια υπάρχουν, η δομή της ομάδας είναι ξεκάθαρη και όλες οι οργανωτικές λεπτομέρειες λύνονται με γοργούς ρυθμούς.

Το όνομα του φιλοξενούντα ομίλου και τα ονόματα κάποιων στελεχών θα ανακοινωθούν σύντομα.

Και μία όγδοη συμμετοχή προστέθηκε στο σύνολο των συμμετοχών του επόμενου **America's Cup** που θα γίνει το 2013, μετά την επίσημη αποδοχή της συμμετοχής από τους διοργανωτές.

Ο έβδομος διεκδικητής του America's Cup, που θα αγωνιστεί μαζί με την Aleph (Γαλλία), Artemis Racing (Σουηδία), Energy Team (Γαλλία), Mascalzone Latino (Ιταλία), Team Australia (Αυστραλία) είναι μία ομάδα που δεν έχει αποκαλύψει ακόμα τα στοιχεία της. Η ομάδα **ORACLE Racing (ΗΠΑ)**, είναι ο υπερασπιστής του Κυπέλλου.

Η Allianz Ελλάδος στηρίζει για 5^η συνεχή χρονιά το Allianz Alsouma



Το σκάφος Alsouma Allianz.



Ο Θεόδωρος Γεωργιάδης, κυβερνήτης του Alsouma Allianz, στις κτιριακές εγκαταστάσεις του ΠΟΙΑΘ.

Για 5^η χρονιά συνεχίζεται η επιτυχημένη σύμπλευση της **Allianz Ελλάδος** και του **ιστιοπλοϊκού σκάφους Alsouma Allianz**. Με κυβερνήτη το **Θεόδωρο Γεωργιάδη** και το πλήρωμά του, από τις κορυφαίες αγωνιστικές ομάδες στο χώρο της ιστιοπλοΐας, το Alsouma Allianz κατάρφερε όλα αυτά τα χρόνια να διακριθεί σε σημαντικούς αγώνες ανοικτής θαλάσσης.

Το **2010** ήταν για το **Alsouma Allianz** μια επιτυχημένη χρονιά. Το σκάφος **συμμετείχε συνολικά σε 15 αγώνες** ενώ κατέλαβε την **τρίτη θέση στο ranking list της κατηγορίας ORCi A** για το 2010.

Αναλυτικότερα κατέκτησε την **πρώτη θέση** στον αγώνα **"Κύπελλο ΠΟΙΑΘ 2010"** και **"Λαγουσών-Φλεβών Ν.Α. Σύνδεσμος"**, τη **δεύτερη θέση** στους αγώνες **"Νίκου Παπαμακάριου Ι.Ο.Π."**, **"Κύπελλο Ελπίδος ΠΟΙΑΘ"**, **"Πάνου Σγουρού Ι.Ο.Π."** και **"Σαρωνικός Ν.Ο.**

Νέου κάβου Ελληνικού", ενώ συμμετείχε με μεγάλη επιτυχία στο **"Ράλλυ ΑΙΓΑΙΟΥ"** κατακτώντας την **4^η θέση**.

Με την ευκαιρία της νέας αγωνιστικής χρονιάς τα μέλη του πληρώματος και στελέχη της Allianz συναντήθηκαν στις κτιριακές εγκαταστάσεις του **Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης**, ανανεώνοντας τη συνεργασία τους. Η **Allianz Ελλάδος** δηλώνει υπερήφανη για τη συμμετοχή της στους συναρπαστικούς αυτούς αγώνες και τη σύνδεση του ονόματός της με ένα άθλημα που απαιτεί χαρακτήρα, τόλμη και εύρος ικανοτήτων.

Η θεωρητική και τεχνική γνώση, το ομαδικό πνεύμα, η αγωνιστικότητα και το πάθος που διακρίνουν τα μέλη του **Allianz Alsouma** υπόσχονται μια δυναμική παρουσία και στη νέα αγωνιστική χρονιά 2011.



Ο διευθύνων σύμβουλος της Allianz Ελλάδος κ. Πέτρος Παπανικολάου με τον κ. Θεόδωρο Γεωργιάδη.



Φωτογραφία από την εκδήλωση στις κτιριακές εγκαταστάσεις του ΠΟΙΑΘ.

STEADY WINDS | A CLEAR HORIZON | NO MORE MEETINGS

The course was set a long time ago.

dot (ηλεκτρονική)

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 

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.

Ιστιοπλόοι σε αγώνα για τον Εθελοντισμό

Μήνυμα ζωής για τον εθελοντισμό με πολλούς αποδέκτες έστειλαν **49 μικροί ιστιοπλόοι από την Βόρεια Ελλάδα**. Αθλητές από την Βόρεια Ελλάδα συγκεντρώθηκαν στον **Ιστιοπλοϊκό Όμιλο Δήμου Ελευθερών** (Ι.Ο.Δ.Ε.) και πήραν μέρος σε έναν ξεχωριστό αγώνα με στόχο την προσφορά στον συνάνθρωπο.

Τα μετάλλια που κατέκτησαν οι ιστιοπλόοι που αναδείχθηκαν αποτελούν μετάλλια ήθους, ευαισθησίας και ανιδιοτελούς αγάπης προς τις κοινωνικές ομάδες ανθρώπων που δοκιμάζονται στις δύσκολες εποχές που διανύουμε. Ο αγώνας αυτός έγινε **με σκοπό τη συγκέντρωση χρημάτων για την ενίσχυση των σκοπών του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού**.

Το κίνητρο αυτό έδωσε μεγαλύτερη δύναμη στους ιστιοπλόους να αναδείξουν εκτός από το ευ αγωνίζεσθαι και μια άλλη πλευρά της ζωής που τη βιώνουν άνθρωποι μόνοι τους στον κόσμο, αναξιοπαθόντες και ίσως και παιδιά τις ίδιες ηλικίας.

Το **2^ο ΚΥΠΕΛΛΟ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΡΥΘΡΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥ** διοργάνωσε με απόλυτη επιτυχία ο Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Δήμου Ελευθερών στις εγκαταστάσεις του στο **λιμάνι της Ν. Ηρακλείτσας** υπό την αιγίδα της **Ελληνικής Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας** στις **28 Νοεμβρίου 2010**.

Ο συντονισμός των ιστιοδρομιών αλλά και η φιλοξενία ήταν αυτά που ξεχώρισαν και εντυπωσίασαν όσους συμμετείχαν στις εκδηλώσεις.

«Προκαλεί συγκίνηση όταν διαπιστώνει κανείς ότι μικρά παιδιά όπως αυτά των ομίλων μας αντιλαμβάνονται την έννοια του εθελοντισμού και της προσφοράς», τόνισε στην ομιλία του ο πρόεδρος του ΙΟΔΕ κος **Παναγιώτης Αναγνωστόπουλος** και επισήμανε **«γι' αυτά τα παιδιά αγωνιζόμαστε και αντλούμε δύναμη ώστε να βρισκόμαστε συνεχώς δίπλα τους και να προσπαθούμε με στόχο να πραγματοποιήσουν τα όνειρά τους...»**

Το χρηματικό ποσό που συγκεντρώθηκε ανέρχεται στα 470 € και παραδόθηκε στον εκπρόσωπο του Ε.Ε.Σ.

Στον αγώνα συμμετείχαν οι παρακάτω όμιλοι της περιφέρειας Βορείου Ελλάδος:

- **Ι.Ο.ΔΗΜΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ** με 14 αθλητές,
- **Ν.Ο.ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ** με 9 αθλητές,
- **Ν.Ο.ΚΑΒΑΛΑΣ** με 8 αθλητές,
- **Ν.Ο.ΚΑΤΕΡΙΝΗΣ** με 7 αθλητές,
- **Ν.Ο.ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΑ** με 4 αθλητές,
- **Ο.Φ.Θ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ** με 5 αθλητές.

Στον αγώνα παρέστησαν οι κ.κ. **Παναγιώτης Σεϊτανίδης** Έφορος Ε.Ι.Ο. Βορείου Ελλάδος, **Αθανάσιος Παπαϊωάννου** Έφορος Ολυμπιακών Ομάδων Ε.Ι.Ο., **Ερωφίλη Χίζαρη**, **Ευγενία Κεκροπούλου** και **Ευάγγελος Βρυώνης** εκπρόσωποι Ε.Ε.Σ., **Οδυσσέας Ευδοκίου** Αντιδήμαρχος Δήμου Ελευθερών, **Σιμέλα Κορδίλη** εκπρόσωπος του Δήμου Ελευθερών.

Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου κος **Παναγιώτης Αναγνωστόπουλος** και τα μέλη του Ι.Ο.Δ.Ε. ευχαρίστησαν θερμά τους χορηγούς του Ομίλου: Παραδοσιακό τυρί Παγγαίου ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΤΟΣ, την Βιομηχανία Σκυροδέματος Β.Ε.Τ.Ε. Δράμας Α.Ε., την Αρτοποιία Φελαχίδη, τα SUPER MARKET ΜΑΣΟΥΤΗΣ Α.Ε. και τους ραδιοφωνικούς σταθμούς CAPITAL 107,00FM και URP 86,90FM.



Αποτελέσματα Αγώνα

OPTIMIST ΑΓΟΡΙΩΝ

1.	Δημήτριος Πασχούλης	Ν.Ο.ΚΑΤ.
2.	Σωκράτης Γαγανέλης	Ν.Ο.ΚΑΤ.
3.	Ορφέας Μέλτσας	Ν.Ο.Π.Κ.

LASER RDL ΑΓΟΡΙΩΝ

1.	Ευάγγελος Σάλιαγκας	Ι.Ο.Δ.Ε.
2.	Σταύρος Βρυώνης	Ι.Ο.Δ.Ε.
3.	Αντώνιος Μαυρίδης	Ν.Ο.ΚΑΒ.

OPTIMIST ΚΟΡΙΤΣΙΩΝ

1.	Δήμητρα Μπυσοκάπα	Ν.Ο.ΚΑΤ.
2.	Βαλεντίνα Τεμπρίδου	Ο.Φ.Θ.ΑΛ.
3.	Κυριακή Καραβά	Ν.Ο.Π.Κ.

LASER RDL ΚΟΡΙΤΣΙΩΝ

1.	Νικολέτα Βουχάρα	Ι.Ο.Δ.Ε.
2.	Ελένη Πεταλά	Ο.Φ.Θ.ΑΛ.
3.	Ιωάννα Μπυσοκάπα	Ν.Ο.ΚΑΤ.

OPTIMIST ΠΑΙΔΩΝ

1.	Ορφέας Μέλτσας	Ν.Ο.Π.Κ.
2.	Ευστάθιος Καρνόπουλος	Ν.Ο.Π.Κ.
3.	Ευάγγελος Δολιανίτης	Ν.Ο.ΑΛ

LASER 4,7 ΑΓΟΡΙΩΝ

1.	Άγγελος Ανάσσογλου	Ι.Ο.Δ.Ε.
2.	Ιωάννης Δολιανίτης	Ν.Ο.ΑΛ.
3.	Παναγιώτης Ρήγας	Ν.Ο.ΑΛ.

OPTIMIST ΚΟΡΑΣΙΔΩΝ

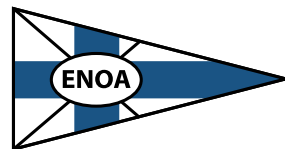
1.	Κυριακή Καραβά	Ν.Ο.Π.Κ.
2.	Δήμητρα Παπαχρήστου	Ν.Ο.ΑΛ.
3.	Μαρία Χαμαιλίδου	Ν.Ο.ΚΑΒ.

LASER 4,7 ΚΟΡΙΤΣΙΩΝ

1.	Δανάη Γιαννακούδη	Ν.Ο.ΚΑΒ.
2.	Ζωή Μανιώτη	Ν.Ο.ΚΑΤ.
3.	Στυλιανή Θεοφανίδου	Ι.Ο.Δ.Ε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ 2011

ο διασυλλογικός του Ε.Ν.Ο.Α.



Μ' ένα εξαιρετικά μεγάλο αριθμό συμμετοχών διοργανώθηκε και φέτος από τον **Ε.Ν.Ο.Α.** ο **ετήσιος αγώνας για σκάφη τύπου Optimist και Laser radial & 4.7**, με την ονομασία **ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ 2011**. Τα **220 σκάφη** από **15 Ομίλους της Αττικής** βρέθηκαν το **Σάββατο 19 Φεβρουαρίου** στην θάλασσα, να αγωνίζονται υπό την καθοδήγηση του **Βαγγέλη Παύλου** με δύσκολες καιρικές συνθήκες, αφού ο Βοριάς που επικρατούσε όλη μέρα, εμπλουτιζόταν αρκετά συχνά από βροχή και ξαφνικά μπουρίνια. Τελικά διεξήχθησαν τρεις ιστιοδρομίες στις οποίες επικράτησαν τα φαβορί και οι καλά προπονημένοι αθλητές.

Την **Κυριακή** δεύτερη μέρα των αγώνων, το σκηνικό ήταν εντελώς διαφορετικό αφού τα καιρικά φαινόμενα της προηγούμενης μέρας δημιούργησαν μία πλήρη καιρική ισορροπία με αποτέλεσμα την απόλυτη άπνοια. Η Επιτροπή Αγώνων και τα σκάφη πέρασαν όλη την ημέρα στην θάλασσα, κάνοντας επανειλημμένες προσπάθειες για να ξεκινήσει έστω και μία ιστιοδρομία, κάτι που όμως δεν έγινε εφικτό, λόγω συνεχών αλλαγών διεύθυνσης του ελάχιστου ανέμου.

Έτσι τα **ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ 2011** ολοκληρώθηκαν με τις τρεις ιστιοδρομίες του Σαββάτου και όλοι ανανέωσαν το ραντεβού τους για του χρόνου στον Ε.Ν.Ο.Α.



Νικητές αναδείχθηκαν οι:

LASER RADIAL

- 1ος** ΑΡΗΣ ΜΙΧΑΗΛ, Ν.Ο.Κ.Β.
- 2ος** ΣΩΤΗΡΗΣ ΜΕΛΙΓΔΗΣ, Ν.Ο.Κ.Β
- 3ος** ΑΝΝΑ ΑΓΡΑΦΙΩΤΗ, ΝΟΠΦ

LASER 4.7

- 1ος** ΧΑΡΗΣ ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ, Ν.Ο.Β.

- 2ος** ΘΑΝΑΣΗΣ ΓΚΙΟΚΑΣ, ΟΣΦΠ
- 3ος** ΜΙΧΑΗΛΣ ΛΕΦΑΝΤΖΗΣ, ΟΣΦΠ

OPTIMIST

- 1η** ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΚΑΡΗ, Ν.Ο.ΑΙΓΙΝΑΣ
- 2η** ΒΑΡΒΑΡΑ ΚΑΛΑΝΤΖΗ, Ν.Ο.ΑΙΓΙΝΑΣ
- 3η** ΔΑΝΑΗ ΛΑΛΙΖΑ, Ν.Ο.ΑΙΓΙΝΑΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

19-20 Φεβρουαρίου 2011

Optimist (κάτω των 11 ετών)

- 1η** ΕΥΑΓΓΕΛΙΝΑ ΤΡΙΜΗ, Ν.Ο.ΑΙΓΙΝΑΣ
- 2ος** ΣΩΤΗΡΗΣ ΣΥΓΓΕΛΑΚΗΣ, ΑΓΙΟΙ ΑΠΟΣΤΟΛΟΙ
- 3ος** ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΟΔΙΤΗΣ, Ν.Ο.ΑΙΓΙΝΑΣ





Σελίδες με επιπλέον φωτογραφικό υλικό για τα ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ 2011, αποκλειστικά για την ψηφιακή έκδοση του τεύχους.



ΑΛΕΞΙΑΝΔΡΕΙΑ

19-20 Φεβρουαρίου 2011





Το δεύτερο σκέλος του **Velux 5 Oceans** ξεκίνησε από το **Κέιπ Τάουν** την Παρασκευή **17 Δεκεμβρίου**, με προορισμό το **Wellington** της Νέας Ζηλανδίας. Κάτω από το εμβληματικό Table Mountain ο στόλος των πέντε πλέον σκαφών πέρασε τη γραμμή εκκίνησης, έχοντας μπροστά 7,000 ναυτικά μίλια να διανύσει, μέσα στον Νότιο Παγωμένο Ωκεανό.

Αρχικά η εκκίνηση ήταν προγραμματισμένη για την Κυριακή 19 Δεκεμβρίου, αλλά οι μετεωρολογικές προγνώσεις για τη θαλάσσια περιοχή της νότιας Αφρικής ήταν αποτρεπτικές. Η Επιτροπή Αγώνος του Velux 5 Oceans παρακολουθούσε τις εξελίξεις του καιρού, μέχρι να βρει την κατάλληλη ευκαιρία, ώστε να ξεκινήσει ο αγώνας με ασφάλεια.

Τα εξηντάρια σκάφη, τύπου Eco 60, έφυγαν με τον καιρό να κυμαίνονται στους 15 κόμβους από νοτιοανατολικές διευθύνσεις. Ο Καναδός **Derek Hatfield** με το **Active House** έκανε την καλύτερη εκκίνηση, αντίθετα με το προηγούμενο σκέλος από τη **La Rochelle**. Ηγούνταν του στόλου μέσα στον κόλπο Table Bay, αν και αργότερα όταν έπεσε η ένταση του ανέμου, όλα τα σκάφη βρέθηκαν πάλι μαζί. Από αυτό το σημείο και μετά, ξεκινούσε η τακτική.

Ο νικητής του πρώτου σκέλους, **Brad Van Liew** με το **Le Pingouin** ακολουθούσε στενά τον Derek πάνω στη γραμμή, ενώ ο **Christophe Bullens** με το **Five Oceans of Smiles Too** ήταν τρίτος. Ο **Gutek (Zbigniew Gutkowski)** με το **Operon Racing** ήταν πίσω του, ενώ ο **Chris Stanmore-Major** με το **Spartan** είχε προβλήματα με τη μαϊστρα και ξεκίνησε τελευταίος.

Ισχυροί άνεμοι, χαμηλές θερμοκρασίες και μεγάλα κύματα περιμένουν τους ιστιοπλόους καθώς θα περάσουν από τα Roaring Forties και τα Screaming Fifties, τα περίφημα νότια πλάτη των 40 και 50 μοιρών, όπου επικρατούν πάντα οι πιο αντίξοες συνθήκες.

Τρεις ημέρες μετά την εκκίνηση και ενώ ο στόλος ταξίδευε στα ανοιχτά, η διοργανώτρια **Clipper Ventures**, ανακοίνωσε **αλλαγή στη διαδρομή**. Το τρίτο σκέλος, που αναχωρεί από το Wellington της Νέας Ζηλανδίας στις 6 Φεβρουαρίου, θα έχει πλέον προορισμό την **Punta del Este** της Ουρουγουάης, αντί του Σαλβαδόρ της Βραζιλίας.

Ο Σερ **Robin Knox-Johnston**, πρόεδρος της Clipper Ventures και του Velux 5 Oceans, είπε: «*Η Punta del Este θα είναι ένας φανταστικός προορισμός για το Velux 5 Oceans. Η πόλη αυτή έχει φιλοξενήσει τη διοργάνωση τρεις φορές στο παρελθόν, το 1990, το 1994 και το 1998 και παρέχει στις ομάδες όλες τις ευκολίες που χρειάζονται. Παρόλο που δεν θέλαμε να αλλάξουμε τη διαδρομή στη μέση του αγώνα, το Σαλβαδόρ αποδείχτηκε πως δεν μπορούσε να αντεπεξέλθει στις απαιτήσεις της διοργάνωσης. Για το καλό του αγώνα λοιπόν αποφασίσαμε να αλλάξουμε προορισμό.*»

Τις επόμενες ημέρες ο ωκεανός δεν ήταν φιλόξενος για τους ιστιοπλόους. Καταιγίδες που ξέσπασαν με ανέμους άνω των 40 κόμβων και μεγάλες τρικυμίες, δυσκόλεψαν τους αγωνιζόμενους που έχασαν «κυριολεκτικά» τον ύπνο τους. Τα δε σκάφη υπέστησαν αρκετές ζημιές και μεγάλη ταλαιπωρία.

Ο 57χρονος Καναδός **Derek Hatfield** πρώτος έπεσε στο μάτι του κυκλώνα μετά από 12 ώρες αναμέτρησης με τα στοιχεία της φύσης. Μετά τις σκληρές συνθήκες, ασθενείς άνεμοι 10 κόμβων περίμεναν τον ιστιοπλόο, ο οποίος βρήκε την ευκαιρία να επισκευάσει τις ζημιές του, αλλά και να ξεκουραστεί. Ο ύπνος είναι το πολυτιμότερο αγαθό

για τους μοναχικούς ιστιοπλόους, αφού υπό κανονικές συνθήκες κοιμούνται ανά 4 ώρες, ενώ κατά τη διάρκεια των καταιγίδων μπορεί να μείνουν άγρυπνοι για 12 ή περισσότερες ώρες και μάλιστα με αυξημένη σωματική κόπωση.

Ο αμερικανός **Brad Van Liew** τη **Δευτέρα 17 Ιανουαρίου** σημείωσε τη **δεύτερη νίκη του στον αγώνα, τερματίζοντας στο Wellington της Νέας Ζηλανδίας. Το τελευταίο σκέλος, που ξεκίνησε από το**



Κέιπ Τάουν της Νοτίου Αφρικής, διήρησε ένα μήνα μέσα στις σκληρές συνθήκες του Νότιου Παγωμένου Ωκεανού. Κατά τη διάρκεια του δεύτερου σκέλους ο Brad Van Liew ταξίδεψε 7,682 ναυτικά μίλια σε 30 ημέρες, 9 ώρες και 49 λεπτά, με μέση ταχύτητα 10.53 κόμβους. Με τη νίκη του αυτή προσθέτει 12 βαθμούς ακόμα στη βαθμολογία και καταξιώνεται στην κορυφή.

Ο τερματισμός στο **Wellington** ήταν αρκετά επεισοδιακός, αφού ο άνεμος δεν έπεφτε κάτω από τους 40 κόμβους την ώρα που το Le Pingouin πέρναγε τη γραμμή τερματισμού, το ξημέρωμα, στις 7.49 πμ

τοπική ώρα (6.49 μμ, ώρα UTC). Πλήθος κόσμου περίμενε ωστόσο και καλωσόρισε τον μοναχικό ιστιοπλόο, ανάμεσά τους και η οικογένειά του και η ομάδα υποστήριξης.

Δεύτερος στη σειρά τερμάτισε ο **Zbigniew Gutkowski**, με το **Operon Racing**, ο οποίος μπήκε στο λιμάνι στις 17 Ιανουαρίου, μετά από 31 ημέρες, 8 ώρες και 27 λεπτά.

Την επόμενη ημέρα τερμάτισε ο **Derek Hatfield**, με το **Active House**, μετά από 32 ημέρες και 17 ώρες στη θάλασσα. Δήλωσε μάλιστα πως αυτό το σκέλος ήταν το δυσκολότερο που έχει αντιμετωπίσει μέχρι σήμερα στην καριέρα του.

Οι ιστιοπλόοι είχαν την ευκαιρία κατά την παραμονή τους να προετοιμαστούν για το επόμενο σκέλος και να επαναφέρουν τα σκάφη τους στην αρχική τους αξιόπλοη κατάσταση.

Όταν ήρθε η ώρα της **εκκίνησης του επόμενου σκέλους**, την **Κυριακή 6 Φεβρουαρίου, για την Punta del Este της Ουρουγουάης**, μήκους 6,000 ναυτικών μιλίων, ο καιρός είχε άγριες διαθέσεις. Τέσσερα σκάφη είχαν απομείνει πλέον και αυτά δειλά-δειλά βγήκαν από το λιμάνι του Wellington. Ο μουντός ουρανός και το ψιλόβροχο, σε συνδυασμό με τον άνεμο που δεν έπεφτε κάτω από τους 25 με 30 κόμβους έκανε το σκηνικό αρκετά βαρύ.

Η εκκίνηση δόθηκε στις 2.30 μμ τοπική ώρα και ο αμερικανός **Brad Van Liew**, πρώτος στη γενική κατάταξη, ήταν ο πρώτος που πέρασε τη γραμμή και έφτασε επίσης πρώτος στο πρώτο σημείο στροφής. Όμως ο Πολωνός **Zbigniew 'Gutek' Gutkowski** με το Operon Racing κατάφερε να περάσει μπροστά από εκείνο το σημείο.

Ο Καναδός **Derek Hatfield** ξεκίνησε με προβλήματα, αφού το Active House είχε διαρροή λαδιών, όμως κατάφερε να περάσει κι αυτός τον **Brad Van Liew** στην πορεία. Όταν τα σκάφη έφτασαν στο περίφημο Cook Strait, ο άνεμος είχε ανέβει στους 50 κόμβους. Τα σκάφη ήταν κοντά. Ο Βρετανός **Chris Stanmore-Major** ξεκίνησε με προβλήματα στον πρότονο του Spartan και χρησιμοποιούσε μόνο το storm jib.

Στις **22 Φεβρουαρίου, ο Brad Van Liew περνούσε πρώτος το περικότο Cape Horn και μάλιστα για τρίτη φορά στην καριέρα του.** Του απόμεναν ακόμα 1,300 ναυτικά μίλια μέχρι τον προορισμό του, την Punta del Este της Ουρουγουάης.



Key West



Για μία ακόμα χρονιά, εξαιρετικό ενδιαφέρον παρουσίασε η **εβδομάδα του Key West**, που έγινε στη **Φλόριντα** των ΗΠΑ, **17 με 21 Ιανουαρίου**. Με 134 ομάδες να εμφανίζονται στη γραμμή εκκίνησης και τον καιρό να είναι ιδιυλλιακός, δόθηκε η εκκίνηση. Ο άνεμος ήταν μεταξύ 12 και 14 κόμβων σε ένταση και από νότιες διευθύνσεις, με αποτέλεσμα να ολοκληρωθούν δύο ιστιοδρομίες την πρώτη ημέρα. Ωστόσο, λίγα μίλια μακριά, τροπικές καταιγίδες μαίνονταν, αλλά ευτυχώς δεν επηρέασαν καθόλου το στίβο.

Στην κατηγορία των **Mini Maxi**, την πρώτη αγωνιστική ημέρα, πρώτο ήταν το **Titan**. Με τον παλιό πρωταθλητή του America's Cup επικεφαλής, τον **Bill Koch**, η ομάδα που έτρεχε με ναυλωμένο σκάφος **Reichel-Pugh 72** κατάφερε να συγκεντρώσει τους περισσότερους βαθμούς.

Στις αγωνιστικές κατηγορίες των κλάσεων, που πάντα παρουσίαζαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον σε αυτό τον αγώνα, το **Goombay Smash**, ήταν το πρώτο από τα 21 σκάφη στη βαθμολογία των **Melges 32**.

Το **Blu Moon**, του **Franco Rossini** από την Ελβετία, ήταν επικεφαλής της βαθμολογίας των **Melges 24** την πρώτη ημέρα, με μία πρώτη μία δεύτερη θέση.

Το **Team Aqua**, το παλαιότερο σκάφος της κλάσης **RC44**, κατάφερε να τερματίσει πρώτο και στις δύο ιστιοδρομίες της ημέρας με αποτέλεσμα να λάβει την πρώτη θέση. Το **Mascalzone Latino**, με την ομάδα που είναι ο Challenger of Record του επόμενου America's Cup, κατάφερε να τερματίσει δεύτερο πίσω από το Team Aqua, παρά τις προσπάθειες του πληρώματος.

Το **Masquerade**, που μετά από διετή απουσία επέστρεψε και αγωνίστηκε στην κατηγορία των **J/105** κατάφερε να σημειώσει μία πρώτη και μία δεύτερη θέση και να τεθεί επικεφαλής της βαθμολογίας της κλάσης του. Την Τετάρτη ο άνεμος ήταν ασθενής με αποτέλεσμα να ολοκληρωθεί μόλις μία ιστιοδρομία. Ωστόσο, ακόμα και αυτή η μία ιστιοδρομία στά-



θηκε ικανή να ανατρέψει τα αποτελέσματα της πρώτης ημέρας σε πολλές κατηγορίες.

