

# ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΣ Κόσμος



ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ - ΜΑΡΤΙΟΣ 1995

APR '95

ΤΕΥΧΟΣ 27





4

- 4. ΧΡΩΜΑΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑΝΙΒΙΑ:**
- Εποξειδινή ασπρά και FONDO για πλακτικά, ξύλα, μέταλλα.
  - Εποξειδινή πλάκα για μεταγεύματα, διαλυτικό χρώματος - υραλδόχρωματος.
  - Χρώματα πλακουρέθησης 2 ευπονητικά, Αυτοκόληψη.
  - Υαλοχρώματα (μοναράβια) για πλακτικά, ξύλα, μέταλλα, προτίτλος (μονοκαθηρίζοντας - ανακούφιση).
  - Αποσμητικά για πρόλιψη και θεραπεία δασμών.

- 5. ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΩΝ:**
- Είδη σε πολλά (χρώμα - οδεύρινα - πετρέλαιο - γρασία), μετάλλια, ρεζίνες (καπαλίτος - επενδυτικές), μάσκες προστασίας, δοκοί λεύκευσης κλπ.



5

**1. ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΙΚΕΣ ΡΗΤΙΝΕΣ**  
ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ: Βαρύτινες, δέσμονες, προστατικές, μπογούζιρικές, μερικές αυτοκόληψης, υπεραποθετικές, καλύτερης, ακατότυπης, σίδην, υγρούς, διακοπούσιες, αγριοτεμπών, κονσόλων, σπιλών, φύλλων βεραμάνιν, κλπ. ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ (GEL-COAT) - ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΙΚΕΣ ΛΑΤΤΕΣ. Σε πολλά χρωματισμούς ΚΑΤΑΛΥΤΕΣ-ΕΠΙΤΑΧΥΝΤΕΣ ΑΠΟΚΟΜΗΤΙΚΑ - ΛΑΟΦΕΣ ΚΑΛΟΥΠΙΩΝ - ΥΑΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΣΑΝΤΟΥΠΙΣ κλπ.



1

**3. ΥΦΑΙΜΑΤΑ - ΚΟΛΛΕΣ - ΑΣΕΙΟΥΑΡ:**  
ΥΦΑΙΜΑΤΑ Η/Ν και Ρ.Η.Σ. σε διάφορες πλέξεις και χρωματισμούς, ΚΟΛΛΕΣ - ΧΡΩΜΑΤΑ βαρύτινα υφαλοχρώματα ΓΑΛΑΚΤΩΜΑ προστασίας, ΣΑΝΤΟΥΠΑΝ καλύπτομενοι, ΛΑΟΦΕΣ γυαλισμένοι, KIT εποικούσης ΑΣΕΙΟΥΑΡ, κλπ.



2



3

**6. ΛΑΣΤΙΧΑ R.T.V για καποκούσιες λεπτυνών καλύπτων, ΣΙΛΙΚΟΝΕΣ για συντήρησης, ΠΟΛΥΟΥΡΕΔΑΝΕΣ διεγύμνησης, ΣΤΟΚΟΙ, FILLER (σκόνες) για στόκους, ΛΑΟΦΕΣ γυαλισμένοι, ΚΑΒΑΡΙΣΤΙΚΑ πλαστικά ξύλαν-έξιλαν-υφασμάτων κλπ.**

**2. ΥΑΛΟΠΙΛΗΜΑΤΑ - ΥΑΛΟΥΦΑΙΜΑΤΑ (FIBER GLASS):** ΣΕ EMULSION & POWDER ΥΑΛΟΠΙΛΗΜΑΤΑ (ΠΛΑΙΔΑ) MAT 150-225-300-450 και 600 gr/m<sup>2</sup>, ΥΑΛΟΥΦΑΙΜΑΤΑ (ΠΑΙΚΤΑ) W. Roving 110-150-200-300-600 και 800 gr/m<sup>2</sup>, ΥΑΛΟΤΑΙΝΙΕΣ πλέξεις από 5-20 cm σε διάφορες πλέξεις και βέρα, ΑΡΑΧΙΝΟΥΦΑΙΜΑΤΑ - ΣΥΝΘΕΤΑ - ΥΑΛΟΣΚΟΠΗ, ΥΑΛΟΠΗΜΑ, κλπ.

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

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



**α.ανδρεου & σια**

Αποστέλλουμε μικρά, εργαλεία  
(σε αποικοδόμητο ποσότητα)  
και τεχνικές συμβουλές  
σε όλη την Ελλάδα.

**ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:**

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



**ΕΞΩΦΥΛΛΟ**  
**Αεροφωτογραφία:**  
 Ντορίνο Σπεθοπόλου  
 Σκάλης αναμέτρηση μέσω  
 "εμβολιασμού" για τα δύο "αδέλφια"  
 σκάρη BRAVO 2000 και XANMA.

**ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ**  
 Πανελήνιος Όμιλος Ιστιοπλοίος Ανοικτής Θαλάσσης  
 Ακτή Κουμουνδούρου 22 Μικρολίμανο 185 35 Πειραιάς  
 Τηλ: 4123357 & 412 2352 (Fax)

**ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ**  
 ΠΑΡΑΛΟΣ Ο.Ε. Αεροδίτης 21, 167 77 ΕΛΛΗΝΙΚΟ  
 Τηλ: 9647830, 9647623-4 Fax: 9643684

**ΕΚΔΟΤΗΣ**  
 Παναγιώτης Κρεβής

**ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΕΚΔΟΣΗΣ & ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΩΝ**  
 Αντώνης & Παναγιώτης Δημητρακόπουλος  
 ΠΑΡΑΛΟΣ Ο.Ε. Αεροδίτης 21, 167 77 ΕΛΛΗΝΙΚΟ  
 Τηλ: 9647830, 9647623-4 Fax: 9643684

**ΑΡΧΙΣΥΝΤΑΚΤΡΙΑ**  
 Τέρρη Ράστη

**ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ**  
 Παναγιώτης Στρούζος, Παναγιώτης Κρεβής,  
 Ρούλα Γαλάνη, Κώστος Θυκτοφύρης

**ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ**  
 Sail Bank PARALOS, Ποιόλος Κούρκουαλος,  
 Αργύρης Καραγεωργίου

**ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ - ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ**  
 Άννα Ζαρκάδη - ΠΑΡΑΛΟΣ Ο.Ε.

**ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΙ**  
 ΒΑΣΙΛΗΣ ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ Ο.Ε.

**ΕΚΤΥΠΩΣΗ**  
 INTEPΤΥΠ Α.Ε.

**Αναγνώστες και φίλοι του Ιστιοπλοϊκού Κόσμου**  
 Το περιοδικό αυτό είναι δικό σας, όχι μόνον γιατί το διαβάζετε, αλλά  
 διότι μπορείτε και να γράφετε. Η συντοκτική επιτροπή του περιοδικού  
 σας προσκαλεί και σας παρακαλεί να στέλνετε τις συνεργασίες σας.  
 Εποι θα γνωριστούμε καλύτερα, αφού από τον Ιστιοπλοϊκό Κόσμο  
 δεν κερδίζει κανείς, παρό μόνο η φύλα μεταξύ μας και η αγάπη  
 δύναν μας για την ιστιοπλοΐα ανοικτής θάλασσας.

**Το περιοδικό αποστέλλεται δωρεάν**  
 Απόφεις γνώμως και εκτιμήσεις που τυχόν εκφράζονται σε κείμενα  
 συνεργατών του περιοδικού, δεν απηχούν κακά: ανάγκη εκένες  
 του Όμιλου ή της συντοκτικής επιτροπής του περιοδικού.

Για αποστολή δρεμάν, επιστολών & φωτογραφιών Ταχυδρομική  
 Διεύθυνση: Ταχυδρομική Θυρίδα 70 224, 16610 Γλυφάδα



# Ιστιοπλοϊκός κόσμος

ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ Π.Ο.Ι.Α.Θ.  
 ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 2 ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΤΕΥΧΟΥΣ \***
- 3 Μ' ΑΝΟΙΧΤΑ ΠΑΝΙΑ**
- 4 ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΑ**
- 6 ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΑ**
- 10 AMERICA'S CUP**
- 17 ΡΑΛΙ ΑΙΓΑΙΟΥ 1995**
- 19 ΠΟΛΙΚΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ**
- 22 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΓΩΝΩΝ 1995**
- 28 Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΠΗΛΑΙΩΝ**
- 34 Η ΠΑΙΔΙΚΗ ΦΑΝΤΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ**
- 36 ΑΠΟΝΟΜΗ 1995**
- 40 ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ**
- 42 ΤΑ ΝΕΑ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ**
- 46 Η ΝΑΥΜΑΧΙΑ ΤΟΥ ΝΑΒΑΡΙΝΟΥ**
- 48 ΧΙΟΥΜΟΡΙΣΤΙΚΑ**

\* ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΤΕΥΧΟΥΣ: Αρχείο PHOTO BANK - PARALOS  
 Η γυναικεία ομάδα AMERICA³ του Bill Koch, σπόσι το  
 κατεστημένο στο "ανδροκρατούμενο" America's Cup.



θαλάσσιος - ναυτικός τουρισμός παρουσιάζει μια αξιοσημείωτη άνοδο την τελευταία δεκαετία σε παγκόσμια κλίμακα. Ειδικότερα η χώρα μας λόγω των ιδιαιτεροτήτων της (γεωγραφική κατανομή, θαλάσσιες κλιματολογικές συνθήκες, πολιτιστική κληρονομιά) παρουσιάζει ιδιαίτερα πλεονεκτήματα για την προώθηση τουριστικής βιομηχανίας αυτού του τύπου. Η διαπίστωση αυτή ενισχύεται από το γεγονός ότι ο διεθνής ειδικός τύπος συγκαταλέγει την Ελλάδα μέσα στους πέντε δημοφιλέστερους προορισμούς παγκοσμίως σε ότι αφορά δράσεις θαλασσίου τουρισμού.

Και ενώ η ιδιωτική πρωτοβουλία από πολλών ετών πραγματοποίησε μεγάλες επενδύσεις με την αγορά σκαφών με αποτέλεσμα η Ελλάς να διαθέτει σήμερα μεγάλο δυναμικό απορροφήσεως τουριστών, το κράτος δεν παρακολούθησε τη διεθνή αυτή εξέλιξη και δεν προγραμμάτισε έγκαιρα ούτε τις απαραίτητες μεγάλες επενδύσεις για έργα υποδομής (σταθμοί ανεφοδιασμού, μαρίνες κλπ) ούτε βοήθησε στην οργάνωση διαχείρισης του ζωτικού αυτού τομέα της Εθνικής Οικονομίας, θεσπίζοντας κανόνες για τη δημιουργία του κατάλληλου ανθρώπινου δυναμικού που είναι απαραίτητο διά τη λειτουργία του τομέα αυτού σε οργανωμένη βάση.

Και ενώ διά τη δημιουργία καταλλήλου υποδομής θα μπορούσε κανείς να αναζητήσει ένα ελαφρυντικό έστω ισχυριζόμενος ότι τα εν λόγω έργα απαιτούν μεγάλες επενδύσεις που δε διέθετε ο κρατικός προϋπολογισμός δε θα μπορούσε δύμας το ίδιο να ισχυριστεί διά τον δεύτερο παράγοντα εξυπηρετήσεως του θαλασσίου τουρισμού.

Το ανθρώπινο δυναμικό που παρέχεται ως πλήρωμα στα τουριστικά ιστιοφόρα σκάφη ιδιαίτερα στα Bare Boats έχει προκύψει είτε από κατώτερα ναυτικά πληρώματα, είτε από κάποιους ερασιτέχνες που εκμεταλλεύονται κάποιες στοιχειώδεις γνώσεις τους στην ιστιοπλοία προσφέρουν περιστασιακά τις υπηρεσίες τους.

Δυστυχώς δύμας ούτε οι μεν ούτε οι δεν, τις περισσότερες φορές, διαθέτουν την απαιτούμενη ευρύτερη συνειδητοποίηση του ρόλου τους ως τουριστικών οδηγών ή πρεσβευτών και παράλληλα δε διαθέτουν τις απαιτούμενες εξειδικευμένες γνώσεις ναυσιπλοίας που είναι απαραίτητες για την απρόσκοπη ναυτική περιήγηση.

Κατά τη γνώμη μας έστω και καθυστερημένα το Υ.Ε.Ν. σε συνεργασία με το Υπουργίο Τουρισμού και τους άλλους αρμόδιους φορείς οφείλει να θεσπίσει τους κανόνες διά την κατάλληλο επιλογή, εκπαίδευση και επιμόρφωση του απασχολούμενου δυναμικού.

Ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. με την πλούσια εμπειρία και την άρτια υποδομή και οργάνωσή του στην εκπαίδευση τίθεται στη διάθεση της Πολιτείας διά την επίτευξη του ανωτέρου σκοπού.

**I. ΜΑΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗΣ**  
Πρόεδρος Δ.Σ.



# Το OZON κινδυνεύει!

175 φορές το μέγεθος της Ελλάδας είναι η έκταση της τρύπας του όζοντος πάνω από την Ανταρκτική, σύμφωνα με τις τελευταίες ανακοινώσεις της NASA. Τρεις φορές μεγαλύτερη απ' ότι ήταν όταν υπογράφηκε το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ για την προστασία του όζοντος.

**Στοιχεία: GREENPEACE**

**K**αταστροφή του όζοντος, περιβαλλοντική υποβάθμιση, βλάβες στοαναπαραγωγικό σύστημα, καρκινογένεσεις, κλιματικές αλλαγές. Ο μακρύς και ανησυχητικός αυτός κατάλογος αποτελεί μέρος μόνο των επιπτώσεων που συνδέονται με τις δραστηριότητες της βιομηχανίας χλωρίου. Η θανατηφόρα αυτή αλυσίδα, που ξεκίνα από τη βιομηχανική παραγωγή χλωρίου και καταλήγει στην παραγωγή, χρήση και απόρριψη οργανοχλωριωμένων ενώσεων (όπως τα χλωριωμένα πλαστικά, οι διαλύτες και ορισμένα φυτοφάρμακα), αποτελεί σήμερα τη μεγαλύτερη τοξική απειλή για τα οικοσυστήματα του πλανήτη.

Σε όλα τα στάδια και διεργασίες της βιομηχανίας χλωρίου, μια καπηγορία χημικών ενώσεων που αποκαλούμε "οργανοχλωριωμένες", εκλύονται συνειδητά ή αναπόφευκτα στο περιβάλλον απειλώντας τις βάσεις της ζωής. Από τα εκατομμύρια τόνους των οργανοχλωριωμένων ενώσεων που παράγονται κάθε χρόνο, ένα σημαντικό ποσοστό καταλήγει τελικά στο περιβάλλον και τους ζωντανούς οργανισμούς. Οι συνθετικές αυτές ενώσεις έχουν την ιδιότητα να συσσωρεύονται σε υψηλές και επικίνδυνες συγκεντρώσεις στους ζωντανούς οργανισμούς, τα νερά, το έδαφος και τον αέρα. Καταστρέφουν το ανοσοποιητικό σύστημα, προκαλούν προβλήματα στην α-

ναπαραγωγή και τη γονιμότητα, απειλούν ζωικά και φυτικά είδη με εξαφάνιση.

'Ερευνες έχουν δείξει ότι οι οργανοχλωριωμένες ενώσεις ανιχνεύονται πλέον παντού στην Ελλάδα. Οι υψηλές συγκεντρώσεις τους σε θαλάσσιους οργανισμούς εγκυμονούν κινδύνους για τους καταναλωτές, ενώ η ανίχνευσή τους στο μητρικό γάλα κρούει τον κώδωνα του κινδύνου.

## Η ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥ ΟΖΟΝΤΟΣ

Η στοιβάδα του όζοντος στη στρατόσφαιρα αποτελεί την προστατευτική ασπίδα της γης ενάντια στην επικίνδυνη υπεριώδη ακτινοβολία. Η μείωση της συνεπάγεται την κατακόρυφη αύξηση των περιπτώσεων καταρράκτη και καρκίνου του δέρματος. Την τελευταία εικοσαετία η στοιβάδα αυτή καταστρέφεται σταδιακά λόγω της έκλυσης στην ατμόσφαιρα χλωροφθορανθράκων (CFCs) που χρησιμοποιούνται στην ψύξη και τον κλιματισμό, σε σπρέι κλπ. Οι διεθνείς συμφωνίες για τον περιορισμό της παραγωγής τους έχουν αποδειχθεί ανεπαρκείς, ενώ τα υποκατάστατα που πρότεινε τη βιομηχανία (HCFCs, HFCs) είναι εξίσου καταστροφικά για το περιβάλλον.

Στην Ελλάδα η παραγωγή CFCs γίνεται από τις Χημικές Βιομηχανίες Βορείου Ελλάδος (SICNG) στη Θεσσαλονίκη. Η SICNG αποτελεί μια από τις δύο κύριες βιομηχανίες χλωρίου στη χώρα μας. Η μονάδα CFCs άρχισε να λειτουργεί το 1975 παράγοντας αρχικά CFCs, ε-

νώ από το 1988 παράγει και το HCFC-22, μια ουσία που επίσης καταστρέφει το όζον. Παράλληλη διεθνή κατακραυγή, η παραγωγή CFCs από τη SICNG καθορίστηκε πάντα από τη ζήτηση των προϊόντων της στην αγορά και όχι από περιβαλλοντικά κριτήρια, όσο σοβαρά κι αν αποδείχθηκαν αυτά. Το 1977 η παραγωγή της SICNG ήταν 8.724 τόνοι, ενώ το 1991, 13.762 τόνοι. Τα πράγματα πάντως φαίνεται πως θα πάρουν ευνοϊκότερο δρόμο, αφού η κυβέρνηση δεσμεύτηκε να μειώσει την παραγωγή της SICNG κατά 50% το 1995 και να περιορίσει κάθε δυνατότητα για παραγωγή το 1996 και για μελλοντικές εξαιρέσεις. Έτσι το περιβάλλον θα γλιτώσει τουλάχιστον 2.500 τόνους CFCs.

- Η βιομηχανία χλωρίου έκλεισε ήδη έναν αιώνα ζωής, αφού η βιομηχανική παραγωγή χλωρίου ξεκίνησε το 1893.
- Η βιομηχανία χλωρίου ευθύνεται για την καταστροφή του όζοντος στην ατμόσφαιρα, αφού η καταστροφή αυτή οφείλεται κυρίως στα CFCs (χλωροφθοράνθρακες), ένα από τα βασικά προϊόντα της βιομηχανίας χλωρίου.
- Σε έκθεση που παρουσιάσεις επιτροπή εμπειρογνωμόνων στον γερμανό Υπουργό Περιβάλλοντος, αναφέρεται πως η βιομηχανία χλωρίου αποτελεί το μεγαλύτερο σφάλμα της βιομηχανικής ανάπτυξης κατά τον εικοστό αιώνα!!! ■



# ...ΚΑΙ ΣΥΝΕΧΙΖΟΥΜΕ

ΑΠΟ ΤΟ 1944, ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΗΚΕ Η ΑΣΠΙΣ ΠΡΟΝΟΙΑ, ΠΕΡΑΣΕ ΉΔΗ ΜΙΣΟΣ ΑΙΩΝΑΣ.

ΠΕΝΗΝΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΩΡΑ, ΣΧΕΔΙΑΖΟΥΜΕ ΤΑ ΠΙΟ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΓΙΑ ΝΑ ΚΑΛΥΨΟΥΜΕ ΤΙΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΣΑΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΑΝΟΙΓΟΝΤΑΣ ΤΟ ΔΡΟΜΟ ΓΙΑ ΜΙΑ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ.

**ΚΑΙ ΣΥΝΕΧΙΖΟΥΜΕ...**

ΠΕΝΗΝΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΩΡΑ, ΕΠΕΚΤΕΙΝΟΥΜΕ ΔΙΑΡΚΩΣ ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΑΣ, ΠΙΑ ΝΑ ΒΡΙΣΚΟΜΑΣΤΕ ΠΑΝΤΑ ΔΙΠΛΑ ΣΑΣ, ΜΕ ΤΑ 145 ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ 2.500 ΑΣΦΑΛΙΣΤΕΣ ΜΑΣ.

**ΚΑΙ ΣΥΝΕΧΙΖΟΥΜΕ...**

ΠΕΝΗΝΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΩΡΑ, ΕΝΙΣΧΥΟΥΜΕ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΜΕ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΞΕΠΕΡΝΟΥΝ ΤΑ 15.000.000.000 ΔΡΧ. ΚΑΙ 3.000 ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΠΟΥ ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΜΕ ΣΕ ΝΕΟΥΣ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ.

**ΚΑΙ ΣΥΝΕΧΙΖΟΥΜΕ...**

ΠΕΝΗΝΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΩΡΑ, ΓΙΑ ΚΑΛΟ ΚΑΙ ΓΙΑ ΚΑΚΟ, ΕΙΜΑΣΤΕ ΣΥΝΕΧΩΣ ΣΤΟ ΠΛΕΥΡΟ ΣΑΣ.

**ΚΑΙ ΣΥΝΕΧΙΖΟΥΜΕ...**



**ΑΣΠΙΣ ΠΡΟΝΟΙΑ**  
ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΑΣΠΙΣ

**Η**ηλικία του Ιστοπλοϊκού Κόσμου είναι 8 ετών! Γεννήθηκε και τήρε με το πρώτο τεύχος του στον κόσμο της Ιστοπλοΐας τον Μάρτη του 1987. Ο Ιστοπλοϊκός Κόσμος είναι παιδί ακόμη. Ένα παιδί όμορφο που μεγαλώνει μέσα στην αγάπη δυνών έχοντα τη φροντίδα του στον ΠΟΙΑΘ και δυνών των κρατών στα χέρια τους για να διαβάσουν. Αυτό το παιδί είναι βέβαιο ότι θα μεγαλώσει και θα ανδρωθεί χωρίς να χάσει την ομορφιά του και δε θα ξεχαστεί ποτέ γιατί θα ζήσει δύο και ο ΠΟΙΑΘ. Όμως, εμείς του ΠΟΙΑΘ, που φροντίζουμε τον Ιστοπλοϊκό Κόσμο και εσείς που τον κρατάτε στα χέρια σας, δεν πρέπει να ξεχάσουμε τον πιο πέρα του, τον Σάντο Πολυκράτη που συνέλαβε την ιδέα της γέννησής του, με τη βοήθεια της φίλης του ΠΟΙΑΘ Εύας Σερπιώτη. Ο Ιστοπλοϊκός Κόσμος είναι παιδί του αξέχαστου φίλου Σάντου Πολυκράτη που μας έφυγε τόσο γρήγορα, νεότατος στις 14 του Μάρτη του 1991, χωρίς να προλάβει να δει το παιδί του να μεγαλώνει.

Εμείς υποσχόμαστε στον Σάντο να φροντίζουμε τον Ιστοπλοϊκό Κόσμο ώσπου να μεγαλώσει και να αγαπηθεί από όλο τον Ιστοπλοϊκό κόσμο. Είναι το ελάχιστο που μπορούμε να κάνουμε για να τιθεί ότι δεν τον ξεχάσουμε και ότι, ακόμα τον αγαπάμε. Είναι το ελάχιστο για να τον ευχαριστήσουμε για το όμορφο παιδί που μας άφησε.

Π. Κριεζής

## ΠΑΙΔΙΑ!

Σας ενδιαφέρει το περιβάλλον; Θέλετε να μάθετε τι είδους οικοπίδια βρίσκονται στις ακτές μας; Η ενημέρωση τους γονείς και τους συμπλόκες σας μέσα από το σχολείο, το ραδιόφωνο, την τηλεόραση για το πώς θα μπορούσαν κι αυτοί να βοηθήσουν στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος;

Αν ναι, τότε μπορείτε να συμμετάσχετε στο νέο Πρόγραμμα της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ - HELMEPA που ονομάζεται "ΠΑΙΔΙΚΗ HELMEPA" και διεκπενθετε το Νοέμβριο του 1993. Το Πρόγραμμα απευθύνεται σε παιδά ηλικίας 8 έως 13 ετών σε 33 Μετόπους της Ελλάδας. Σύμφωνα με το Πρόγραμμα οι Αρχηγοί των πιο δραστήριων ομάδων αποτελούν το Συμβούλιο Αντιπροσώπων της "ΠΑΙΔΙΚΗΣ HELMEPA".

Αν είστε από 8 έως 13 ετών και ενδιαφέρεστε να ενημερωθείτε αλλά και να συμμετάσχετε ενεργά στην εθελοντική προστασία των ακτών και των θαλασσών μας, ενημερώνοντες παράλληλα και τους γύρω σας τηλεφωνήστε ή γράψτε στη διεύθυνση:

ΠΑΙΔΙΚΗ HELMEPA, Περγάμου 5,  
171 21 N. Σμύρνη - Τηλ: 9343088, 9326277.

## Προς τον ΠΟΙΑΘ

Εχόντας τη σφραγίδη επιθυμία να μπούμε στον κόσμο της Ιστοπλοΐας και να αποτελούμε πλέον μέλη της μεγάλης αυτής οικογένειας που ανήκει στη χώρα με τη μεγαλύτερη ναυτική παράδοση, την Ελλάδα μας, σταθήκαμε τυχεροί με το να παρακολουθήσουμε τα σεμινάρια του ομίλου με τις μεγαλύτερες διακρίσεις και ιστορία στο ευγενές αυτό θέλιμα. Τώρα λοιπόν που τελεώνουμε το τμήμα των αρχαρίων της 108ης σειράς αισθανόμαστε πων ανάγκη να αποτελούμε ένα μεγάλο ευχαριστώ, πρώτα στους ομήλητές μας οι οποίοι με τον καλύτερο τρόπο επηρεάζουν και μας μετέδωσαν το θεωρητικό μέρος με τις υποδειγματικές παραδόσεις τους και κατόπιν στον δύσκολό μας επί του σκάφους τον κ. Καπότση ο οποίος με τον καλύτερο τρόπο και ακατάπαυστα, σε κάθε έξοδο μας με αυτό, μόχιμης ώστε αυτά που διδάχθηκαμε στην αίθουσα να γίνουν βίωμά μας, επαναλαμβάνοντάς τα κάθε φορά ακούραστα. Η συμβολή του σπηλαίου μας θεωρούμε ότι είναι τεράστια και του απευθ νούμε θερμά ευχαριστήρια σε δίλους!

## 108η Σειρά Αρχαρίων Τμήμα Κυριακής

Αθανασιόδου Τζίνα, Βαλάκος Αντώνιος, Δρεπανοπούλου Άννα, Μουρκάκος Χριστόφορος, Πανανάκης Νικόλαος, Πετρίδης Φώτος, Ζάφερ Παναγιώτης, Τραχάνης Γεωργίος, Χρονιδης Πλάτων.



S Y N T E X E X

- SHARKSKIN® - ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑ ΑΥΤΟΚΑΘΑΡΙΖΟΜΕΝΟ
  - SYNTEX® - SUPER - ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑ (ΧΩΡΙΣ ΒΑΡΕΑ ΜΕΤΑΛΛΑ)
  - CLASSIC SYNTEX - ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ
  - ΧΡΩΜΑΤΑ & ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΣΚΑΦΩΝ
  - ΑΝΤΙΟΣΜΩΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ
  - ΓΑΛΒΑΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ
  - ΧΡΩΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΩΝ, ΕΞΑΛΛΩΝ, ΕΥΛΟΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ
- ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΘΕΙΤΕ  
ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ
- ΤΗ ΤΟ ΤΕΧΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ

**Syntex®**

«Η SYNTEX® πέραν του ότι πάντα σέβεται το περιβάλλον, συνεχώς παρακολουθεί και ακολουθεί κάθε εξέλιξη στο τομέα της δραστηριότητάς της».

SYNTEX A.E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΧΡΩΜΑΤΩΝ • ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ 193 00 • ΤΗΛ. ΤΕΧΝΙΚΟΥ: 557 4111 • FAX ΤΕΧΝΙΚΟΥ: 557 3490



M A R I N E

# ORTOLANO YACHTS

- Δυνατότητα χρηματοδότησης
- Υπεύθυνη τεχνική υποστήριξη
- Πενταετής εγγύηση



ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:  
**ORTOLANO YACHTS**

Λεωφ. Βουλιαγμένης 171 - 173  
166 74 Γλυφάδα, Αθήνα

EXCLUSIVE REPRESENTATIVES:

**ORTOLANO YACHTS**

171 - 173 Vouliagmenis Ave.  
166 74 Glyfada, Athens - Greece  
Tel.: 8943736, Fax: 8982367



**M**ε μια σειρά εκδηλώσεων συμμετέχουν το Εκπαιδευτήρια Ζηρίδη στη Δεύτερη Ευρωπαϊκή Εβδομάδα πρόληψης στη χρήση ναρκωτικών.

Με το μήνυμα "Το Εκπαιδευτήρια Ζηρίδη λένε Ναι στη Ζωή, Όχι στα Ναρκωτικά" διοργανώθηκαν αθλητικοί διασχολικοί αγώνες, έκθεση ζωγραφικής, ομιλίες - συζητήσεις. Στη συζήτηση με τους μαθητές του Γυμνασίου συμμετέχουν οι: Κώστας Χαρδαβέλλας, Σπύρος Παπαδόπουλος και Κώστας Κουκοδήμος.



# ΜΑΘΕ ΚΑΤΑΛΥΣΗ



## ΚΑΚΛΑΜΑΝΑΚΗΣ ΚΑΙ DIESEL JEANS

### ΑΓΚΑΛΙΑ ΣΤΗΝ ΚΟΡΥΦΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ WINDSURFING

**M**οναδική επιτυχία για τα Ελληνικά ιστοπλοϊκά χρονικά είναι η πρώτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη ιστοπλοίων της Ολυμπικής κατηγορίας Mistral που κατέγει από τις αρχές του 1995, ο αθλητής του Ν.Ο.Βουλιαγμένης Νίκος Κακλαμανάκης. Ο Έλληνας αθλητής με την πλήρη υποστήριξη της DIESEL JEANS κατέφερε συμμετέχοντας, αλλά και κερδίζοντας σχεδόν όλους τους αγώνες που μετρούν στην παγκόσμια κατάταξη να φθάσει στο υψηλότερο σκαλι. Μόνος του βρέθηκε αντιψέωπος με τις καλύτερες οργανωμένες ιστοπλοϊκές εργάδες, όπως των Νεοζηλανδών και των Γάλλων, αλλά τα κατέφερε δύο καλύ-

τερα γινόταν ξεπερνώντας με σχετική διεση πολλές φορές και το πιοστικό team racing που γινόταν εις βάρος του.

Ο Νίκος Κακλαμανάκης θα συνεχίσει τους αγώνες του παγκοσμίου πρωταθλήματος για το 1996, τον Φεβρουάριο από τις Η.Π.Α. πάντα με την υποστήριξη της DIESEL JEANS.



## ΚΑΙΡΟΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑ

### ΕΝΑ ΒΙΒΛΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

Ένα χρήσιμο βιβλίο, που αφορά τη Ναυτική Μετεωρολογία κυκλοφόρησε πριν λίγο καιρό, ο γνωστός Μετεωρολόγος Γ. Κασιμίδης. Η καλαιοθητή αυτή έκδοση που επιμελήθηκε προσωπικά ο συγγραφέας έχει δώδεκα κεφάλαια μέσα από τα οποία πραγματεύεται κάθε σημείο που αφορά τον καιρό. Ξεκινώντας από την απλή σύνταξη των καιρικών φαινομένων πάνω στην υδρόγειο, εμβαθύνει σε θέματα πρόγνωσης καιρού, αναλύει τους μετεωρολογικούς χάρτες, εξηγεί τη χρήση των μετεωρολογικών οργάνων πάνω στο σκάφος, παρουσιάζει κάποιους χρήσιμους στατιστικούς πίνακες και ανοματολογίες και κλείνει παρουσιάζοντας με έγχωριες φωτογραφίες τους διάφορους τύπους νεφών καθώς και την κατάσταση της θάλασσας. Το βιβλίο "ΚΑΙΡΟΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑ" που πραγματικά είναι εξαιρετικά ενδιαφέρον για όσους ασχολούνται γενικά με τη θάλασσα, αλλά και ειδικότερα με την ιστοπλοΐα, μπορεί κανείς να προμηθευτεί από τη γραμματεία του Π.Ο.Ι.Α.Θ.



**ΔΙΔΑΣΚΕΙ:**  
**N. ΤΖΑΝΟΥΔΑΚΗΣ**

**Διάρκεια Μαθημάτων  
6 ως 10 Μέρες**

**Πειραιάς**  
Βασ. Παύλου 25Α  
Τηλ. 411 8909, 411 9967

**Ψυχαϊκό**  
Κηφισίας 158  
Τηλ. 672 5357

# RAV4

# Ξεφυαλίζει!

## ΜΕΣΑ ΚΙ ΕΞΩ ΑΠ' ΤΗΝ ΠΟΛΗ

ΑΡΓΙΛΙΑΣΤΟΣ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΔΙΑΛΕΚΤΟΣ

**RAV4** Ξεμυαλίζει μέσα κι έξω από την πόλη, ξεμυαλίζει όντρες και γυναικες. RAV4. Το νέο δημιουργημα της TOYOTA για όλους εσάς που έχετε βαρεθεί τα συνηθισμένα αυτοκίνητα και αποζητάτε έναν άλλο, νέο τρόπο ζωής.



Μπείτε στο RAV4 και γνωρίστε έναν άλλο κόσμο, μέσα από τα μεγάλα του τζάμια και τις 2 ηλιοροφές. Το διπλό καντήλα των 129 ίππων. Την οικονομική (11 μόλις λίτρα) κατανάλωση στην πόλη. Τη μόνιμη τετρακίνηση, το κεντρικό διαφορικό που κλειδώνει και το διαφορικό Τόρσεν στον πίσω άξονα, για να κολλάτε στην άσφαλτο και να ξεκολλάτε από το χώμα. Το μοναδικό πολυτελές σαλόνι με καθίσματα που γίνονται... κρεβάτια. Την Εγγύηση Ποιότητας TOYOTA για 6 χρόνια (για περιορισμένο αριθμό αυτοκινήτων). Ξεμυαλιστείτε και σας... το RAV4 είναι εδώ!

**TOYOTA**  
**EUROFINANCE**

Αποκτήστε το με τη μοναδική  
Χρηματοδότηση TOYOTA EUROFINANCE  
Επιτόκιο 1,99% το μήνα!