Το **Barking Mad**, κατάφερε να ενισχύσει το πλεονέκτημά του στη δημοφιλή **κατηγορία των Farr 30** (το γνωστό και αγαπημένο Mumm 30), κερδίζοντας την ιστιοδρομία της ημέρας. Ο **Marty Kullman** ήταν υπεύθυνος τακτικής στην ομάδα του **Jim Richardson** και τα κατάφερε πολύ καλά, αν και, όπως και ο ίδιος δήλωσε, στη συγκεκριμένη κατηγορία ο συναγωνισμός είναι τόσο έντονος, που κανείς δεν μπορεί να εξασφαλίσει πλεονέκτημα από τόσο νωρίς.

Το **Tonnerre de Breskens 3**, του Ολλανδού **Peter Vroon**, ετέθη επικεφαλής στην **κατηγορία IRC 2** κερδίζοντας την ιστιοδρομία της Τετάρτης. Στη δεύτερη θέση πέρασε το σκάφος **White Gold** του **James Bishop**.

Η γνωστή ομάδα **Warpath** του **Steve Howe** που αγωνίζεται στην κατηγορία των **Melges 32**, με μία δεύτερη θέση στην ιστιοδρομία της ημέρας ξέφυγε με 7 βαθμούς στη βαθμολογία. Βοήθησε βέβαια και η

τύχη, όταν το δεύτερο σκάφος **Leenabarca** τερμάτισε ένατο, πέφτοντας πολύ στην κατάταξη.

Στις τρεις άλλες κατηγορίες, **Melges 24, J/105** και **IRC 1**, οι επικεφαλής άλλαξαν. Το **Anema & Core** (Jude Vroljik 52) του **Ennio Staffini** κατάφερε να σκαρφαλώσει στην κορυφή της κατηγορίας IRC 1. Ο γνωστός Ιταλός **Tommaso Chieffi** ήταν υπεύθυνος για την τακτική στο Anema & Core.

Το **Mascalzone Latino**, του **Vincenzo Onorato** παρέμεινε επικεφαλής της κλάσης **RC44** με μία δεύτερη θέση που πρόσθεσε στη βαθμολογία του. Το **Team Aqua**, δεν κατάφερε να ακολουθήσει, μένοντας στη δεύτερη θέση. Ο τέσσερις φορές νικητής του America's Cup, **Russell Coutts**, ήταν υπεύθυνος τακτικής για το **Oracle**, το οποίο κέρδισε την ιστιοδρομία της Τετάρτης.

Η επόμενη ημέρα ήταν γεμάτη ιστιοπολία. Έγιναν ακόμα τρεις ιστιοδρομίες για όλες τις κλάσεις, προσφέροντας τη δυνατότητα στους





αγωνιζόμενους να βελτιώσουν τη θέση τους, όπως για παράδειγμα για τον **Jim Richardson** και το **Barking Mad**. Η ομάδα είχε εννέα βαθμούς και ασφαλή διαφορά από το δεύτερο σκάφος στην **κατηγορία των Farr 30**. Την Πέμπτη η ομάδα κατάφερε να φέρει δύο πρώτες θέσεις ακόμα, ανεβάζοντας το σκορ της στους 11 βαθμούς. Το **Turbo Duck**, των **Bodo** και **Nick Von der Wense**, ήταν δεύτερο με 20 βαθμούς μετά από το 2-1-2 αποτέλεσμα της ημέρας.

Στις υπόλοιπες κατηγορίες οι διαφορές δεν ήταν τόσο μεγάλες. Μόλις δύο βαθμοί χώριζαν το **Warpath** και το **Goombay Smash** στην κλάση των **Melges 32**. Ο **Steve Howe** και η ομάδα του **Warpath** είχαν 24 βαθμούς, δύο βαθμούς πάνω από τον **William Douglass** και την ομάδα **Goombay Smash**. Ένα βαθμό παραπίσω ήταν το **Leenabarca** του **Alex Jackson**.

Στα **Mini Maxi** τα περιθώρια στένεψαν επίσης. Ο **Bill Koch** με το **Titan** έφερε δύο καλές θέσεις, απειλώντας πλέον τον **Dan Meyers** με το **Numbers**. Το **Titan** (Reichel-Pugh 72) ήταν τρίτο στην έκτη ιστιοδρομία και δεύτερο στην έβδομη. Το **Numbers** (Judel/Vrolijk 66) έφερε μία τέταρτη θέση στην έβδομη ιστιοδρομία και η διαφορά του στην κατάταξη από το **Titan** μειώθηκε στον ένα βαθμό.

Παρόμοιες αλλαγές συνέβησαν και στην **IRC 1** στην οποία μετέχουν πέντε 52άρια. Το **Anema & Core** (JV 52) είχε στη βαθμολογία του τέσσερις πρώτες θέσεις και ήταν επικεφαλής. Όμως, το **Vela Veloce** (Southern Cross 52) την τελευταία ημέρα είχε καλύτερη απόδοση και μείωσε τη διαφορά του στους δύο βαθμούς.

Στην **κλάση RC44** υπήρξε τριπλή ισοβαθμία. Ο **Russell Coutts** με την ομάδα **Oracle** κέρδισε την έκτη ιστιοδρομία και βρέθηκε πρώτος. Στην έβδομη όμως ιστιοδρομία, το **Team Aqua** έφερε μία δεύτερη θέση και ανέβηκε πρώτο.

Το **Blu Moon** πέρασε πρώτο στα **Melges 24** μετά την άσκηση του δικαιώματος εξαίρεσης της χειρότερης ιστιοδρομίας από τη βαθμολογία. Ο **Flavio Favini** ήταν στο τιμόνι του **Blu Moon** και κατάφερε με δυο καλές θέσεις να ξεφύγει με επτά βαθμούς διαφορά από το **UKA UKA Racing**.

Τελικά η αγωνία κορυφώθηκε την τελευταία ημέρα, για τις περισσότερες κατηγορίες. Το μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσίασε η κλάση των **RC44**, όπου το Ιταλικό **Mascalzone Latino** ισοβάθμησε με το Αμερικανικό **Team Aqua** κερδίζοντας την τελευταία ιστιοδρομία. Τελικά, η ισοβαθμία λύθηκε υπέρ των Ιταλών, αφού είχαν περισσότερες πρώτες θέσεις κι έτσι βγήκαν νικητές του αγώνα.

Το **Vela Veloce** του **Richard Oland** κατάφερε να κερδίσει το **Anema & Core** στην τελευταία ιστιοδρομία με δύο θέσεις (άρα δύο βαθμούς) διαφορά. Έτσι οι Καναδοί πέρασαν τους Αμερικανούς και στη γενική κατάταξη.

Ο τιμονιέρης **Richard Clarke** με τη βοήθεια του γνωστού **Stu Bannatyne** στην τακτική, έκανε την καλύτερη δυνατή εμφάνιση για το

Vela Veloce στον αγώνα, μετά την απογοητευτική του απόδοση πέρυσι. Ικανοποιημένοι ήταν και ο **Dan Meyers** που είδε το **Numbers** να κερδίζει την κατηγορία **IRC 1**. Το σκάφος είχε την Παρασκευή ένα βαθμό διαφορά με το **Shockwave**, το οποίο όμως έφερε δύο τέταρτες θέσεις στις τελευταίες ιστιοδρομίες και παραχώρησε έτσι τη νίκη στο **Numbers**. Στο δυναμικό του σκάφους ανήκε και ο **Brad Butterworth** που ήταν υπεύθυνος για την τακτική, ο οποίος μάλιστα είχε φροντίσει να επανδρώσει το σκάφος με πρωταθλητές και έμπειρους ιστιοπλόους από το America's Cup.

Ο **Jim Richardson** με το **Barking Mad** κατάφερε να συνεχίσει την υψηλή του απόδοση, κερδίζοντας τελικά την κατηγορία των **Farr 30**. Το σκάφος κατάφερε να φέρει 2-2-3 στις ιστιοδρομίες της Παρασκευής, έχοντας συνολικά μόνο πρώτες και δεύτερες θέσεις σε όλες τις υπόλοιπες ιστιοδρομίες.

Το **Tonnerre de Breskens 3**, του Ολλανδού **Peter Vroon** είχε επίσης εντυπωσιακή εμφάνιση, κερδίζοντας τις εννέα από τις δέκα ιστιοδρομίες του αγώνα, παίρνοντας τελικά τη νίκη της κατηγορίας **IRC 2**.

Τα αποτελέσματα λοιπόν στις κατηγορίες διαμορφώθηκαν ως εξής:

Mini Maxi	Numbers (Judel/Vrolijk 66) Daniel Meyers
IRC	Vela Veloce (Southern Cross 52) Richard Oland
IRC 2	Tonnerre de Breskens 3 (Ker 46) Peter Vroon
PHRF 1	Kontiki V/it (J 111) Jim Sminchak
PHRF 2	Tangent (Cape Fear 38) Gerry Taylor
PHRF 3	You Bad Girl (CAPO 26) Steve Burns
Multihull	Flight Simulator (Corsair 28R) Tom Reese

Στις κλάσεις **One Design** τα αποτελέσματα ήταν:

RC 44	Mascalzone Latino - Vincenzo Onorato
Farr 30	Barking Mad - James Richardson
Melges 32	Goombay Smash - William Douglass
Melges 24	Blu Moon - Franco Rossini
J 105	Savasana - Brian Keane
J 80	Le Tigre - Glenn Darden



Ο εορτασμός για τα 50 χρόνια του Ομίλου

Το Σάββατο 22 Ιανουαρίου 2011 έγινε η ετήσια εκδήλωση του Ομίλου και η **κοπή της πίτας**. Στους καλεσμένους παρουσιάστηκαν σε video **οι σημαντικότεροι σταθμοί της πορείας των 50 χρόνων του Ομίλου** και η βραδιά έκλεισε με ευχές για επιτυχημένη συνέχεια.



Η Καρίνα Στεφάνου τυχερή της βραδιάς, παραλαμβάνοντας το χρυσό κωνσταντινάτο (αφού της έτυχε το φλουρί), από τον Πρόεδρο του Ομίλου Γιάννη Μαραγκουδάκη.





Επιπλέον φωτογραφικό υλικό
από την εκδήλωση εορτασμού
των 50 χρόνων του Ομίλου,
αποκλειστικά για την
ψηφιακή έκδοση του τεύχους.



1961-2011

50

χρόνια

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ
ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ



αφιέρωμα

Τύχη καλή, μας βοήθησε
να γιορτάσουμε τα
50 χρόνια διαδρομής του
Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπλοΐας
Ανοικτής Θαλάσσης
στο άθλημα.

Μια διαδρομή με κυρίαρχο όραμα
να κατεβάσει όσο πιο πολλούς
«νέους στην ψυχή» στη θάλασσα,
να αναπτύξει και
να διαδώσει το άθλημα
σε Πανελλαδική βάση.

Τέσσερα ήταν τα 'εργαλεία' που χρησιμοποιήθηκαν:

- **Διοργάνωση** μεγάλων αγώνων ανοικτής θαλάσσης, όπως το **Ραλ-λυ Αιγαίου** αλλά και πολλά **Παγκόσμια Πρωταθλήματα** και άλλες **διεθνείς διοργανώσεις** με ταυτόχρονη προβολή τους στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης.
- **Ίδρυση** της πρώτης **σχολής ιστιοπλοΐας** στην Ελλάδα και συνεργασία με πολλούς ομίλους της περιφέρειας στην εκπαίδευση με παράλληλες διοργανώσεις πολλών επιμορφωτικών σεμιναρίων σ' όλη την Ελλάδα, τόσο για τον αγωνιστικό τομέα, όσο και για την ασφάλεια στη θάλασσα.
- **Ίδρυση παραρτημάτων στην περιφέρεια**, εκεί που δεν υπήρχαν ναυτικοί όμιλοι, για την ανάπτυξη του αθλήματος. Ορισμένα από τα παραρτήματά του μετεξελίχθηκαν σε αυτόνομους ομίλους με πλουσιότατη δράση.
- **Έκδοση εκπαιδευτικών συγγραμμάτων** για την εκμάθηση του αθλήματος και του περιοδικού **"Ιστιοπλοϊκός Κόσμος"**, το έντυπο που προβάλλει σε εθνικό επίπεδο την Ιστιοπλοΐα, την Κωπηλασία και το Κανόε-Καγιάκ.

Για την αναλυτική παρουσίαση των 50 χρόνων διαδρομής, αφιερώνουμε τις επόμενες σελίδες και ευχαριστούμε από τα βάθη της καρδιάς μας όσους συνέβαλαν σ' αυτή, συμπεριλαμβανομένων με πολλή εκτίμηση και των ναυταθλητικών ομίλων που συνεργάστηκαν μαζί μας.



η γέννηση του ΠΟΙΑΘ

Επ' ευκαιρία του εορτασμού των **50 χρόνων του Π.Ο.Ι.Α.Θ.**, ο Κώστας Αρμάος θυμάται τα 10 πρώτα χρόνια της πορείας του Ομίλου.

Στην ετήσια απονομή επάθλων του Βασιλικού Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος τον Δεκέμβριο του 1958, ακούστηκε ότι από την επόμενη χρονιά θα ισχύσουν διεθνείς κανονισμοί ασφαλείας στους αγώνες ιστιοπλοΐας ανοικτής θάλασσας που θα διοργανώσει ο ΒΝΟΕ.

Την δεκαετία του 1950-1960 οι αγώνες ανοικτής θάλασσας στην Ελλάδα γίνονταν με τα σκάφη τύπου Ε.Θ.Ε. (Ελληνικής Θαλάσσιας Ένωσης). Οι κανονισμοί της Ε.Θ.Ε. περιόριζαν το μήκος της κατασκευής σε δύο κατηγορίες: σκάφη ολικού μήκους 8,50 μ. και σκάφη ολικού μήκους 7,50 μ. Οι κατασκευές ήταν ξύλινες και οι περισσότερες ήταν ιδιοκατασκευές χωρίς ειδική ξυλεία.

Δεν υπήρχαν ιδιαίτερες ανέσεις όπως κουκέτες, τουαλέτα, κουζίνα, κ.α., αλλά ούτε και μηχανή και δεν υπήρχε ύψος να σταθεί άνθρωπος όρθιος στο εσωτερικό της καμπίνας του σκάφους. Δεν υπήρχε βέβαια και κανένα ίχνος από υλικά και θέματα ασφαλείας, εκτός από ένα μικρό αριθμό σωσιβίων, ένα λαδοφάνaro και ένα φακό που χρησιμοποιούσαμε όταν νυχτωνόμαστε για να μας δουν τα καράβια.

Υπήρχαν βέβαια και σκάφη ξύλινα που είχαν κτιστεί σε ναυπηγεία – καρνάγεια της εποχής και είχαν την πολυτέλεια να έχουν 2 μικρές κουκέτες και ίσως λίγο μεγαλύτερο ύψος στην καμπίνα.

Τα σκάφη αυτά, δεν ξεπερνούσαν τον αριθμό 12, ανήκαν σε μέλη των ομίλων: Β.Ν.Ο. Ελλάδος., Ι.Ο. Πειραιώς, Ολυμπιακό Σ.Φ.Π., Ν.Ο. Παλαιού Φαλήρου και Ν.Ο. Θεσσαλονίκης.

Οι προορισμοί των τακτικών αγώνων της εποχής ήταν η Αίγινα, Πόρος, Ύδρα, Επίδαυρος, ενώ γίνονταν και ένας εβδομαδιαίος αγώνας με διαδρομή Πόρο – Ερμιόνη - Σπέτσες - Ύδρα- Αίγινα - Φάληρο. Κάποιες χρονιές γίνονταν και μεγάλοι αγώνες που συνήθως διοργάνωνε ο Ολυμπιακός. π.χ. Το 1957 πήγαμε τα σκάφη με αρματαγωγό στην Κέρκυρα και από εκεί με ημερήσιες διαδρομές γυρίσαμε στον Πειραιά. Το 1958 κάναμε τον αγώνα Φάληρο – Σύρο, ενώ το 1959 πήγαμε πάλι με αρματαγωγό τα σκάφη στον Βόλο και από εκεί με διαδρομές περίπου 30 μιλίων ημερησίως γυρίσαμε στον Πειραιά μετά από 15 ημέρες.

Ευτυχώς ποτέ δεν είχαμε πρόβλημα και δεν συναντήσαμε πολύ κακό καιρό. Ζημιές βέβαια γίνονταν. Άλλες από κακό υλικό, άλλες από απροσεξία. Οι πιο συνηθισμένες σπασίμο ξαρτιών, τότε ήταν απλά συμπατόσχοινα, σκίσιμο πανιών, τα περισσότερα ήταν βαμβακερά, και σπασίμο του ιστού που ήταν ξύλινο. Στην περίπτωση αυτή το σκάφος ρυμουλκούνταν από σκάφος του Πολεμικού Ναυτικού, που εκείνη την εποχή ήταν άγγελος φύλακας των σκαφών στους ιστιοπλοϊκούς αγώνες ανοικτής θάλασσας.

Επειδή λοιπόν οι αγώνες μεγάλωναν, τα σκάφη βρίσκονταν κάποιες μέρες σε ανοικτό πέλαγος, σωστά οι υπεύθυνοι του ΒΝΟΕ τότε άρχισαν να ψάχνουν για κανονισμούς ασφαλείας. Τελικά πήραν τους κανονισμούς του **Ρ.Ο.Ρ.Κ.** από Αγγλία και προσπάθησαν να μας επιβάλλουν να μετασκευάσουμε τα ΕΘΕ εκείνης της εποχής προ-

σθέτοντας πλωριό και πρυμίο προστατευτικό κάγκελο, ρέλια, πλοϊκά φώτα, αμοιβά πανιά και πανιά θυέλλης, κανονικά σωσίβια για όλο το πλήρωμα, πνευστή σχεδία ή άλλη πλωτή κατασκευή, και στο εσωτερικό της καμπίνας, κουκέτες, κουζίνα, τουαλέτα κ.α.

Παρ' όλο ότι τα μέτρα αυτά ήταν σωστά για την ασφάλειά μας, οι ιδιοκτήτες αλλά και τα πληρώματα των σκαφών διαμαρτυρήθηκαν έντονα, κυρίως γιατί αυτά τα πράγματα δεν μπορούσαν να εφαρμοστούν στα σκάφη ΕΘΕ εκείνης της εποχής.

Ο αγώνας της Επιδαύρου ήταν ένας αγαπητός προορισμός, παρά την μπουνατά που συνήθως επικρατούσε στην περιοχή, λόγω του θεάτρου της Επιδαύρου και συνδυάζονταν πάντοτε ένα Σαββατοκύριακο που είχε μια καλή παράσταση. Το 1959 ο αγώνας αυτός είχε μεγάλη συμμετοχή. Τα περισσότερα από τα ΕΘΕ ήταν παρόντα και μάλιστα στον αγώνα αυτόν τερμάτισαν νωρίς. Οι συνθήκες συζητήσεις μεταξύ των ιστιοπλοίων την εποχή εκείνη ήταν τα προτεινόμενα μέτρα ασφαλείας από τον ΒΝΟΕ.

Συζητώντας με τον **Πάνο Γολέμη** και μια μικρή ομάδα ιστιοπλοίων έπεσε η ιδέα να συγκεντρωθούμε όλοι το βράδυ σε μια ταβέρνα να συζητήσουμε το θέμα και εάν είναι δυνατόν να αποφασίσουμε τι θα κάνουμε μελλοντικά.

Καλή αφορμή για την συνάντηση αυτή μας έδωσε ένας ψαράς που μόλις είχε επιστρέψει από το ψάρεμα έχοντας πιάσει ένα ροφό περίπου 12 κιλά. Έγιναν οι δέουσες διαπραγματεύσεις και παζάρια και με ρεφενέ αγοράστηκε το ψάρι που κατέληξε στην ταβέρνα της παραλίας για να γίνει σούπα για όλους τους ιστιοπλόους που προσκλήθηκαν να την γευτούν.

Πράγματι, μετά από την θαυμάσια ψαρόσουπα, άναψε η κουβέντα σχετικά με το τι πρέπει να κάνουμε για τα προτεινόμενα σωστικά μέσα και τον εξοπλισμό των σκαφών σύμφωνα με τον κανονισμό ασφαλείας.

Όλοι συμφώνησαν σε δύο πράγματα: Ότι ο κανονισμός ασφαλείας είναι χρήσιμος και ότι αυτά που ορίζει είναι αδύνατον να εφαρμοστούν στα σκάφη ΕΘΕ.

Μετά από την προαναφερόμενη διαπίστωση ακολούθησε μεγάλη συζήτηση και **συμφώνησαν όλοι να δημιουργηθεί ένας καινούργιος όμιλος αποκλειστικά και μόνον ανοικτής θάλασσας** που θα κάνει δύο βασικά πράγματα. Το πρώτο είναι να **φροντίζει τα θέματα της ιστιοπλοΐας ανοικτής θάλασσας**, που κανένας όμιλος δεν φρόντιζε με επιμέλεια εκείνη την εποχή και το δεύτερο ήταν να **συγκεντρώνει χρήματα με τα οποία θα αγοράζονταν κατάλληλα σκάφη ανοικτής θάλασσας που θα πληρούσαν τις προδιαγραφές των κανονισμών ασφαλείας και θα ήταν κοινόχρηστα για τα μέλη του νέου Ομίλου.**

Η ιδέα άρεσε. Ο **Βασίλης Λεμπεσόπουλος**, ο οποίος τότε ήταν υπεύθυνος για το τμήμα ιστιοπλοΐας του Ολυμπιακού ως μέλος του ερασιτεχνικού τμήματος του Ολυμπιακού, θιασώτης της ιδέας να γίνει ένα σωματείο που θα ασχοληθεί αποκλειστικά και μόνο με την ιστιοπλοΐα ανοικτής θάλασσας, **ανέλαβε να κάνει το καταστατικό του νέου Ομίλου** και εκείνο το βράδυ βρέθηκε και το όνομα: **"Πανελλήνια Ένωση Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θάλασσας"**. Όλοι συμφωνήσαμε να υπογράψουμε το καταστατικό. Πράγματι μέσα στο φθινόπωρο κυκλοφόρησε το καταστατικό και πέρασε αρκετός καιρός για να υπογράψουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι, που ήταν πολλοί για εκείνη την εποχή. **Τελικά ο Β. Λεμπεσόπουλος κατέθεσε το καταστατικό στο πρωτοδικείο πριν το τέλος του 1959.**

Το πρωτοδικείο Πειραιώς συζήτησε το καταστατικό τους πρώτους μήνες του 1960 και δεν το ενέκρινε λόγω του ονόματός του, διότι τότε ο νόμος περί αθλητισμού απαγόρευε τις Ενώσεις Σωματείων.



Δεν γνωρίζω τι έγινε μετά, επειδή από τις αρχές του 1960 πήγα στρατιώτης. Ξαναβρέθηκα στο Τουρκολίμανο με άδεια το φθινόπωρο του ιδίου έτους. Από τον **Πάνο Γολέμη** πληροφορήθηκα ότι είχαν κάνει **καινούργιο καταστατικό** ονομάζοντας τον Όμιλο με το όνομα που έχει σήμερα: **"Πανελλήνιο Όμιλο Ιστιοπολοίας Ανοικτής Θαλάσσης"**. Το καταστατικό ήδη είχε υπογραφεί από τους ενδιαφερομένους και είχε κατατεθεί στο Πρωτοδικείο Πειραιώς για έγκριση.

Όπως πληροφορήθηκα αργότερα **το καταστατικό εγκρίθηκε από το Πρωτοδικείο Πειραιώς στις αρχές του 1961**. Ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. είχε γεννηθεί.

Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο του Ομίλου αν θυμάμαι καλά ήταν:

Πρόεδρος:	Γιώργος Πολυχρόνης
Αντιπρόεδρος:	Γιώργος Αλτουβάς
Γεν. Γραμματέας:	Πάνος Γολέμης
Ταμίας:	Νίκος Σαrikaβάζης
Μέλη:	Κώστας Ριτσώνης Κυριάκος Κορδοπάτης

Την πρώτη τριετία ο Όμιλος προσπαθούσε να ορθοποδήσει, δεν είχε γραφεία, χρησιμοποιούσαν το γραφείο του ιστιοπολοϊκού τμήματος του Ολυμπιακού στο ακρομώλιο του Τουρκολίμανου.

Οι περισσότερες συνεδριάσεις γίνονταν στο ραφείο του **Γεωργίου Αλτουβά** στην οδό Πανεπιστημίου 46 στην Αθήνα.

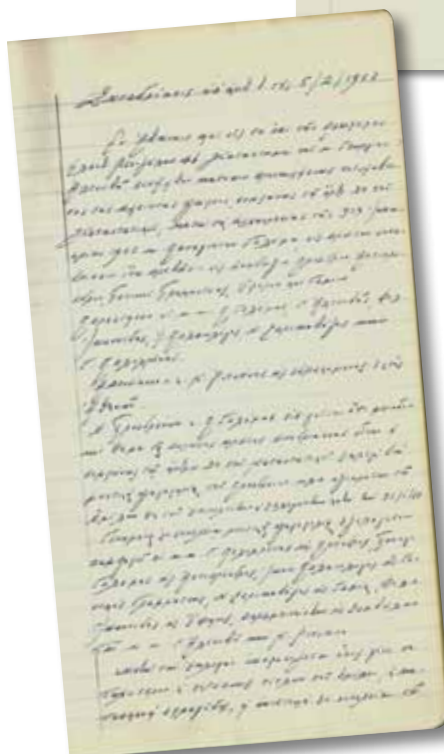
Υπήρξε προσπάθεια να προσελκύσουν και να εγγράψουν μέλη στον νέο όμιλο άτομα που ασχολούνταν ήδη με το άθλημα και που ήταν μέλη σε άλλους Ομίλους.

Δεν ευρέθησαν πρακτικά της προαναφερόμενης περιόδου.

Τα πρακτικά που φυλάσσονται στον Όμιλο αρχίζουν από τον Φεβρουάριο του 1963 (5-2-1963) και φαίνεται ότι από τότε άρχισαν σοβαρότερα να ασχολούνται αφού η πρώτη απόφαση στα πρακτικά μετά την συγκρότηση σε σώμα του Δ.Σ. είναι η εκτύπωση επιστολόχαρτων και η παραγγελία σφραγίδας.

Ξεφυλλίζοντας τα πρακτικά ξεχώρισα κάποιες ημερομηνίες και αποφάσεις.

Στις **31 Ιανουαρίου 1963** από τις αρχαιρεσίες που έγιναν προέκυψε το εξής διοικητικό συμβούλιο όπως φαίνεται από το πρακτικό που ακολουθεί:



Στην **2η συνεδρίαση** της **19/2/63** συζητείται για πρώτη φορά η ιδέα της διοργάνωσης ενός μεγάλου ιστιοπολοϊκού αγώνα στο Αιγαίο που θα έφθανε μέχρι Ρόδο ή και στο Ιόνιο (Κέρκυρα – Φάληρο).

Στην **3η συνεδρίαση** της **5/3/63** αποφασίζεται η ενοικίαση της πρώτης στέγης του Ομίλου, που είναι στο Τουρκολίμανο ένα διαμέρισμα 6 δωματίων στην ακτή Κουμουνδούρου 62, πάνω από το εστιατόριο



1964



Το σκάφος SWAN 36 αποπλέει από τον Πειραιά για το Μικρολίμανο. Επιβαίνουν: Ο πρόεδρος Γιάννης Σεμερτζίδης, ο αντιπρόεδρος Σπ. Τσάλτας, ο γενικός γραμματέας Πάνος Γολέμης, ο Νίκος Μπουντούρης και ο Κώστας Αρμάος.



ΑΥΡΑ, αντί μηνιαίου μισθώματος 1,600 δρχ.

Στην **6η συνεδρίαση** αποφασίζεται η **διοργάνωση του αγώνα ΥΔΡΑΣ με σκάφη ΕΘΕ** με εκκίνηση στις 07:00 της 16ης Αυγούστου 1963 από το Φάληρο (διαδρομή Φάληρο – Ύδρα) και επιστροφή με ρυμούλκηση των σκαφών την 16η/8/63 από Ύδρα για Πειραιά.