**TOYOTA**  
“Όπως σε θέλω. Πάντα κοντά μου.”

# America's Cup 1851 - 1995



## Εκατόν Σαράντα Τέσσερα Χρόνια Ιστοπλοϊκή Ιστορία

Κείμενο: Παναγιώτης Δημητρακόπουλος

Φωτογραφίες: Sail Bank - Πάραλος

**Σ**τις 22 Αυγούστου του 1851, μια εντελώς πρωτοποριακή για την εποχή της ακούνα με το όνομα America πού κέρδισε άνετα μπροστά στα μάτια της Βασιλισσος Victoria έναν ιστοπλοϊκό αγώνα πού είχε οργανωθεί λόγο της έκθεσης του Λονδίνου, έμελλε να είναι η απαρχή ενός αγώνα που θα συγκινούσε τους ιστοπλόους μέχρι σήμερα.

Έποιθλο ήταν αρχικά το κύρος και το γόητρο αλλά και ένα αστιμένιο κυπέλλο που κατασκευάστηκε το 1848 από τους Garrards του Λονδίνου υψους 27 ίντσών και βάρους 134 ογιών.

Ο αγώνας είχε διαδρομή γύρω από το νησί Wight και συμμετείχαν σ' αυτόν 14 Αγγλικά σκάφη και ένα από τις H.P.A., παρ' όλο που ήταν ανοικτός σε όλα τα έθνη. Οι ιδιοκτήτες της μοναδικής ακούνας που δε φοβήθηκε τους Αγγλους θαλασσόλικους της εποχής, ήταν όλοι αμερικανοί επιχειρηματίες και μετέπειτα μέριτες του New York Yacht Club. Όμως όπως αποδειχτήκε αργότερα ήθεραν ότι είχαν έναν άσο στο μανίκι τους, αφού η "επαναστατική" για την εποχή αρματωσιά του America, το έκανε αξεπέραστο. Τα δύο κατάρτια του ακόφου είχαν κλίση προς τα πίσω και τα πανιά του ήταν κατασκευασμένα από βιομηχανοποιημένο ύφασμα με ελάχιστους πόρους και με το ανάλογο βαθός, κοντά δηλαδή στη σημερινή λογική των πανιών. Πάντως σταν η Βασιλισσα είδε το America να πλησιάζει στον τερματισμό και ωήτησε ειρωνικά ποι σκάφος είναι δεύτερο, αγνοώντας το πρώτο, πήρε την Ιστορική πλέον απάντηση, "δεν υπάρχει δεύτερο Μεγαλειότατό..."

Πράγματι στον αγώνα αυτό δεν υπάρχει δεύτερος αφού η ιστορία αναφέρει μόνον τον νικητή. Όλος ο αγώνας και όλη η προσπάθεια γίνεται για τον έναν, τον νικητή του America's Cup, αυτόν που θα στηκώσει το βαρύτιμο κύπελλο στα χέρια του.

Από το 1870 έως το και το 1992 το NYYC έχει υπερασπιστεί το κύπελλο 24 φορές. Η πρώτη διεκδίκηση του κυπέλλου, μετά την απόκτηση του από το America, έγινε το 1870 έως από το λιμάνι της Νέας Υόρκης. Το μόνο σκάφος που αντιμετώπισε τα 14 αμερικανικά ιστοπλοϊκά ήταν το βρετανικό Cambria, το οποίο τελικά τερμάτισε 10ο.

Έναν χρόνο αργότερα το 1871 αποφάσισαν η μονομαχία να γίνεται ένας προς έναν αλλά οι υπερασπιστές είχαν στη διάθεση τους τέσσερα σκάφη που τα χρησιμοποιούσαν ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες.

Έτσι το αγγλικό σκάφος Livonia αντιμετώπισε σε τρεις ιστοδρομίες το Columbia και σε δύο το Sappho. Πάντως παρ' όλες τις ενστάσεις των

Αγγλών ο αγώνας κερδίθηκε από τους Αμερικανούς με σκορ 4-1. Το 1912 ο Sir Thomas Lipton πρότεινε οι αγώνες να γίνονται με όμοια ακόφη της κατηγορίας "J", που είχαν ίσαλο περίπου 75 πόδια. Η πρώτη αρχικά δεν έγινε δεκτή, αλλά τελικά το 1920 όταν οι αγώνες μεταφέρθηκαν στο Newport Rhode Island άρχισε πλέον η χρυσή εποχή των σκληρών μονομαχών των J-Boats.

Η μοντέρνα εποχή του America's Cup ξεκίνησε το 1958, αφού ο αγώνας δεν έγινε επί 21 χρόνια λόγο του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου και του πολέμου της Κορέας. Πλέον η ίσαλος πήγε από τα 60 στα 44 πόδια δημιουργώντας τα 12ώρια με 46 πόδια ίσαλο και 65 πόδια συνολικό μήκος.

Στη σύγχρονη εποχή το Σεπτέμβριο του 1983 μια ομάδα Αυστραλών με επικεφαλής των John Bertrand και το σκάφος Australia II, έκανε το θαύμα της. Κέρδισε τον Dennis Conner με το σκάφος Liberty και σκορ 4-3. Έτσι το βαρύτιμο κύπελλο που για περισσότερο από 100 χρόνια παρέμενε στο NYYC μεταφέρθηκε στο Perth της Αυστραλίας.

Φυσικά οι Αμερικανοί μέχρι το 1987 που έγινε η επόμενη μονομαχία στην Αυστραλία δεν έμεναν με σταυρωμένα χέρια. Όλοι συστερώθηκαν γύρω από τον Dennis Conner και το σκάφος Stars & Stripes, με αποτέλεσμα να ξανακερδίσουν το κύπελλο και να το πάρουν πισω. Ο αγώνας τελείωσε με 4-0 και αντίταλο ήταν το σκάφος Kookaburra III.

Την επόμενη χρονιά, τον Ιούλιο του 1988 οι Νεοζηλανδοί ζήλεψαν τις επιτυχίες των Αυστραλών και πιστεύοντας ότι και αυτοί εύκολα θα κέρδιζαν το κύπελλο, προκάλεσαν του Αμερικανούς σε μία μονομαχία καταγράμμα σύμφωνη με τους κανόνες του κυπέλλου. Έτσι αρχικά απαγόρευσαν σε οποιαδήποτε άλλη χώρα να συμμετάσχει και δεύτερον δεν άρισαν σκάφος αλλά μόνον μέγεθος, δηλαδή ότι ήθελες ο καθένας ανάμεσα σε 44 έως 90 πόδια, και μονομαχία το καλοκαίρι του '88 ώστε να μην προλαβούν οι Αμερικανοί να σχεδιάσουν κάπι αξέλογο και το κυριότερο δοκιμασμένο. Τελικά οι μεν Νεοζηλανδοί με τον B. Fag στο πρώτο του διεθνή βήματα φτιάχθησαν ένα τεράστιο ιστοπλοϊκό 90 πόδων, το New Zealand, πού ήταν το μεγαλύτερο που έχει τρέξι μετα την America's Cup το τελευταία 50 χρόνια. Όμως ο D. Conner τους την έσκοσε... Ηγωνιστήκε μ' ένα catamaran 60 ποδών, πάντα με το όνομα Stars & Stripes και κέρδισε με 2-0. Πάντως ο αγώνας αυτός θα μείνει στην ιστορία του κυπέλλου σαν ο πιο εύκολος αγωνιστικά στη θάλασσα, αλλά ο μακρύτερος χρονικά στα δικαστήρια αφού οι Νεοζηλανδοί

κυνήγησαν τη συμμετοχή του Catamaran στα δικαστήρια της Νέας Υόρκης αν μη επιτρεπτή. Τελικά ο αγώνας έκλεισε και δικαστικά, όταν στις 26 Απριλίου 1990 το ανώτατο δικαστήριο της Νέας Υόρκης έδωσε και τυπικά τη νίκη στον D. Conner.

Τελικός σταθμός του America's Cup το 1992, όπου πλέον τα σκάφη είναι της κατηγορίας IACC και η διαιτησία γίνεται επί τόπου στη θάλασσα και όχι στις αιθουσές των επιτροπών ενστάσεων.

Νικητής το America3 πού κέρδισε το Il Moro di Venezia με αριθμό 4-1. Στη διεκδίκηση αυτή έγινε και ο πιο κοντινός τερματισμός στην ιστορία του κυπέλλου με μόλις 2 δευτερόλεπτα διαφορά ανάμεσα στο Il Moro από το America3.

Από την ιστορία των 125 χρόνων που φυσικά δεν κλείνεται σε λίγες σελίδες περιοδικού να περάσουμε στο σήμερα. Στην 29η διεκδίκηση του βαρύτυπου κυπέλλου που θα γίνει στο San Diego των H.P.A. Στους αγώνες θα λάβουν μέρος οι 10 ομάδες που παρουσιάζονται αναλυτικά στη συνέχεια. Όμως πριν φτάσουμε στους μονομάχους να δούμε μερικούς νεοτερισμούς που θα ισχύουν στην 29η διεκδίκηση και έγιναν με σκοπό το America's Cup να γίνει πιο προσιτό στους θεατές και στην τηλεόραση..

■ Ο νικητής του America's Cup δε θα είναι αυτός που θα κερδίσει 4 στις 7 ιστιοδρομίες, αλλά 5 από τις 9. Σκοπός της αλλαγής αυτής να εξασφαλιστεί η νίκη για τον καλύτερο αλλά και η ανάλογη προβολή των χορηγών.

■ Κάθε ομάδα μπορεί να κατασκευάσει μόνον δύο σκάφη για τη συμμετοχή της σε όλη τη σειρά των αγώνων από τον πρώτο Γύρο μέχρι και τον τελικό. Η αλλαγή αυτή έχει σαν σκοπό να μειώσει τον παραλογισμό των ομάδων να φτιάχνουν συνεχώς νέα σκάφη (28 είχαν κατασκευα-

στεί το 1992), ρίχνοντας έτοι το κόστος του αγώνα σε λογικά οικονομικά πλαίσια, ώστε να μπορούν να συμμετάσχουν χωρίς πρόβλημα αλλά και με στόχο τη νίκη, ομάδες με περιορισμένα οικονομικά.

■ Η κατασκοπία μεταξύ των ομάδων που τις προηγούμενες χρονιές έφτανε σε επίπεδα που θα ζήλευαν πολλές μυστικές υπηρεσίες απαγορεύτηκε εντελώς.

■ Τα τέσσερα σκάφη, δύο από τους υπερασπιστές και δύο από τους διεκδικητές, πού θα έχουν προκριθεί μετά και το τέλος των προκριματικών, θα παρουσιαστούν χωρίς καμία προφύλαξη, κυρίως στις καρένες τους, στο κοινό στις 9 Απριλίου 1995. Το ίδιο θα γίνει και στις 6 Μαΐου για τα δύο σκάφη που θα αγωνιστούν στον τελικό του America's Cup.

■ Κάθε ομάδα και όχι σκάφος, δε δικαιούται να έχει καταμετρημένα περισσότερα από 15 πανιά στην αρχή του 1ου Γύρου. Ενώ από κει και ύστερα δικαιούται 5 πανιά σε κάθε Γύρο αλλά με την προϋπόθεση ότι όσα καταστρέφονται ή φθείρονται δεν αντικαθιστώνται.

■ Το μήκος της γραμμής εκκίνησεως των αγώνων θα είναι πλέον 200μ. και όχι 400 μ. ώστε τα σκάφη να κάνουν περισσότερες μανούβρες τακτικής και η εκκίνηση να είναι πιο θεαματική.

■ Η διαδρομή είναι πιο απλή με έξι σκέλη όρτος - πρύμα συνολικής απόστασης 18.55 ν.μ. και φυσικά τερματισμό στα πρύμα για να φαίνονται όσα το δυνατόν περισσότερο οι χορηγοί των σκαφών στα μπαλόνια.

■ Για πρώτη φορά στην ιστορία του θεσμού συμμετέχει σκάφος με εξ ολοκλήρου γυναικείο πλήρωμα.

## Οι Διεκδικητές



### NIPPON '95 - Η Ιαπωνική απάντηση

Μία ακόμα πρόκληση θέλουν να ξεπεράσουν οι Ιάπωνες, αυτή του να κερδίσουν το America's Cup. Έτσι ξεκίνησαν τη συμμετοχή

τους το 1992 με το σκάφος Nippon και κυβερνήτη τον Νεοζηλανδό Chris Dickson, με σκοπό να αποκτήσουν την πρώτη τους εμπειρία, αν και τότε έδειχναν, τουλάχιστον στα χαρτί, η καλύτερη ομάδα. Σήμερα έχουν έρθει με σκοπό να ταξιδέψουν γρήγορα και να κερδίσουν.

Η ομάδα του Nippon ήταν η πρώτη που εγκαταστάθηκε στο San Diego. Οι προπονήσεις ξεκίνησαν με το σκάφος JPN 26 το οποίο είχε συμμετάσχει στο προηγούμενο America's Cup, ενώ το δεύτερο σκάφος αυτό με το οποίο αγωνίζονται τώρα, το JPN 30, έφθασε στις H.P.A τον Απρίλιο.

Η ομάδα του Nippon περιλαμβάνει 26 άτομα, ανάμεσά τους ένδεκα νέοι Ιάπωνες που επιλέχθηκαν από ένα πρόγραμμα 700 αθλητών. Όλοι οι παραπάνω έχουν περάσει περισσότερους από 20 μήνες προετοιμασίας σε στεριά και θάλασσα, ενώ η ομάδα βασίζεται κυρίως σε έξι έμπειρους Ιάπωνες ιστιοπλόσιους με επικεφαλής τον Makoto Namba και σε ορισμένους αμερικανούς όπως ο B. Campbell, ο John Cutler και ο Peter Evans.

### TAG HEUER -

#### Η δεύτερη Νεοζηλανδική συμμετοχή

Όσο και αν δεν το θέλει ο διάσημος πλέον Νεοζηλανδός, και φυσικά ένας από τους καλύτερους ιστιοπλόσιους στον κόσμο, C. Dickson δεν πάγιε να είναι η δεύτερη Νεοζηλανδική συμμετοχή. Τουλάχιστον λόγο χρόνου προετοι-

μασίας και δημιουργίας σκάφους βρίσκεται ήδη πίσω από τον αντίπαλο του Peter Blake. Με την "Ψυχή στο στόμα" όπως λέμε βρήκε χορηγό, την ελβετική Tag Heuer και ετοίμασε το σκάφος του σε χρόνο ρεκόρ.

Η όλη προσπάθεια βασίστηκε στο γεγονός ότι ο B. Farr, σχεδιαστής του σκάφους και το επιτελείο του, εργάζονταν πάνω στα σχέδια ενός IACC χωρίς να έρουν ποιός τελικά θα το πάρει. Ένα άλλο πρόβλημα που αντιμετώπισε ο C. Dickson ήταν αυτό του πληρώματος, αφού όσο καιρό αυτός αγωνίζοταν στο Whitbread τα καλύτερα Νεοζηλανδικά πληρώματα είχαν χρηματοποιηθεί από τον Peter Blake.

### DEFI '95 - Η επιστροφή των Γάλλων

Τρίτη και φαρμακερή θα μπορούσε να χαρακτηριστή η συμμετοχή αυτή των Γάλλων στο America's Cup. Ο

διάσημος Γάλλος ιστιοπλόσιος Marc Pajot που έχει αφιερώσει ουσιαστικά τη ζωή του στο να κερδίσει το America's Cup, θα προσπαθήσει για τρίτη συνεχόμενη φορά να κάνει κάπι. Πάντως αν τα καταφέρει η επόμενη διεκδίκηση θα μεταφερθεί στην Guadeloupe.

Η πρώτη συμμετοχή του ήταν με το French Kiss το 1987 και μετά με το Ville de Paris το 1992. Αυτή τη φορά έχει την υποστήριξη του Γαλλικού κράτους, του σχεδιαστή P. Briand, της Γαλλικής αεροναυπηγικής εταιρίας Aerospatial, αλλά και του Αγγλου Harold Cudmore. Ο Cudmore ήταν ο άνθρωπος που οργάνωσε την ομάδα του Peter Blake με τα σκάφη Lion New Zealand και Steinlager II, που αγωνίστηκαν στο Whitbread 1985 και 1989 αντίστοιχα.

Η ομάδα βασίζεται σε δύο έμπειρους ιστιοπλόσιους του match racing, τον Bertrand Pace και τον Thierry Peropone που θα τιμονεύουν το σκάφος στην εκκίνηση και στα πρύμα αντίστοιχα.

**SYDNEY '95 -****Η συμμετοχή των ερασιτεχνών**

Η δεύτερη συμμετοχή από την Αυστραλία είναι ότι πιο απλό μπορεί κανείς να φανταστεί. Η ομάδα του Syd Fisher αποτελείται από 25 μόνο ανθρώπους, έχει ένα ακάφος και τον μικρότερο προϋπολογισμό. Το Sydney '95 δεν αγωνίστηκε στο παγκόσμιο IACC ώστε να μπορέσει να δοκιμάσει το σκάφος της και ελπίζει ότι θα τα καταφέρει. Πάντως πολλοί κατηγορούν τους αυστραλούς ότι η δημιουργία δύο συνδικάτων με τέσσερα αυστραλιανά σκάφη ήταν κάλπο για να ξεπεράσουν τον σκόπελο των κανονισμών δύο σκάφη ανά ομάδα. Έτσι όλοι πλέον πιστεύουν ότι τα συμπεράσματα του Sydney '95 θα βοηθήσουν στη βελτίωση του καινούριου One Australia.

**ONE AUSTRALIA -****Η επιστροφή του Θρύλου**

Ο θρυλικός πλέον John Bertrand, ο όνθρωπος που κέρδισε το America's Cup, στις 26.9.1983 επέστρεψε στο San Diego ύστερα από 12 χρόνια. Φέτος για δεύτερη φορά θέλει να γράψει το όνομά του στην ιστορία του κυπέλλου και όλοι αναρωτιούνται αν θα το πετύχει.

Το πλήρωμά του αποτελείται κυρίως από ιστιοπλόους τριγώνου, ενώ υπεύθυνος τακτικής είναι ο Andrew Cape, που ήταν υπεύθυνος τακτικής του C. Dickson στο Whitbread. Πάντως πρόσφατα δημιουργήθηκαν προβλήματα με το καινούριο του ακάφος, αφού αρκετοί υποστήριξαν ότι κατασκευάστηκε μέσα στο 1994 και ακόμα ότι έγινε με τη βοήθεια της άλλης αυστραλέζικης ομάδας, του Sydney '95, κάτι που οι κανονισμοί απαγορεύουν ρητά.

**TEAM NEW ZEALAND - BLACK MAGIC****Η Νεοζηλανδική Θύελλα**

Τα τελευταία χρόνια σαρώνουν τα πάντα στο παγκόσμιο ιστιοπλοϊκό στρεώμα. Το μακρινό νησί της Νέας Ζηλανδίας, όπου η ιστιοπλοΐα είναι εθνικό άθλημα έχει υποτάξει τους πάντες. Ο Peter Blake ο κυβερνήτης του Steinlager II (1ος στο Whitbread 1993-

4) και του ENZA (Ρεκόρ Ιούλιος Βερν), είναι ο επικεφαλής της ομάδας. Όπως όλα δείχνουν οι Αμερικανοί θα βλέπουν εφιάλτες με Νεοζηλανδούς τις νύχτες και ιδιαίτερα ο D. Conner που στο πρόσφατο Whitbread τους έζησε από κοντά. Κυβερνήτης του σκάφους ο παγκόσμιος πρωταθλητής match racing, Russell Coutts μαζί με το πλήρωμά του αλλά και άλλους επιλεκτούς νεοζηλανδούς όπως ο Brad Butterworth, ο Rick Dodson κ.α.

**COPA AMERICA '95 - DESAFIO ESPANA****Μία συμμετοχή για την πιμή των όπλων.**

Η Ισπανία που είναι μία χώρα με παρόδοση στην ιστιοπλοΐα, δεν μπορούσε να λείψει από το America's Cup. Φυσικά δεν υπάρχουν οι κατάλληλες γνώσεις σε κανένα επίπεδο παρά μόνον στο καθαρά σγωνιστικό που δεν φτάνουν για να τα καταφέρει κανείς σ' αυτό το κύπελλο. Όμως ο Pedro Campos, πού είναι πέντε φορές παγκόσμιος πρωταθλητής 3/4 Ton, κάνει ότι καλύτερο μπορεί αφού τα χρήματα που διαθέτει η ομάδα είναι ελάχιστα. Πάντως προπονητικά δεν έμεινε πίσω αφού από το 1992 χρησιμοποιώντας τα δύο παλαιά ισπανικά IACC σκάφη, έκανε συνεχείς προπονήσεις.

**Οι Υπερασπιστές****AMERICA<sup>3</sup>****Ένα σκάφος όλο γυναίκες**

Ο νικητής του προηγούμενου America's Cup, πολυεκατομμυριούχος Bill Koch σκέφθηκε ότι έπρεπε να κάνει κάτι διαφορετικό. Έτσι για να προσελκύσει το ενδιαφέρον της κοινής γνώμης άλλα και των χορηγών. Δημιούργησε λαμπόν το εξ αλοκλήρου γυναικείο πλήρωμά του, μαζεύοντας τις καλύτερες ιστιοπλόους των H.P.A. που εκπαιδεύτηκαν από τον διάστημα Kim Worthington και παρακολουθούνται από άνδρες ιστιοπλόους με πείρα στο America's Cup. Πάντως όλες οι κοπέλες που είναι μέσα στο σκάφος είναι διακεκριμένοι ιστιοπλόοι με Ολυμπιακά και παγκόσμια μετάλλια.

Όμως με την ευκαιρία του εξ αλοκλήρου γυναικείου πληρώματος του America<sup>3</sup> ας ρίξουμε μία ματιά στη συμμετοχή άλλων γυναικών στην ιστορία του θεσμού. Έτσι λοιπόν μέχρι σήμερα μόνον τρεις γυναικές έχουν συμμετάσχει σε τελικό America's Cup. Ο ρόλος των γυναικών αυτών, που θα αναφερθούμε στη συνέχεια ήταν αυτός του χρονομέτρη, αντίστοιχο του σημερινού υπεύθυνου τακτικής. Η θέση του χρονομέτρη ήταν εξαιρετικά σημαντική την εποχή που στο

America's Cup αγωνίζονταν τα θηρία των 123 ή 143 ποδιών!. Σκεφτείτε ότι για να κάνει τακ ένα σκάφος της εποχής εκείνης ήθελε περισσότερα από 50 δευτερόλεπτα, οπότε καταλαβαίνετε τη χρησιμότητα του να γνωρίζει ο κυβερνήτης τη χρονική του απόσταση από τον αντίπαλο η τη γραμμή εκκίνησες. Αναλυτικά λουπόν η Hope Goddard Iselin ταξίδεψε πάνω στα σκάφη Defender (1895), Columbia (1899) και Reliance (1903), που υπερασπίστηκαν επάξια το κύπελλο. Η Βρετανίδα Phyllis Brodie Gordon Sopwith αγωνίστηκε με τα σκάφη Endeavour (1934) και Endeavour II (1937). Τέλος η Gertie Vanderbilt ήταν χρονομέτρης στο σκάφος Ranger (1937) τον μονοδύκο γύρων όπου στα δύο σκάφη του τελικού την αντίστοιχη θέση είχαν γυναίκες. Ακόμα γυναίκες που έπαιξαν ρόλο στο America's Cup ήταν η Sis Morris Hovey που αγωνίστηκε με το Yankee το 1934, η Christy Steinerman Crawford δεύτερος πλοηγός του D. Conner στα σκάφη Freedom (1980) και Liberty (1983), επίσης η Dory Vogel και αυτή δεύτερος πλοηγός του D. Conner το 1988 στο σκάφος Star & Stripes καθώς και η σημερινή κυβερνήτης του America<sup>3</sup> που ήταν pitman κατά τη διάρκεια του America's Cup το 1992.

**BOSTON WHALER**





### PACT '95

#### Συνεργασία για τη διεκδίκηση του America's Cup

Η ομάδα Pact 95 είναι το δημιούργημα της νέας γενιάς των επιτυχημένων αμερικανών ιστιοπλόων που κατά κάποιο τρόπο βρίσκονται έξα από το "κύκλωμα" του America's Cup. Επικεφαλής της ομάδας ο John Marshall που ανακατεύεται με το κύπελλο από το 1974. Αυτός ήταν ο άνθρωπος του D. Conner που οργάνωσε την ομάδα του 1987, όταν κέρδισαν στο Perth το κύπελλο οι Αμερικανοί. Στο σκάφος κυβερνήτης είναι ο χάλκινος Ολυμπιονίκης της Βαρκελώνης στα Sailing Kevin Mahaney. Υπεύθυνος τακτικής ο John Kostecki που έχει στη συλλογή του έξι παγκόσμιους τίτλους. Πλοιογός του Pact 95 θα είναι ο Robert Hopkins επικεφαλής της πιο πετυχημένης Ολυμπιακής ιστιοπλοϊκής ομάδας των Η.Π.Α., αυτής του 1984, και επίσης

πλοιογός του σκάφους II Moro di Venezia στο Americas Cup του 1992. Αυτή η ομάδα των ιστιοπλόων αποκλεισμένη τόσο από τον D. Conner που έχει πάντα τους δικούς του συνεργάτες, αλλά και από την ομάδα America<sup>3</sup> του πολυεκατομμυριούχου B. Koch σπάει το κατεστημένο του κυπέλλου, δημιουργεί το ίδρυμα Young America και βγαίνει δυναμικά για να κερδίσει το κύπελλο. Όμως παρ' όλο το νεαρό της ομάδας έχουν σύμφωνα με την αποδοχή όλων των αντιπάλων τους, την καλύτερη σχεδιαστική ομάδα, αφού πίσω τους βρίσκονται οι υπολογιστές και οι σχεδιαστές της Boeing, της General Motors καθώς και της Lockheed. Όλη η αεροναυπηγική τεχνολογία στα πόδια τους, που θα πρέπει κανονικά να τους βοηθήσει να δημιουργήσουν ένα ταχύτατο σκάφος.



#### TEAM DENNIS CONNER

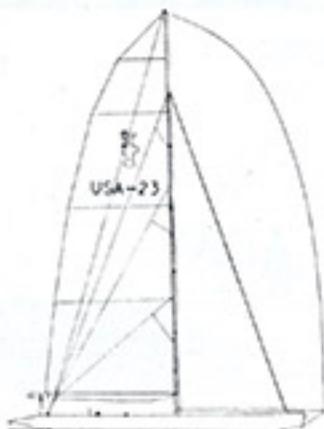
#### Ο Θρύλος του America's Cup

Ο μοναδικός άνθρωπος στην ιστορία του αγώνα που έχεις και ξανακέρδισε το κύπελλο είναι εδώ. Ο 'Mr America's Cup' έχοντος δύνα του κορυφαίους ιστιοπλόους όπως ο Tom Whidden, ο Paul Cayard και ο Jim Brady.

Αυτή τη φορά θέλει να υπερασπιστεί και να ξανακέρδισε το κύπελλο, ίσως για τελευταία φορά, και δεν κρύβει καθόλου το ότι βασίζει την επιτυχία του στην τεράστια εμπειρία του πληρώματός του, αφού αυτό έχει τόση πείρα σε αγώνες του America's Cup όσο οι υπόλοιποι διεκδικητές και υπερασπιτές μαζί (!).

Πάντως όπως όλα δείχνουν, τα ενδιαφέροντα του έχουν ξεφύγει λίγο από τον αγώνα, αφού πρώτον δεν είναι ο κυβερνήτης στις εκκινήσεις και δεύτερον έχει υπογράψει συμβόλαιο για 7 ώρες τηλεοπτικής παρουσίασης του America's Cup, με τον ιδιωτικό τηλεοπτικό σταθμό Prime Network, όπου παρουσιάζει το πρόγραμμα "Dennis Conner's Road to the America's Cup".

## Η Κλάση I.A.C.C.



Μέγιστο Μήκος:	75 πόδια
Μήκος Ισάλου:	57 -
Πλάτος:	18 -
Θύελαιμα:	13 -
Υψος άλμπουρου:	110 -
Υγκό κατ. άλμπουρου: Carbon	
Επιφάνεια Πανιών	
Μαΐστρα & Τζένα:	3.000 τετρ. πόδα
Μπαλόνι:	4.500 - -
Εκτόπισμα	
Σκάφους:	50.000 Lbs
Βάρος Ιστίου:	1 τόνος

#### Η περιοχή από το κατάρτι και μπροστά

Οι πέντε παρακάτω άνθρωποι είναι υπεύθυνοι για όλες τις μανούβρες που αφορούν τα μπροστινά πανιά, όπως το μπαλόνι και τις τζένοες.

- 1.1. Bowman
- 1.2. Sewerman
- 1.3. Mastman
- 1.4. Pitman
- 1.5. Pitman

#### Ενδιάμεση περιοχή του σκάφους

Ο χειρισμός και το τριμάρισμα όλων των πανιών του σκάφους γίνονται από αυτούς τους πέντε ανθρώπους, όμως σύμφωνα με τις υποδείξεις του υπεύθυνου για κάθε πανί. Αυτοί ουσιαστικά είναι οι δυνατοί εκτελεστές.

- 2.6. Grinder
- 2.7. Grinder
- 2.8. Grinder
- 2.9. Grinder
- 2.10 Mainsheet Grinder

#### Οι "μηχανικοί" του σκάφους

Όπως είναι γνωστό τα πανά είναι οι μηχανές του σκάφους, και οι ακόλουθες τρεις θέσεις ελέγχουν το τριμάρισμα των πανιών σε συνεργασία με τον κυβερνήτη. Ο σκοπός πάντα είναι το σκάφος να ταξιδεύει με τη μεγαλύτερη δυνατή ταχύτητα.

- 3.11. Port Sail Trimmer
- 3.12 Starboard Sail Trimmer
- 3.13 Mainsail Trimmer

#### Η ομάδα διακυβέρνησης

Η καρδιά του σκάφους κτυπά εδώ. Η ομάδα διακυβέρνησης είναι ότι πιο σημαντικό σ' αυτές τις υπεραύγχρονες ιστιοπλοϊκές μηχανές. Ο

# CAMEL



Ένας κόσμος απόλαυσης.



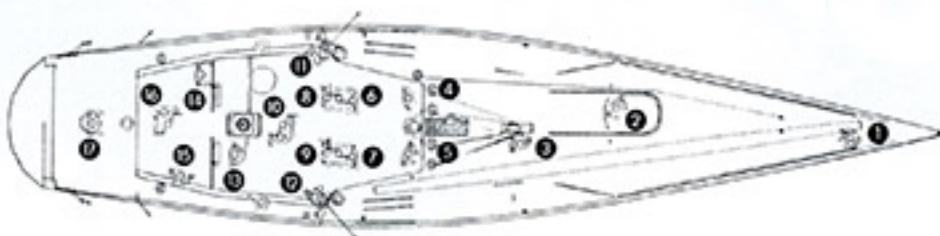
MCCANN ERICKSON

Το Υπουργείο Υγείας προειδοποιεί:

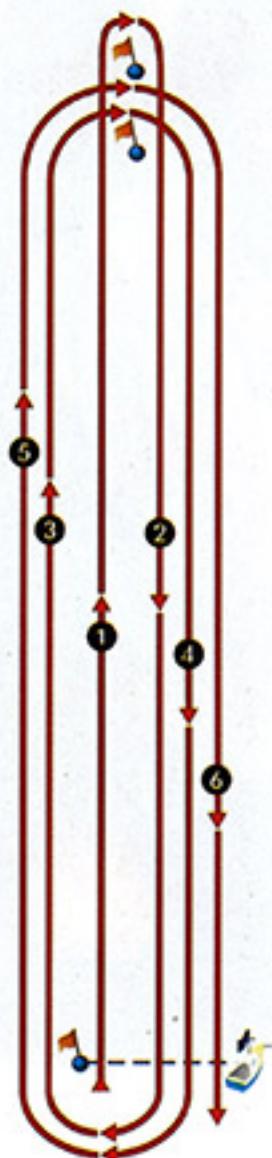
ΤΟ ΚΑΠΝΙΣΜΑ ΒΛΑΠΤΕΙ  
ΣΟΒΑΡΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ

τέλειος συντονισμός μεταξύ κυβερνήτη, υπεύθυνου τακτικής και πλοηγού σημαίνουν τα πάντα. Αν αυτοί οι τρεις δε συνεργάζονται άρρηκτα το σκάφος ουσιαστικά δεν ταξιδεύει. Ο πλοηγός είναι ο χριστιανός όλων των ηλεκτρονικών συστημάτων του σκάφους, επεξεργάζεται όλα τα στοιχεία στους υπολογιστές και σε συνεργασία με τον υπεύθυνο τακτικής "στράτου" τον δρόμο για τον κυβερνήτη που έχει ως μοναδικό του σκοπό να τημονεύει σωστά το σκάφος εκεί όπου του λέει να πάει ο υπεύθυνος τακτικής.

- 4.14. Κυβερνήτης
- 4.15. Υπεύθυνος Τακτικής
- 4.16. Πλοηγός
- 4.17. Ελεύθερη θέση για πιθανό παραπομπή, VIP, Cameraman κ.α.



## Η διαδρομή του America's Cup



Η διαδρομή του σγώνα είναι αυτή του σχήματος 1.

Όπως φαίνεται και στο σχεδιάγραμμα έχει τρεις διαδρομές όρτσα και τρεις πρύμα.

Η εκκίνηση όπως είναι φυσικό είναι στα όρτσα και ο τερματισμός στα πρύμα και η συνολική απόσταση κάθε ισπιοδρομίας 18,5 ν.μ.