Μετά τις αρχαιρεσίες της 15ης Δεκεμβρίου 1963 στην συνεδρίαση της 18ης Δεκεμβρίου 1963 συγκροτείται σε σώμα το νέο Δ.Σ. του Ομίλου ως εξής:

Πρόεδρος:	Ιωάννης Σεμερτζίδης
Αντιπρόεδρος:	Πάνος Γολέμης
Γενικός Γραμματέας:	Ιωάννης Παλαιολόγος
Ταμίας:	Κυριάκος Κορδοπάτης
Έφορος:	Γλαύκος Μαρκόπουλος
Μέλη:	Γεώργιος Αλτουβάς Πάνος Τσούκας

Στην ίδια συνεδρίαση αποφασίζεται να διοργανωθεί το **1^ο Ράλλυ Αιγαίου** με διαδρομή Φάληρο – Σύρος με ημερομηνία εκκίνησης την 27η/6/1964.

Στην συνεδρίαση της **5ης/4/1964** συζητείται και ομόφωνα αποφασίζεται η διαδρομή του **2^{ου} Ράλλυ Αιγαίου** να είναι Φάληρο – Ύδρα με εκκίνηση από Φάληρο την 10η Ιουλίου 1965 στις 10:00 και Ύδρα – Σύρος, με εκκίνηση από Ύδρα την 11η Ιουλίου 1965 στις 08:00.

Για πρώτη φορά αποφασίζεται και η διεθνοποίηση του αγώνα με εμπλοκή του ΕΟΤ, ΓΓΑ και άλλων φορέων που θα αναλάβουν την προβολή και την διαφήμισή του στο εξωτερικό διανέμοντας την προκήρυξη του αγώνα.

Στην συνεδρίαση της **17ης Νοεμβρίου 1966** αποφασίζεται η μεταστέγηση του Ομίλου στο οίκημα του 1ου ορόφου στην οδό Παπαδιαμάντη 4 στο Μικρολίμανο με μίσθωμα 2.500 δρχ. μηνιαίως.

Μετά τις αρχαιρεσίες της 25ης /2/1968 και 17ης /3/1968 οι εκλεγέντες συγκροτούνται σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος:	Ιωάννης Σεμερτζίδης
Αντιπρόεδρος:	Γλαύκος Μαρκόπουλος
Γενικός Γραμματέας:	Πάνος Γολέμης
Ταμίας:	Γιώργος Πολυχρόνης
Έφορος:	Γιώργος Κρέμος
Μέλη:	Γιώργος Τζούννης Σπύρος Τσάλτας

Στην συνεδρίαση της **23ης Ιουλίου 1968**, στο θέμα 3ο συζητείται η «**επιλογή σκα-**



Το πρώτο SWAN 36 δεμένο στο ρεμέτζο του στο Μικρολίμανο με τον Πάνο Γολέμη.



Ο James Griffin με τον βοηθό του και μαθητές της σχολής στο SWAN 36.

φών» ανοικτής θάλασσας προς αγορά από τον όμιλο και ο «τρόπος χρησιμοποίησης αυτών» και «οριοθετούνται» οι σκέψεις τόσο για την επιλογή όσο και για τον τρόπο χρήσης αυτών από τα μέλη, στο θέμα 5ο η συντήρησή τους, ενώ στο θέμα 6ο συζητείται η ίδρυση σχολής ιστιοπλοΐας ανοικτής θάλασσας και η εκπόνηση εγχειριδίου και εκπαιδευτικού προγράμματος.

Στην συνεδρίαση της **16ης Σεπτεμβρίου 1968** οριστικοποιείται η επιλογή του σκάφους, (**SWAN 36**), έπειτα από πρόταση της επιτροπής προμηθείας, η οποία για την ιστορία αποτελείται από τον **Ιωάννη Θεοδωρακόπουλο** πρόεδρο, **Γιάννη Σικιαρίδη** και **Γιάννη Κόσκορο** ως μέλη.

Στην συνεδρίαση της **7ης Οκτωβρίου 1968** αποφασίζεται η παραγγελία **6 σκαφών SWAN 36** αντί του ποσού των 9.400 λιρών Αγγλίας ή 676.800 δρχ. έκαστο και το Δ.Σ. εξουσιοδοτεί τον πρόεδρο να προβεί «εις τας δέουσας ενέργειες παρά τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού ίνα το ταχύτερον υπογραφεί το συμβόλαιον αγοράς».

Στην συνεδρίαση της **18ης Οκτωβρίου 1968** συζητείται διεξοδικά το θέμα του εγχειριδίου για την σχολή ιστιοπλοΐας ανοικτής θάλασσας και η χορήγηση πιστοποιητικών ή πτυχίων. **Αποφασίζεται** η μετάφραση του σχετικού βιβλίου του ROYAL YACHTING ASSOCIATION η οποία ανατίθεται στον **Γ. Κρέμο**.

Στην Συνεδρίαση της **31ης Ιανουαρίου 1969**, θέμα 5ο, αποφασίζεται η επιλογή και **πρόσληψη των κ. James Griffin ως υπευθύνου της σχολής** ιστιοπλοΐας ανοικτής θάλασσας του Ομίλου και **κ. Κώστα Αρμάου ως βοηθού** του.

Στην συνεδρίαση της **16ης Μαΐου 1969** ο πρόεδρος ενημερώνει τα μέλη ότι στις 15 Μαΐου ολοκληρώθηκε η **παραλαβή του πρώτου SWAN 36** από την επιτροπή παραλαβής η οποία συνέταξε και υπέγραψε το σχετικό πρακτικό.

Στο σκάφος «**εδόθη η ονομασία ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ, διότι ανταποκρίνεται εις τα ιδεώδη του Ομίλου, εις το ότι αφ' ενός μεν κρατούμετας πύλας της ιστιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης και τα ιδανικά του αθλήματος, αφ' ετέρου δε τιμώνμεν το πλοΐον της επαναστάσεως του Τσαμαδού το οποίον έφερε το όνομα ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ**».

Στην συνέχεια παρελήφθη το **δεύτερο σκάφος SWAN 36** στο οποίο δόθηκε το όνομα "**ΚΑΤΑΔΡΟΜΕΥΣ**".

Τα δύο επόμενα σκάφη παρεδόθησαν αργότερα και ονομάστηκαν "**ΘΗΣΕΥΣ**" και "**ΑΙΓΕΥΣ**".

Η πρώτη σχολή ιστιοπλοΐας ανοικτής θάλασσας άρχισε τον Σεπτέμβριο του 1969 και έτσι, ολοκληρώθηκαν τα πρώτα δέκα χρόνια από τη σύλληψη της ιδέας ιδρύσεως του Π.Ο.Ι.Α.Θ.





οι χρονολογίες σταθμοί



Στα **50** χρόνια της διαδρομής του **Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπολοΐας Ανοικτής Θαλάσσης** έχουν υπάρξει κάποιες χρονολογίες σταθμοί, όπου ο Όμιλος διοργάνωσε παγκόσμια πρωταθλήματα, διεθνείς αγώνες, ίδρυσε την πρώτη σχολή ιστιοπολοΐας στην Ελλάδα εκπαιδεύοντας πάνω από 20.000 ιστιοπλόους, απέκτησε σύγχρονες κτιριακές εγκαταστάσεις και προχώρησε σε εκδόσεις ειδικευμένων βιβλίων και περιοδικού τύπου για την ιστιοπολοΐα.



ΕΤΟΣ 1964

Πρώτη διοργάνωση του Διεθνούς Ιστιοπλοϊκού Αγώνα **ΡΑΛΛΥ ΑΙΓΑΙΟΥ**.

ΕΤΟΣ: 1969

Ίδρυση **Σχολής Ιστιοπολοΐας Ανοικτής Θαλάσσης**.

ΕΤΟΣ 1976

Ίδρυση **Παραρτήματος Π.Ο.Ι.Α.Θ. Κέρκυρας**.

ΕΤΟΣ 1982

Διοργάνωση, σε συνεργασία με το Ν.Ο.Ε., **Παγκοσμίου Πρωταθλήματος HALF ½ TON**.

ΕΤΟΣ 1984

Διοργάνωση, σε συνεργασία με τον Π.Ο.Ι.Α.Θ. Κέρκυρας, **Παγκοσμίου Πρωταθλήματος MINI TON**.

ΕΤΟΣ 1987

Έκδοση του περιοδικού **ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ** με θέματα ναυταθλητισμού. Το περιοδικό εκδίδεται έως σήμερα.





1995

ΕΤΟΣ 1989

Διοργάνωση, σε συνεργασία με το Ν.Ο.Ε., **Παγκοσμίου Πρωταθλήματος 3/4 ΤΟΝ.**

ΕΤΟΣ 1989

Αγορά του οικοπέδου επί της οδού Αθηνάς Δηλαβέλη 3.

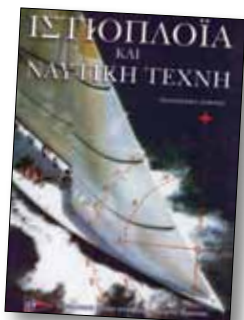
ΕΤΟΣ 1995

Εγκαίνια του κτιρίου.

ΕΤΟΣ 2001

Έκδοση του βιβλίου **ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΕΧΝΗ**. Στις 500 σελίδες αυτού του βιβλίου περιέχονται και παρουσιάζονται, απλά και κατανοητά, όλες οι απαραίτητες γνώσεις που θα πρέπει να έχουν οι ιστιοπλόοι και οι κυβερνήτες σκαφών αναψυχής.

Το βιβλίο διδάσκεται στην σχολή ανοικτής θαλάσσης του Π.Ο.Ι.Α.Θ., στην Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και στα ΤΕΦΑΑ, στην ειδικότητα της ιστιοπλοΐας.



2002



2002

ΕΤΟΣ 2002

Διοργάνωση του **ΚΥΠΕΛΛΟΥ ΕΛΠΙΔΑΣ** για την ενίσχυση των σκοπών του Συλλόγου Ελπίδα για την ανέγερση του Ογκολογικού Νοσοκομείου Παίδων.

Η συνεισφορά του Π.Ο.Ι.Α.Θ. με τις 9 διοργανώσεις του, πλησίασε τα 100.000 Ευρώ.

ΕΤΟΣ 2002

Διοργάνωση του 1^{ου} Διεθνούς Ναυτιλιακού ιστιοπλοϊκού αγώνα **"POSIDONIA CUP"** σε συνεργασία με τις εκθέσεις **ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ**, στα πλαίσια της ομώνυμης Διεθνούς Ναυτιλιακής έκθεσης.

ΕΤΟΣ 2006

Διοργάνωση του **Μεσογειακού Πρωταθλήματος "ATHENS TROPHY"**.



2006



ΕΤΟΣ 2007

Επανεκδοση και δωρεάν διάθεση σε όλους τους Ομίλους της Ελλάδος, του **βιβλίου για τα Optimist** σε 5.000 αντίτυπα, που έχει ήδη εξαντληθεί.

ΕΤΟΣ 2008

Διοργάνωση, με την υποστήριξη του Ν.Ο.Ε., του **Παγκοσμίου Πρωταθλήματος ORC I**.

ΕΤΟΣ 2010

Έκδοση του βιβλίου **ΤΑ ΜΥΣΤΙΚΑ ΤΟΥ LASER**.

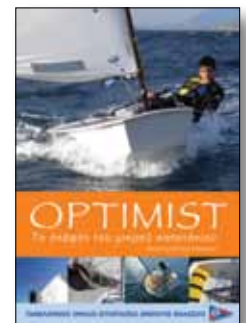
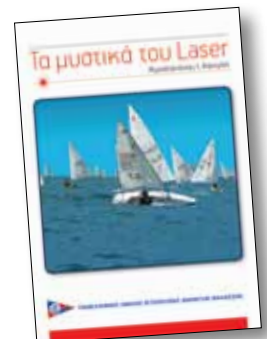
Ένα αναλυτικό βιβλίο για την Ολυμπιακή κατηγορία Laser, στην οποία μεταπηδούν τα περισσότερα νέα παιδιά μετά την κατηγορία Optimist. Το βιβλίο διατίθεται δωρεάν στους ναυταθλητικούς ομίλους.

ΕΤΟΣ 2011

Έκδοση του βιβλίου **"OPTIMIST – Το σκάφος του μικρού καπετάνιου"**.

Είναι μία πλούσια και εμπειρισταωμένη έκδοση που περιέχει όχι μόνο την εκμάθηση του σκάφους, αλλά και γενικότερα στοιχεία για το άθλημα και τους αγώνες. Χρήσιμη όχι μόνο για τους μικρούς αθλητές αλλά και για τους προπονητές τους.

Διατίθεται δωρεάν στους ναυταθλητικούς ομίλους.



ΔΙΑΤΕΛΕΣΑΝΤΕΣ ΠΡΟΕΔΡΟΙ Π.Ο.Ι.Α.Θ.

Πολυχρόνης Γεώργιος 1961 – 1963

Σεμερτζίδης Ιωάννης 1963 – 1969

Κιοσέογλου Μάρκος 1969 – 1971

Βάτης Ιωάννης 1971 – 1979

Κιοσέογλου Μάρκος 1979 – 1982

Βιντιάδης Νικόλαος 1982 – 1985

Από το 1985 έως και σήμερα

ο **Ιωάννης Μαραγκουδάκης**.



Σκάφος
Guapa

Ράθυ
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

Πρωταθλήτρια σε μετάλλια

Κορυφαίο άθλημα στην Ελλάδα για το έτος 2010 αναδείχθηκε η ιστιοπολία. Αυτό προκύπτει από την έκδοση της **Ε.Ο.Ε "Ολυμπιακές διαδρομές"** και το τεύχος του Δεκεμβρίου, όπου, σύμφωνα με τον αριθμό των μεταλλίων, η ιστιοπολία είναι το κορυφαίο σπορ της χώρας μας. **Κατά το 2010 Έλληνες αθλητές και αθλήτριες πήραν μέρος σε 15 από τα 26 ολυμπιακά αθλήματα** και διακρίθηκαν σε παγκόσμια και ευρωπαϊκά πρωταθλήματα, καθώς και στους Ολυμπιακούς Αγώνες Νεότητας της Σιγκαπούρης. Σε αυτές τις διεθνείς διοργανώσεις, οι ιστιοπλόοι μας **κατέκτησαν 17 μετάλλια** (6 χρυσά, 8 αργυρά και 3 χάλκινα). **Δεύτερο σε διακρίσεις ήρθε η κωπηλασία (13 μετάλλια) και ακολούθησε το τσέκνόντ με 6 μετάλλια.** Αυτό αποδεικνύει ότι η ιστιοπολία στη χώρα μας εκτός από παρελθόν έχει και παρόν και μέλλον, αρκεί να υπάρχουν οι κατάλληλες κινήσεις. «Αθλητές, προπονητές και παράγοντες της ιστιοπολίας αισθάνονται περηφάνια για αυτές τις επιτυχίες και όλοι μαζί ενωμένοι αυτή την πολύ δύσκολη περίοδο που περνάει η χώρα με σοβαρές επιπτώσεις στον αθλητισμό υπόσχονται πως θα κάνουν ό,τι περνάει από το χέρι τους για να συνεχιστεί η εξαιρετική δουλειά που γίνεται σε όλους τους τομείς και η Ελλάδα να πανηγυρίσει κι άλλα μετάλλια στους μεγαλύτερους αγώνες του κόσμου», αναφέρεται, χαρακτηριστικά, σε ανακοίνωση της Ελληνικής Ιστιοπολικής Ομοσπονδίας.

Χωρίς χρυσό...ροήοι



Οι **Παναγιώτης Καμπουρίδης** και **Στάθης Παπαδόπουλος** πραγματοποίησαν την καλύτερη εμφάνιση από Ελληνικής πλευράς στους διεθνείς **ιστιοπολικούς αγώνες ROLEX**, που πραγματοποιήθηκαν στο **Μαϊάμι** των ΗΠΑ. Οι αθλητές των 470 ήρθαν **7οι**.

Οι **Παναγιώτης Μάντης** και **Πάυλος Καγιαλής**, παρά την καλή αρχή, δεν

κατάφεραν να μπουν στην δεκάδα και περιορίστηκαν στην **11η θέση**. Το χρυσό μετάλλιο κατέκτησαν οι Άγγλοι Νικ. Εϊσερ και Ελιστ Γουίλς. Πραγματοποιήθηκαν εννέα κούρσες.

Στα **49er** και ύστερα από 16 κούρσες, ο **Στυλ. Σωτηρίου** με τον **Αλφόνσο Παναγιωτίδη** πήραν την **15η θέση**. Στην πρώτη θέση του βάρθρου ανέβηκαν οι Άγγλοι Τζον Πινκ και Ρικ Πικκο.

Δυνατές κούρσες πραγματοποιήθηκαν στα **Λέιζερ**. Ύστερα από 11 ιστιοδρομίες, ο **Βαγγέλης Χειμώνας** κατετάγη **20ος** σε σύνολο 103 ιστιοπλόων με νικητή τον Ελβετό, Ρ. Μαϊργκριν.

Παιδιά με 'χρυσό' ταλέντο

Εντυπωσιακές εμφανίσεις πραγματοποίησαν οι ιστιοπλόοι μας που πήραν μέρος στο **παγκόσμιο πρωτάθλημα 470 Νέων**, το οποίο διεξήχθη στο **Κατάρ**. Οι **Βασίλης Παπουτσόγλου** και **Γιάννης Ορφανός** κατάφεραν να τερματίσουν στην **5η θέση**. Ικανοποιητικά, όμως, ήταν και τα πλσαρισμάτα των υπολοίπων αθλητών μας που πήραν μέρος στη διοργάνωση. Οι **Μιχάλης Σταύρου** και **Γρηγόρης Ζωγράφος** ήρθαν 12οι, οι **Ανδρέας - Αντώνης Μπακατσιάς** και **Αλέξανδρος - Τριαντάφυλλος Μπακατσιάς** 15οι και οι **Σωτήρης Τσάμης** και **Φαίδων Κουνάς** 16οι. Να σημειωθεί ότι, η συμμετοχή του Γρηγόρη Ζωγράφου, ήταν η πρώτη σε διεθνή αγώνα στην Ολυμπιακή κατηγορία 470. Στο **Νέων Γυναικών**, η **Αφροδίτη Κυρανάκου** απέδειξε για μία ακόμη φορά ότι από την πρώτη ημέρα που ξεκίνησε ιστιοπολία είχε βάλει...πλώρη μόνο για διακρίσεις. Η αθλήτρια του Ολυμπιακού επιβεβαίωσε το μεγάλο ταλέντο της και στο παγκόσμιο πρωτάθλημα του Κατάρ καθώς πλσαρίστηκε στην 5η θέση. Η Ελληνίδα σπουδάζει στην Ολλανδία και προέρχεται από την Ακαδημία Ιστιοπολίας του Ολυμπιακού. Στους αγώνες είχε ως πλήρωμα την Ολλανδή Σάνεν Μαρκ. Στην πρώτη θέση του βάρθρου ανέβηκαν οι Γερμανίδες Βικτόρια Ζουρζοκ και Ζόζεφιν Μπαχ.

Ελπίδες για το μέλλον της ελληνικής ιστιοπολίας αποτελούν οι νεαροί **Αλέξανδρος** και **Γιώργος Καββάς**. Στο παγκόσμιο πρωτάθλημα της κατηγορίας 420, που πραγματοποιήθηκε στο **Μπουένος Αίρες** της Αργεντινής, το Ελληνικό δίδυμο επιβεβαίωσε για ακόμη μία φορά το μεγάλο ταλέντο του. Τα αδέρφια κατέκτησαν την **πρώτη θέση** στην κατηγορία κάτω των 16 ετών και την 19η στη γενική κατάταξη. «Οι ιστιοδρομίες ήταν ιδιαίτερα δύσκολες και αυτό εξαιτίας του καιρού. Φυσούσε δυνατός αέρας και αυτό είχε ως αποτέλεσμα να στραβώσει το άλμπουργο μας. Τις τρεις τελευταίες κούρσες τις τρέξαμε με στραβωμένο άλμπουργο διότι δεν υπήρχε η δυνατότητα για αλλαγή. Παρόλα αυτά πήγαμε καλά και είμαστε ευχαριστημένοι», δήλωσαν στον "Ιστιοπολικό Κόσμο" τα

δύο αδέρφια. Στους αγώνες πήραν μέρος 56 σκάφη και πραγματοποιήθηκαν 11 κούρσες. Στην πρώτη θέση του βάρθρου ανέβηκαν οι 'οικοδεσπότες' Π. Βόλκερ - Κ. Μαρτίνεζ.

Το αστέρι της πιτσιρίκας **Βασιλικής Μπέν** έλαμψε στο παγκόσμιο πρωτάθλημα όπτιμιστ που διεξήχθη στη **Μαλαισία**. Στη διοργάνωση πήραν μέρος 231 σκάφη σε αγόρια και κορίτσια και η Ελληνίδα αθλήτρια πλσαρίστηκε στην 9η θέση στην κατηγορία των κοριτσιών και στην 45η στη γενική κατάταξη. Η Βασιλική Μπέν θεωρείται από τα ταλέντα της Ελληνικής ιστιοπολίας και η θέση της στη διοργάνωση της Μαλαισίας το επιβεβαιώνει καθώς οι αγώνες είχαν αρκετές δυσκολίες. Οι θέσεις των υπολοίπων Ελλήνων ιστιοπλόων: 129η: **Εύα - Μαρία Βάρδαλη** (23η στα κορίτσια), 141ος: **Ι. Σπνταράκος**, 151ος: **Φ. Παπαπαναγιωτάκης**, 161ος: **Ι. Μπουγιούρης**. Πραγματοποιήθηκαν 15 ιστιοδρομίες και πρωταθλήτρια κόσμου αναδείχτηκε η Νοπακάο Πούνπατ από την Ταϊλάνδη.



Στο...κυνήγι των βαθμών

Το 2010 ήταν η χρονιά τους. Ο λόγος για τους **Παναγιώτη Μάντη** και **Πάυλο Καγιαλή**, οι οποίοι την περασμένη χρονιά κατέκτησαν την **πρώτη θέση στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα** που διεξήχθη στην **Κωνσταντινούπολη**. Οι ιστιοπλόοι βρίσκονται στην **3η θέση του διεθνούς ranking list της κατηγορίας 470 ανδρών** και έχουν πολλά περιθώρια για να βελτιώσουν αυτή τη θέση. Οι **Μάντης - Καγιαλής** ύστερα από επτά αγώνες έχουν 4.903 βαθμούς. Στην πρώτη θέση βρίσκεται ο Αυστραλός Μ. Μπέλχερ (4.992 βαθμούς), ο οποίος έχει χρησιμοποιήσει πλήρως τον



Μ. Πέιτζ και τον Ο. Ράιαν και ακολουθεί ο Ισραηλινός Γ. Κλίγκερ (4.953 β), στον οποίο έχουν αγωνιστεί ως πληρώματα ο Ου. Γκαλ και ο Ε. Σέλα. **«Είμαστε πολύ ευχαριστημένοι που βρισκόμαστε σε αυτή τη θέση. Στόχος μας είναι να την βελτιώσουμε περισσότερο αλλά αυτό δεν εξαρτάται μόνο από εμάς»**, τόνισαν στον "Ιστιοπλοϊκό Κόσμο" οι δύο ιστιοπλόοι.

Ικανότητες για μία θέση καλύτερη από την **7η**, στην οποία βρίσκεται τώρα, έχει ο **Βύρων Κοκκαλάνης**. Ο ιστιοπλόος των **RSX** έχει 4.432 βαθμούς. Η πρώτη εξαδα ύστερα από επτά αγώνες αποτελείται από τους: 1. Ν. Μασίχ (Ισραήλ, 4.799), 2. Π. Μίσκα (Πολωνία, 4.684), 3. Ι. Π. Λαφουέντε (Ισπανία, 4.610), 4. Ζ. Μποντέμπερ (Γαλλία, 4.555), 5. Π. Μαρτσίνσκι (Πολωνία, 4.520), 6. Ν. Ντέμπερ (Μ.Βρετανία, 4.510).

Διοργάνωση με...αστέρια

Ο αγώνας **District 14** θα ξεχωρίσει στο **Γιουρολύμπ** της **Αθήνας**, το οποίο θα διεξαχθεί στα νερά του Σαρωνικού από τις **21 έως της 25 Μαρτίου**. Η νίκη του **Αιμίλιου Παπαθανασίου** στην περσινή διοργάνωση της Ιταλίας έφερε τους αγώνες στην Ελλάδα. Στις ιστιοδρομίες της **κατηγορίας "Σταρ"** αναμένεται να πάρουν μέρος κάποιοι από τους κορυφαίους αθλητές της Ευρώπης. Η πλειοψηφία των συμμετασχόντων αναμένεται να είναι από την Ιταλία. Οι αθλητές θα έχουν την ευκαιρία να πάρουν μέρος σε έναν δυνατό αγώνα, ο οποίος θα τους βοηθήσει στην προετοιμασία τους για τις διοργανώσεις της προολυμπιακής χρονιάς. **«Πρόκειται για έναν πολύ σημαντικό αγώνα. Αποτελεί μεγάλη επιτυχία που το φέραμε στην Ελλάδα, ύστερα από 28 χρόνια, το District. Το να το πάρεις μέσα από τα χέρια των Ιταλών, που θεωρούνται από τις μεγάλες δυνάμεις της κλάσης, δεν ήταν και εύκολο. Ελπίζω να μείνει και του χρόνου στην Ελλάδα. Πιστεύουμε ότι θα διεξαχθούν δυνατοί αγώνες»**, δήλωσε στον "Ιστιοπλοϊκό Κόσμο" ο **Αιμίλιος Παπαθανασίου**. Οι ιστιοδρομίες στα **District 14** δεν θα είναι οι μόνες που θα ξεχωρίσουν στη διοργάνωση του Γιουρολύμπ. Στους αγώνες εντά-

χθηκαν και τα πανελλήνια πρωταθλήματα όλων των ολυμπιακών κατηγοριών και, έτσι, αναμένεται να διεξαχθούν εξαιρετικά ενδιαφέρουσες ιστιοδρομίες διότι θα κριθούν, κατά μεγάλο ποσοστό, και οι συμμετοχές των αθλητών στην προολυμπιακή ομάδα.

Λίγες ημέρες νωρίτερα (**9-13 Μαρτίου**) θα διεξαχθεί στο θαλάσσιο στίβο του κόλπου της **Θεσσαλονίκης** το **"Κύπελλο Μέγας Αλέξανδρος"**. Διοργανωτής θα είναι ο Ναυτικός Ομίλος Θεσσαλονίκης και θα πραγματοποιηθούν αγώνες στα **470 ανδρών και γυναικών**, στα **λέιζερ στάνταρ ανδρών** και στα **λέιζερ ράντιαλ γυναικών**. Οι πρώτες ιστιοδρομίες θα διεξαχθούν στις 10 Μαρτίου ενώ το 'Κύπελλο' θα είναι έγκυρο εάν πραγματοποιηθούν τέσσερις ιστιοδρομίες.

Μέσα στον **Μάρτιο (25-27)** θα διεξαχθούν και τα **περιφερειακά πρωταθλήματα όπτιμιστ και Λέιζερ 4,7 Βορείου Ελλάδος**. Το περιφερειακό πρωτάθλημα όπτιμιστ της **Νοτιοδυτικής Ελλάδας** θα διεξαχθεί τις ίδιες ημερομηνίες από τον Ναυτικό Όμιλο Λευκάδας.

Λάμψη μεταλλίων στην Ολυμπιακή Επιτροπή



Κατάμεστο για μια ακόμη χρονιά το αμφιθέατρο της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής.

Σε ένα σχεδόν κατάμεστο αμφιθέατρο στις εγκαταστάσεις της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής πραγματοποιήθηκε το απόγευμα της **Τετάρτης (12/1)** η ετήσια βράβευση των αθλητών και αθλητριών που διακρίθηκαν το 2010, η κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας καθώς και η απονομή του Κυπέλλου στο πρωταθλητή και Πολυνίκη της περασμένης χρονιάς **Ναυτικό Όμιλο Ιωαννίνων**.