## Το πρόγραμμα του America's Cup

### 02-10 / 3 / 95 Γύρος 4

#### Luis Vuitton Cup Citizen Cup

02/3	1	America <sup>3</sup> / Team Dennis Conner
03/3	2	America <sup>3</sup> / Pact 95
04/3	3	Team Dennis Conner / Pact 95
05/3	4	Team Dennis Conner / America <sup>3</sup>
06/3	5	Pact 95 / America <sup>3</sup>
07/3	6	Pact 95 / Team Dennis Conner
08/3	7	America <sup>3</sup> / Team Dennis Conner
09/3	8	Pact 95 / America <sup>3</sup>
10/3	9	Pact 95 / Team Dennis Conner

Κάθε νίκη είναι επάνω βαθμού

Ο πρώτος της βαθμολογίας μεταφέρει 2 βαθμούς στα γηπελικά

Ο δεύτερος της βαθμολογίας μεταφέρει 1 βαθμό στα γηπελικά

Ο τρίτος της βαθμολογίας μεταφέρει 0 βαθμού στα γηπελικά

### 18-31 / 3 / 95 Ημιτελικός

#### Luis Vuitton Cup Citizen Cup

18/3	1	America <sup>3</sup> / Pact 95
19/3	2	Pact 95 / Team Dennis Conner
20/3	3	Team Dennis Conner/America <sup>3</sup>
21/3	4	America <sup>3</sup> / Pact 95
23/3	5	Pact 95 / Team Dennis Conner
24/3	6	Team Dennis Conner / America <sup>3</sup>
25/3	7	America <sup>3</sup> / Pact 95
26/3	8	Pact 95 / Team Dennis Conner
28/3	9	Team Dennis Conner / America <sup>3</sup>
29/3	10	America <sup>3</sup> / Pact 95
30/3	11	Pact 95 / Team Dennis Conner
31/3	12	Team Dennis Conner / America <sup>3</sup>

Οι δύο πρώτοι θα αγωνιστούν σε ένα Match Racing 11 ισπιοδρομών όπου νικήτης και ταυτόχρονα υπερασπιστής του κυπέλλου θα αναδεχτεί αυτός που θα κερδίσει 6/1 ισπιοδρομίες

### 10-11 / 4 / 95

#### Τελικοί Προκρίσεων Luis Vuitton Cup Citizen Cup

### Μάιος '95

#### Τελικός America's Cup

6 Μαΐου	1η Ισπιοδρομία
8 Μαΐου	2η Ισπιοδρομία
9 Μαΐου	3η Ισπιοδρομία
11 Μαΐου	4η Ισπιοδρομία
13 Μαΐου	5η Ισπιοδρομία
14 Μαΐου	6η Ισπιοδρομία *
16 Μαΐου	7η Ισπιοδρομία *
18 Μαΐου	8η Ισπιοδρομία *
20 Μαΐου	9η Ισπιοδρομία *

\* Θα γίνουν αν χρειαστεί.



# ΡΑΛΙ ΑΙΓΑΙΟΥ 1995

14 - 24 ΙΟΥΛΙΟΥ



## ΔΙΑΔΡΟΜΗ

ΦΑΛΗΡΟ → ΙΟΣ → ΣΑΜΟΣ → ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ ΣΗΜΑΝΤΗΡΩΝ ΣΤΗ ΣΑΜΟ →  
ΠΑΡΟΣ → ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ



**O**Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοίας Ανοικτής Θάλασσας οργανώνει για 32η φορά, τον Ιούλιο του 1995 τη Διεθνή Ιστιοπλοϊκή Εβδομάδα Αιγαίου. Ένα αναμφισβήτητα πρωταρχικό ιστιοπλοϊκό γεγονός στο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου, με συμμετοχή πάνω από 100 σκάφη από την Ελλάδα και το εξωτερικό.

Όλοι ανεξάρτητα οι ιστιοπλόοι, άνδρες και γυναίκες, καλούνται να συμμετάσχουν στην 32η ΔΙΕΑ από 14 - 24 Ιουλίου 1995. Μια κορυφαία διοργάνωση που φέτος θα έχει αφετηρία και τερματισμό τον Φαληρικό Όρμο και ενδιάμεσους σταθμούς τρία πανέμορφα νησιά του Κεντρικού και Ανατολικού Αιγαίου. Το συνολικό μήκος των διαδρομών της 32ης ΔΙΕΑ είναι 403 ν.μ. Στη Διεθνή Ιστιοπλοϊκή Εβδομάδα Αιγαίου, μπορούν να συμμετάσχουν ιστιοφόρα σκάφη καταμετρημένα κατά IOR, IMS και EAθ.

Η συμμετοχή του Πολεμικού Ναυτικού τόσο με την παραχώρηση του ιστορικού θωρηκτού ΑΒΕΡΩΦ για τη συγκέντρωση κυβερνητών και της Ναυτικής Διοίκησης Αιγαίου για την τελετή απονομής επάθλων, δύο και με τη συνοδεία πολεμικών πλοίων κατά τη διάρκεια των αγώνων, βοηθά αποφασιστικά στο να αποκτά δημιουργία και κύρος η διοργάνωση του Ράλλυ Αιγαίου.



Η διοργάνωση της ΔΙΕΑ έχει συνδεθεί στενά με τα νησιά του Αιγαίου και τη ναυτική μας παράδοση. Δεδομένη θεωρείται πάντα η θερμή υποδοχή των ιστιοπλόων και η καθιερωμένη φιλοξενία από τους κατοίκους των νησιών σταθμών. Πρώτος σταθμός για φέτος το νησί της Ίου, γνωστό για τις φανταστικές αιμουδιές του κάτω από τον καταγάλανο Αιγαιοπλαγιτικό ουρανό και την έντονη νυχτερινή ζωή του. Δεύτερος σταθμός η Σάμος, Ιστορικό νησί από παλαιοτάτων χρόνων, γενέτειρα του Πυθαγόρα αρχαίου μαθηματικού και φιλοσόφου και του Αρίσταρχου του πρώτου που αναφέρθηκε



στο Ηλιοκεντρικό Σύστημα. Ωραίες αιμουδιές, φιλόξενο λιμάνι, ορεινά χωριά με γραφικά σοκάκια και σπίτια χτισμένα στο τοπικό χρώμα.

Τρίτος σταθμός το νησί της Πάρου. Δημιοφύλεστατο τουριστικό νησί στο κέντρο του Αιγαίου με πανέμορφα τοπία, γραφικά χωριουδάκια, τεράστιες παραλίες και άφθονα νυχτερινά στέκια διασκέδασης για όλα τα γούστα.

Καιρός λοιπόν να οργανωθούν κυβερνήτες και πληρώματα όσο μπορούν καλύτερα για ν' ανοίξουν ξανά πανά στο Αιγαίο και να αποκομίσουν, όπως κάθε φορά, όλες εκείνες τις πρωτόγνωρες εμπειρίες που μόνο ένα Ράλλυ Αιγαίου ξέρει να προσφέρει στους φανατικούς ή μη ιστιοπλόους. ■

#### ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ • ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ • ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

- |                     |       |  |
|---------------------|-------|--|
| ► Πέμπτη 13/7/95    | 19.00 | Συγκέντρωση κυβερνητών<br>- Δεξίωση υποδοχής |
| ► Παρασκευή 14/7/95 | 16.00 | Φάληρο - Ίος 110 ν.μ.                        |
| ► Κυριακή 16/7/95   | 20.00 | Τοπική εκδήλωση                              |
| ► Δευτέρα 17/7/95   | 09.00 | Ίος - Σάμος 96 ν.μ.                          |
| ► Τετάρτη 19/7/95   | 10.00 | Όρτσα - Πρύμα 8 ν.μ.                         |
|                     | 12.00 | Όρτσα - Πρύμα 8 ν.μ.                         |
|                     | 20.00 | Τοπική εκδήλωση                              |
| ► Πέμπτη 20/7/95    | 09.00 | Σάμος - Πάρος 98 ν.μ.                        |
| ► Σάββατο 22/7/95   | 20.00 | Τοπική εκδήλωση                              |
| ► Κυριακή 23/7/95   | 09.00 | Πάρος - Βουλιαγμένη 63 ν.μ.                  |
| ► Τετάρτη 26/7/95   | 20.30 | Τελετή απονομής επάθλων                      |

# Πολικά Διαγράμματα

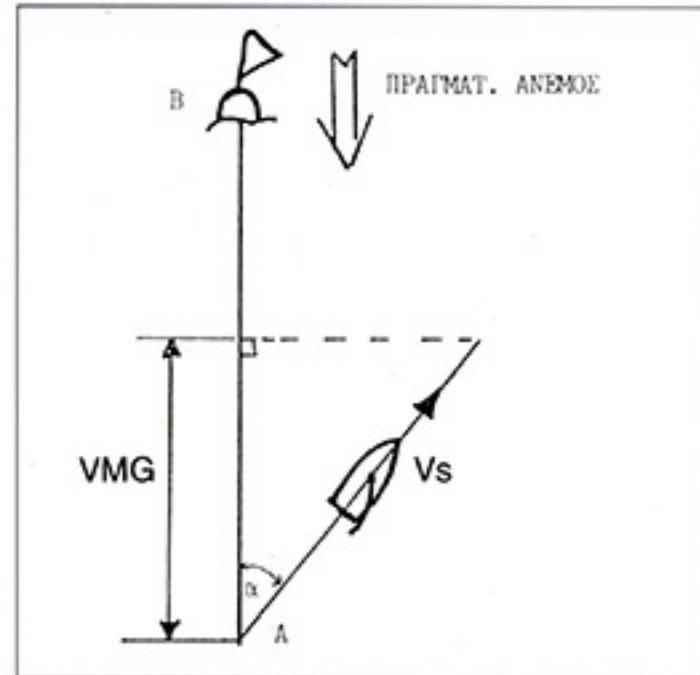
## και η χρήση τους σε Αγώνες

Του Παναγιώτη Στρούζα

**Τα πολικά διαγράμματα μας δίνουν πις επιδόσεις ενός σκάφους σε όλες πις πλεύσεις και αποτελούν τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο για να ελέγχουμε εάν ταξιδεύουμε με τη βέλτιστη ταχύτητα σε όλες πις πλεύσεις και εντάσεις ανέμου. Κάθε σκάφος που έχει καταμετρηθεί κατά IMS μπορεί να έχει στη διάθεσή του τα πολικά του διαγράμματα.**

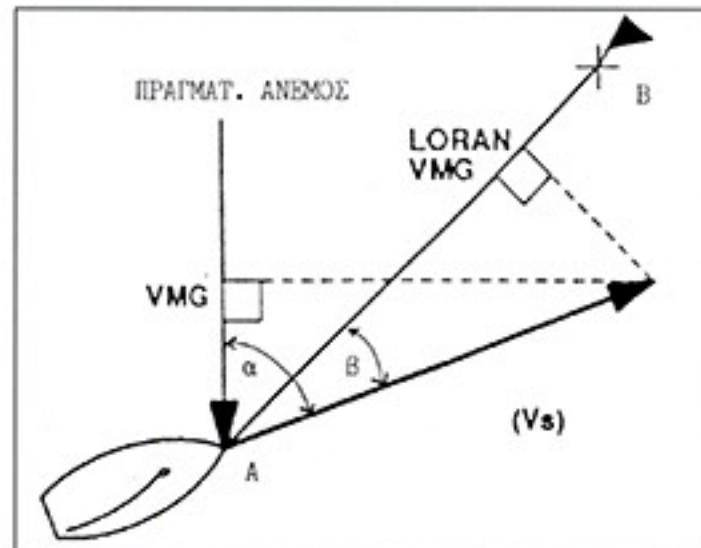
### VELOCITY MADE GOOD (V.M.G.)

Όλοι γνωρίζουμε ότι όταν ένα σκάφος ταξιδεύει κατάορτα, ταξιδεύει σε κάποια γωνία ως προς τον πραγματικό άνεμο (ο οποίος πνέει κατά μήκος της πορείας που θέλει να πάει). VMG είναι η αφέλιμη ταχύτητα που κάνει πάνω στην πορεία του. Με άλλα λόγια, εάν η ταχύτητα του σκάφους είναι  $V_s$  και η γωνία είναι  $\alpha$ , τότε  $VMG = V_s \cdot \sin \alpha$ .



### ΣΥΓΚΡΙΣΗ VMG ME LORAN H GPS VMG

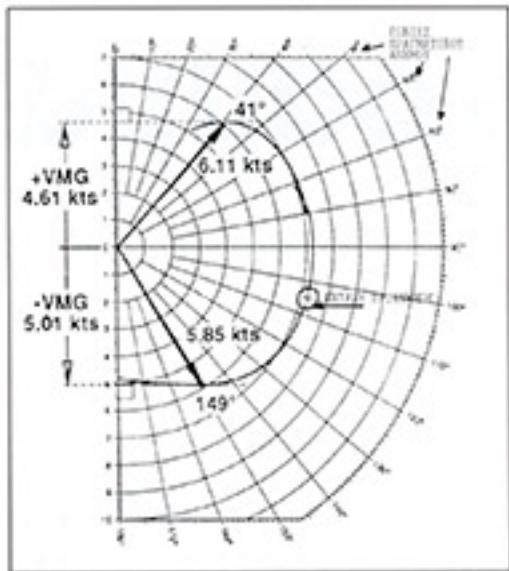
Ας υποθέσουμε ότι το σκάφος βρίσκεται στο σημείο A και έχει προ-ριμό το σημείο B. Τα όργανα όπως το LORAN μας δίνουν την VMG κατά μήκος της πραγματικής πορείας που έχουμε χαράξει στον χάρτη. LORAN VMG =  $V_s \sin \beta$ , VMG =  $V_s \sin \alpha$ .



## ΠΟΛΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Τα πολικά διαγράμματα μας δίνουν τις VMG και Vs σε διάφορες πλεύσεις, χρησιμοποιούν δε πραγματικό άνεμο.

Το διάγραμμα που βλέπουμε αναφέρεται σε ένα συγκεκριμένο σκάφος και για ένταση ανέμου 10 κόμβων.

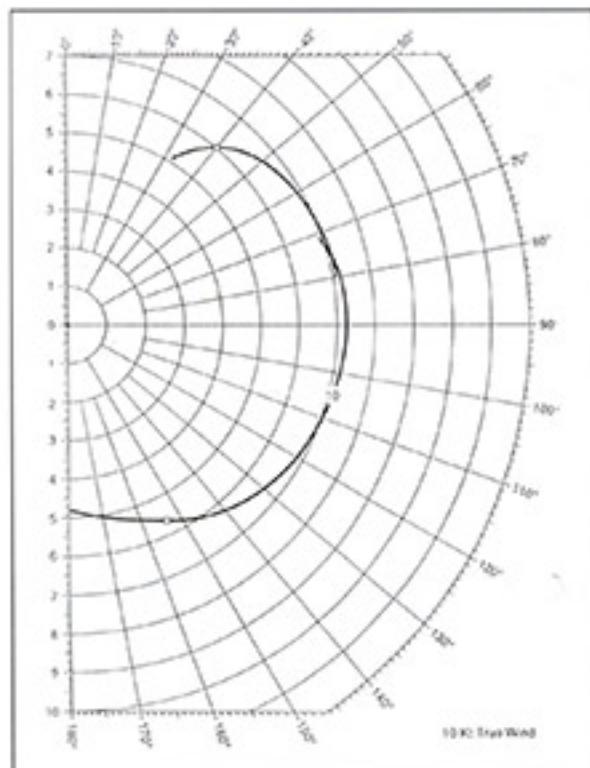


Μπορούμε λοιπόν χρησιμοποιώντας ένα τέτοιο διάγραμμα:

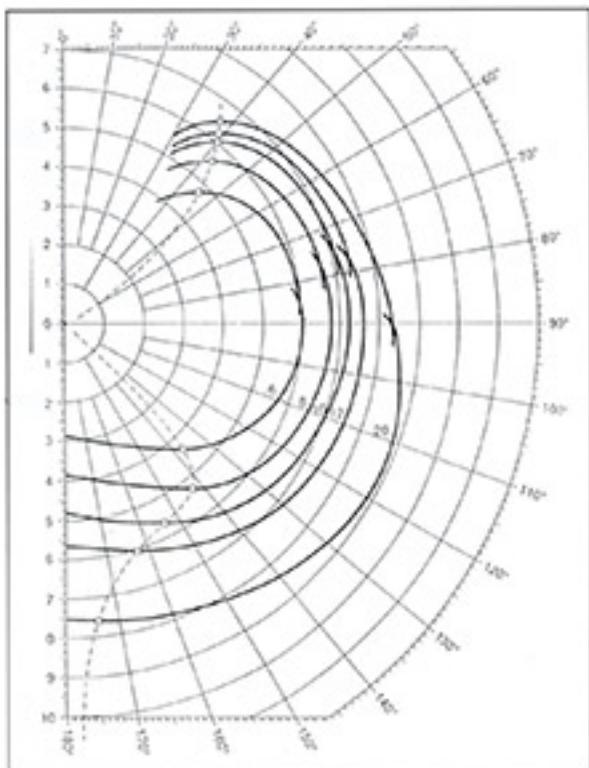
- Στα όρτσα να γνωρίζουμε σε ποια γωνία ανέμου το σκάφος μας θα πάσει την καλύτερη VMG και με τη ταχύτητα (Vs) θα τρέχει εκείνη την ώρα (π.χ. στο συγκεκριμένο διάγραμμα  $VMG = 4.61$ ,  $Vs = 6.11$ , όταν το σκάφος ταξιδεύει σε 41 πραγματικό άνεμο).
- Στα πρύμα  $VMG = 5.01$ ,  $Vs = 5.85$ , σε γωνία πραγματικού ανέμου 149°.
- Τη μέγιστη VMG και Vs που μπορεί να πάσει σε οποιαδήποτε πλεύση.

## ΠΟΛΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΑΝΕΜΟ ΕΝΤΑΣΕΩΣ 10 ΚΟΜΒΩΝ

Τα δύο μικρά τετράγωνα σημειώνουν τις γωνίες πραγματικού ανέμου που το σκάφος επιτυγχάνει τις καλύτερες VMG στα όρτσα και στα πρύμα.



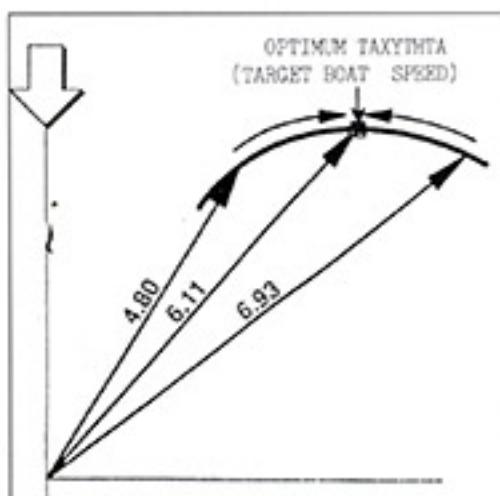
## ΠΟΛΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΕΣ ΕΝΤΑΣΕΙΣ ΑΝΕΜΟΥ



## ΟΡΤΣΑ

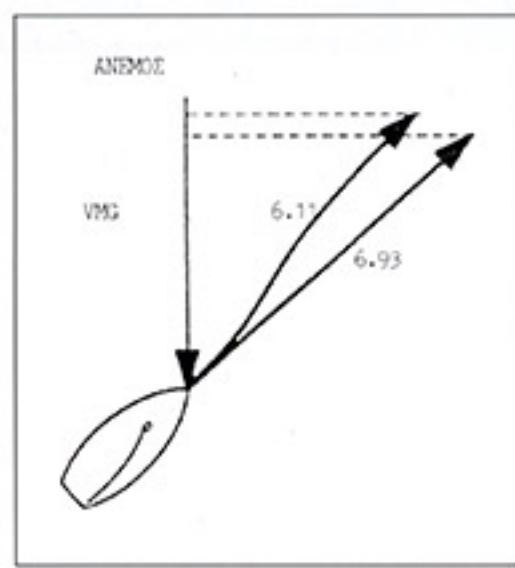
Ας υποθέσουμε ότι το πολικό διάγραμμα για ένταση ανέμου 10 κόμβων μας δίνει την καλύτερη VMG ταχύτητα σκάφους 6.11 κόμβους (βλέπε προηγούμενα διαγράμματα).

Σ' έναν αγώνα λοιπόν κοιτάζουμε το δρομόμετρο. Εάν ταξιδεύουμε με 6.11 κόμβους πάμε καλά, εάν (για τον ίδιο άνεμο) η ταχύτητα ανεβαίνει στους π.χ. 6.93 κόμβους σημαίνει ότι έχουμε ποδίσει και ναι μεν τρέχουμε περισσότερο αλλά η VMG έχει πέσει. Άρα θα πρέπει ν' ανέβουμε έως ότου το δρομόμετρο δείξει 6.11 ξανά. Εάν δούμε μικρότερη ταχύτητα π.χ. 4.80 τότε θα πρέπει να ποδίσουμε.

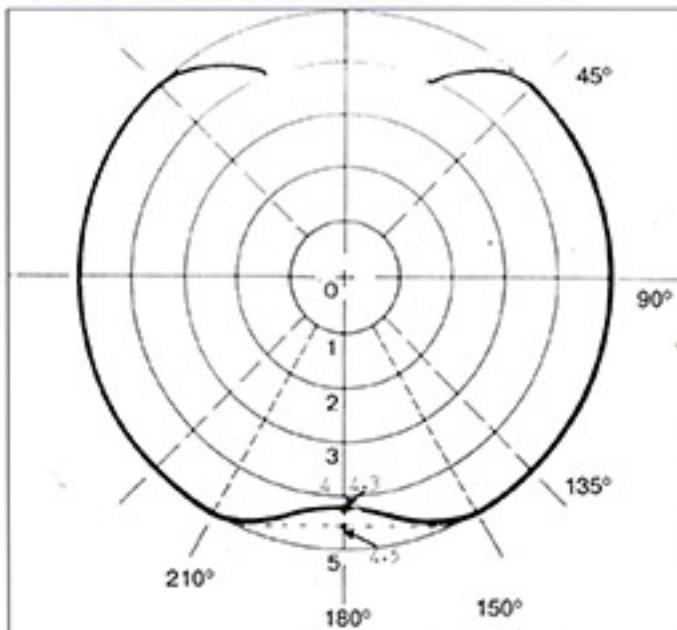


Το ότι τρέχουμε περισσότερο δε σημαίνει ότι έχουμε και καλύτερο VMG. Έτοι, εάν φύγουμε από το optimum θα πρέπει ν' ανέβουμε έως όπου η ταχύτητα σκάφους ανταποκρίνεται στο optimum σημείο.

Στην περίπτωσή μας είναι ταχύτητα σκάφους 6.11 κόμβοι.

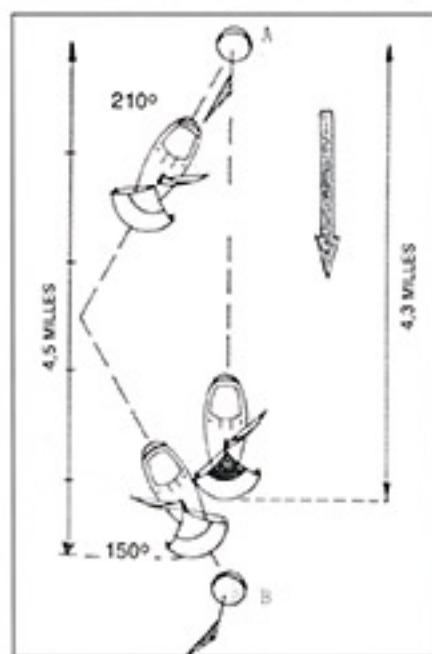


## ΣΤΑ ΠΡΥΜΑ

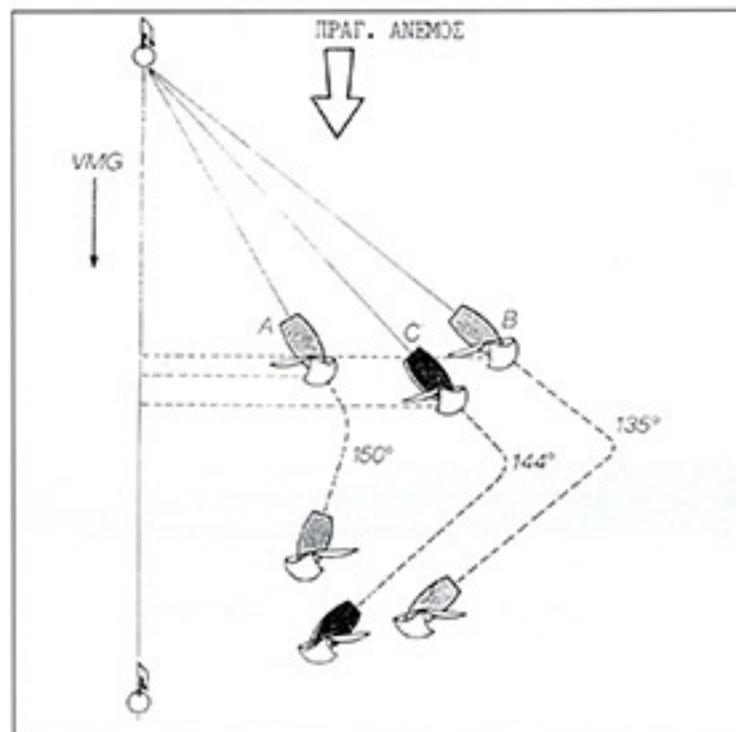


Εάν το σκάφος ταξιδεύει κατάπρυμα σε μια ώρα θα καλύψει απόσταση 4.3 μιλίων (VMG=4.3).

Εάν το σκάφος ταξιδεύει 210 και στη μέση της διαδρομής κάνει πότζα σε μια ώρα θα καλύψει απόσταση 4.5 μιλίων (VMG=4.5).



ΓΩΝΙΑ ΠΡ. ΑΝΕΜΟΥ	ΤΑΧΥΤ. ΣΚΑΦΟΥΣ	ΤΑΧΥΤ. ΦΑΙΝ. ΑΝΕΜ.	ΓΩΝΙΑ ΦΑΙΝ. ΑΝΕΜ.	VMG
ΟΡΤΣΑ	36	4.7	11.8	26
	40	5.1	12.0	28
	44	5.6	12.3	30
	50	6.2	12.4	33
	60	6.8	12.4	34
ΓΕΝΟΑ (87°)	75	7.2	11.7	44
ΜΠΑΛΩΝΙ	90	7.3	10.5	52
	105	7.1	8.9	61
-1.8				
ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ	120	6.4	7.1	74
ΠΛΕΥΣΕΙΣ	135	5.5	5.4	93
	144	4.9	4.7	108
	150	4.5	4.3	120
	160	4.1	4.1	139
	170	3.8	4.0	161
	180	3.6	4.0	180
				-3.6



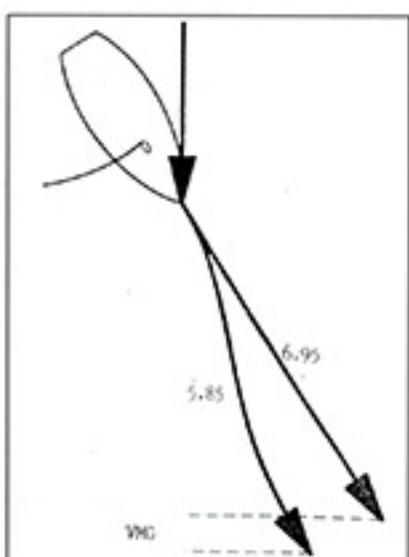
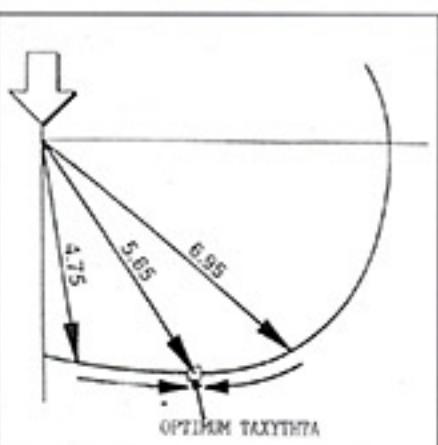
Όταν ταξιδεύουμε όρθια ή πρύμα - δευτερόπρυμα, σημασία δεν έχει τόσο η ταχύτητα του σκάφους όσο η VMG.

Ο "C" εδώ ταξιδεύοντας σε γωνία πραγματικού ανέμου 144° πάνει την καλύτερη VMG (4 κόμβοι).

Ενώ ο Α και ο Β πιάνουν μικρότερες VMG (3.9 κόμβοι).

Η ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΚΩΝ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ  
ΣΤΑ ΠΡΥΜΑ - ΔΕΥΤΕΡΟΠΡΥΜΑ

Σ' έναν αγώνα λοιπόν κοπάμε το δρομόμετρο (όπως περιγράφουμε και στα δύτικα). Εάν η optimum ταχύτητα σκάφους για να πετύχουμε το καλύτερο VMG είναι 5.85 κόμβοι τότε: Εάν δούμε ότι ανεβαίνει η ταχύτητα (χωρίς ν' αλλάξει η ένταση του ανέμου) π.χ. στους 6.95 κόμβους, θα πρέπει να ποδίσουμε, έως ότου η ταχύτητα γίνει ξανά 5.85 κόμβοι. Εάν δούμε την ταχύτητα να πέφτει, π.χ. στους 4.75 κόμβους, θα πρέπει να ορτάσουμε.



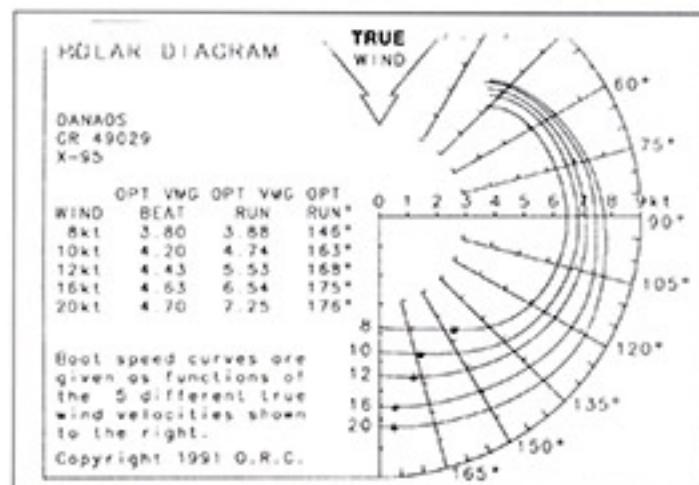
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΒΛΕΨΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ  
VELOCITY PREDICTION PROGRAMMS

ΟΡΤΣΑ		ΠΡΥΜΑ	
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΠΡΑΓ. ΑΝΕΜΟΥ	ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΣΚΑΦΟΥΣΣ	ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΣΚΑΦΟΥΣΣ	ΓΩΝΙΑ ΠΡΑΓ. ΑΝΕΜΟΥ
Vt	UP	DOWN	Bt
4	3.27	2.81	138°
6	4.82	4.37	138°
8	5.76	5.35	141°
10	6.11	5.85	149°
12	6.28	6.07	162°
16	6.45	6.89	171°
20	6.59	7.62	172°
28	6.73	8.96	173°

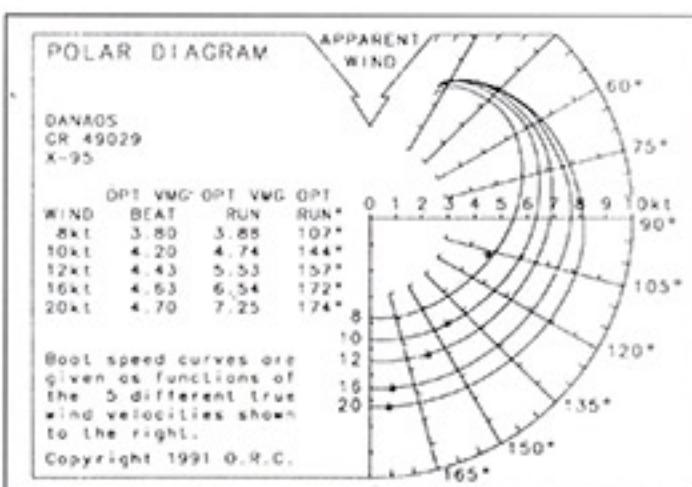
Εάν ένα σκάφος είναι καταμετρημένο κατά IMS, τότε μπορεί να έχει στη διάθεσή του και τα πολικά διαγράμματα και τον ανώτερο πίνακα που δίνει τις optimum ταχύτητες του σκάφους που αντιστοιχούν στις καλύτερες VMG.

Ας σημειωθεί ότι αυτός ο πίνακας για τις ελεύθερες πλεύσεις δίνει και τις γωνίες πραγματικού ανέμου.

ΠΟΛΙΚΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ  
ΣΤΑ ΣΚΑΦΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑ IMS



Πολικό διάγραμμα των επιδόσεων του σκάφους για πραγματικό ανέμο.



Πολικό διάγραμμα των επιδόσεων του σκάφους για φαινόμενο ανέμο.