Την γιορτή της Κωπηλασίας τίμησαν με την παρουσία τους ο Γενικός Γραμματέας Αθλητισμού **Πάνος Μπιτσαξής**, που για μια ακόμη φορά κατέθεσε την υποστήριξή του στο άθλημα της Κωπηλασίας και την Κωπηλατική Ομοσπονδία, ο πρόεδρος της ΕΟΕ **Σπύρος Καπράλος** που χαρακτήρισε την κωπηλασία ως το "Εθνικό μας άθλημα", ο πρόεδρος της Ελληνικής Ολυμπιακής Ακαδημίας **Ισίδωρος Κούβελος**, η πρόεδρος του ΕΣΚΑΝ **Χαρά Σπηλιωπούλου**, ο πρόεδρος του Συλλόγου Ολυμπιονικών **Γιώργος Σιγάλας** που εκπροσωπούσε και τον δήμαρχο Πειραιά **Βασίλη Μιχαλογιάννη** και άλλοι επίσημοι.

Τυχeroί της βραδιάς που βρήκαν το **φλουρί** ο προιστάμενος του τμή-



Στην εκδήλωση παρέστησαν ο Γενικός Γραμματέας Αθλητισμού Πάνος Μπιτσαξής και ο πρόεδρος της ΕΟΕ Σπύρος Καπράλος.



Ο πρόεδρος της ΕΚΟΦΝΣ Γιάννης Καρράς κόβει την πρωτοχρονιάτικη πίτα.



Η ΕΚΟΦΝΣ βράβευσε την Ελένη Διαμάντη και Λυδία Νταλαμάνγκα που κατέκτησαν το χάλκινο μετάλλιο στην 1η Ολυμπιάδα Νεότητας στη Σιγκαπούρη.

Σε ένα σχεδόν κατάμεστο αμφιθέατρο στις εγκαταστάσεις της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής πραγματοποιήθηκε το απόγευμα της Τετάρτης (12/1) η ετήσια βράβευση των αθλητών...

ματος Υγρού στίβου της ΓΓΑ κ. **Τσολακίδης** και η πρωταθλήτρια του ΝΟ Κατερίνης που ήταν και ανάμεσα στους βραβευθέντες **Κατερίνα Νικολαΐδου**. Αμφότεροι έλαβαν μια ασημένια καρφίτσα με το σήμα της Ομοσπονδίας.

Την εκδήλωση προλόγισε ο πρόεδρος της ΕΚΟΦΝΣ Γιάννης Καρράς που μεταξύ άλλων τόνισε: «Τη χρονιά που πέρασε είχαμε την ευτυχία να έχουμε πολλούς αθλητές με διακρίσεις τους οποίους και θα χειροκροτήσουμε σε λίγο. Επιτρέψτε μου να αναφέρω μόνον κάποια συνολικά στοιχεία. **Έτσι το 2010 κατακτήσαμε συνολικά σε διεθνείς διοργανώσεις 72 μετάλλια.** Από αυτά τα 10 κατακτήθηκαν σε Παγκόσμια Πρωταθλήματα και 3 μετάλλια στο Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα. Από τα συνοπτικά παραπάνω αποτελέσματα βλέπουμε ότι, **υπάρχει παρουσία του αθλήματος στο βάθρο των νικητών των Παγκοσμίων Πρωταθλημάτων όλων των κατηγοριών καθώς και τη πολύ καλή δου-**

λειά που γίνεται η οποία προσιωνίζει τη συνέχεια των επιτυχιών του αθλήματος».

Από τους αθλητές το λόγο πήρε η **Αλεξάνδρα Τσιάβου** που πριν από λίγες μέρες αναδείχθηκε και κορυφαία αθλήτρια για την Ελλάδα η οποία αφιέρωσε τη βράβευσή της στον αδικοχαμένο αθλητή της **Κέρκυρας Διονύση Νικολούζο** και ζήτησε από τις αρχές μεγαλύτερη μέριμνα στον τομέα της υγείας στον αθλητισμό ώστε να μην υπάρξουν ανάλογες απώλειες στο μέλλον.

Εκτός των αθλητών που διακρίθηκαν **τιμητικές διακρίσεις** δόθηκαν για την προσφορά τους στην ελληνική κωπηλασία, στον **Όμιλο Ερετών**, τον αντιπρόεδρο της Ομοσπονδίας **Λεωνίδα Λούλη** για την πολυετή προσφορά του στη διαίτησή και τον **Γιώργο Καζαντζόπουλο** ο οποίος είναι μέλος της Επιτροπής Αθλητισμού και Περιβάλλοντος της



Οι δοι Παγκόσμιοι πρωταθλητές στο πρωτάθλημα -23 Κόνσολας Γ., Μόρδος Μ., Τραυλός Θ., Αφεντούλης Ν. κατά την βράβευσή τους από το μέλος της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής Πέτρο Συναδινό.



Ο Γενικός Διευθυντής της ΓΓΑ κ. Πάννης Παγάνης κατά την βράβευση του Στέργιου Παπακρήστου που κατέκτησε το χάλκινο μετάλλιο στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα κάτω των 23 ετών.



Ο δις Ολυμπιονίκης Βασίλης Πολύμερος βράβευσε τους ασημένιους Ολυμπιονίκες νεότητας Μιχάλη Ναστόπουλο και Απόστολο Λαμπρίδη.



Ο πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Ολυμπιονίκων Γιώργος Σιγάλας κατά την απονομή της τιμητικής διάκρισης στις Παγκόσμιες πρωταθλήτριες Χριστίνα Γιαζιτζίδου και Τριανταφυλλιά Καλαμποκά

Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής, καθώς και της αντίστοιχης επιτροπής της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας Κωπηλασίας της FISA και βοήθησε τα μέγιστα στο περιβαλλοντολογικό πρόβλημα του Ολυμπιακού κωπηλατοδρομίου και συνεχίζει να προσφέρει ως μέλος της διοίκησης του Πάρκου Σκινιά Μαραθώνα.

Αναλυτικά βραβεύτηκαν

Από το Παγκόσμιο πρωτάθλημα Ανδρών-Γυναικών:

Ν. Γκουντούλας - Α.Γκουντούλας - Γ. Τσίλης - Σ. Παπαχρήστος (2η θέση), Α.Τσιάβου - Χ.Γιαζιτζίδου (3η θέση), Γ.Χρήστου - Γ.Τζιάλλας (3η θέση)

Από το παγκόσμιο πρωτάθλημα 23:

Χ.Γιαζιτζίδου - Τ.Καλαμποκά (1η θέση), Π.Μαγδανής - Κόνσολας (1η θέση), Σ.Παπαχρήστος (3η θέση), Γ.Κόνσολας - Μ.Μόρδος - Θ.Τραυλός - Ν.Αφεντούλης (6η θέση).

Από την Ολυμπιάδα Νεότητας:

Μ.Ναστόπουλος - Α.Λαμπρίδης (2η θέση), Ε.Διαμαντή - Λ.Νταλαμάνγκα (3η θέση)

Από το Ευρωπαϊκό πρωτάθλημα Ανδρών-Γυναικών:

Γ. Τζιάλλας - Γ. Χρήστου (1η θέση), Α.Τσιάβου - Χ.Γιαζιτζίδου (1η θέση), Ν.

Γκουντούλας - Α. Γκουντούλας - Γ. Τσίλης - Σ. Παπαχρήστος (2η θέση)

Από το Παγκόσμιο Εφήβων:

Μ. Ναστόπουλος - Α.Λαμπρίδης (1η θέση), Δ. Αγγελόπουλος (2η θέση), Κ. Σπυρίδου - Α. Σπυρίδου (2η θέση), Κ. Νικολαΐδου (3η θέση), Ε. Διαμαντή - Λ.Νταλαμάνγκα (5η θέση), Γ. Αντώνη - Σ.Πάνναρο (5η θέση)

Από το 1ο Παγκόσμιο Κύπελλο:

Α. Τσιάβου (1η θέση), Ν. Γκουντούλας - Α. Γκουντούλας (3η θέση), Χ. Γιαζιτζίδου - Τ. Καλαμποκά (3η θέση)

Από το 3ο Παγκόσμιο Κύπελλο:

Α. Τσιάβου (1η θέση), Χ. Γιαζιτζίδου - Τ. Καλαμποκά (3η θέση), Γ. Χρήστου - Γ. Τζιάλλας (3η θέση)

Από το Βαλκανικό πρωτάθλημα:

Α. Δάφνης (1η θέση), Δ. Αγγελόπουλος (1η θέση), Κ. Νικολαΐδου (1η θέση), Β. Νταλαμάνγκα - Ε. Διαμαντή (1η θέση), Κ.Μαγκλάρας - Γ. Αντώνης (1η θέση), Γ. Κάκος-Β.Χειμάρης-Κ.Κρέτσος-Π.Κωνσταντάς-Ν. Αναστασίου-Θ.Τριανταφύλλου- Κ.Βαγενάς -Π.Ζιάκας-Χ.Κρούτια (1η θέση), Η.Κούρος-Β.Χειμάρης (1η θέση), Μ.Ναστόπουλος-Α. Λαμπρίδης (1η θέση), Β.Αγγελόπουλος-Α.Δάφνης-Κ.Μαγκλάρας-Α.Γιώργος (1η θέση)



Ο πρόεδρος της ΕΟΕ Σπύρος Καφράλος κατά την απονομή στην Αλεξάνδρα Τσιάβου και Χριστίνα Γιαζιτζίδου που κατέκτησαν το χάλκινο μετάλλιο στο Παγκόσμιο πρωτάθλημα της Νέας Ζηλανδίας



Ο αντιπρόεδρος της ΕΟΕ και πρόεδρος της ΔΟΑ Ισίδωρος Κούβελος βραβεύει τον Γιώργο Τζιάλλα που μαζί με τον απόντα κατά την εκδήλωση Γιάννη Χρήστου κατέκτησαν το χάλκινο μετάλλιο στο Παγκόσμιο πρωτάθλημα



Η πρόεδρος του ΕΣΚΑΝ κυρία Χαρά Σπηλιοπούλου βραβεύει τους χρυσούς πρωταθλητές κόσμου στο Παγκόσμιο -23 Παναγιώτη Μαγδανή και Λευτέρη Κόνσολα.



Ο Γενικός Γραμματέας Αθλητισμού Πάνος Μπιτσαξής κατά την βράβευση των ασημένιων Παγκόσμιων πρωταθλητών της τετρακώπου Ν.Γκουντούλα,Α.Γκουντούλα, Γ. Τσίλη, Σ. Παπαχρήστο.

Διεθνές κέντρο προετοιμασίας ο Σχοινιάς



Διεθνή ακτινοβολία αποκτά το **Ολυμπιακό Κωπηλατοδρόμιο του Μαραθώνα** από το ξεκίνημα του 2011 και μετά.

Η αρχή έγινε από **τέσσερις αθλήτριες της προολυμπιακής ομάδας της Κίνας** οι οποίες συνοδεύόμενες από τον προπονητή τους παρέ-

μειναν στο Ολυμπιακό Κωπηλατοδρόμιο της Αθήνας από τις **9 ως τις 30 Ιανουαρίου** προκειμένου να πραγματοποιήσουν στάδιο της προετοιμασίας τους σε καλές καιρικές και όχι μόνο συνθήκες αφού **ο βαρύς χειμώνας που επικρατεί στην Κίνα αυτή την εποχή δεν τους το επιτρέπει**. Οι τέσσερις αθλήτριες που στελεχώνουν ένα σκιφ, ένα διπλό και μια δίκωπο θα παραμείνουν για τρεις εβδομάδες στην Ελλάδα και θα επιστρέψουν τον Απρίλιο για τις τελευταίες μέρες πριν από τους επίσημους αγώνες.

«Αυτή την εποχή η Ελλάδα διαθέτει το καλύτερο κλίμα στη Ευρώπη και είναι ιδανικός τόπος προετοιμασίας για μας αφού στην Κίνα το κρύο είναι ανασταλτικός παράγοντας για προπόνηση σε εξωτερικές

συνθήκες. Ταυτόχρονα το κόστος στην Ελλάδα είναι πολύ χαμηλό, θα έλεγα ότι βρίσκεται στο επίπεδο των Ολυμπιακών αγώνων της Αθήνας το 2004 κι αυτό μας διευκολύνει να παραμείνουμε για αρκετές μέρες. Το σημαντικότερο όμως όλων είναι ότι οι προπονητικές συνθήκες στο Ολυμπιακό κωπηλατοδρόμιο είναι πραγματικά άριστες και ήδη σχεδιάζουμε να παραμείνουμε παραπάνω από ότι αρχικά είχαμε υπολογίσει» τόνισε ο προπονητής και συνοδός των τεσσάρων κοριτσιών **Κένετ Χουαν Ταν**.

Η συνέχεια ήρθε από το **κλιμάκιο της προεθνικής ομάδας κωπηλασίας της Ρωσίας** που εγκαταστάθηκε από τη Δευτέρα **21 Φεβρουαρίου** στο Ολυμπιακό Κωπηλατοδρόμιο του Μαραθώνα προκειμένου να πραγματοποιήσει καμπ προετοιμασίας για περίπου ένα μήνα και ως τις **18 Μαρτίου**. Την Ρωσική αποστολή αποτελούσαν **έξι αθλητές, έξι αθλήτριες και τρεις προπονητές**, που έφτασαν στην Ελλάδα από την Αγία Πετρούπολη, όπου είναι η βάση τους, **προκειμένου να προετοιμαστούν σε ιδανικές συνθήκες**, αφού την εποχή αυτή οι θερμοκρασίες στη Ρωσία βρίσκονται πολλούς βαθμούς κάτω από το μηδέν.

Κατά την παραμονή και των δυο αποστολών στο Ολυμπιακό Κωπηλατοδρόμιο του Μαραθώνα βρισκόταν σε εξέλιξη προπονητικά κοινόβια των ελληνικών προεθνικών ομάδων.

Σάκης Αθανασιάδης: "Πλησιάσαμε το όνειρο"

Διαθέτοντας πολύχρονη εμπειρία στην κωπηλασία, ο **Σάκης Αθανασιάδης** παραμένει μια πολύτιμη μονάδα στο **προπονητικό τιμ της Εθνικής ομάδας**. Ο Θεσσαλονικιός τεχνικός λίγες μέρες μετά την έλευση του 2011 έκανε ένα απολογισμό της χρονιάς που πέρασε και οριοθέτησε τους επόμενους στόχους για την Εθνική ομάδα κωπηλασίας.

«Το 2010 ήταν για την ελληνική κωπηλασία μια από τις πιο πετυχημένες χρονιές σε όλα τα επίπεδα και αυτό μας προσθέτει ένα μεγαλύτερο βάρος και φυσικά ένα μεγαλύτερο άγχος. Γιατί όλοι, ακόμη κι εμείς, περιμένουμε τη νέα χρονιά να ανέβουμε ένα σκαλοπάτι παραπάνω».

Τι πρέπει να γίνει για να επιτευχθεί αυτό;

«Έχοντας καλή γνώση του επιπέδου στο διεθνές στερέωμα, γνωρίζουμε όλοι, ότι για να πετύχουμε κάτι τέτοιο πρέπει να κάνουμε τη διπλάσια δουλειά από αυτή που κάναμε. Να ευχαριστούμε λοιπόν πρώτα από όλα να έχουν οι αθλητές την υγεία τους, γιατί οι τραυματισμοί πάντα μας πάνε πίσω και να έχουν και τη διάθεση να δουλέψουν σκληρά ενόψει των στόχων που έχουμε βάλει».

Υπάρχει λοιπόν διάθεση και κίνητρο από τους αθλητές;

«Είναι πολλοί οι αθλητές μας που κατάφεραν να κατακτήσουν μετάλλια, ακόμη και σε Παγκόσμια πρωταθλήματα ανδρών-γυναικών, είναι όμως ελάχιστοι εκείνοι που "γεύτηκαν" την ατμόσφαιρα μιας Ολυμπιάδας. Οπότε το κίνητρο για όλους που λέγεται Ολυμπιάδα είναι πολύ ισχυρό».

Πως ξεκινάει η χρονιά;

«Στόχος πλέον όλων είναι να είμαστε μέσα στα χρονοδιαγράμματα. Είναι πολύ δύσκολο γιατί ερχόμαστε από μια πολύ δύσκολη χρονιά και πριν καλά καλά ο οργανισμός επανέλθει και ξεκουραστεί μπαίνει με φόρα σε νέα προετοιμασία. Ευχόμαστε όλοι να μην το πληρώσουμε στο μέλλον. Είτε μιλάμε για αυτή τη χρονιά, είτε για την επόμενη. Κάτι που ισχύει βέβαια και για όλες τις χώρες και όλους τους αθλητές, δεν αγωνιζόμασταν μόνο εμείς το 2010».

Πότε θα αρχίσει η στελέχωση των πληρωμάτων;

«Από τους πρώτους αγώνες που θα πάρουμε μέρος θα δούμε σε τι κατάσταση βρίσκονται οι αθλητές μας. Στόχος μας είναι να δημιουργήσουμε όσο το δυνατόν πιο γρήγορα και πιο πολλά πληρώματα. Γιατί ο στόχος είναι από φέτος να πάρουμε όσο το δυνατόν πιο πολλές προκρίσεις γίνεται

για τους Ολυμπιακούς αγώνες».

Τι γίνεται με τις μικρότερες κατηγορίες;

«Η προσπάθειά μας, και νομίζω το πετύχαμε όπως δείχνουν και τα αποτελέσματα, είναι να μην αμελήσουμε ποτέ τις μικρότερες κατηγορίες. Παράλληλα με τη μεγάλη κατηγορία, δουλεύουμε και τη νέων και την εφήβων ακόμη και την παιδων, δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα. Η Ομοσπονδία έχει εκπονήσει ένα πρόγραμμα ακόμη και για τις κατηγορίες της ανάπτυξης έτσι ώστε να υπάρχει αρμονική συνέχεια, από τη μικρότερη ως τη μεγαλύτερη».

Με τι θα ήσασταν ικανοποιημένοι στο τέλος του 2011;

«Προσωπικά θα ήμουν ικανοποιημένος με το να πάρουμε τέσσερις προκρίσεις για τους Ολυμπιακούς που θεωρώ ότι είναι στις δυνατότητες της Εθνικής ομάδας και φυσικά θα ήμουν ευχαριστημένος αν καταφέραμε τα ίδια πράγματα που πετύχαμε και πέρυσι, αν και το θεωρώ πολύ δύσκολο αφού την περσινή χρονιά οι αθλητές μας ξεπέρασαν τις προσδοκίες μας και τις δικές τους ακόμη. Θα έλεγα ότι πλησιάσαμε το όνειρο. Πέρασαμε το στόχο και πλησιάσαμε το όνειρο»



Οι επιχορηγήσεις για το 2011

Τις τακτικές επιχορηγήσεις των αθλητικών Ομοσπονδιών για το 2011 ανακοίνωσε την Τετάρτη 16 Φεβρουαρίου η Γενική Γραμματεία Αθλητισμού.

Η **ΕΚΟΦΝΣ** που περιλαμβάνεται στην **πρώτη κατηγορία** με τα **Αθλήματα Εθνικής Αθλητικής Προτεραιότητας** θα εισπράξει για τη νέα χρονιά **1.320.000 ευρώ**, ποσό ακριβώς ίδιο με αυτά που εισέπραξε τόσο κατά το 2010 όσο και κατά το 2009.

Όπως ανακοίνωσε η **ΓΓΑ** η μέση **μείωση των επιχορηγήσεων** του 2011 σε σχέση με το 2010 ανέρχεται στο 14% για τα Αθλήματα Εθνικής Αθλητικής προτεραιότητας, σε 13% για τα Αθλήματα Εθνικού Ενδιαφέροντος και σε 10% για τα Κρατικά Ενισχυόμενα Αθλήματα.

Κυπελλούχος ο Ναυτικός Όμιλος Χαλκίδας



Με το Πανελλήνιο Κύπελλο Σλάλομ άνοιξε η αυλαία των φετινών εγχώριων διοργανώσεων στο κανόε καγιάκ.

Η διοργάνωση διεξήχθη στην υπερσύγχρονη **ολυμπιακή εγκατάσταση του Ελληνικού** και συμμετείχαν **100 αθλητές και αθλήτριες** από σωματεία όλης της χώρας.

Ο **Ναυτικός Όμιλος Χαλκίδας** κατέκτησε την πρώτη θέση, δεύτερο κατετάγη το **Αθλητικό, Πολιτιστικό, Οικολογικό Σωματείο "Τύμφη Κόνιτσας"** και τρίτος ο **Αθλητικός Σύλλογος Αναλήψεως "Εύηνος"**.

Χορηγός των αγώνων ήταν η εταιρεία "Πάρκα Αναψυχής & Αθλητισμού Ελληνικού Α.Ε.".



Αναλυτικά τα αποτελέσματα των τριών πρώτων, όπου υπάρχουν, ανά κατηγορία:

Άνδρες: K1: 1. Καλτσής Μ. (Εύηνος), 2. Γιαννόπουλος (ΝΟΑ), 3. Κωστούλας – Καρακατσάνης (Τύμφη Κόνιτσας). **C1:** 1. Τσακμάκης (Μέθανα), 2. Μαντάς (Χαλκίδα), 3. Σεμάν (Τύμφη Κόνιτσας), **C2:** 1. Μοίρας Βασ. – Μοίρας Εμ. (Χαλκίδα), 2. Μαντάς – Νταντάκος (Χαλκίδα), 3. Νικολάου Χρ. – Νικολάου Αντ. (Χαλκίδα), **3XK1 ανδρών:** 1. Καλτσής Μ. – Κουβαράς – Κάτσικας (Εύηνος), 2. Κωστούλας – Αγόρου – Σεμάν (Τύμφη Κόνιτσας), **3XC2:** 1. Μοίρας Εμ., Μοίρας Βασ. – Νικολάου Χρ., Νικολάου Αντων. – Νταντάκος, Μαντάς.

Έφηβοι: K1: 1. Μαρκόπουλος (Χαλκίδα), 2. Ντεγιάννης (Χαλκίδα), 3. Βάσαλος (Τύμφη Κόνιτσας), **C1:** 1. Παπαθανάσης (Χαλκίδα), 2. Παπαδόπουλος (Χαλκίδα), 3. Πάτσο (Χαλκίδα), **C2:** 1. Μουχτής – Παπαθανάσης (Χαλκίδα), **3XK1:** 1. Μαρκόπουλος – Ντεγιάννης – Παπαθανάσης (Χαλκίδα), 2. Λάκκας – Αγόρου – Μησιακούλης (Τύμφη Κόνιτσας).

Παίδες: K1: 1. Ντεγιάννης (Χαλκίδα), 2. Μαρκόπουλος (Χαλκίδα), 3. Βάσαλος (Τύμφη Κόνιτσας), **C1:** 1. Μουχτής (Χαλκίδα), 2. Παπαδόπουλος (Χαλκίδα), 3. Βρέμος (Τύμφη), **3XC1:** 1. Παπαδόπουλος (Χαλκίδα) – Σκανδάλης (Χαλκίδα) – Μουχτής (Χαλκίδα).

Γυναικές: K1: 1. Ντάμπου (Χαλκίδα), 2. Δημητριάδη (Αθηναϊκή Λέσχη), 3. Νικολάου (Χαλκίδα), **3XK1:** 1. Τσουκνάνκη Δ. – Τσουκνάνκη Ελ. – Δημητριάδη (Αθηναϊκή Λέσχη).

Νεάνιδες: K1: 1. Δημάκου (Χαλκίδα), **C1:** 1. Ντάμπου (Χαλκίδα), **3XK1:** 1. Ντάμπου – Δημάκου – Νικολάου (Χαλκίδα).

Κορασίδες: K1: 1. Δημάκου (Χαλκίδα), 2. Μουρεχίδη (Τύμφη).



Ο πρόεδρος της Ε.Ο.Ε (Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής) κ. Σπύρος Καπράλος βραβεύει τον αθλητή του Σλάλομ Τσακμάκη Χρήστο για την Τρίτη θέση στο Ευρωπαϊκό νέων ανδρών.

Η Ε.Ο.Κ.-Κ. βράβευσε τους κορυφαίους του 2010

Σε μια εξαιρετική εκδήλωση σε αίθουσα του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας η Ελληνική Ομοσπονδία Κάνοε – Καγιάκ βράβευσε τους αθλητές και τα σωματεία, που διακρίθηκαν την περυσινή αγωνιστική περίοδο.

Στην κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας της Ομοσπονδίας έδωσαν το παρών όλα τα μέλη της οικογένειας του κάνοε καγιάκ, σύσσωμο το διοικητικό συμβούλιο, αθλητές, προπονητές, εκπρόσωποι σωματείων.

Τη γιορτή τίμησαν με την παρουσία τους ο πρόεδρος της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής, Σπύρος Καπράλος, ο αντιπρόεδρος της ΕΟΕ, Ισίδωρος Κούβελος ο πρόεδρος της Ε.Φ.Ι.Π. Γιώργος Λενός, ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας Κωπηλασίας, Γιάννης Καρράς, ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας Ξιφασκίας Μανώλης Κατσιαδάκης, ο πρώην πρόεδρος της Ομοσπονδίας τζούντο, Βαγγέλης Σουφλέρης, καθώς κι άλλα μέλη της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής και διοικητικών συμβουλίων Ομοσπονδιών.

Επίσης παρευρέθησαν ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας άρσης βαρών, Πύρρος Δήμας, ο περιφερειάρχης Αττικής, Γιάννης Σγουρός, καθώς και οι βουλευτές Κώστας Γεϊτόνας (ΠΑΣΟΚ), Δημήτρης Καρύδης (ΠΑΣΟΚ), Γιώργος Κοντογιάννης (Δημοκρατική Συμμαχία). Το παρών έδωσαν και αρκετοί εκπρόσωποι της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Την εκδήλωση προλόγισε ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας Κάνοε Καγιάκ, **Αντώνης Νικολόπουλος**, ο οποίος αναφέρθηκε στα οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ομοσπονδία: «*Εχουμε περιέλθει σε ένα αδιέξοδο, όχι λόγω των περικοπών του προϋπολογισμού μας, αλλά εξαιτίας του προστίμου που μας έχει επιβάλλει η Εφορία επειδή δεν παρακρατούσαμε φόρο στα οδοιπορικά των ανθρώπων που εργάζονταν στις διάφορες διοργανώσεις μας. Αυτή είναι μια ιστορία που αφορά την τελευταία δεκαετία, όταν και κάποιοι από εμάς δεν βρίσκονταν στο χώρο. Δυστυχώς παρά το γεγονός ότι δικαιωθήκαμε δικαστικά η διοίκηση της Δ.Ο.Υ. με αυθαίρετο τρόπο δεν δέχεται την δικαστική απόφαση, ούτε και την πρότασή μας να πληρώνουμε με δόσεις το πρόστιμο που είναι 450.000 ευρώ. Το αποτέλεσμα είναι να προχωρήσει σε κατάσχεση του υπολοίπου προϋπολογισμού μας του 2010 με αποτέλεσμα να έχουμε να πάρουμε χρήματα από τον Αύγουστο του 2010. Σε όλα αυτά ήρθε να προστεθεί και η επιπλέον μείωση του προϋπολογισμού της Ομοσπονδίας για το 2011. Θα ήθελα να σημειώσω ότι μέσα σε ένα χρόνο η ΓΤΑ μάς έχει κάνει περικοπές της τάξεως του 40%. Εμείς όμως*

δεν χάνουμε την αισιοδοξία και θα συνεχίσουμε να υπηρετούμε το άθλημα που αγαπάμε».