# KARELIA

## Τρόπος Ζωής



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ  
ΑΓΩΝΩΝ  
1995

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΓΩΝΩΝ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ 1995

KAR  
S



ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ	ΟΡΑ	ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΣΕ Ν.Μ.	ΙΟΡ	IMS	ΕΑΘ	ΟΡΓΑΝΩΤΗΣ ΟΜΙΛΟΣ
------------	----------------	-----	----------	------------------	-----	-----	-----	------------------

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ - ΜΑΡΤΙΟΣ

12-02-95	ΚΥΡΙΑΚΕΣ ΝΟΑ	11.00	Περίπλους σημαντήρων στον Φακ. Όρμο	8				ΝΟΑ
19-02-95	.	11.00	.	8				
26-02-95	.	11.00	.	8				
12-03-95	.	11.00	.	8				
03-03-95	ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ	15.00	Περίπλους σημαντήρων	14		J-24		ΝΟΠΘ
04-03-95	ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ	10.00	.	14				
05-03-95	ΣΚΑΦΩΝ	10.00	(2 Αγώνες)	14				
06-03-95	J-24	10.00	.	14				
24-03-95	ΧΕΙΜΕΡΙΝΟΣ	16.00	Φάληρο - Ύδρα	36				ΠΟΙΑΘ
26-03-95	ΥΔΡΑΣ	10.00	Ύδρα - Φάληρο	36				

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

01-04-95	ΜΕΘΑΝΩΝ	09.00	Καλαμάκι - Βαθύ Μεθάνων	29				ΙΟΑΘ
02-04-95	.	10.00	Βαθύ Μεθάνων - Καλαμάκι	29				
08-04-95	Σ.ΓΕΩΡΓΙΟΥ	10.00	Φάληρο - Φλέβες - Φάληρο	22				ΙΟΠ
09-04-95	ΛΑΓΟΥΣΑ-ΦΛΕΒΑ	10.00	Μικρολίμανο-Λαγούσας-Φλέβες-Μικρολίμανο	38				ΝΑΣ
13-04-95	Μ.ΓΚΡΙΤΖΑΝΗ	16.00	Φάληρο-Πόρος	28				ΝΟΤΚ
15-04-95	.	10.00	Πόρος-Φάληρο	26				
28-04-95	ΔΗΛΙΑ '95	15.00	Περίπλους Σημαντήρων (2 Αγώνες)	2x8=16				ΝΑΣ
29-04-95	ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ	10.00	Αγώνας Ανοικτής Θάλασσας	30				
30-04-95	ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ	10.00	Περίπλους Σημαντήρων (3 Αγώνες)	3x8=24				
01-05-95	ΣΚΑΦΩΝ ΕΑΘ	10.00	Μικρός Αγώνας Ανοικτής Θάλασσας	15				

ΜΑΪΟΣ

05-05-95	ΚΥΘΝΟΥ	16.00	Φάληρο - Κύθνος	50				ΝΟΑ
07-05-95	.	10.00	Κύθνος - Φάληρο	50				
13-05-95	Σ.ΓΕΩΡΓΙΟΥ '94	10.00	Βούλα - Περίπλους Ν.Πατράκλου - Βούλα	34				ΝΑΟΒ
14-05-95	ΜΕΛΜΕΡΚΟΥΡΗ	10.00	Μικρολίμανο-Περίπλους Λαγούσας-Μικρολίμανο	22				ΝΟΔ
19-05-95	ΔΙΨΑ	17.00	Βουλιαγμένη - Δίψα - Βουλιαγμένη	100				ΠΟΙΑΘ
20-05-95	Α.ΖΙΡΩ -	10.00	Φάληρο - Πόρος	28				ΙΟΠ
21-05-95	ΕΛΑΧ. ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	10.00	Πόρος - Φάληρο	27				
26-05-95	ΚΕΑΣ	16.00	Βούλα - Κέα	33				ΝΑΟΒ
28-05-95	.	10.00	Κέα - Βούλα	33				

ΙΟΥΝΙΟΣ

03-06-95	Κ.ΣΤΑΥΡΙΔΗ	10.00	Φάληρο - Ν.Αίγινα δεξιά - Αίγινα	23				ΙΟΠ
04-06-95	.	11.00	Αίγινα - Φάληρο	17				

## ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΓΩΝΩΝ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ 1995



ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ	ΩΡΑ	ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΣΕ Ν.Μ.	ΙΟΡ	IMS	ΕΑΘ	ΟΡΓΑΝΩΤΗΣ ΟΜΙΛΟΣ
09-06-95	ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ		Ελευχός - Καταμέτρηση Σκαφών					
10-06-95	ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ	15.00	Ορτα - Πρύμα (2x8)	16				NOA
11-06-95	ΣΧΑΦΩΝ	10.00	Φάληρο - Πετροκάραβο - Πλατά - Πόρος	35				
12-06-95	ΙΟΡ-IMS	10.00	Πόρος - Φάληρο	27				
13-06-95		10.00	Ορτα - Πρύμα (3x8)	24				
11-06-95	ΔΙΟΝΥΣΟΥ	10.00	Φάληρο - Πόρος	28				NOA
12-06-95	ΜΕΛΑΝΑΙΠΔΟΣ	11.00	Πόρος - Αίγινα	16				
13-06-95		11.00	Αίγινα - Φάληρο	18				
16-06-95	ΙΚΟΣΚΟΡΟΥ	16.00	Φάληρο - Σουπιά (Πόρτο Υδρα)	93				ΠΟΙΑΘ
19-06-95		10.00	Σουπιά - Φάληρο	33				
22-06-95	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ	16.00	Φάληρο - Σαντορίνη	130				ΙΟΠ
24-06-95		11.00	Inshore	20				
25-06-95		11.00	Inshore	20				
26-06-95		10.00	Σαντορίνη - Φάληρο	130				
24-06-95	ΤΡΙΓΩΝΑ	10.00	Τριγωνικές Διαδρομές	12				ΝΟΤΚ/ΣΕΑΝΑΤΚ
25-06-95	ΒΟΥΛΑΓΜΕΝΗ '95	12.00	Περιπλοκές Σημαντήρων	15				NOB

## ΙΟΥΛΙΟΣ

01-07-95	ΦΑΛΗΡΕΑΣ '95	10.00	Φάληρο - Αίγινα	18				ΝΟΕΦ
02-07-95		10.00	Αίγινα - Φάληρο	18				
03-07-95	ΑΓΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ	14.00	Φάληρο - Αγ. Ευστράτιος - Αστυπάλαια - Μήλος - Βουλιαγμένη	535				NOA
03-07-95	1ος ΔΙΕΘΝΗΣ	10.00	Φάληρο - Σύρος	80				
05-07-95	ΑΓΩΝΑΣ	10.00	Σύρος - Πόρος	24				
06-07-95	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	10.00	Πόρος - Σέριφος	38				
08-07-95		10.00	Σέριφος - Βουλιαγμένη	52				
14-07-95	32η	16.00	Φάληρο - Ιος	110				ΠΟΙΑΘ
17-07-95	ΔΙΕΘΝΗΣ	09.00	Ιος - Σάμος	96				
19-07-95	ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ	10.00	Περιπλοκές Σημαντήρων στη Σάμο	8				
20-07-95	ΑΙΓΑΙΟΥ	09.00	Σάμος - Πόρος	98				
23-07-95	1995	09.00	Πόρος - Βουλιαγμένη	83				
14-07-95	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ	16.00	Φάληρο - Ιος	110				ΠΟΙΑΘ
17-07-95	ΔΙΑΔΡΟΜΗ	09.00	Ιος - Σύρος	48				
20-07-95	ΚΛΑΣΕΩΣ VI	09.00	Σύρος - Πόρος	24				
23-07-95		09.00	Πόρος - Βουλιαγμένη	83				

## ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

24-08-95	ΑΝΔΡΟΥ	16.00	Φάληρο - Ανδρος	84				Ν.Ο. ΑΝΔΡΟΥ
27-08-95		10.00	Ανδρος - Φάληρο	88				
02-09-95	ΤΣΟΥΚΑ-ΣΤΑΥΡΙΔΗ	11.00	Φάληρο - Καστί - Φάληρο	18				ΝΟΠΦ
03-09-95	ΛΑΓΟΥΣΕΣ '95	10.00	Φάληρο-Λαγούσα - Φάληρο	24				ΣΕΑΝΑΤΚ

# KARELIA

## ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΓΩΝΩΝ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ 1995

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ	ΏΡΑ	ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΣΕ Η.Μ.	ΙΟΡ	IMS	ΕΑΘ	ΟΡΓΑΝΩΤΗΣ ΟΜΙΛΟΣ
08-09-95	Π.ΣΓΟΥΡΟΥ	16.00	Φάληρο-Υδρα	36	.	.	.	ΙΟΠ
10-09-95		10.00	Υδρα - Φλέβες αρκτούρα - Φάληρο	39	.	.	.	
15-09-95	ΝΑΞΟΥ	16.00	Φάληρο - Κόρφος	27	.	.	.	ΝΟΤΚ
17-09-95	ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΥ	10.00	Κόρφος - Φάληρο	27	.	.	.	
22-09-95	ΤΖΙΑΣ	16.00	Φάληρο - Τζά	40	.	.	.	ΝΟΑ
24-09-95		10.00	Τζά - Βούιά	33	.	.	.	

### ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

31-09-95	ΕΙΡΗΝΗΣ	10.00	Φάληρο - Βαθύ Μεθάνων	24	.	.	.	ΝΟΕΦ
01-10-95	ΦΙΛΑΣ	10.00	Βαθύ Μεθάνων - Φάληρο	24	.	.	.	
07-10-95	ΑΙΓΑΙΝΑΣ '95 -	10.00	Μικρολίμανο - Αίγανα	8	.	.	.	
08-10-95	ΦΑΤΣΙΑΔΗ	11.00	Αίγανα - Μικρολίμανο	18	.	.	.	ΝΟΔ/ΝΟΠΦ
13-10-95	ΜΙΚΡΟΛΙΜΑΝΟ '95	10.00	Μικρολίμανο - Μέθανα	25	.	.	.	ΝΑΣ
15-10-95		10.00	Μέθανα - Μικρολίμανο	25	.	.	.	
20-10-95	ΕΠΙΔΑΥΡΟΥ-	10.00	Φάληρο - Επίδαιρος	32	.	.	.	ΙΟΠΔΕΝ/ΙΟΑΒ
22-10-95	ΔΕΗ '95	10.00	Επίδαιρος - Φάληρο	32	.	.	.	
27-10-95	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ	16.00	Φάληρο - Υδρα	36	.	.	.	
29-10-95		10.00	Υδρα - Φάληρο	36	.	.	.	ΝΟΑ

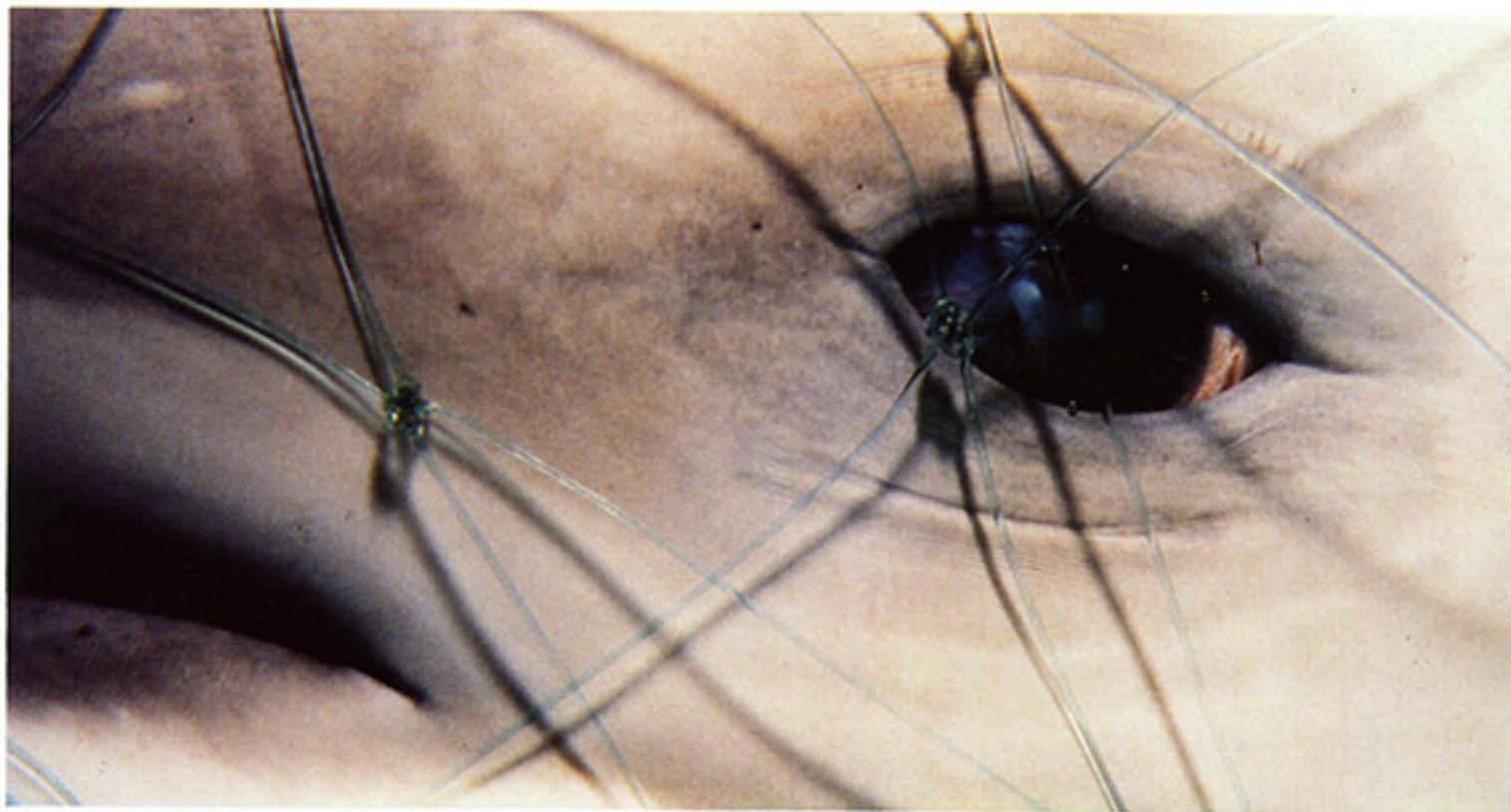
### ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

05-11-95	ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	10.00	Φάληρο-Περίπλους Ν.Πλατιά-Φάληρο	31	.	.	.	ΣΠ-ΟΤΕ
11-11-95	ΑΓ.ΓΕΩΡΓΙΟΥ	14.00	Φάληρο-Αγ. Γεώργιος-Μόδι-Φάληρο	79	.	.	.	ΝΟΑ
19-11-95	ΟΚΤΩ	10.00	Φάληρο-Αγαύος-Σταχτορός-Φάληρο	35	.	.	.	ΝΟΑ
26-11-95	ΛΑΓΟΥΣΩΝ	11.00	Περίπλους Σημαντήρων	2x8=16	.	.	.	ΝΟΑ
03-12-95	ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ	11.00	Περίπλους Σημαντήρων	2x8=16	.	.	.	ΝΟΑ
10-12-95	ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΥ	10.00	Διπλό Τρίγυρο	15	.	.	.	ΝΑΣ

05-08-95	18ο ΚΥΠΕΛΛΟ	12.00	Ορτσα - Πρύμα ή Τραπέζιο	2x8 = 16	.	.	.	ΝΟΘ
06-08-95	ΒΟΡΕΙΟΥ	12.00	Μικρός Αγάνας Ανοικτής Θάλασσας	56	.	.	.	
08-08-95	ΑΙΓΑΙΟΥ	12.00	Ορτσα - Πρύμα ή Τραπέζιο	2x8 = 16	.	.	.	
10-08-95		12.00	Μεγάλος Αγάνας Ανοικτής Θάλασσας	135	.	.	.	
12-08-95		12.00	Τραπέζιο	16	.	.	.	
13-08-95	ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΙΟΝΙΟΥ							
ΠΟΙΑΘ/ΚΕΡ								
ΕΩΣ								
19-08-95								
22-08-95	MINOAN CUP							Ι.Ο.ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Το Υπουργείο Υγείας προειδοποιεί.

# Αν βρεθείτε στη θάλασσα



Νεκρό δελφίνι παρασυρόμενα δίχτυα

## Θυμηθείτε...



● Ότι ρύπανση, τοξικά και καταστροφικά αλιεύα απειλούν τα δελφίνια της Μεσογείου. Τα παρασυρόμενα δίχτυα, τα "τείχη του θανάτου" όπως λέγονται, σκοτώνουν πάνω από 8.000 δελφίνια κάθε χρόνο.

● Ότι μέσα στο 1993, 15 φάλαινες βρέθηκαν νεκρές μπλεγμένες σε δίχτυα στις ακτές της Μεσογείου. Τα ιταλικά αλιευτικά έχουν τη μεγαλύτερη ευθύνη στην οικολογική αυτή καταστροφή.

Η Greenpeace πραγματοποιεί συνεχείς αποστολές στα νερά του Ιονίου καταγράφοντας και καταγγέλοντας τη λεπλασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στηρίζετε αυτή την εκστρατεία.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ .....

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ .....

Τ.Κ. .... ΠΟΛΗ .....

ΤΗΛ. ....

**GREENPEACE**

Καλλιδρομίου 44, 114 73, Τηλ. 3640774-5

Στείλτε μου  
πληροφορίες  
για τη δράση  
της Greenpeace και  
τις προσπάθειές της  
για την προστασία  
της φάλαινας  
και των δελφινιών  
στη Μεσόγειο  
και στην Ελλάδα.



# Ο Κόσμος τ

“Ο κόσμος, ως σύνολο ανθρωπίνων  
υποστάσεων και τα σπήλαια ως  
κοιλότητες της γης διανοιγμένες  
από διάφορες αιτίες, προχωρούν  
μαζί σ' ένα δρόμο που ξέρει να  
κρατά καλά το μυστικό του.  
Το δρόμο της σιωπής...”

# ων σπηλαίων

Κείμενο - Φωτογραφίες: Κώστας Θωκταρίδης (Σπηλαιοδύτης)

**T**α σπήλαια αποτελούν μια από τις πιο χαρακτηριστικές μορφολογικές διαφοροποιήσεις της γης. Η σημασία τους φαίνεται από τη δυνατότητα που προσφέρουν για ποικίλες μελέτες: γεωλογικές, υδρογεωλογίες, αρχαιολογικές, παλαιοντολογικές, ανθρωπολογικές, σπηλαιολογικές ενδεχομένων και σπηλαιοκαταδυτικές. Τα αποτελέσματα των επιστημονικών αναλύσεων από κάθε τομέα έρευνας φωτίζουν κάθε φορά, όλο και πιο πολύ, το σκοτεινό δρόμο του ανθρώπου πάνω στη Γη, τη μορφολογία και ιδιαιτερότητες του εσωτερικού της, καθώς και τη σχέση των έμβιων άντων με αυτό. Ειδικά η Ελλάδα, η οποία είναι μια κατεξοχήν καρστική χώρα (καλύπτεται κατά 65% από ασβεστολιθικά πετρώματα), έχει να επιδειξει ένα μεγάλο αριθμό σπηλαίων ποικίλων τύπων, το καθένα από τα οποία προκαλεί το ενδιαφέρον με τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει.