Στη συνέχεια η Ομοσπονδία τίμησε κάποιους αθλητές που διακρίθηκαν την περυσινή χρονιά. Συγκεκριμένα βραβεύτηκαν οι **Χρήστος Τσακμάκης** (χάλκινο μετάλλιο στο C1 στο Ευρωπαϊκό νέων ανδρών του σλάλομ), **Αθηνά – Θεοδώρα Αλεξοπούλου** (8η στο K2 1.000. στο Παγκόσμιο πρωτάθλημα σπριντ), **Αλεξάνδρα Μπαρδακλή** (8η στο K2 1.000. στο Παγκόσμιο πρωτάθλημα σπριντ), **Μιχάλης Παπασάββας** (7ος στο K1 200μ. στο Ευρωπαϊκό πρωτάθλημα σπριντ νέων ανδρών), **Σοφία Πιπιτσούλη** (9η στο K1 200μ. στο Ευρωπαϊκό πρωτάθλημα σπριντ νέων γυναικών), **Ανδρέας Κιλιγκαρίδης** (για τη συνολική προσφορά του στο άθλημα)

Η Ομοσπονδία τίμησε τα σωματεία που διακρίθηκαν στις εγχώριες διοργανώσεις: **Πανελλήνιο πρωτάθλημα σπριντ:** 1. Ναυτικός Όμιλος Χανίων, 2. Ναυτικός Αθλητικός Σύνδεσμος, 3. Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Θεσσαλονίκης. **Πανελλήνιο πρωτάθλημα σλάλομ:** 1. Ναυτικός Όμιλος Χαλκίδας, 2. Αθλητικό, Πολιτιστικό, Οικολογικό σωματείο "Τύμφη" Κόνιτσας, 3. Αθλητικός Σύλλογος Αναλήψεως "Εύηνος". **Πανελλήνιο κύπελλο σπριντ:** 1. Ναυτικός Αθλητικός Σύνδεσμος, 2. Ναυτικός Όμιλος Χαλκίδας, 3. Ναυτικός Όμιλος Χανίων. **Πανελλήνιο κύπελλο σλάλομ:** 1. Ναυτικός Όμιλος Χαλκίδας, 2. Αθλητικός Σύλλογος Αναλήψεως "Εύηνος", 3. Αθλητικό, Πολιτιστικό, Οικολογικό σωματείο "Τύμφη" Κόνιτσας. **Πανελλήνιο πρωτάθλημα ανάπτυξης σπριντ:** 1. Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Θεσσαλονίκης, 2. Ναυτικός Όμιλος Αργοστολίου, 3. Ναυτικός Όμιλος Βόλου Αργοναύτες. **Πανελλήνιο πρωτάθλημα ανάπτυξης σλάλομ:** 1. Ναυτικός Όμιλος Χαλκίδας, 2. Αθλητικό, Πολιτιστικό, Οικολογικό σωματείο "Τύμφη" Κόνιτσας, 3. Αθηναική Λέσχη Καγιάκ.

Επίσης βραβεύτηκαν ο πρόεδρος της Ε.Ο.Ε. Σπύρος Καπράλος, ο περιφερειάρχης Αττικής, Γιάννης Σγουρός, ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας Άρσης Βαρών, Πύρρος Δήμας και οι βουλευτές Κώστας Γεϊτόνας (ΠΑΣΟΚ), Δημήτρης Καρύδης (ΠΑΣΟΚ), Γιώργος Κοντογιάννης (Δημοκρατική Συμμαχία), καθώς και ο δημοσιογράφος της ΕΡΑ ΣΠΟΡ, Φάνης Σκύφτας.

Τέλος απονεμήθηκαν τιμητικές πλακέτες στους χορηγούς της Ομοσπονδίας (Επαθλα Νίκη, ΑΑ Sport, Πάρκα Αναψυχής και Αθλητισμού, Sport Camp).



Οι Ορφικοί Ύμνοι και η Ναυσιπλοΐα εις την Εἰληδα προ 700.000 ετών

Τον ΣΤ΄ π.Χ. αιώνα, αρχών των Αθηνών ητο ο Πεισίστρατος. Ουτος είχε την φαεινήν ιδεάν συγκροτήσεως μιας Επιτροπῆς εκ 4 δι-απρεπών ποιητῶν, με προεδρὸν τὸν Ονομακρίτον, ἵνα αὐτὴ ἐργασθῇ πρὸς τὴν κατευθύνσιν τῆς συγκεντρώσεως τῶν διασπαρτῶν Ορφικῶν κειμένων περὶ τὴν Ἰλιάδα καὶ τὴν Οδυσσεΐαν, δοθέντος ὅτι ἐπεκρεματο κίνδυνος ἀπώλειας τῶν. Ὅπερ καὶ ἐγένετο.

Μετὰ τὸν θάνατον τοῦ Πεισίστρατος τοῦ 527 π.Χ., ἡ πολιτικὴ ἐξουσία περὶλθεν εἰς τὸν Ἰππιαν, πρῶτοτοκὸν υἱὸν αὐτοῦ, τοῦ δευτεροτοκοῦ Ἰπ-



παρχοῦ ἀναλαβόντος τὰ πολιτιστικά τῆς πόλεως τῶν Αθηνῶν. Ὁ Ἰππαρχος ἀκολουθῶν τοῦ υποδείγμα τοῦ πατρὸς τοῦ, ἀνασυνέθεσε τὴν Επιτροπὴν τοῦ Ονομακρίτου, με ἀντικειμενικὸν σκοπὸν τὴν φορὰν αὐτὴν, τὴν συγκέντρωσιν τῶν διασπαρτῶν ἐν Ἰωνία καὶ κυρίως Ἑλλάδι Ορφικῶν κειμένων, διατρέχοντα καὶ αὐτὰ ἀμέσων κίνδυνον ἀπώλειας. Οὕτω ἀφ' ἑνὸς μὲν δισώθησαν τὰ Ἀργοναυτικά, με πολλὰ κενὰ ὁμῶς, ἀφ' ἑτέρου δὲ καὶ τινες 88 τὸν ἀριθμὸν Ορφικοῦ Ὕμνου, ἀκρωτηριασμένοι καὶ μὴ. Δυστυχῶς οἱ Ὕμνοι ἀν καὶ σπουδαιότεροι τῶν Ἀργοναυτικῶν λογῶ περιεχομένου, ἐκπρυχθῆσαν εἰς ἀγνοίαν, διότι οἱ μετὰ τὴν Ἀναγεννήσιν φιλόλογοι μὴ δυνάμενοι νὰ ἀποφανθῶν ἐπὶ τοῦ περιεχομένου τῶν, ἐξέδωσαν κρίσιν ἐπὶ τῆς ἡλικίας τῶν βασιζόμενοι ἀποκλειστικῶς εἰς τὸν γλωσσικὸν τυπὸν εἰς ὃν οὗτοι διεσώθησαν, θεωρήσαντες τούτους προΐοντα τοῦ Δ' ἢ Ε' μ.Χ. αἰῶνος.

Πρῶτος ἀκολοῦθεις με τὸ περιεχόμενον τῶν Ορφικῶν Ὕμνων εἶναι ὁ αἰμνῆστος Κωνσταντίνος Χασάπης, ὅστις ὡς ἀστρονόμος διεβλέψεν ἀμέσως ὅτι ἐπρόκειτο περὶ ἀστρονομικοῦ θησαυροῦ, ἐπιχειρήσας ἐπιτυχῶς καὶ τὸν καθορισμὸν τῆς ἡλικίας τῶν Ὕμνων, πτὶς ἀπεχεῖ μερικὰς χιλιετίας τῆς ὑπο τῶν φιλόλογων προσδιορισθείσης τοιαύτης, ὡς ἀναφέρει εἰς τὴν δημοσιευθεῖσαν διατριβὴν τοῦ εἰς τὴν Ἐγκυκλοπαίδειαν τοῦ Ἡλίου. Δυστυχῶς τὸ 1972 ὁ Κωνσταντίνος Χασάπης ἀπέθανε πρῶτως.

Μετὰ τὴν κατὰ τὸ 1999 ἐκδόσιν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν τῆς ἡμετέρας Οδυσσεΐας, ἐπεληφθῆμεν τῶν Ορφικῶν Ὕμνων κατὰ συστηματικὸν τρόπον, ἵνα κατὰ τὸ δυνατόν ἀποκαλυφθῶν ἀπασαὶ αἱ εἰς αὐτοὺς ἐμπεριεχομένη ἀστρονομικαὶ καὶ ἀλλὰ ἰδεαὶ τῶν Ορφικῶν, καὶ κριθῶν οἱ Ορφικοὶ κατ' ἀξίαν. Τὸ ἀποτέλεσμα ὑπῆρξε περὶν πάσης προσδοκίας ἐνδιαφέρον, ἀφού αἱ ἀστρονομικαὶ ἀναφοραὶ εἰς τοὺς Ὕμνους ἐξικνούνται ἀπο τοῦ Γεωκεντρίσμου μεχρι καὶ τῆς Μεταπτώσεως. Ὅμως τὸ πλῆθος αὐτοῦ ὑλικὸν ἐδεῖ νὰ παρουσιασθῇ εἰς τὸ πλῆθος τῆς ἐποχῆς εἰς ἣν κατ' εἰκασίαν τοῦτο προέκυψεν. Καὶ ναι μὲν αἱ εἰς τοὺς Ὕμνους περιεχομένη ἀστρονομικὰ ἰδεαὶ τῶν Ορφικῶν δύνανται νὰ καταταγοῦν εἰς τὴν φυσικὴν τῶν σειρῶν, ὁμῶς τοῦτο δὲν εἶναι ἀρκετὸν, ὄντος ἀπολύτως ἀναγκαίου καὶ τοῦ προσδιορισμοῦ τῆς θέσεως τῶν ἐπὶ τοῦ ἀξονος τοῦ χρόνου.

Ἐπ' αὐτοῦ δύνανται τὶς νὰ ἀναζητήσῃ τὴν συνδρομὴν τῆς Ἑλληνικῆς θρησκείας, δοθέντος ὅτι ἀφ' ἑνὸς μὲν ἀπαντῶν οἱ Ὕμνοι φέρουν ὀνόματα Ἑλλήνων θεῶν καὶ θεαινῶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ περὶν τοῦ ὅτι αὐτὴ ταυτίζεται με τὴν ἐπιστήμην, ἐκεῖ καὶ τὴν ἰδιαιτερότητα νὰ συγκροτῆται εἰς τρεῖς διαδοχικὰς βασιλείας θεῶν: Οὐρανοῦ, Κρόνου καὶ Διός.

Οἱ Ἕλληνες δηλαδὴ εἶναι ὁ μόνος λαὸς ἐν τῷ κόσμῳ, ὁ ὁποῖος ἐκουσίως καὶ ἀναιμκτικῶς ἐγκαταλείπει δις τοὺς παρόντας θεοὺς καὶ λατρεῖ εἰς πρῶτον βαθμὸν τοὺς ἀμέσους ἀπογόνους τῶν παρόντων.

Εἰς τι οφείλεται ἡ τρομακτικὴ αὐτὴ ἀλλαγὴ;

Καθ' ὅσον ἡμεῖς τοὐλάχιστον γνωρίζομεν, ἀπαντήσιν εἰς τὸ ἐρωτήμα αὐτό, μεχρι τῆς κατὰ τὸ ἐτος 2002 ἐκδόσεως τοῦ ἡμετέρου The Orphic Hymns, Astronomy in the Age of Ice, δὲν ὑπῆρχε. Ἐν πάσῃ περιπτώσει καὶ ἀνεξαρτήτως τῆς αἰτίας τῆς τοιαύτης ἀλλαγῆς, οἱ Ὕμνοι υποχρεωτικῶς δεόν νὰ καταταγοῦν εἰς τὰς τρεῖς βασιλείας κατὰ λόγον καταγωγῆς τῆς θεότητος εἰς ἣν οὗτοι ἀναφέρονται, ὁμαδοποιούμενων εἰς συνόλα Οὐρανοῦ, Κρόνου καὶ Διός. Χαρακτηρισάντες δὲ τὴν ἐκουσίαν ἀλλαγὴν τῶν θεῶν ὡς «τρομακτικὴν», ἐδεσμεύθημεν, τρόπον τινά, εἰς ἀναζητήσιν αἰτίας διὰ τὴν ἀλλαγὴν ἐξ ἴσου «τρομακτικῆς».

Εἶναι σχεδὸν πασίγνωστον, ὅτι κατὰ τὸ Πλειστοκαινόν, τούτεστιν κατὰ τὸ τελευταῖον ἑκατομμύριον ἐτῶν, συνέβησαν ἐπὶ τῆς Γῆς 4 ἐποχαὶ παγετῶν, διαρκείας 70 ἕως καὶ 400 χιλιάδων ἐτῶν ἑκάστη. Κατὰ τὰς ἐποχὰς αὐτὰς τὸ ψυχρὸν πτὸ Σιβηρικὸν ἀκομῇ καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα, οἱ δὲ παγοὶ εἰχὸν πάχος ἕως καὶ 3.000 μέτρα. Ἀντὶ ἐλαφῶν καὶ ἐλεφαντῶν ἐκυκλοφοροῦν ταρανδοὶ καὶ μαμούθ, ἡ δὲ φλόξ τῆς ζωῆς τοῦ ἀνθρώπου ὡς εἶδος, τρεμοσβύνε ἐντὸς τῶν Ἑλληνικῶν σπηλαίων.

Ἡ πρῶτη παγετῶδης περίοδος διαρκεσάσα 400.000 ἐτῶν, ἀπὸ τοῦ -1.100.000 ἕως τὸ -700.000 ἐτῶν πρὸ ἡμῶν, λεγεται Gunz. Τὴν Gunz παγετῶδῃ ἠκολούθησε μία θερμὴ περίοδος διαρκείας 150.000 ἐτῶν καὶ αὐτὴν ἡ παγετῶδης Mindel. Μετὰ τὸ δεδομένον ὅτι ὁ Ἀρχανθρώπος τῶν Πετραλῶνων, ἡλικίας 700-800 χιλιάδων ἐτῶν, εἶναι δεξιόχειρ, καὶ ὅτι ἡ ἐδρὰ τῆς δεξιόχειρις εἰς τὸν ἀνθρώπινον ἐγκεφαλὸν εὐρίσκεται εἰς τὸ τετραγώνον τοῦ Broca, ἐνθα καὶ ἡ ἐδρὰ τῆς λαλίας, ὁ Πουλιάνος θεωρεῖ τὸν Ἀρχανθρώπον ὡς διαθέτοντα ἱκανότητα ὁμιλίας. Τούτου δοθέντος οἱ ἀνθρώποι τῆς μεσοπαγετῶδους θερμῆς ἐποχῆς Gunz-Mindel ἐγνωρίζον τὴν παραδοσὶν καθ' ἣν εἰς «παλαιὰν» ἐποχὴν τὸ κλίμα πτὸ ἐξοντωτικῶς ψυχρὸν. Ὅταν ἐπομένως τὸ κλίμα ἤρχισε καὶ πάλιν ψυχόμενον, δὲν ἐξενίσθησαν, ἐνθυμνηθέντες τὴν παραδοσὶν. Οὕτω ὑπερμεινὰν καρτερικῶς τὴν Mindel παγετῶδῃ περίοδον, ἐλπίζοντες ὅτι οἱ θεοὶ τῶν δέν τὸν εὐλογοῦσαν. Καὶ πραγματὶ μετὰ 70.000 ἐτῶν ἡ Mindel ἐδῶσε τὴν θεσιν τῆς εἰς τὴν μεσοπαγετῶδῃ Mindel-Roessius θερμῇ ἐποχῇ. Ὅποτε ἐτέθη τὸ ἐρωτήμα εἰς αὐτοὺς: Πῶς θὰ διεκρίνον τὴν Mindel-Roessius θερμῇ ἐποχῇ ἀπὸ τὴν Gunz-Mindel τοιαύτην; Μία ἀλλαγὴ ἀπὸ ψυχρᾶς εἰς θερμῇ ἐποχῇ συνοδεύεται ὑπο κατακλύ-σμαιων βροχῶν, σχεδὸν ἀνευ διακοπῆς, μετατρέπουσαι τοὺς ρυακὰς εἰς ποτάμους, οἵτινες μεταφέρουν ὁλοκλήρους λόφους εἰς τὴν θάλασσαν καὶ ὅτι, ἀλλο εὐρίσκουν καθ' ὁδόν. Αἱ σχηματίζομεναι λίμναι πνιγούν ζῶα καὶ ἀνθρώπους, ἡ δὲ θάλασσα ἀνέρχεται καταπνιούσα τὰ σπηλαία πλησίον τῆς σταθμῆς τῆς. Αἱ χιλιάδες τῶν κεραυνῶν ἀφ' ἑτέρου μετατρέπου τὴν νύκτα εἰς ἡμέραν καὶ οἱ ἀνθρώποι ἀποθνήσκουν κατὰ μαζὰς καὶ ἐκ πείνης. Ἡ τρομακτικὴ αὐτὴ εἰκὼν παραμένει ἀμεταβλήτως ἐπὶ περίοδον 10.000 ἐτῶν, ἐπικρατεῖ δὲ εἰς μεγάλην ἐκτασὶν ἐπὶ τοῦ πλανήτου, τούτεστιν γίνεταί αἰσθητὴ παντοῦ οὗπου ἀνθρώπος. Ἰδοὺ λοιπὸν μία ἀλλαγὴ, μία περιβαλλοντικὴ ἀλλαγὴ, ἡ ὁποία ἀφ' ὅπως δύνανται νὰ χαρακτηρίσῃ «τρομακτικὴ», δυνάμεν νὰ προβληθῇ, ὡς αἰτία τῆς ἐν τῷ οὐρανῷ «τρομακτικῆς» ἀλλαγῆς. Ἀλλαγὴ θεῶν, ὅταν μία νέα θερμὴ ἐποχὴ ἀρχεταί. Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀνωτέρω σκεψῶν:

- Ἡ μεσοπαγετῶδης περίοδος Gunz-Mindel ὠνομάσθη ὑφ' ἡμῶν τοῦ Οὐρανοῦ.
- «Mindel-Roessius» τοῦ Κρόνου.
- «Roessius-Wurm» τοῦ Διός. (The Orphic Hymns, σ. 414/415)

Μετὰ τὰς ἐξῆς διαρκείας τῶν μεσοπαγετῶδων περιόδων:

- Gunz-Mindel: 150.000 ἐτῶν. Ἀπὸ -700.000 ἕως -550.000.
- Mindel-Roessius: 170.000 ἐτῶν. Ἀπὸ -480.000 ἕως -310.000.
- Roessius-Wurm: 100.000 ἐτῶν. Ἀπὸ -200.000 ἕως -100.000.

Φυσικῶς τῷ λογῷ, ὕμνος καταταγεί εἰς τὴν ἐποχὴν ἡ βασιλείαν τοῦ Οὐρανοῦ, εἶναι ἡλικίας 700 ἕως 550 χιλιάδων ἐτῶν. Ὑμνος καταταγεί εἰς τὴν ἐποχὴν ἡ βασιλείαν τοῦ Κρόνου, εἶναι ἡλικίας 480 ἕως 310 χιλιάδων ἐτῶν. Καὶ ὕμνος καταταγεί εἰς τὴν ἐποχὴν ἡ βασιλείαν τοῦ Διός, εἶ-

να ηλικίας 200 έως 100 χιλιάδων ετών. Και αυτά μεν δεν είναι υποχρεωτικά. Είναι όμως υποχρεωτικά τα κατωθί:

Κατώτερα Παλαιολιθική:	Αρχη απροσδιόριστος. Πέρασ -100.000 ετη π. ημ.
Μεση:	Αρχη -100.000. Πέρασ -33.000 ετη προ ημων.
Ανωτερα:	Αρχη 33.000. Πέρασ 8.000 ετη π.Χ.
Μεσολιθική:	Αρχη 8.000. Πέρασ 7.000 ετη π.Χ.
Νεολιθική:	Αρχη 7.000. Πέρασ 3.000 ετη π.Χ.
Εποχή του Χαλκού:	Αρχη 3.000. Πέρασ 1.100 ετη π.Χ.
Εποχή του Σιδήρου:	Αρχη 1.100. Πέρασ Σήμερον.

Επομένως κατά τα μέχρι τουδε λεχθέντα αι βασιλείαι Ουράνου και Κρόνου εμπίπτουν εις την Κατώτεραν Παλαιολιθικήν, ενώ του Διός εξικνείται και εις το τέλος της Κατώτερας, το σύνολον της Μεσής και Ανωτερας Παλαιολιθικής, την Μεσολιθικήν, την Νεολιθικήν, την εποχήν του Χαλκού και την σημερινήν εποχήν του Σιδήρου.

Επι τούτοις, κατά την ομαδοποίησιν των Ύμνων, ο υμνος προς τον Ζεφύρον άνεμον, εκ της καταγωγής του από την Ηω και τον Αστράϊον, ετέθη εις την βασιλείαν του Ουράνου, -700.000 έως -550.000 ετη. [The Orphic Hymns, σ.37] Εκ της ενδελεχούς δε μελέτης και ανάλυσεως του στίχου ποντογενείς Ζεφυριτιδες, αιτίνας προφανώς αναφέρονται εις τους δυτικούς αληγείς άνεμους του Ατλαντικού «Ποντού», [σ.291 και 408] ηχθήμεν εις το συμπέρασμα, ότι ο στίχος σαλπίζει ωκεανοπόρον ναυσιπλοΐαν εις εποχήν 700.000 έως 550.000 ετη προ ημων. Σημειούται ότι οτε τούτο κατεγράφετο, η απώτερα χρονολογία δια ναυσιπλοΐαν εν Ελλάδι πτο της 8ης π.Χ. χιλιετίας, εκ του οψιανού λίθου του ευρεθέντος υπό του Καθ. Jacobsen, Indiana University, εις το σπηλαιον Φραχθί της Αργολίδος, προελθόντος εκ της νήσου Μήλου. Γενικώς δε η ναυσιπλοΐα ανεγνωρίζετο ως υφισταμένη από 50 έως 60 χιλιάδων ετη προ ημων, εκ της ηλικίας του πρώτου ανθρώπου εις την Αυστραλίαν, όπως την είχαν προσδιορίσει οι Αυστραλοί ανθρωπολόγοι.

Όμως η Ελληνική γη αρέσκειται εις εκήληξεις. Και φαίνεται ότι πτο η σειρά της Ναυσιπλοΐας δια την επομένην μεγάλην εκήληξιν. Περί το τέλος Δεκεμβρίου 2010, εκυκλοφόρησε και εν Ελλάδι το εγκυρον Αμερικανικον περιοδικον Archaeology, το οποίον εις άρθρον του υπό τον τίτλον Top 10 Discoveries of the Year, ανέφερε και μιν αφορώσαν την Ελλάδα:

Paleolithic Tools, Plakias Crete

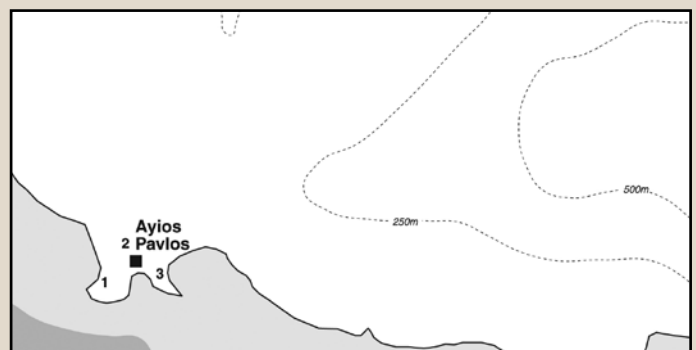
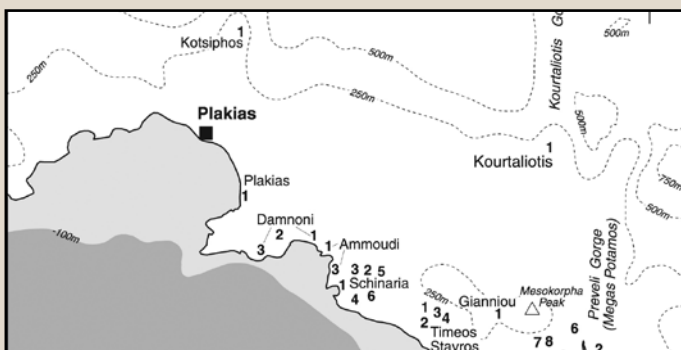
A research team led by Thomas Strasser of Providence College and Eleni Panagopoulou of the Greek Ministry of Culture announced the discovery of stone tools at two sites on the island of Crete that are between 130,000 and 700,000 years old. The tools resemble those made by Homo heidelbergensis and Homo erectus, showing that one of these early human ancestors boated across at least 40 miles of

open sea to reach the island, the earliest indirect evidence of seafaring. "If hominins could move around the Mediterranean before 130,000 years ago, they could cross other bodies of water as well," says team member Curtis Runnels of Boston University, who helped analyze the tools. "When similar finds on other islands are confirmed, the door will be opened to the re-evaluation of every assumption we made about early hominin migration. [Zach Zorich]

ντοι: Παλαιολιθικά εργαλεία. Πλακίας, Κρήτη.

Μια ερευνητική ομας υπό τον Thomas Strasser του Providence College και την Ελενην Παναγοπούλου του Ελληνικού Υπουργείου Πολιτισμού ανακοίνωσε την ανακάλυψιν λίθινων εργαλείων εις δυο θέσεις επί της νήσου Κρήτης ηλικίας μεταξύ 130.000 και 700.000 ετών. Τα εργαλεία ομοιάζουν με τα υπό του Ανθρώπου της Χαϊδελεβέργης και του Ορθίου Ανθρώπου κατασκευασθέντα, αποδεικνύοντα ότι ένας εκ των δυο αυτών πρωίμων τύπων ανθρώπου εκινείτο επί πλοιαρίων εις την ανοικτήν θαλάσσαν εις αποστάσεις τουλάχιστον 40 μιλίων από της ακτής, ινα προσεγγίση την νήσον, τούτου οντος η πλέον παλαιά έμμεσος αποδείξις δια ναυσιπλοΐαν. «Εάν οι άνθρωποι ήδυναντο προ 130.000 ετών να μετακινούνται εις την Μεσόγειον, τούτο σημαίνει ότι καλλίστα θα ήδυναντο να διασχίσουν και άλλας θαλάσσας», λέγει το μέλος της ομάδος Curtis Runnels, του Boston University, οστις πτο ο επί των εργαλείων ειδικός. Και προσθετεί: «Όταν επιβεβαιωθούν όμοια ευρήματα και εις άλλας νήσους, η θύρα θα ανοίξη δια την επανεκτίμησιν πάσης παραδοχής αφορώσης την μεταναστευσιν του ανθρώπου.» [Zach Zorich]

Εκ των ανωτέρω καταδεικνύεται δι' άλλην μίαν φοράν, το πόσον ριψοκίνδυνον είναι το να παραμερίζεται η Ελλάς, εις θέματα αφορώντα το απώτατον παρελθόν του Ανθρώπου και επί οιουδήποτε ζητήματος. Τούτο εγένετο εις το θέμα της Γραμμικής Γραφής Β και απεδείχθη ότι αυτή είναι Ελληνική. Η Τροία εθεωρείτο «μύθος» και η σκαπάνη απεκαλύψε ότι πτο υπαρκτή. Η Ελληνική εθεωρείτο γλώσσα φερτή και ακομή ψαχνουν δια την κοιτίδα των Ελλήνων... που την εφεραν. Και οτε ημεις μέσω των Ορφικών Ύμνων, το 2002 ισχυρίζομεθα ότι οι Έλληνες είχαν ναυσιπλοΐαν προ 700.000 ετών, ουδεις το εδεχετο. Μετα μεγάλης δε δυσκολίας εδεχοντο ακομή και τας αστρονομικας αποδείξεις δια τον διήπλουν του Ατλαντικού υπό του Οδυσσεως κατά την δευτεράν χιλιετίαν π.Χ. [ήμετερον Οδυσσεια, Μια ναυτική εποποιΐα προϊστορικών Ελλήνων εις την Αμερικνήν, Αθηναι 1994] και του Ιάσονος κατά την τρίτην [ήμετερον Αργοναυτικά, Α dissertation on seafaring of the late Pleistocene, Athens 2005]. Και εν πάση περιπτώσει, αν οι Έλληνες ήλθον εις την Ελλάδα από «καπού», 2.000 ετη π.Χ., ας μας ειπουν τώρα, μετα τας εκπληκτικας αποκαλύψεις εις τον Πλακιαν του Ρεθύμνου, ποιοι ήσκουν την ναυσιπλοΐαν προ 700.000 ετών εις την Κρήτην.



**Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΕΙΡΩΝ**

Η ανάπτυξη του εμπορικού στόλου του Μεσολογγίου τον 18^ο αιώνα

*Συνεχίζουμε σ' αυτό το τεύχος με την εισήγηση, της κας **Κατερίνας Παπακωνσταντίνου**, Λέκτορα Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου, που έγινε στην **ημερίδα του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος στις 27 Νοεμβρίου 2010**, με θέμα **«Η ακμή της ελληνικής ιστιοφόρου ναυτιλίας τον 18^ο και 19^ο αιώνα»**.*

Τα νησιά του Ιονίου που βρίσκονταν υπό βενετική κυριαρχία, αλλά και λιμάνια των ακτών της Αιτωλοακαρνανίας και της Πελοποννήσου, που βρίσκονταν υπό οθωμανική κυριαρχία, συνδεόταν εμπορικά με τη Βενετία, την Ανκόνα, τη Σενιγγάλια, την Τεργέστη και το Λιβόρνο ήδη από τις αρχές του 18^{ου} αιώνα. **Μεταξύ των πιο δυναμικών ναυτιλιακών περιοχών ήταν η Κεφαλονιά αλλά και το Μεσολόγγι.** Γνωρίζουμε ήδη από αναφορές ερευνητών και ιστορικών ότι το Μεσολόγγι είχε αναπτύξει έναν ιδιαίτερα δυναμικό στόλο στα μέσα του 18^{ου} αιώνα, ο οποίος έφτανε στα προαναφερθέντα λιμάνια διεξάγοντας εμπόριο με τις ακτές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Οι αναφορές που έχουμε ως τώρα για τον στόλο του Μεσολογγίου είναι μάλλον ασαφείς και γενικές, ενώ από τη γεωγραφία της ναυτιλιακής ανάπτυξης του λείπει ένας σημαντικός σταθμός στην κεντρική Μεσόγειο, που βρίσκεται πάνω στις ρότες από την Ανατολική προς τη Δυτική Μεσόγειο και είναι η Μάλτα.

Η περίπτωση του Μεσολογγίου

Φαίνεται ότι η ναυτιλιακή ανάπτυξη του Μεσολογγίου και του Αιτωλικού ακολούθησε αυτή της Κεφαλονιάς και της Ζακύνθου και συνδέεται με τις διαφορετικές ναυτιλιακές πολιτικές που ασκούσε αφενός η οθωμανική και αφετέρου η βενετική διοίκηση στους υπηκόους της. Τα πλοία με βενετική σημαία υπόκεινταν σε περιορισμούς για τη μεταφορά εμπορευμάτων καθώς ήταν υποχρεωμένα να περνούν από τη Βενετία για να φορολογείται το φορτίο τους και κατόπιν να συνεχίζουν το ταξίδι τους προς τον τελικό προορισμό τους. Επιπλέον οι καπετάνιοι ήταν υποχρεωμένοι να καταβάλουν προξενικά δικαιώματα στον εκάστοτε βενετό πρόξενο που έδρευε στο λιμάνι από το οποίο απέπλεαν, προκειμένου βέβαια να εξασφαλίσουν τα απαραίτητα έγγραφα για τον απόπλου. Η βενετική ναυτιλιακή και εμπορική πολιτική συχνά λειτουργούσε ανασταλτικά, αν και στη διάρκεια του 18^{ου} αιώνα τα μέτρα δεν εφαρμόζονταν με αυστηρότητα, παρακολουθώντας τη σταδιακή παρακμή της Γαληνοτάτης. Οι ακτές της Ηπείρου, της Ακαρνανίας, της Αιτωλίας και της Πελοποννήσου βρίσκονταν υπό οθωμανική κυριαρχία

και διέπονταν από διαφορετικό οικονομικό και πολιτικό καθεστώς. Το γεγονός αυτό επέτρεπε στους επενδυτές και τους πλοιοκτήτες του Ιονίου να εκμεταλλευτούν τις διαφορετικές κυριαρχίες και τα νομικά και οικονομικά πλαίσια που αυτές διαμόρφωναν: έτσι συχνά συνεργάζονταν, επένδυαν και συνεταιρίζονταν. Επενδυτές της Κεφαλονιάς και της Ζακύνθου αγόραζαν και κατασκεύαζαν πλοία στο Μεσολόγγι, ύψωναν οθωμανική σημαία στα πλοία τους προκειμένου να εκμεταλλευτούν το οθωμανικό ναυτιλιακό και φορολογικό καθεστώς.

Ο γάλλος πρόξενος με έδρα την Άρτα στα 1745-1749, καταγράφει τη σταδιακή αντικατάσταση των γαλλικών πλοίων από μεσολογγίτικα στον Αμβρακικό στα ταξίδια προς Ιταλία, Μεσσήνη και Μάλτα. Η σταδιακή εμφάνιση και τελική επικράτηση των μεσολογγίτικων πλοίων στον Αμβρακικό κόλπο συνδέεται με μια σειρά από παράγοντες: το περιορισμένο μεταφορικό κόστος, τα χαμηλά ναύλα, την μη καταβολή προξενικών δικαιωμάτων και τη αίσθηση εμπιστοσύνης που δημιουργούσε η κοινή καταγωγή εμπόρου, καπετάνιου και προξένου ή υποπροξένου άλλων ευρωπαϊκών δυνάμεων, οι οποίοι συνήθως ήταν όλοι τους ελληνικής καταγωγής. Οι γάλλοι πρόξενοι στις επιστολές τους συνδέουν τις ναυτιλιακές μεταφορές με την εμπορική δραστηριότητα των γιαννιωτών εμπόρων, οι οποίοι σταδιακά, εκμεταλλευόμενοι τα χαμηλότερα μεταφορικά έξοδα που προσέφεραν οι Μεσολογγίτες, τούς προτιμούσαν ως μεταφορείς. Στους παράγοντες αυτούς οι γάλλοι πρόξενοι προσθέτουν την προστασία που προσέφερε ο Μεγάλος Μάγιστρος της Μάλτας στους μεσολογγίτες και γενικά τους έλληνες ναυτικούς επιτρέποντάς τους να φέρουν τη σημαία της Μάλτας, και στον πόλεμο της Αυστριακής Διαδοχής που εμπόδιζε τα γαλλικά πλοία να κινηθούν με άνεση στα νερά της Μεσογείου¹. Σημειώνουν ότι οι φορτωτές είναι Έλληνες, οι οποίοι, ως αντιστάθμισμα στο υψηλό ρίσκο που διέτρεχαν τα πλοία με οθωμανική σημαία από τους κουρσάρους έναντι αυτών με γαλλική σημαία φρόντιζαν να ασφαλίζουν το φορτίο στη Βενετία προς 2% περίπου.

Επομένως, όταν το 1764 ο Βενετός πρόξενος με έδρα το Μεσολόγγι Ιωάννης Λάμπρος συγκρότησε τον κατάλογο των πλοίων του Μεσολογγίου και του Αιτωλικού, αναφερόταν σε μία σημαντική ναυτιλιακή δύναμη στην περιοχή που έπαιζε καίριο ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές από και προς την Ιταλική χερσόνησο και τη Μάλτα. Στον κατάλογο αυτό, που είχε δημοσιεύσει ο **Κωνσταντίνος Σάθας**, καταγράφονται 48 πλοία συνολικής χωρητικότητας 6490 τόνων από το Μεσολόγγι και 29 πλοία χωρητικότητας 4633 τόνων από το Αιτωλικό².

Από την έρευνα που διεξήχθη στο **Ιόνιο Πανεπιστήμιο** με τίτλο **«Ναυτιλιακή ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821»** στο διάστημα **2004-2007** υπό την εποπτεία της καθηγήτριας **Τζερίνας Χαρλαύτη** επιβεβαιώνονται τα στοιχεία που δίνει ο βενετός πρόξενος. Να αναφέρω στο σημείο αυτό ότι στα πλαίσια του προγράμματος αυτού συγκεντρώθηκαν στοιχεία από τα υγειονομεία λιμανιών της δυτικής Με-

¹ Σαραφείμ Μάξιμος, Το ελληνικό εμπορικό ναυτικό κατά τον 18^ο αιώνα, επιμ.- εισ. Λουκάς Αξελός, Αθήνα (Στοχαστής), 1976, 48-50.

² Κωνσταντίνος Σάθας, Ειδήσεις τινές περί εμπορίου και φορολογίας εν Ελλάδα επί Τουρκοκρατίας, Αθήνα (Νότνς Καραβίας, Ανατύπωση από την Οικονομική Επιθεώρηση του 1878-79), 1977, 43.

σογείου, της Αδριατικής, του Ιονίου αλλά και τις οθωμανικές αρχές της Κωνσταντινούπολης, της Θεσσαλονίκης και του Ηρακλείου Κρήτης, στα οποία καταγράφονται οι κινήσεις των ελληνικών πλοίων στη διάρκεια του 18^{ου} αιώνα. Στη βάση δεδομένων που συγκροτήθηκε υπάρχουν 15000 περίπου καταγραφές ελληνικών πλοίων. Έχοντας επομένως ως εργαλείο τη βάση αυτή που ονομάστηκε *Αμφιτρίτη*, μπορούμε να παρακολουθήσουμε την εξέλιξη του στόλου του Μεσολογγίου.



Ο βενετός πρόξενος **Ιωάννης Λάππος**, λοιπόν, αναφέρει, για το 1764, 48 μεγάλα και μικρά πλοία, ενώ στην *Αμφιτρίτη* εμφανίζονται μόνο τα μεγαλύτερα πλοία που ήταν ικανά για ταξίδια σε μεγάλες αποστάσεις. Το 1762 στις πηγές αναφέρονται 39 πλοία. Στη διάρκεια της περιόδου 1754-1769 ο αριθμός των πλοίων του Μεσολογγίου που αναφέρονται στις επιμέρους αρχειακές πηγές ποικίλει από 16 έως και 39. Μετά από μια περίοδο δέκα χρόνων, στη διάρκεια των οποίων η κίνηση του στόλου του Μεσολογγίου φαίνεται να μειώνεται, τα πλοία της πόλης επανέρχονται όλο και συχνότερα στις πηγές με αριθμούς που ποικίλουν από 15 ως 32 στη περίοδο 1781-1798: για περίπου οκτώ χρόνια, από το 1784 ως το 1793 ο αριθμός των πλοίων από το Μεσολόγγι που αναφέρονται στις πηγές παραμένει σταθερός γύρω στα 29 με 32 πλοία και μπορούμε να υποθέσουμε ότι επρόκειτο για μεγάλα πλοία που ταξίδευαν κάθε χρόνο στο εξωτερικό.

Τα αρχεία των υγειονομείων ανατρέπουν την εικόνα που είχαμε για τον στόλο του Μεσολογγίου μετά το 1770. Και αυτό το αναφέρω γιατί ο **Pouqueville** γράφει ότι ο γάλλος πρόξενος στην Πάτρα **Rose**, σε επιστολή του προς τον δούκα του Ghoiseul με ημερομηνία 22 April 1770, τον πληροφορεί ότι έβλεπε την πόλη του Μεσολογγίου να καίγεται επί τρεις ημέρες μετά από επίθεση που δέχτηκε από Δουλτσινιώτες πειρατές. Εκτός από την πόλη είχαν πυρποληθεί από τους πειρατές και 80 πλοία που ήταν αγκυροβολημένα στο λιμάνι³. Θα πρέπει να συνυπολογίσουμε και τις μικρές βάρκες, ψαρόβαρκες και μικρά σκάφη που περιορίζονταν στην αποπλοΐα και δεν μπορούσαν να πραγματοποιήσουν μεγάλα ταξίδια.

Από τα στοιχεία της βάσης δεδομένων *Αμφιτρίτη* φαίνεται ότι μετά το 1774 πλοία του Μεσολογγίου συνέχισαν να επισκέπτονται τα λιμάνια της Βαλέτας, του Λιβόρνου και της Τεργέστης μεταφέροντας σιτηρά, τυρί και ξυλεία. Ο εμπορικός στόλος του Μεσολογγίου συνέχισε τη δράση του στα νερά της δυτικής Μεσογείου ως τη δεκαετία του 1810. Τα στοιχεία όμως δείχνουν ότι ο αριθμός των πλοίων από το Μεσολόγγι μειώνεται στη διάρκεια της δεκαετίας 1800-1810.

Στις αρχές του 19^{ου} αιώνα ο στόλος του Μεσολογγίου φαίνεται να παρακμάζει. Το 1813 ο **Pouqueville** καταγράφει είκοσι εμπορικά πλοία και σαράντα μικρότερα πλοία των μεσολογγιτών⁴. Η παρακμή του στόλου του Μεσολογγίου θα πρέπει να συνδεθεί με τις μεταβαλλόμενες οικονομικές και πολιτικές συνθήκες των αρχών του 19^{ου} αιώνα, στις οποίες οι καπετάνιοι του δεν μπόρεσαν να προσαρμοστούν. Το 1801 το Μεσολόγγι περιήλθε στη δικαιοδοσία του Αλή πασά, ο οποίος δημιουργήσε νέες οικονομικές συνθήκες στην περιοχή της Ηπείρου και της δυτικής Στερεάς. Είχε στενές οικονομικές σχέσεις με τους Βρετανούς, οι οποίοι από τα μέσα του 1808 είχαν δημιουργήσει σημαντικό αγγλικό εμπορικό πρακτορείο στο λιμάνι της Πάτρας, στο οποίο μεταφέρονταν από τη Μάλτα διάφορα προϊόντα, κυρίως αποικιακά και είδη υφαντουργίας. Μετά το 1810 το εμπορικό κέντρο της περιοχής μετατίθεται στα Ιό-

νια νησιά, που μετά το 1815 περνούν πλέον υπό βρετανικό έλεγχο. Η αυξανόμενη σημασία του λιμανιού της Πάτρας και των Ιόνιων νησιών μείωσε την εμπορική και ναυτιλιακή σημασία του Μεσολογγίου, οι καπετάνιοι του οποίου δεν μπόρεσαν να εκμεταλλευτούν τις νέες δυνατότητες που προσέφερε το μεταβαλλόμενο πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον. Αντίθετα, το Γαλαξίδι ευνοήθηκε από τη μεταβολή αυτή, καθώς αποτέλεσε πεδίο επένδυσης πατρικών κεφαλαίων, όπως του **Ιωάννη Παπαδιαμαντόπουλου**.

Καπετάνιοι με καταγωγή από το Μεσολόγγι

Πως εντοπίζουμε τον στόλο του Μεσολογγίου; Η μόνη ένδειξη που έχουμε σχετικά με τον τόπο νηολόγησης των πλοίων είναι η καταγωγή των καπετάνιων που καταγράφεται στα κατάστιχα των υγειονομείων των ευρωπαϊκών λιμανιών. Ωστόσο θεωρούμε ότι το πλοίο ακολουθεί την καταγωγή του καπετάνιου. Θα πρέπει επίσης να λάβουμε επίσης υπόψη το γεγονός ότι την εποχή εκείνη ο καπετάνιος κατείχε και τμήμα του πλοίου. Με βάση τις παραδοχές αυτές κατατάσσουμε τα πλοία των μεσολογγιτών στον στόλο του Μεσολογγίου.

Ας δούμε, λοιπόν, τα λιμάνια που επισκέπτονταν συχνότερα οι Μεσολογγίτες και τις ρότες των πλοίων τους. Κατά τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου, από το 1700 ως το 1821, καπετάνιοι από το Μεσολόγγι επισκέπτονταν, συχνά και τακτικά σε ορισμένες περιπτώσεις, τα λιμάνια της Μεσογείου ή εξέδιδαν άδειες ναυσιπλοΐας στην Κωνσταντινούπολη. Έτσι, το 1765 τα πλοία του Μεσολογγίου ταξίδευαν κατά κύ-

³ F.C.H.L. Pouqueville, *Voyage de la Grèce*, Παρίσι (Firmin Didot), 1827-27, τ. 3, 532-533.

⁴ Ό.π.



ακτές της Μεσογείου με τις νότιες. Κατά τον 17^ο αιώνα η κύρια οικονομική δραστηριότητα των Μαλτέζων ήταν η πειρατεία και ο κούρσος, η νόμιμη και η παράνομη δηλαδή πτυχή της ίδιας επιχειρηματικότητας. Φθίνοντας όμως ο 17^{ος} αιώνας και ιδίως κατά τη διάρκεια του 18^{ου} αιώνα η πειρατεία άρχισε να μην αποφέρει τα ίδια οικονομικά οφέλη για διάφορους λόγους.

Σα συνέπεια της κάμψης της πειρατικής δράσης οι Μεγάλοι Μάγιστροι του νησιού προέβησαν σε λήψη μέτρων υποδομής και κατασκευής έργων στο λιμάνι της Βαλέτας με στόχο την ενίσχυση του εμπορίου και τη μετατροπή της Μάλτας σε εμπορικό σταθμό της Μεσογείου. Επιπλέον, το νησί της Μάλτας, καθώς και των γειτονικών, που απαρτίζουν το αρχιπέλαγος της Μάλτας, έχουν ανάγκη από όλα τα αναγκαία και μη είδη από το εξωτερικό. Είναι νησιά με λίγες πλουτοπαραγωγικές πηγές και με ελάχιστους πόρους για τη διατροφή του πληθυσμού τους. Επιπλέον, σε όλη τη διάρκεια του 18^{ου} αιώνα είχαν μεγάλο αριθμό κατοίκων που έπρεπε να τραφεί.

ριο λόγο στη Βαλέτα, την πρωτεύουσα της Μάλτας στην Κεντρική Μεσόγειο. Το 1786 52 πλοία σε σύνολο 81 πλοίων του Μεσολογγίου είχαν προορισμό το Λιβόρνο, ενώ μόνο 25 πλοία είχαν προορισμό τη Βαλέτα. Το 1809 από συνολικά 46 πλοία του Μεσολογγίου που εμφανίζονται στις πηγές, τα 25 πλοία κατευθύνθηκαν στη Βαλέτα, ενώ 21 έφτασαν στην Κωνσταντινούπολη ερχόμενα από τη Μαύρη Θάλασσα. Στα χρόνια αιχμής τα λιμάνια της Βαλέτας στην Κεντρική Μεσόγειο και του Λιβόρνου στη Λιγυρική Θάλασσα αποτελούσαν τους κύριους προορισμούς των μεσολογγιτών καπετάνιων.

Συγκρίνοντας τα δύο αυτά λιμάνια φαίνεται ότι τα πλοία του Μεσολογγίου επισκεπτόνταν συχνά και τακτικά και τα δύο λιμάνια. Ως τα μέσα του 18^{ου} αιώνα έφταναν ως τη Μάλτα στη Κεντρική Μεσόγειο, ενώ μετά το 1750 ταξίδευαν στο Λιβόρνο όλο και συχνότερα. Το 1759 έφτασαν στην Τρίπολη της Μπαρμπαρίας, ενώ ταξίδεψαν στην Τουλόν το 1783 και στη Μασσαλία το 1790. Οι καπετάνιοι του Μεσολογγίου, όπως και η πλειοψηφία των Ελλήνων καπετάνιων, ήταν εξοικειωμένοι με το λιμάνι της Βαλέτας. Στα τέλη του 18^{ου} αιώνα, όταν ξέσπασαν οι αγγλο-γαλλικοί πόλεμοι της Γαλλικής Επανάστασης και οι Ναπολεόντειοι πόλεμοι, οι καπετάνιοι του Μεσολογγίου επισκεπτόνταν πιο απομακρυσμένα λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου, πιθανόν εξαιτίας των υψηλών κερδών που αποκόμιζαν μεταφέροντας τρόφιμα και κυρίως σιτηρά στις περιοχές του Ηπειρωτικού Αποκλεισμού. Από την άλλη μεριά το ταξίδι σε ολόενα και μεγαλύτερες αποστάσεις προς δυτικά έγινε μια πραγματικότητα για τα ελληνικά πλοία σχετικά αργά, στα τέλη του 18^{ου} αιώνα, όταν το επέβαλλαν οι νέες οικονομικές και πολιτικές συνθήκες.

Γιατί τα μεσολογγίτικα πλοία επισκεπτόνταν τόσο συχνά τη **Μάλτα**; Για να εξηγήσουμε την επιλογή της Μάλτας θα πρέπει να δούμε την οικονομική πολιτική που ακολούθησαν οι **Ιππότες του Τάγματος του Αγίου Ιωάννη** που έλεγχαν το νησί ως τα τέλη του 18ου αιώνα. Το νησί της Μάλτας βρίσκεται κάτω από τη Σικελία και ουσιαστικά στο δρόμο που συνδέει την ανατολική με τη δυτική Μεσόγειο αλλά και τις βόρειες

Κατά συνέπεια οι τοπικοί έμποροι προσπαθούσαν να διατηρήσουν μια συνεχή ροή εμπορίου σε όλα τα είδη από το εξωτερικό.

Μια σειρά μέτρων είχαν ως στόχο την τόνωση και διευκόλυνση της εμπορικής κίνησης. Έτσι από τα τέλη του 17^{ου} αιώνα και σε όλη τη διάρκεια του 18^{ου} αιώνα χτίζονταν αποβάθρες και αποθήκες στο Μεγάλο Λιμάνι, αποθήκες σιτηρών με οικίες για τους εμπόρους, χώρους για τους χρηματιστές και τελωνείο. Η **Βαλέτα** έγινε χώρος διακίνησης εμπορευμάτων ανάμεσα στην Ανατολή και τη Δύση. Οι αποθηκευτικές διευκολύνσεις προσφέρονταν και στο λιμάνι **Marsamxett** της Βαλέτας για εμπορεύματα που αποθηκεύονταν στο λαζαρέτο, το οποίο ήταν λιγότερο κουραστικό από αυτό της Μασσαλίας και γι' αυτό πιο αποδοτικό. Ένα μόνιμο ευρύχωρο λαζαρέτο χτίστηκε στο Isoletto (μετέπειτα Manoel Island) που κυριαρχούσε στο λιμάνι για να στεγάζει πληρώματα, ταξιδιώτες, εμπορεύματα και ζώα ως άμυνα στην πανώλη. Παράλληλα υπήρχε και δεύτερο λιμοκαθαρτήριο στο Μεγάλο Λιμάνι. Επιπλέον τα ναυπηγεία του νησιού προσέφεραν ταχύτατη και αποτελεσματική επισκευή πλοίων στο ναυπηγείο, ενώ το νοσοκομείο του Τάγματος (Holy Infirmary), προσέφερε δωρεάν ιατρικές υπηρεσίες στους ταξιδιώτες και τα πληρώματα. Αν προσθέσουμε τους χαμηλούς δασμούς και το μικρό ποσό αγκυροβολίου συμπληρώνεται η εικόνα που καθιστούσε τη Μάλτα ελκυστικό τόπο για τα πλοία που κινούνταν ανάμεσα στη δυτική και τη ανατολική Μεσόγειο. Σημαντικό ρόλο στην εμπορική ανάπτυξη της Μάλτας έπαιξε και η αυστηρή προσκόλληση του Τάγματος στην αρχή της ουδετερότητας στους διάφορους αγγλο-γαλλικούς πολέμους.

Έτσι τα πλοία του Μεσολογγίου κατέφταναν στη Μάλτα μεταφέροντας είδη που χρειαζόνταν το ίδιο το νησί αλλά και είδη που προορίζονταν για διαμετακόμιση, καθώς υπήρχαν οι σχετικές υποδομές. **Οι καπετάνιοι με καταγωγή από το Μεσολόγγι μετέφεραν στη Μάλτα είδη διατροφής, με κυριότερο τα σιτηρά, πρώτες ύλες, με βασικότερη την ξυλεία, και είδη της βιοτεχνικής παραγωγής, όπως υφάσματα και κάπες.** Τα προϊόντα αυτά προέρχονταν από την τοπική αγροτι-

κή και κτηνοτροφική παραγωγή. Θα πρέπει επίσης να παρατηρήσουμε ότι τα σιτηρά δεν συγκροτούσαν αποκλειστικό φορτίο του πλοίου. Η πλειοψηφία των πλοίων μετέφερε μια ποικιλία ειδών σε μεγαλύτερες ή μικρότερες ποσότητες και κατ' αυτή την έννοια έμοιαζαν με παντοπωλεία.

Στη διάρκεια της ίδιας περιόδου, αν και λιγότερο συχνά και χωρίς τη διάρκεια των εμπορικών σχέσεων με τη Μάλτα, πλοία του Μεσολογγίου επισκέπτονταν την Τεργέστη. Τα κύρια είδη που μετέφεραν ήταν είδη διατροφής όπως τυρί, λεμόνια, ελαιόλαδο, σιτάρι και σταφίδα, αν και άλλα προϊόντα όπως σαπούνι, μαλλί και νήμα μεταφέρονταν επίσης αν και με μικρότερη συχνότητα σε σχέση με τα προαναφερθέντα. Υπήρχαν είδη που έβρισκαν συνέχεια αγοραστές, ενώ άλλα σταμάτησαν να εμφανίζονται στις αρχειακές πηγές· μπορεί να είναι σύμπτωση, ωστόσο αποτελεί ένδειξη των μεταβαλλόμενων αναγκών ενός ρευστού οικονομικού περιβάλλοντος.

Καπετάνιοι με καταγωγή το Μεσολόγγι μετέφεραν σιτηρά σε ορισμένα λιμάνια συχνότερα απ' ό,τι σε άλλα. Στη διάρκεια της περιόδου 1700-1821 μετέφεραν σιτηρά με φθίνουσα σειρά προς τη Βαλέτα, στην Τεργέστη, στη Γένοβα, στο Λιβόρνο, στη Μασσαλία και σε άλλα λιμάνια. Αν συγκρίνουμε τη γενική εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας την ίδια περίοδο, ελληνικά πλοία μετέφεραν σιτηρά κυρίως στη Βαλέτα, με δεύτερο λιμάνι προσέγγισης τη Γένοβα, ακολουθούμενο από τη Μασσαλία, την Τεργέστη, και το Λιβόρνο. Μπορούμε κατά συνέπεια να συνάγουμε ότι οι καπετάνιοι του Μεσολογγίου μετέφεραν σιτηρά συχνότερα σε ορισμένα λιμάνια, ενώ η πλειοψηφία των ελλήνων καπετάνιων ακολουθούσε άλλες διαδρομές. Και στις δύο περιπτώσεις, ωστόσο, η Βαλέτα παρέμενε ψηλά στις προτιμήσεις των ελλήνων καπετάνιων ανεξαρτήτως καταγωγής.

Λιμάνια εξαγωγής προϊόντων

Που όμως φόρτωναν τα εμπορεύματά τους τα πλοία του Μεσολογγίου; Από ποιες περιοχές εξήγαν προϊόντα προς τα λιμάνια της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου; **Οι καπετάνιοι του Μεσολογγίου σύχναζαν:**

1. στο λιμάνι του Μεσολογγίου, απ' όπου εξήγαν κυρίως σιτηρά,
2. της Πρέβεζας αλλά και
3. σε άλλα λιμάνια του Αμβρακικού κόλπου, όπως τη Σαλαώρα, την Άρτα και την Κόφραινα απ' όπου εξήγαν τα περισσότερα είδη και κυρίως ξυλεία, καυσόξυλα και σιτηρά.

Το λιμάνι του Μεσολογγίου όπως και τα κοντινά λιμάνια του Κορινθιακού κόλπου, όπως η Ναύπακτος, το Γαλαξίδι, τα Άσπρα Σπίτια αποτελούν τις φυσικές απολήξεις των ορεινών όγκων της Στερεάς Ελλάδας και αποτελούσαν συχνά σημεία φόρτωσης των μεσολογγίτικων πλοίων κυρίως σε σιτηρά της ενδοχώρας με σημαντικότερα αυτά της Λειβαδιάς. Επειδή δεν υπήρχε οδικό δίκτυο σε καλή κατάσταση, τα πλοία φόρτωναν σε λιμάνια και όρμους που βρίσκονταν κοντά στα σημεία παραγωγής ή εκεί που κατέληγαν δρόμοι της ενδοχώρας. Για τη φόρτωση του πλοίου δεν απαιτούνταν η ύπαρξη λιμανιού και αποβάθρων· τα εμπορεύματα μεταφέρονταν στο πλοίο, που ήταν αγκυροβολημένο σε κάποια απόσταση από τη ξηρά, με μικρές βάρκες.

Η προτίμηση για το λιμάνι της Πρέβεζας παραμένει σταθερή σε όλη την υπό εξέταση περίοδο. Τα πλοία του Μεσολογγίου εξήγαν κυρίως ξυλεία και καυσόξυλα προς τη Βαλέτα και μόνο το 1785 εξήγαν σιτηρά από την Πρέβεζα και πάλι στη Βαλέτα.

Οι καπετάνιοι του Μεσολογγίου φαίνεται να έχουν ειδικευτεί στη μεταφορά φορτίων από μια συγκεκριμένη περιοχή, τον Αμβρακικό κόλπο και ιδιαίτερα το λιμάνι της Πρέβεζας, μεταφέροντάς τα στο νησί της Μάλτας. Από το παράδειγμα αυτό φαίνεται ότι το Μεσολόγγι και η Πρέβεζα ανήκουν στην ίδια θαλάσσια περιοχή, αυτή του Ιονίου. Επειδή είναι γεωγραφικά γειτονικές περιοχές ανέπτυξαν συμπληρωματικές οικονομικές δραστηριότητες, καλύπτοντας η μία τις οικονομικές και εμπορικές ανάγκες της άλλης.

Συμπερασματικά να παρατηρήσουμε ότι οι καπετάνιοι του Μεσολογγίου φόρτωναν τα πλοία τους με είδη από τις περιοχές παραγωγής, ξυλεία από τα δάση γύρω από την Πρέβεζα, σιτηρά από το λιμάνι του Μεσολογγίου ή άλλα μικρότερα λιμάνια κοντά τις παραγωγικές περιοχές. Το λιμάνι του Μεσολογγίου λειτουργούσε ως χώρος επιχειρηματικής δραστηριοποίησης ατόμων της Κεφαλονιάς και της Ζακύνθου που αναζητούσαν επενδυτικές διεξόδους στα κεφάλαιά τους, ενώ φορτώντες στα μεσολογγίτικα πλοία και επενδυτές στη μεταφορική ικανότητα των πλοίων τους αναφέρονται έμποροι της Ηπείρου και κυρίως Γιαννιώτες. Τα ευρήματα επιβεβαιώνουν την χωρική κατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων της περιοχής. Αυτή είναι εξάλλου και η αιτία της ανάπτυξης του στόλου του Μεσολογγίου, καθώς κάλυπτε συγκεκριμένες ανάγκες των παραγωγών και των αγοραστών. Η τριγωνική σύνδεση Μεσολογγίου-Πρέβεζας-Μάλτας για το μεγαλύτερο διάστημα του 18^{ου} αιώνα παρέμενε σταθερή δημιουργώντας ένα σύστημα ανατροφοδότησης φορτίων, κεφαλαίων και πλοίων σε μια κυκλική κίνηση. Η σχέση αυτή διαταράχτηκε, όταν μεταβλήθηκε το ευρύτερο πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον και επέτρεψε την είσοδο νέων παραγόντων, όπως την αύξηση της ζήτησης σε συγκεκριμένο είδος – τα σιτηρά –, την απουσία άλλων μεταφορέων στη δυτική Μεσόγειο λόγω των γαλλο-αγγλικών πολέμων στα τέλη του 18^{ου} και τις αρχές του 19^{ου} αιώνα, την κατάλυση της κυριαρχίας των Ιπποτών τη Μάλτα το 1798 και την άνοδο του Αλή πασά στην περιοχή της Ηπείρου.





Η πρώτη Διεθνής Ιστιοδρομία των εκπαιδευτικών ιστιοφόρων εν έτει 1956

Η ιδέα της ιστιοδρομίας αυτής η οποία επαναλαμβάνεται ανά διετίαν και λέγεται **"TALL SHIPS RACE"** ήτο του Ναυάρχου **MOUNTBATTEN**. Σκοπός των αγώνων αυτών είναι η γνωριμία των δοκίμων των διαφόρων εθνών μεταξύ των δια να αποκτήσουν φιλίαν και αλληλεγγύην.

Η Ομοσπονδία της εκπαιδευτικής αυτής Ιστιοπλοίας, της οποίας είμαι μέλος από το 1956, όταν έγινε και ο πρώτος αγών, ονομάζεται **"SAIL TRAINING ASSOCIATION" (STA)**.

Τα πλοία του Αγώνος

Η διοργάνωσας τον αγώνα των **"Υψηλών Πλοίων"** (λόγω των υψηλών ιστών των), **"TALL SHIPS RACE"** Αγγλία, ήτο η μόνη χώρα η οποία εστερείτο τοιούτου σκάφους δια τους Δοκίμους της. Απετάνθη λοιπόν περί το τέλος του 1955 εις τον Σταύρον Νιάρχον δια να δανεισθή την ωραιoτάτην θαλαμηγόν του **"CREOLE"**

Ο **Στ. Νιάρχος**, θαυμασίος Ναυτικός, λάτρης της θαλάσσης και πολύ καλός ιστιοπλόος, από το 1935 όταν ιδρύθη ο Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος της Ελλάδος, με ευχαρίστησιν προσέφερε το σκάφος του.

Ούτω η Αγγλία εσώθη δι' ακόμη μίαν φοράν εις την ιστορίαν της !!

Εάν ημείς είχομεν ζητήσει την **CREOLE** δια τον Αγώνα είμαι βέβαιος ότι ο ιδιοκτήτης της θα μας την είχε προσφέρει ευχαρίστως.

Η πεσπαιωμένη **"MOYANA"** έλαβε μέρος εις τον αγώνα επηνδρωμένη από τους μαθητάς της Σχολής Ναυτιλίας του **SOUTHAMPTON**.

Η Ιστιοδρομία 7ης Ιουλίου 1956

Ως χρόνος εκκινήσεως είχαν ορισθεί η 14.00 ώρα.

Την πρωίαν το ακρωτήριο **BERRY HEAD** το οποίον χωρίζει το **DARTMOUTH** από την **TOBBAY** εκαλύφθη ολόκληρον από μυριάδας ανθρώπων εξ όλης της Αγγλίας δια να ίδουν ιστιοφόρα παρόμοια με εκείνα τα οποία κατέστησαν την πατρίδα των αυτοκρατοριών.

Η γραμμή εκκινήσεως ήτο παράλληλος με την ακτήν, ήτοι από Ανατολάς προς Δυσμάς και ήνωνε δύο ηγκυροβολημένα αντιτορπιλικά εις απόστασιν ενός και ημίσεως μιλίων μεταξύτων.

Η γραμμή ήτο μακρά διότι τα ιστιοφόρα των τετραγώνων ιστίων είναι σκνά, δηλ. στερούνται ευελιξίας. Η Δυτική άκρα της γραμμής απείχε μόνον ολίγον από την άκραν του ακρωτηρίου.

Οι χρόνοι απάρσεως των σκαφών ήσαν βεβαίως διαφορετικοί και σχετικοί με την ώραν η οποία εκρειάζετο δια την αναπέτασιν των ιστίων εκάστου.

Η εκκίνησις θα εγίνετο από Βορράν προς Νότον. Όταν όλα τα πλοία ήρχισαν να ιστιοπλοούν δύο ελικόπτερα υπερίπταντο, προφανώς δια να φωτογραφούν.

Ο Β.Δ. άνεμος ήτο μέτριος, αλλά αι πλώραι των αντιτορπιλικών ήσαν εστραμέναι προς Ανατολάς λόγω του υπερισχύοντος ρεύματος.

Ο χρόνος εκκινήσεως επλησίαζεν. Ηκολούθησα πορείαν προς Νότον η οποία με ωδήγει ολίγον αριστερώτερα του προσηνέμου αντιτορπιλικού το οποίον θα άφηνα δεξιά μου.

Όταν απέμεινα λεπτά και εν συνεχεία δευτερόλεπτα, ερρύθμιζα την

ταχύτητά μου κατά τον συνήθη τρόπον, δηλαδή άλλοτε είχα τους πόδας των ιστιών πολύ τεταμένους, άλλοτε ολίγον, άλλοτε χαλαρούς ή τελείως ελευθέρους ως και τανάπαυιν.

Το πυροβόλον του αντιτορπιλικού εκपुरσοκρότησεν. Ευρισκόμεθα περί τα 15 μέτρα όπισθεν της γραμμής εκκινήσεως. Η CREOLE διέσχισε τη γραμμήν πρώτη, εις απόστασιν τεσσάρων μέτρων από την πλώραν του αντιτορπιλικού και τριών μέτρων από την μίαν εκ των δύο Σουηδικών ημιολιών η οποία ευρίσκετο εις τον αριστερόν και υπήνεμον γοφόν μας. Ηκολούθησαμεν αμέσως πορείαν η οποία μας ωδήγει εις τας νήσους USHAN.

Μετ' ολίγον μας έφθασε η ΜΟΥΑΚΑ (ήτο επηνδρωμένη με τους μαθητάς της Σχολής του SOUTHAMPTON και αρχίσαμε μίαν μικράν μονομαχίαν μεταξύ μας. Επεχειρεί να μας προσπεράση από την προσήνεμον πλευράν μας, και εν συνεχεία από την υπήνεμον, στρέφουσα την πλώραν της επάνω μας (το επιτρέπει ο κανονισμός αγώνων) για να μας αναγκάση να προσαχθώμεν ώστε να χάσωμεν την ταχύτητά μας.

Τα ιστία μας εκάλυπτον τα ιδικά της, ούτω δε παρέμενον εις τον υπήνεμον γοφόν μας. Εις 40 περίπου μέτρα από την αριστεράν μας πλευρά έπλεεν το τουρκικόν RUYAM.

Η γραμμή αυτή μετώπου ετηρήθη επ' ολίγα μόνον λεπτά. Διότι το RUYAM ήτο ταχύτερον με την έντασιν ανέμου 4 μποφόρ. Μετά 10 λεπτά ο άνεμος ήγγισε τα πέντε μποφόρ οπότε η CREOLE ηγείτο και πάλιν όλου του στόλου των ιστιοφόρων.

Η ομίχλη δεν μας ελυσμόνησε και γρήγορα εκάλυψε όλα τα πλοία.

Εις την αριστεράν μας πλευράν δεκρίναμε μίαν σκιάν να μας πλησιάζη, ήτο εν αντιτορπιλικόν επί του οποίου επέβαιναν ο Πρίγκηψ Φίλιππος. Η Α.Υ. μας εσήμανε δια του Αλντις «YOU MADE A MAGNIFICENT START».

Η αυτή έντασις ανέμου διετηρήθη όλην την νύκτα αλλά η κατεύθυνσις εστράφη ολίγον αριστερά, δηλ. από Δυσμάς και Δ-Ν Δ.

Ούτω την επομένην ευρισκόμεθα 10 μίλια εντός της Μάχης και πλησίον των ακτών της Γαλλίας. Ο άνεμος εξησθένησεν απότομα και κατέληξεν εις μαθηματικήν άπνοιαν.

Δια να μη παρασυρώμεθα βαθύτερα εις την Μάχην από τα ρεύματα της παλλιρροίας, όταν ήσαν Δυτικά, εποντίζαμε μίαν μικράν άγκυραν Αγγλικού Ναυαρχείου με ένα μακρύ συνθετικόν σχοινί, την πρώην φοράν εις 34 οργυές, την δευτέραν εις 47 οπότε ο εις βραχίων εστρεβλώθη, την δε τρίτην εις 52 οργυές οπότε το σχοινί εκόπη μόλις η άγκυρα έφθασεν εις τον βυθόν. Πιθανότατα θα ηγκυστρώθη εις βράχον. Η κατάστασις αυτή το να παρασύρεται το σκάφος υπό των ρευμάτων, με τα ιστία κρεμάμενα διήρκεσεν επί διήμερον οπότε επί τέλους ήρχισε να φυσά ολίγον από βορράν. Ότε επλησιάζαμε το άκρον της Γαλλίας διεκρίναμε να κατευθύνεται από βορράν προς την νήσον QUESSAN με τον ούριον αυτόν άνεμον η Σουηδική δίστυλος ημιολία. Είπα εις τον Νιάρχον, εάν δεν έχει αντίρρησιν, να περάσωμε μεταξύ της άκρας της Γαλλίας και της προαναφερθείσης νήσου δια να συντομεύσωμε κατά ολίγα μίλια την διαδρομήν μας. Αντί να παρακάμψωμε την νήσον.

Ερώτησα τούτο διότι το στενόν αυτό είναι πολύ επικίνδυνον (και στο κάτω-κάτω της γραφής το καράβι ήτο δικό του).

Μου απάντησε: «πέρασε».

Ενεθυμούμην ακόμη, από ένα Γαλλικόν χάρτην τον οποίον είχα εις το μικρόν ιστιοφόρον μου «ΠΑΛΛΑΙΜΩΝ» εις προγενέστερον πλούν δυτικώς του QUESSAN, ονομασίας της περιοχής αι οποίαι δεν ήσαν πολύ ενθαρρυντικάί, ήτοι: CIMETIERE DES VAISSEAUX (Νεκροταφείον των караβιών), CHENAL DE L' ENVER (κανάλι της κολάσεως) και άλλαι παρόμοιαι.

Την ώραν όμως εκείνην καιρικάί συνθήκαι ήσαν ιδεώδεις, ο άνεμος ήτο Βόρειος και η δύναμίς του 6 μποφόρ. Αλλάξαμεν πορείαν κατά 110 μοίρας αριστερότερα και περάσαμε τους πόδας όλων

των ιστιών. Η CREOLE ήρχισεν να τρέχη ως τρελή και να ταλαντεύεται ως μεθυσμένη. Ότε μας είδεν η Σουηδική Ημιολία (ήτο το πρώτον ιστιοφόρον του αγώνος το οποίον συνηντήσαμεν μετά την εκκίνησην) ήλλαξε και αυτή πορείαν και μας ηκολούθησε εις απόστασιν 400 μέτρων από την πρύμναν μας. Κατά την διαδρομήν αυτήν των 7 περίπου μιλίων, τα ισχυρά ρεύματα από διαφόρους κατευθύνσεις συνεκρούοντο (RACE OF TIDES). Δηλαδή δημιουργούν κατακόρυφα κύματα με αιχμηράς τας κορυφάς των. Τα αιχμηρά και αλληπάλληλα αυτά κύματα εκτυπούσαν τα ύφαλά μας καθ' όλο το μήκος των εκ των κάτω προς τα άνω. Ο κρότος ήτο εκκωφαντικός. Ότο ως να εσφυροκοπέιτο το σκάφος υπό εκατοντάδων σφυρίων. Η πρώτη εμπειρία μου του «Αγώνος των Παλιρροιών» ήτο με το ιδικόν μου σκάφος, έξωθι του PORTLAND ο οποίος θεωρείται μεταξύ των κακών, αλλά ουδεμίαν σχέσιν είχε με τον περί ου ο λόγος. Το αεροπλάνον του Νιάρχου υπερίπτει της CREOLE μίαν φοράν την ημέραν σχηματίζον κύκλους εις χαμηλόν ύψος. Εις μεν την Μάχην απειγούνται από το Αγγλικόν έδαφος εις δε τον Βισκαϊκόν από το Γαλλικόν.

Ότε εισήλθομεν εις τον Κόλπον είδαμεν και δεύτερον σκάφος του αγώνος και το τελευταίον καθ' όλην την διαδρομήν μέχρι Λισαβώνας. Αλλά την φοράν αυτή πρώτα μας εις απόστασιν ενός μιλίου.

Μετά ημίσειαν ώραν επλησιάζαμεν εις χίλια περίπου μέτρα. Ο άνεμος όμως ήρχισε να εξασθεή, το τουρκικόν RUYAM καθ' ό μικρότερον ανέπτυξε ταχύτητα, ενώ της CREOLE εμειώθη και μετά δίωρον το RUYAM εκάθη εις τον ορίζοντα.

Την νύκτα η κατεύθυνσις του ανέμου ήρχισε να μετακινείται κατά την φοράν των δεικτών του ωρολογίου, εστερεοποιήθη δε όταν ο άνεμος έγινε Ανατολικός. Συντόμως η έντασίς του έφθασε τα επτά μποφόρ, τα οποία διετηρήθησαν έως την επομένην πρωίαν, οπότε η CREOLE είχε προχωρήσει αρκετά Νοτίως του ακρωτηρίου Φιντιστέρ. Η μεγίστη ταχύτης (όχι η ωριαία) την οποίαν είχεν εγγίσει το σκάφος μας εις τον Βισκαϊκόν, ήτο 16,8 μίλια. Μας εχειριάσθη ακόμη έν εικοσιτετράωρον δια να καλύψωμε την απομείνας διαδρομή.

Ετερματίσαμε με ταχύτητα 2 μιλίων μετά από 5 ημέρας, 23 ώρας και 30 λεπτά από την εκκίνησην. Δηλαδή 2 ώρας και 45 λεπτά βραδύτερον από το RUYAM το οποίον έφθασε πρώτον εις την κατηφορίαν μας.

Οι χρόνοι τερματισμού όλων των ιστιοφόρων ως και η σειρά των επί τη βάσει του ισοζηγισμού εμφανίζονται εις τον πίνακα του Αγγλικού τεύχους τον οποίον επισυνάπτω.

Εις CASCAES επτύξαμε τα ιστία και εισήλθομεν εις τον Τάγον ποταμόν όπου επλευρίσαμεν εις κρηπίδωμα της Λισαβώνας το οποίο επληρώθη άμα τω κατάπλω όλων των πλοίων, παρ' όλον ότι επληύριζαν ανά δύο.

Ο Εορτασμός

Διήκρεσεν επί μίαν εβδομάδαν.

Οι Πορτογάλοι μας υπεδέχθησαν ενθουσιωδώς και μας φιλοξένησαν εγκαρδίως. Αρχικώς έγινεν η απονομή των επάθλων.

Εις την CREOLE, ως πρώτην τερματίσασαν μεταξύ των σκουνών απενεμήθη υπό του Πορτογάλου πρέσβεως εν Λονδίνω ένα ωραίον κύπελον το οποίον έδωσεν εις τον Νιάρχον και εκείνος εις του δοκίμους, οι οποίοι το μετέφερον εις την Σχολήν των εις DARTMOUTH. Εκείνο το οποίον μας προξένησε κατάπληξιν ήτο ένα περίφημον γέυμα εις ένα από τα θαυμάσια πάρκα του Εστορίλ, ωραιοτάτου προαστίου της Λισαβώνας, εις το οποίον παρεκαθήσαμε περίπου 1.000 αξιωματικοί και εκπαιδευόμενοι.

Κατά το γεύμα εκόρευον ομάδες χωρικών με τα εθνικάς των ενδυμασίας χορούς του τόπου.

Εις την επιτυχίαν ολοκλήρου της εορτής συνετέλεσεν η δραστηρία οργάνωσις του Πορτογάλου Πρέσβεως εν Λονδίνω.

ORDER OF FINISHING BY CORRECTED TIMES

Vessel and Rating	Timed in Dte. Hrs.Mns.ScS.	Elapsed Time Dys. Hrs.Mns.ScS.	Time Allowance Hrs. Mns. ScS.	Corrected Time Dys. Hrs.Mns.ScS.
-------------------	-------------------------------	-----------------------------------	----------------------------------	-------------------------------------

FOR VESSELS OF OVER 100 TONS

MOYANA 58.02	13 22 03 08	6 08 03 08	25 41 20	5 06 21 37
CHRISTIAN RADICH 52.72	14 03 57 25	6 13 57 25	30 33 10	5 07 24 15
RUYAM 75.19	13 10 46 21	5 20 46 21	13 11 55	5 07 34 26
FALKEN 68.59	13 22 19 28	6 08 19 28	17 32 35	5 14 46 53
MAYBE 42.63	14 22 45 00	7 08 45 00	41 47 35	5 14 57 25
GLADAN 68.59	14 01 16 13	6 11 16 13	17 32 35	5 17 43 38
FLYING CLIPPER 83.70	13 20 42 05	6 06 42 05	8 21 05	5 22 21 00
CREOLE 101.48	13 13 30 20	5 23 30 20	Scratch	5 23 30 20
SORLANDET 54.12	15 01 41 32	7 11 41 32	29 10 40	6 06 30 52
GEORG STAGE 41.93	15 21 40 12	8 07 40 12	42 39 45	6 13 00 27
SAGRES 56.71	15 06 03 26	7 16 03 26	26 49 26	6 13 14 00
MERCATOR 68.66	15 06 45 42	7 16 45 42	17 26 55	6 23 18 47

FOR VESSELS OF UNDER 100 TONS

ARTICA II 28.73	14 01 17 10	6 10 47 10	24 23 25	5 10 23 35
JUANA 44.05	13 09 58 11	5 19 28 11	Scratch	5 19 28 11
SEREINE 25.00	15 01 27 55	7 10 57 55	32 53 25	6 02 04 30
MARABU 40.93	14 07 24 16	6 16 54 16	4 00 50	6 12 53 26
BELLATRIX 38.67	15 02 39 55	7 12 09 55	7 10 40	7 04 59 15
THEODORA 34.15	15 15 06 27	8 00 36 27	14 14 15	7 10 22 12
PROVIDENT 43.36	16 15 55 45	9 01 25 45	0 56 40	9 00 29 05
BERENICE 42.95	17 23 10 14	10 08 40 14	1 22 10	10 07 18 04

ENGLISH ROSE Did not complete course





MARAN GAS MARITIME INC.

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
Email : mail@marangas.com



Ανάλυση της πλεύσης ενός ιστιοπλοϊκού σκάφους

ΜΕΡΟΣ Β'

Ανάλυση των αεροδυναμικών δυνάμεων

Τα ιστιοπλοϊκά σκάφη πλέουν συνήθως μέσα στο οριακό στρώμα του αέρα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας. Η ταχύτητα του ανέμου μέσα στο οριακό στρώμα δεν είναι σταθερή αλλά μεταβάλλεται καθ' ύψος από μια μηδενική τιμή στην επιφάνεια της θάλασσας σε μια μέγιστη τιμή σε κάποιο ύψος πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας. Μετρήσεις της κατανομής αυτής έδειξαν ότι η μέγιστη τιμή απαντάται σε αρκετό ύψος πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, ιδιαίτερα στις ανοικτές θάλασσες και ότι εξαρτάται από την κατάσταση θάλασσας. Οι κατανομές, πάντως, που μετρήθηκαν παρουσιάζουν μεγάλες διακυμάνσεις υπό παρόμοιες συνθήκες.

Εφόσον πραγματοποιηθούν μετρήσεις των χαρακτηριστικών της ιστιοφορίας σε αεροδυναμική σήραγγα, θεωρείται γενικά ομοιόμορφη κατανομή της ταχύτητας του ανέμου καθ' ύψος, αν και γίνεται μερικές φορές προσομοίωση της κατανομής της ταχύτητας του ανέμου στο οριακό στρώμα. Οι αεροδυναμικές δυνάμεις και ροπές στην ιστιοφορία μετρώνται είτε κατά τη διεύθυνση του ανέμου είτε κατά τον άξονα συμμετρίας του σκάφους.

Θεωρώντας το σύνολο της ιστιοφορίας σαν μία αεροτομή, οι αεροδυναμικές συνιστώσες είναι η αντίσταση (drag) D κατά την κατεύθυνση την αντίθετη προς την ταχύτητα V_A και η ανωστική δύναμη (lift) L που είναι κάθετη στην επιφάνεια των πανιών και, επομένως, υπό γωνία Θ ως προς την κατακόρυφο.

Επί πλέον, αν θεωρήσουμε την επίδραση της ιστιοφορίας στη γάστρα,

η συνολική δύναμη από τον άνεμο μπορεί να αναλυθεί σε μία συνιστώσα F_x κατά τη διεύθυνση της πορείας και μία συνιστώσα εγκάρσια κλίσης F_H στο επίπεδο yz.

Αν δεχθούμε ότι η F_H είναι κάθετη στο ιστίο (mast), η δύναμη αυτή αναλύεται σε μια οριζόντια συνιστώσα $F_H \cos\Theta$ και μια κατακόρυφη συνιστώσα $F_H \sin\Theta$, όπως φαίνεται στο **σχήμα 5**.

Όπως προκύπτει από το **σχήμα 5**, οι σχέσεις που συνδέουν την ωστική συνιστώσα F_x και τη συνιστώσα εγκάρσιας κλίσης F_H με την αεροδυναμική ανωστική δύναμη L και την αντίσταση D , είναι:

$$F_x = L \sin(\beta + \lambda) - D \cos(\beta + \lambda) \quad (7)$$

$$F_H = L \cos(\beta + \lambda) + D \sin(\beta + \lambda) \quad (8)$$

Το κύριο πρόβλημα που σχετίζεται με τα πειράματα σε αεροδυναμική σήραγγα είναι ότι η γωνία λ δεν είναι γνωστή εκ των προτέρων. Η γωνία αυτή μπορεί να εκτιμηθεί μετά την ανάλυση της συμπεριφοράς του σκάφους από την ισορροπία των δυνάμεων στη γάστρα και στην ιστιοφορία.

Η ευστάθεια των ιστιοπλοϊκών σκαφών

Στο εδάφιο αυτό εξετάζονται οι ιδιαιτερότητες των ιστιοπλοϊκών σκαφών που σχετίζονται με την ευστάθειά τους. Η γνώση της ροπής επαναφοράς που ασκείται σε ένα ιστιοπλοϊκό σκάφος είναι ουσιώδης για την ανάλυση της συμπεριφοράς του με τη βοήθεια δοκιμών σε πειραματική δεξαμενή. Αυτή είναι και η κύρια διαφορά μεταξύ των δοκιμών με πρότυπα μηχανοκινήτων σκαφών και εκείνων με πρότυπα ιστιοπλοϊκών σκαφών.

Είναι γνωστό ότι η ροπή επαναφοράς αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό που επηρεάζει τη συμπεριφορά του ιστιοπλοϊκού σκάφους ιδιαίτερα κατά την πλεύση στα όρτσα.

Κατά την εκτέλεση δοκιμών σε πρότυπα ιστιοπλοϊκών σκαφών η καμπύλη ευστάθειας (M_Θ , Θ) είναι απαραίτητη για τον προσδιορισμό της οριζόντιας συνιστώσας $F_H \cos\Theta$ της δύναμης εγκάρσιας κλίσης F_H που προκαλεί εγκάρσια κλίση υπό γωνία Θ .

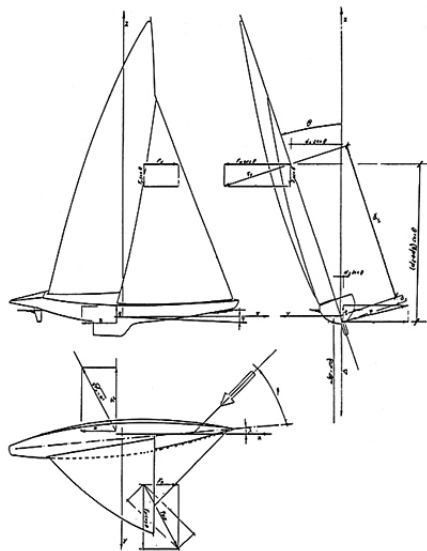
Στο **σχήμα 6** δίνεται η καμπύλη (M_Θ , Θ) για ένα ιστιοπλοϊκό σκάφος 12 m. Κατά τη σχεδίαση της καμπύλης αυτής έχει ληφθεί υπόψη η αύξηση του εκτοπίσματος του σκάφους λόγω της προς τα κάτω κατακόρυφης συνιστώσας $F_H \sin\Theta$.

Με βάση αυτήν την καμπύλη, η δύναμη εγκάρσιας κλίσης μπορεί να υπολογισθεί από τη σχέση:

$$\frac{M_\Theta}{(d_1 - d_2) \cos^2 \Theta - d_1 \sin^2 \Theta} \quad (9)$$

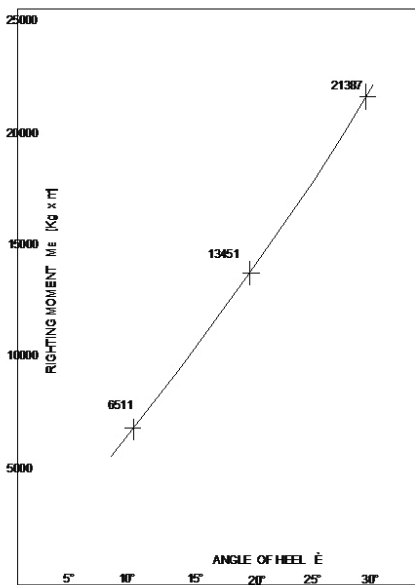
όπου d_1 είναι η απόσταση του κέντρου εφαρμογής των δυνάμεων στην ιστιοφορία και d_2 η αντίστοιχη απόσταση του κέντρου των εγκάρσιων υδροδυναμικών δυνάμεων από το ίδιο σημείο (**σχήμα 6**).

Σχήμα 5



Ανάλυση των αεροδυναμικών δυνάμεων στα πανιά ιστιοπλοϊκού σκάφους.

Σχήμα 6



Καμπύλη εγκάρσιας ευστάθειας 12-μετρου ιστιοπλοϊκού σκάφους.

Στα σύγχρονα ιστιοπλοϊκά, διαφάνεται η τάση να έχουν αυξημένο GM σε σχέση με παραδοσιακές σχεδιάσεις. Εν τούτοις εμφανίζεται μεγάλη διασπορά και δεν διαφάνεται τάση συσχέτισης με το μήκος του σκάφους. Πάντως στην πλειοψηφία των σκαφών το GM βρίσκεται στην περιοχή 0.75 έως 1.50 m. Όσον αφορά τώρα το εύρος της θετικής ροπής επαναφοράς, παρατηρούμε ότι, αν και αρκετά σκάφη τη διατηρούν έως και τις 180°, πολλές φορές δεν υπερβαίνει πολύ τις 100°. Από στατιστικά στοιχεία προκύπτει ένας μέσος όρος γύρω στις 122°, τιμή σχετικά χαμηλή από πλευράς ασφάλειας για τα ιστιοπλοϊκά.

Ωστόσο, επειδή η ευστάθεια των ιστιοπλοϊκών εξαρτάται άμεσα και από τη ροπή εγκάρσιας κλίσης που παράγουν τα πανιά, έχει επικρατήσει

σε να αξιολογείται από τη γωνία Dellenbaugh. Η γωνία αυτή ορίζεται ως η γωνία εγκάρσιας κλίσης, για πλεύση όρτσα με άνεμο 8 m/sec. Υπολογίζεται από τον απλό τύπο που φαίνεται στο **σχήμα 7**. (Ο μοχλοβραχίονας HA του τύπου ορίζεται ως η κάθετη απόσταση μεταξύ του κέντρου ιστιοφορίας (Center Of Effort, COE) και του κέντρου της πλάγιας υδροδυναμικής δύναμης (Center of Lateral Resistance, CLR) της γάστρας. Πρέπει, τέλος, να τονιστεί ότι η γωνία Dellenbaugh δεν μας δίνει πληροφορίες για την ευστάθεια σε μεγάλες κλίσεις.

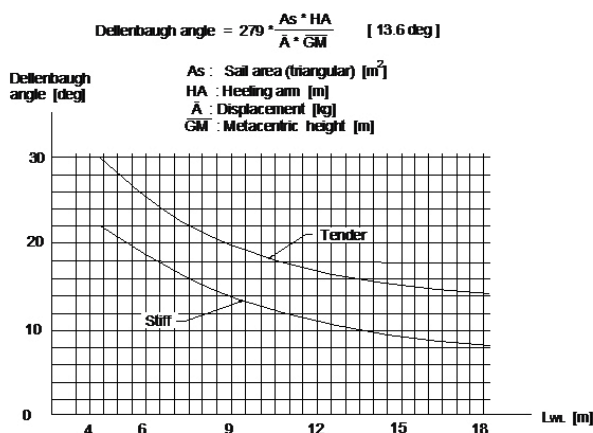
Συμπέρασματα

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω τα ιστιοπλοϊκά σκάφη αν και βρίσκονται υπό την επίδραση σημαντικών δυνάμεων και κυρίως ροπών είναι ιδιαίτερα ευσταθή, ακόμη και σε μεγάλες γωνίες εγκάρσιας κλίσης και, συνεπώς, εξαιρετικά ασφαλή.

Η πλεύση τους, σε αντίθεση με τα μηχανοκίνητα είναι πάντοτε υπό γωνία ως προς τον άξονα συμμετρίας τους και με εγκάρσια κλίση. Εξαιρέση αποτελεί η πλεύση με καθαρά ούριο άνεμο και συμμετρική ιστιοφορία, οπότε η πλεύση είναι σε όρθια θέση και κατά τον άξονα συμμετρίας του σκάφους.

Τέλος, οι κύριες προωστικές δυνάμεις είναι οι αεροδυναμικές ενώ οι υδροδυναμικές δυνάμεις προκύπτουν σαν αντιδράσεις στις αεροδυναμικές.

Σχήμα 7



Ορισμός και πεδίο τιμών της γωνίας Dellenbaugh.





Μέθοδοι βελτίωσης της φυσικής κατάστασης του Ιστιοπλόου

Αρκετοί ιστιοπλόοι σκαφών Ολυμπιακών κατηγοριών ασχολούνται με διάφορα είδη σωματικής άσκησης κατά τη διάρκεια της εβδομάδας, με στόχο το σώμα τους να είναι σε θέση να ανταπεξέλθει στην επερχόμενη μυϊκή κόπωση σε αγώνες με ισχυρούς ανέμους κατά τη διάρκεια του Σαββατοκύριακου. Το μεγαλύτερο μέρος της ιστιοπλοϊκής κούρσας καταναλώνεται στην προσπάθεια εξισορρόπησης του σκάφους σε συνθήκες δυνατού ανέμου. Στην προσπάθεια τους οι ιστιοπλόοι να εξισορροπήσουν την δύναμη του ανέμου που επιδρά πάνω στο πανί, προεκτείνουν το σώμα τους έξω από το σκάφος και κρέμονται ή αιωρούνται χρησιμοποιώντας αντίστοιχα ιμάντες ή εξαρτισμό συνδεδεμένο με το κατάρτι.

Η προσπάθεια εξισορρόπησης του σκάφους απαιτεί τη στατική συστολή μεγάλων μυϊκών ομάδων, όπως των μυών των κάτω άκρων, των κοιλιακών και των ραχιαίων μυών. Επίσης, το συχνό δούλεμα της σκότας στο κύμα και στις σπιλιάδες είναι μεγάλης σημασίας για να παραμείνει η μέση ταχύτητα του σκάφους σταθερή και απαιτεί δυναμικές κινήσεις των άνω άκρων. Η μυϊκή κόπωση που επέρχεται με αυτές τις δραστηριότητες μπορεί να επιβραδυνθεί με ασκήσεις προσαρμοσμένες στις απαιτήσεις της κάθε κατηγορίας και του ρόλου του ιστιοπλόου στο σκάφος. Οι ασκήσεις αυτές θα πρέπει να εστιάζονται στους μηρούς, τα ισχία, την κοιλιακή χώρα, το ανώτερο τμήμα της ράχης και τα χέρια. Αν



και το τρέξιμο, η αεροβική γυμναστική και η κολύμβηση μπορούν να αποτελέσουν κατάλληλα ερεθίσματα για μια γενικευμένη καρδιοαναπνευστική αντοχή, δεν βοηθούν ιδιαίτερα στην προσπάθεια εξισορρόπησης του σκάφους σε συνθήκες δυνατού ανέμου ώστε να αποτελούν τη βάση του προγράμματος εκγύμνασης. **Ένα πρόγραμμα για την μεγιστοποίηση της φυσικής κατάστασης που απαιτείται στην ιστιοπλοΐα πρέπει να εμπεριέχει εκγύμναση των μυών που πρωταγωνιστούν στο κρέμασμα (κυρίως των κάτω άκρων και των κοιλιακών), ενδυνάμωση των μυών των άνω άκρων και της ράχης, καρδιοαναπνευστική αντοχή και αντοχή στην παρατεταμένη συστολή αυτών μυών.** Προτείνονται οι παρακάτω πέντε κατηγορίες ασκήσεων.

1. Μύες κρεμάσματος: Κοιλιακοί με λυγισμένα γόνατα
Οι βασικές αυτές ασκήσεις είναι ευεργετικές για το κρέμασμα και επίσης σημαντικές για τη στάση και την αποφυγή προβλημάτων στο κάτω μέρος της ράχης. Οι ασκήσεις αυτές χρησιμοποιούν τους κοιλιακούς μυς για να ενισχύσουν και τους άνω ραχιαίους αφήνοντας το κάτω τμήμα της ράχης επίπεδο, με λυγισμένα γόνατα.

2. Ενδυνάμωση των μυών του κρεμάσματος: Κάθισμα στον τοίχο και στήριξη του σώματος
Ο ιστιοπλόος πρέπει να σταθεί με την πλάτη του ακουμπισμένη σε έναν σταθερό τοίχο, κατόπιν να χαμηλώσει το κέντρο βάρους του σώ-

ματος του προς τα κάτω έως τα γόνατα να λυγίσουν περίπου στις 90 έως 130 μοίρες. Σε αυτή τη θέση θα πρέπει να παραμείνει για 2 με 3 λεπτά την κάθε φορά. Εάν αυτό φαίνεται πάρα πολύ εύκολο, τότε ο ιστιοπλόος πρέπει να κρατήσει ένα βάρος ή λυγίζοντας τα γόνατα ακόμα περισσότερο μπορεί να αυξήσει την αντίσταση.

3. Ενδυνάμωση μυών: Προπόνηση με βάρη

Μια γενική αρχή της εξάσκησης με βάρη είναι να γίνονται λιγότερες επαναλήψεις ανά σειρά (4 έως 8 επαναλήψεις) για το 'χτίσιμο' τη μυϊκής δύναμης και περισσότερες επαναλήψεις ανά σειρά για την ανάπτυξη της μυϊκής αντοχής (12 έως 15 επαναλήψεις). Για τους ιστιοπλόους στην προ-αγωνιστική περίοδο μπορεί να είναι καλύτερο να κάνουν αρχικά, για παράδειγμα, για τέσσερις έως οκτώ εβδομάδες προπόνηση για μυϊκή αντοχή και στη συνέχεια έξι εβδομάδες προπόνησης ενδυνάμωσης με υψηλές αντιστάσεις. Οι βασικές μυϊκές ομάδες που πρέπει να ασκηθούν είναι αυτές των άνω και κάτω άκρων και της ράχης.

4. Καρδιο-αναπνευστική αντοχή: Άσκηση στην κωπηλατική και στο ποδήλατο

Τόσο η άσκηση στο ποδήλατο όσο και στην κωπηλατική βελτιώνουν την ικανότητα της καρδιάς να τροφοδοτεί τους περιφερικούς μυς με τις απαιτούμενες ποσότητες αίματος. Ταυτόχρονα με το ποδήλατο βελτιώνεται η μυϊκή αντοχή των κάτω άκρων, ενώ στην κωπηλατική βελτιώνεται επιπλέον η αντοχή των ραχιαίων και των μυών των άνω άκρων. Οι περισσότεροι ιστιοπλόοι θα το βρουν αρκετά εύκολο να προσαρμόσουν μια σειρά 30 έως 40 λεπτών πέντε φορές εβδομαδιαίως. Η προπόνηση είναι καλό να ποικίλλει στην κωπηλατική και το ποδήλατο μεταξύ του ενός από τους τρεις βασικούς τύπους προπόνησης: (1) παρατεταμένη αντοχή: μια συνεχής προσπάθεια για 40 λεπτά με μέτρια ένταση, (2) μέτριας έντασης αερόβια προπόνηση: 20 έως 30 λεπτά συνεχούς, μέτριας ως υψηλής έντασης, και (3) υψηλής έντασης αερόβια προπόνηση: εκτεταμένες περίοδοι εντατικής προπόνησης με διαλείμματα για περίπου 20 λεπτά (2 λεπτά υψηλής έντασης εναλλασσόμενης με 2 λεπτά χαμηλότερης έντασης).

5. Ο Προσομοιωτής

Όταν επικρατεί άπνοια, πολύ δυνατός αέρας, πάρα πολύ κύρο, κ.λ.π. ο ιστιοπλόος αδυνατεί να υλοποιήσει την προγραμματισμένη του προπόνηση στο νερό. Σε αυτές τις περιπτώσεις μπορεί να χρησιμοποιήσει τον προσομοιωτή ιστιοπλοΐας. Υπάρχουν διάφοροι τρόποι να το κάνει αυτό ανάλογα με την κατηγορία του σκάφους που αγωνίζεται. Αρχικά ο ιστιοπλόος προθερμαίνεται στο ποδήλατο και στη συνέχεια κάνει διατάσεις των μυών των μηρών του/της πριν αρχίσει τις ασκήσεις στον προσομοιωτή. Προγραμματίζει να εξασκηθεί σε αυτό (με διαλείμματα) για 20 έως 30 λεπτά ή περισσότερο για να έχει αποτέλεσμα και για να προσεγγίσει τη διάρκεια μιας κούρσας. Συνήθως η προπόνηση στον προσομοιωτή είναι διαλειμματική, με μικρά διαλείμματα που προσομοιάζουν τα tak και μεγαλύτερα όταν γίνεται προσομοίωση της προσπάθειας εξισορρόπησης του σκάφους στις ανοικτές πλεύσεις. Υπάρχουν διάφορες παραλλαγές που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να βοηθήσουν τον ιστιοπλόο να συγκεντρωθεί. Θα μπορούσε να παρακολουθήσει ένα βίντεο του την ώρα που κρέμεται, προσπαθώντας να μιμηθεί τις ενέργειες και τις σκέψεις που θα έκανε εν πλω. Θα μπορούσε να συνδέσει ένα σχοινί με ένα λάστιχο και να κρατήσει μια προέκταση στο άλλο χέρι για να μιμηθεί τις ενέργειες χειρισμού της σκότας και πλοήγησης του σκάφους, ενώ όσο κάνει τις ασκήσεις του μπορεί να ακούει μουσική.

Raymarine®

Ο ΙΔΑΝΙΚΟΣ “ΣΥΝΤΑΞΙΩΤΗΣ”



ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΟΣ 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 Μουρίκη 1, τηλ.: 26610 24718, corfu@skordilis.gr

SUPER ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ

ένα νέο τμήμα ιστιοπλοΐας



Ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. σε μία προσπάθεια ν' αναβαθμίσει το επίπεδο των νέων αθλητών στην αγωνιστική ιστιοπλοΐα, οργανώνει ένα καινούργιο τμήμα εκπαίδευσης υψηλού επιπέδου, το **SUPER ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ**.

Το τμήμα αυτό έχει σκοπό την πρακτική εξάσκηση στο τιμόνεμα και στο τριμάρισμα καθώς και στην κατανομή των θέσεων του πληρώματος στους αγώνες, προσφέροντας επίσης θεωρητικές και πρακτικές γνώσεις στην Τακτική Αγώνων και τους Κανονισμούς Ιστιοδρομιών.

Για να παρακολουθήσει κάποιος το τμήμα αυτό θα πρέπει να είναι από 18 έως 50 ετών και να έχει εκτός του Πτυχίου Αρχαρίων (ΠΟΙΑΘ ή άλλης ισότιμης Σχολής) και Πτυχίο Αγωνιστικού ή Προχωρημένου τμήματος ή να έχει λάβει μέρος σε μεγάλους αγώνες (π.χ. Πανελλήνιο ORCi, Ράλλυ Αιγαίου, Αγώνας Κυκλάδων, Ρεγκάτα Αιγαίου, Εβδομάδα Ιονίου).

Εκπαιδευτής του τμήματος θα είναι ο Θεόδωρος Γεωργιάδης, Ολυμπιονίκης και Πρωταθλητής Βαλκανιονίκης, με το σκάφος ALSOUMA – Allianz (IMX 40)

Η Πρακτική εξάσκηση θα περιλαμβάνει:

- Προπονήσεις Όρτσα – Πρύμα με σημαδούρες.
- Έναν γύρο της Αίγινας με διαφορετικές πλεύσεις και τακτικές
- Συμμετοχή σε αγώνες

Η Θεωρητική εκπαίδευση θα περιλαμβάνει:

- Βασικές γνώσεις Καταμέτρησης Σκάφους και Έκδοση Πιστοποιητικού.
Οργάνωση και Εκτέλεση Αγώνων.
Εισηγητρια: Ρούλα Γαλάνη – Έφορος Αγώνων ΠΟΙΑΘ
- Κανονισμούς Ιστιοδρομιών
Εισηγητής: Γιώργος Συκάρης

- Οργάνωση Πληρώματος και προετοιμασία σκάφους πριν τους αγώνες.
Τακτική Αγώνων.
Εισηγητές: Λεωνίδας Πελεκανάκης (Ολυμπιονίκης)
Παναγιώτης Στρούζας – Έφορος Εκπαίδευσης ΠΟΙΑΘ
- Τριμάρισμα Πανιών
Παναγιώτης Στρούζας – Έφορος Εκπαίδευσης ΠΟΙΑΘ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ 1^{ΟΥ} SUPER ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ

2/4/2011 – 29/5/2011

Πρακτική εξάσκηση κάθε Σάββατο ή Κυριακή 10:00 – 18:00, εκτός από το Μ. Σάββατο 23/4/2011 και την Κυριακή του Πάσχα 24/4/2011.

Η **συμμετοχή σε αγώνες** θα ανακοινωθεί με την έναρξη του τμήματος.

Θεωρία: Τέσσερις (4) Τετάρτες 20:00 – 22:00

Εισφορά συμμετοχής: 450 Ευρώ. (Με την εγγραφή προκαταβάλλονται τα μισά χρήματα και η εξόφληση θα πρέπει να γίνει έως τις 31 Μαρτίου.)

Θα τηρηθεί αυστηρά σειρά προτεραιότητας.

Για περισσότερες πληροφορίες παρακαλούμε επικοινωνήστε με την Γραμματεία του Ομίλου : 210 4113201 & 210 412335.

ΠΟΙΑΘ ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ



ταξιδέψτε
τις θάλασσες
μαζί μας!



Η μόνη σχολή με πάνω από **42 χρόνια εμπειρίας** στην υπεύθυνη διάδοση του αθλήματος της Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης στην Ελλάδα με **περισσότερους από 25.000 απόφοιτους**.

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

Το αποκριάτικο πάρτυ της Σχολής του Ομίλου μας

Την Παρασκευή 25 Φεβρουαρίου, μετά την απονομή των πτυχίων στους απόφοιτους μαθητές της 206^{ης} σειράς Αρχαρίων μαθητών και 102^{ης} σειράς Προχωρημένων, ακολούθησε το καθιερωμένο Αποκριάτικο Πάρτυ της Σχολής μας, με ωραίες αμφιέσεις και πολύ κέφι που κράτησε μέχρι τις πρώτες πρωινές ώρες.

Στις φωτογραφίες στιγμιότυπα από την πολύχρωμη βραδιά.



τίτλος: “Ιστορία της ΣΝΔ & συναφών γεγονότων, 1971-2010”



ΙΣΤΟΡΙΑ
ΤΗΣ
ΣΧΟΛΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΟΚΙΜΕΙΝ
& ΣΥΝΑΦΩΝ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ
(1971 - 2010)

Μάρκος 2011

Το βιβλίο του **Υποναυάρχου ΠΝ (εα) κ. Μάρκου Μάστρακα** με τίτλο «Ιστορία της ΣΝΔ & συναφών γεγονότων, 1971-2010».

Η εξιστόρηση των αξιολογών γεγονότων και καταστάσεων για τα 40 τελευταία χρόνια τόσο στα της Σχολής όσο και στα συναφή του ΠΝ και της χώρας.

Τ/Φ Επικοινωνίας:

(MM) 210-8018552, & 693-6967404.

PRAXIS Yachts LTD

yachts@otenet.gr

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

Αγγελίες

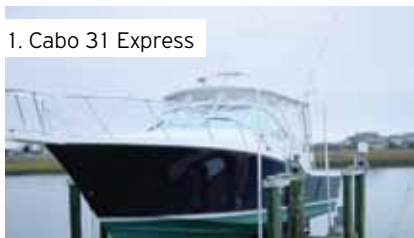
Motor Yachts

1. **CABO 31 Express** (1999), Yanmar 2 x 420hp, air-conditioning, γεννήτρια 5kw, Furuno GPS/Plotter, Furuno radar, autopilot, πλατφόρμα μπάνιου Τιμή: 180,000ευρώ
2. **CABO 35 Express** (2008), Yanmar 2 x 480hp, air-conditioning, γεννήτρια 5,7kw, 2 x Raymarine G170, radar, autopilot, SAT TV, 3kw sounder, bow thruster, stereo, TV, DVD, underwater lights Τιμή: 350,000ευρώ (ΦΠΑ πληρωμένο)
3. **ALBEMARLE 280 Express** (2002), Yanmar 2 x 280hp, GPS/Plotter, πλατφόρμα μπάνιου, βυθόμετρο. Τιμή: 120,000ευρώ (ΦΠΑ πληρωμένο)
4. **PROLINE 29 Express** (2007), Suzuki 2 x 225hp, Simrad GPS/Plotter, εργάτης άγκυρας, θερμοσίφωνας Τιμή: 89,000ευρώ (ΦΠΑ πληρωμένο)
5. **CHRIS-CRAFT CORSAIR 36** (2008), Volvo 2 x 370hp, air-conditioning, γεννήτρια, teak cockpit, GPS/Plotter, VHF, Stereo Τιμή: 330,000ευρώ (ΦΠΑ Πληρωμένο)

Sailing Yachts

6. **X - 332 Sport** (2002), Yanmar 27hp, προπέλα folding, GPS Garmin, ST60 ανεμόμετρο, δρομόμετρο, Carbon άλμπουρο, πολλά πανιά. Τιμή: 85,000ευρώ
7. **BENETEAU FIRST 41 S5** (1989), Perkins 50hp, 3 καμπίνες 2 τουαλέτες, εργάτης άγκυρας, GPS/Plotter, αυτόματος πιλότος, πολλά πανιά Τιμή: 70,000ευρώ (ΦΠΑ πληρωμένο)

1. Cabo 31 Express



2. Cabo 35 Express



3. Albermarle 280 Express



4. Propoline 29 Express



5. Chris-Craft Corsair 36

6. X-332 Sport



7. Beneteau First 41 S5



Τον Ι.Κ. θα τον βρείτε στα εξής σημεία

Mecca

Ακτή Κουμουνδούρου 60, Πειραιάς

Magic Marine

Μεγάλου Αλεξάνδρου 8, Πειραιάς

Perga

Λ. Βουλιαγμένους & 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 Χριστάκη

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

Ble

Λεωφόρος Ποσειδώνος Άλιμος

Plous Podilatou

Ακτή Κουμουνδούρου 42, Μικρολίμανο

Marina stores

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



Ιστιοπλοϊκός Κόσμος

Διμηνιαία Έκδοση του
Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπλοΐας
Ανοικτής Θαλάσσης

Ψηφιακή έκδοση: www.istioploikoskosmos.gr

φωτογραφία: Πάνος Δημητρακόπουλος
"Αλεξάνδρεια 2011"

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

Μάνος Ν. Ρούδας

Κωνσταντίνος Τριγκώνης

Πάνος Δημητρακόπουλος

Νίκος Κωνσταντόπουλος

Δημήτρης Κ. Μητσάτσος

Ζίγκφριντ Π. Πετρίδης

Κώστας Αρμάος

Ρούλα Κεχροπούλου

Σπυριδούλα Σπανέα

Νίκος Γκομώλης

Κατερίνα Παπακωνσταντίνου

Γ. Γρηγορόπουλος

Γιάννης Βογιατζής

Φωτογραφίες

Ivor Wilkins, Gilles Martin-Raget/ www.americascup.com,

onEdition 2010, Joy Dunnigan, Leighton O'Connor,

www.mascalzonelatino.com,

Κώστας Αρμάος, Παχουμάς, Thom Touw,

Claire Matches, newsports.eu,

Νίκος Ζάγκας / www.zagas.eu,

Πάνος Δημητρακόπουλος / www.paralosphotos.gr,

Αρχείο

Διεύθυνση Πωλήσεων

Πάνος Δημητρακόπουλος

Υπεύθυνος σύμφωνα με τον νόμο

Γιάννης Μαραγκουδάκης

Σχεδιασμός εντύπου / επιμέλεια έκδοσης

PARALOS Creative

Τ. 210 9680820 • F. 211 7408860

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

CTP - Εκτύπωση

ARIAGRAF & ΣΙΑ ΟΕ

Γραφικές Τέχνες

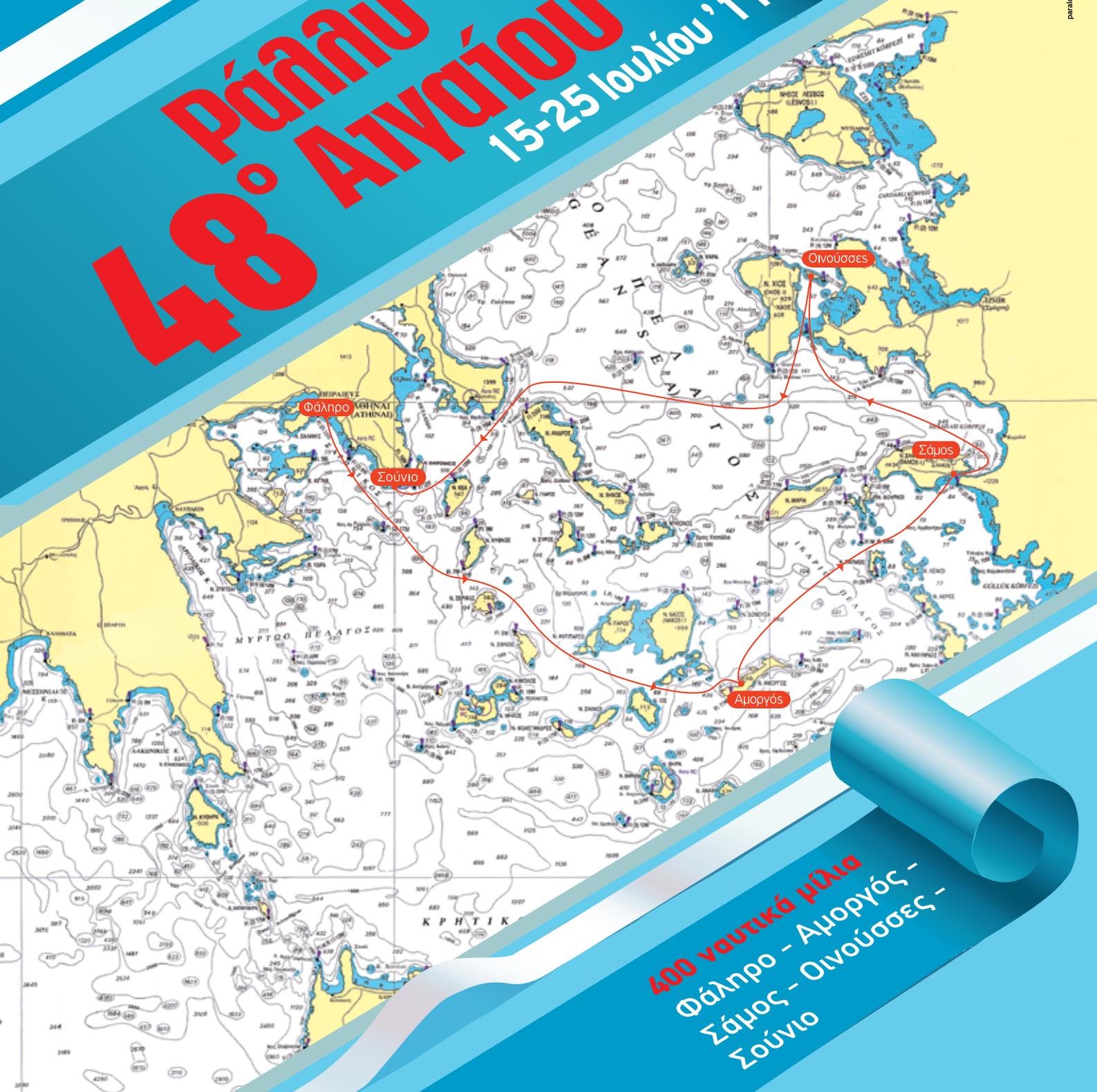
Ανθέων 72, 12461, Χαϊδάρη

T: 210-5822130



48° Ράλλαν Αιγυπτίου

15-25 Ιουλίου '11



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



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