Στην Ελλάδα, τα σπήλαια δημιουργήθηκαν κατά την Τριπογενή και Τεταρτογενή εποχή σε αινώτερο κρητιδικό ασβεστόλιθο, σε νεότερο αργιλικό ασβεστόλιθο, ή σε νεότερα κροκαλοπαγή πετρώματα.

Τα σπήλαια αναλόγως του τρόπου σχηματισμού και της εξέλιξής τους, χωρίζονται σε δύο κατηγορίες.

Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει: α) Τα κοραλλιογενή, β) τα ηφαιστειογενή και γ) Τα σπήλαια ανθρακικού ασβεστίου ( $\text{CaCO}_3$ ).



Τα σπήλαια αποτελούν μια συνεκτίμητη πολυποιητική κληρονομιά και η οξεία τους για τον ανθρώπο είναι ανυπολόγιστη.



Στην Ελλάδα, τα σπήλαια δημιουργήθηκαν κατά την Τριπογενή και Τεταρτογενή εποχή σε αινώτερο κρητιδικό ασβεστόλιθο, σε νεότερο αργιλικό ασβεστόλιθο, ή σε νεότερα κροκαλοπαγή πετρώματα.

Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει: α) Τα αιολικά, β) Τα τεκτονικά και γ) Τα καρστικά ή υδατικά που χωρίζονται με τη σειρά τους σε τέσσερις τύπους: 1. Οριζόντια, 2. Κατακόρυφα ή κάθετα βάραθρα, 3. Λιμναϊα, 4. Ενάλια ή υποθαλάσσια.

Κοραλλιογενή σπήλαια συναντώνται στην Ελλάδα. Τα ηφαιστειογενή δημιουργούνται από την εξωτερική ψύξη και στερεοποίηση της ρέουσας λάβας, ενώ το εσωτερικό τους, ακόμη ρευστό και θερμό διαφεύγει.

Τα σπήλαια ανθρακικού ασβεστίου είναι ο πιο συνήθης τύπος σπηλαίου στη χώρα μας. Οι μετακινήσεις, υπερυψώσεις και καταβυθίσεις έχουν δημιουργήσει ένα πλήθος σχημάτων στα πετρώματα, κυρίως των ασβεστολιθικών, γεωλογικά ονομαζόμενες "Λεπτοκλάσεις και Διακλάσεις" όπου το βρόχινο νερό εισχωρεί και τα διαβρώνει. Το νερό αποτελούμενο από ανθρακικό ασβέστιο με διάλυση διοξειδίου του άνθρακα, κινείται στις σχισμές και, με το πέρασμα των χρόνων, δημιουργεί σπήλαια.

Τα σπήλαια της δεύτερης κατηγορίας ανήκουν στα αιολικά, τα οποία οφείλουν τη δημιουργία τους στη δράση της μετακίνησης και της τριβής της άμμου, λόγω των ανέμων, πάνω στα μαλακά αργιλικά πετρώματα των τοιχωμάτων των βουνών. Εδώ θα μπορούσαμε να αναφέρουμε και τα σπήλαια που σχηματίζονται στον πάγο ("ice cave") τα οποία οφείλουν τη δημιουργία τους στον άνεμο και στο νερό.

Τα τεκτονικά σχηματίζονται από ορογενετικές κινήσεις και τα καρστικά ή υδατικά διανοίγονται από τη διαβρωτική ενέργεια του νερού. Τα καρστικά, όπως είδαμε χωρίζονται σε τέσσερις τύπους, τους οποίους θα δούμε πιο αναλυτικά:

1. Οριζόντια σπήλαια ονομάζονται αυτά, των οποίων η κατεύθυνση από την είσοδο προς το εσωτερικό τους είναι οριζόντια. Τα σπήλαια αυτά είναι συνήθως βατά και προστά στο κοινό. Τα πιο πολλά από αυτά είναι τουριστικά αξιοποιημένα από κρατικούς οργανισμούς και λειτουργούν όλο το χρόνο σε καθημερινή βάση, γοντεύοντας τους φυσιολάτρες που τα επισκέπτονται. Οριζόντια σπήλαια όπως το "Κουτούκι Παιανίας" στην Αττική και το σπήλαιο "Περάματος Ιωαννίνων" αποτελούν ζωντανά παραδείγματα φυσικής ομορφιάς.

2. Κατακόρυφα σπήλαια ή κάθετα βάραθρα ονομάζονται τα σπήλαια των οποίων η κατεύθυνση από την είσοδο προς το εσωτερικό τους είναι κάθετη. Τα σπήλαια αυτά παρουσιάζουν κυρίως επιστημονικό και ασκητικό ενδιαφέρον μας και τα βάραθρα έχουν τεχνικές δυσκολίες όσον αφορά την τουριστική τους αξιοποίηση, ώστε να γίνουν προστά στο κοινό.

Το βάραθρο "Προβατίνα" στο οροπέδιο της Αστράκας, κοντά στο χωριό Πάπιγκο, βόρεια των Ιωαννίνων, έχει μια ιδιαίτερη θέση στην παγκόσμια σπηλαιολογία. Πρόκειται για ένα από τα βαθύτερα βάραθρα του πλανήτη μας, με κατακόρυφο βάθος 405 μέτρα. Η δημιουργία του οφείλεται στη διάβρωση του ασβεστόλιθου από το χρόνο.

3. Λιμναϊκά σπήλαια ονομάζονται αυτά, στο εσωτερικό των οποίων βρίσκεται λίμνη ή γαλαρίες με νερό. Η αξιοποίησή τους δε δημιουργεί προβλήματα, διότι η μεταφορά των επισκεπτών γίνεται με βάρκες.

Γνωστό και τουριστικά αξιοποιημένο σπήλαιο είναι η "Πλυφάδα ή Βλυχάδα" Δυρού, στη Λακωνία, που χαρακτηρίζεται ως ένα από τα ομορφότερα σπήλαια του πλανήτη μας. Η ανακάλυψη του σπηλαίου αυτού έγινε στα τέλη του 19ου αιώνα. Ο πρώτος που επισκέφθηκε το 1900 το πρώτο τμήμα του σπηλαίου ήταν ο θαλασσοπόρος Πέτρος Αραπάκης. Η συστηματική εξερεύνησή του ξεκίνησε το Δεκέμβριο του 1949 από το ζεύγος Πετροχείλου. Μέχρι σήμερα έχουν εξερευνηθεί περισσότερα από 6 χιλιόμετρα σε μήκος, που καλύπτουν 33.000 τετραγωνικά μέτρα. Το σπήλαιο τροφοδοτείται από έναν εν ενεργείᾳ υπόγειο ποταμό και στο βυθό του βρέθηκαν οστά προϊπποποτάμου και πρόβοος. Κατά τη διάρκεια των εξερευνήσεων του 1989 παρατηρήθηκαν σταλακτίτες σε βάθος -65 μέτρων. (Το μέγιστο βάθος των καταδύσεων έφτασε τα -70 μέτρα, με γνωστό βάθος έως τότε τα -30 μέτρα).

4. Τα ενάλια ή υποθαλάσσια σπήλαια είναι αυτά που έχουν είσοδο



Σπήλαιο των Λιμνών (Καλάβρυτα) /Πελοποννήσου

από τη θάλασσα και τις περισσότερες φορές βρίσκονται κάτω από την επιφάνειά της. Σ' αυτά τα σπήλαια η πρόσβαση γίνεται συνήθως με βάρκες ή με αυτόνομες αναπνευστικές συσκευές, προσέγγιση δύσκολη και επικίνδυνη για τους αυτοδύτες. 'Έτσι η κατηγορία αυτή έρει να κρατά το μυστικό της καλύτερα απ' οποιαδήποτε άλλη κατηγορία.

Οι τεχνικές εξερευνήσεων διαρκώς βελτιώνονται και έχουν ήδη βοηθήσει σημαντικά στην εφαρμογή της υποβρύχιας σπηλαιολογίας ή αλλιώς σπηλαιοκατάδυσης σε πανεπιστημιακό επίπεδο. Αξιοσημείωτη είναι η ανακάλυψη, που έγινε μετά από συστηματικές έρευνες, της ύπαρξης των τυφλών άσπρων φοινιών, γνωστά ως SQUIRREL CHIMNEY από τον Horton Hobbs, στη Φλόριντα των Η.Π.Α. Επίσης στις αρτεσιανές πηγές Ουάκουλλα (Wakulla), ανακαλύφθηκαν οστά μαστόδοντος, τα οποία εκτίθενται σε μουσείο.

Εδώ είναι σημαντικό να γίνει μια αναφορά στον τομέα της σπηλαιοκατάδυσης, αφού αυτός ο νέος τομέας εξερευνήσεων των σπηλαίων επιπρέπει την προσέγγιση σε σημεία που άλλοτε ήταν αδύνατον να εξερευνηθούν από τους σπηλαιολόγους. Η σπηλαιοκατάδυση είναι η ενέργεια και το αποτέλεσμα της καθόδου στον πιθμένα ενός σπηλαίου. Υπό αυτήν την έννοια αποτελεί το σύνολο των εξειδικευμένων τεχνικών και γνώσεων που βρίσκουν την εφαρμογή τους στη σπηλαιολογία. Η σπηλαιολογία είναι κλάδος γεωλογίας και της φυσικής γεωγραφίας. Μελετά τη γένεση, τις μορφές και το περιεχόμενο των σπηλαίων, όπου και αν ευρίσκονται αυτά. Η σπηλαιοκατάδυση είναι η πιο δύσκολη μορφή καταδύσεων. Απαιτεί ειδικό εξοπλισμό και επίγνωση των προβλημάτων που δημιουργούνται κατά τη διάρκεια της. Επίσης απαιτεί ένα σύνολο εξειδικευμένων τεχνικών γνώσεων, λόγω του ότι οι συνθήκες κάτω από τις οποίες δρα ο σπηλαιοδύτης είναι περιορισμένες χρονικά, ειδικά στην περιπτώση των μεγάλων διεισδύσεων. Απαραίτητες εξάλλου είναι οι θεωρητικές γνώσεις και η πρακτική εμπειρία για να μπορέσει ο σπηλαιοδύτης να συλλέξει τα κατάλληλα δείγ-



Τα σπήλαια αποτελούν μια από τις πιο χαρακτηριστικές μορφολογικές διαφοροποιήσεις της γης.

ματα για επιστημονική ανάλυση.

Είτε πρόκειται για καθ' εαυτού σπηλαιοκαταδυτική εξερεύνηση, είτε για σπηλαιολογική, ή για συνδυασμό και των δύο, ο σπηλαιολόγος - σπηλαιοδύτης πρέπει να είναι θεωρητικά και πρακτικά καταρπισμένος, έτσι ώστε να πραγματοποιηθεί με επιτυχία οποιαδήποτε εξερεύνηση. Εκτός από τις γνώσεις που πρέπει να έχει ο σπηλαιολόγος, πρέπει να βρίσκεται και σε άριστη φυσική κατάσταση. Τις περισσότερες φορές οι συνθήκες στα σπήλαια δεν είναι ομαλές. Δε θα είναι λίγες οι φορές που θα χρειαστεί να περάσει ή ακόμη και να συρθεί μέσα από χαμηλά και στενά περάσματα, να ανέβει ή και να κατέβει βάραθρα, να διασχίσει λίμνες και να καταδυθεί μέσα σε υπόγειους ποτα-



Τα σπήλαια χρησιμοποιήθηκαν από τον άνθρωπο και ως τάφοι (σπήλαιο "Πολυτικόν", "Γκρασπηλαία" Ευβοίας, Τράπεζας Λαστιθίου, "Καλυθών" Ρόδου, "Αλεπότρυπας" Μάνης).



Λεπτοία σπήλαια συνομάζονται αυτά, στο εσωτερικό των οποίων βρίσκεται λίμνη ή γαλαρίος με νερό.

μούς εάν είναι και καταρπισμένος σπηλαιοδύτης.

Μια από τις πιο σημαντικές πλευρές των σπηλαιών είναι ο τρόπος χρησιμοποίησή τους. Τις περισσότερες φορές ή εσωτερική τους διαμόρφωση τα καθιστά φυσικά καταλύματα, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν και χρησιμοποιούνται κατά καιρούς, ακόμη και σήμερα ως καταφύγια έμβιων όντων για λόγους ασφάλειας από διάφορες αιτίες. Μετά τις ανακαλύψεις διαφόρων ευρημάτων μέσα σε αυτά, όπως οστά ζώων ή ανθρώπων, εργαλείων και αγγείων, μπορούμε σήμερα να συνθέσουμε το παρελθόν των σπηλαιών, όσον αφορά τις χρονολογικές περιόδους στις οποίες ανήκουν, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιήθηκαν από τον άνθρωπο ή τα ζώα εδώ και χιλιάδες χρόνια. Ήδη από την παλαιοιθική εποχή σε πολλά σπήλαια βρήκαν κατοικία ζώα: αρκούδες, υάινες, λύκοι (σπήλαια: "Κόκκινες Πέτρες" Πετραλώνων Χαλκιδικής, "Περάματος" Ιωαννίνων κ.ά.) και άνθρωποι της Παλαιοιθικής και Νεολιθικής περιόδου στην Ελλάδα ("Κόκκινες Πέτρες" Πετραλώνων Χαλκιδικής, "Αλεπότρυπα" Δυρού, "Διός" Νάξου, "Σκοτεινή" στα Θαρούνια Ευβοίας κ.ά.). Τα σπήλαια χρησιμοποιήθηκαν από τον άνθρωπο ως μόνιμη κατοικία (σπήλαια "Αρχαγγέλου" Ρόδου, "Άγιο Γάλα" Χίου, "Αλεπότρυπας" Μάνης), ως κατοικίες εποχιακής διαμονής, για φύλαξη κοπαδιών, για περιστασιακή προφύλαξη από κακές καιρικές συνθήκες, θεομηνίες ή επιδρομές.

Είχαν επίσης λατρευτική ή ταφική χρήση, (σπήλαια "Πολυτικόν", "Γκρασπηλαίας" Ευβοίας, "Τράπεζας" Λαστιθίου, "Καλυθών" Ρόδου, "Αλεπότρυπας" Μάνης.) Αρκετές φορές δε, χρησιμοποιήθηκαν ως τόποι απομονώσεως από μεταδοτικά θανατηφόρα νοσήματα ή εγκατάλευψης ασθενικών και γενικότερα ανώμαλων εμβύων. Κατά περίόδους χρησίμευσαν, τέλος, και ως βιοτεχνικά εργαστήρια, (σπήλαιο "Γκρασπηλαίας" Ευβοίας).

Τα σπήλαια άμως δε χρησιμοποιήθηκαν από τον άνθρωπο μόνο κατά τους αρχαίους χρόνους. Αντιθέτως, και στους νεότερους χρόνους παρατηρούμε να χρησιμοποιούνται και να γίνονται στέγαστρο χριστιανικών μοναστηριών και εκκλησιών. Σε περίοδο πολέμου αρκετές σπηλιές έγιναν κρυφά σχολεία, καταφύγια και κρηποφύγετα, μέχρι και προχειρα νοσοκομεία. Τα σπήλαια αποτελούν μια ανεκτίμητη πολιτιστική κληρονομιά και η αξία τους για τον άνθρωπο είναι ανυπολόγιστη. Διυτυχώς, άμως, η αξία τους αυτή δεν εκτινάται πλήρως διότι, όσον αφορά τουλάχιστον στον ελλαδικό χώρο, δεν υπάρχει γνώση, ούτε οργάνωση και κατάλληλος τεχνικός εξοπλισμός. Τις περισσότερες φορές η παντελής αδιαφορία για τα σπήλαια και η έρευνα, με ή χωρίς άδεια, από άτομα χωρίς τις κατάλληλες γνώσεις προκαλείσαν ανυπολόγιστες και αδιόρθωτες ζημιές σε πάρα πολλά σπήλαια.

Εκείνο που πρέπει όλοι να συνειδητοποιήσουμε είναι ότι τα σπήλαια αποτελούν μνημεία, που ανήκουν στη φύση και ότι εκείνη εμπιστεύθηκε τη διαφύλαξη και συντήρησή τους στον Άνθρωπο, που οφελεί να τα προστατεύσει όσο καλύτερα γίνεται. ■

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ** 1. Άννα Πετροχελού: "Τα κυριότερα Ελληνικά σπήλαια και ο τρόπος εξερεύνησή τους", ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑ, Μάιος 1985. 2. Άννα Πετροχελού: "Τα σπήλαια της Ελλάδας", Εκδοτική Αθηνών, 1985. 3. Αθανάσιος Σαμψών: "Τα σπήλαια και η χρήση τους στην Εύβοια και γενικότερα στον Ελληνικό χώρο", ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑ, Μάιος 1985. 4. Α.Παπαπέτρου-Ζαμόντη: "Σημειώσεις καραπικής γεωμορφολογίας", Αθήνα 1988. 5. ΔΕΛΤΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΠΗΛΑΙΟΛΟΓΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ, Τόμος XIX, Τεύχος 1,2, Αθήνα 1983-1989.

# ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗ Α.Ε.

ΥΨΙΚΑΜΙΝΟΙ • ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΕΙΑ • ΕΛΑΣΜΑΤΟΥΡΓΕΙΑ • ΣΥΡΜΑΤΟΥΡΓΕΙΑ

## ΠΡΟΪΟΝΤΑ

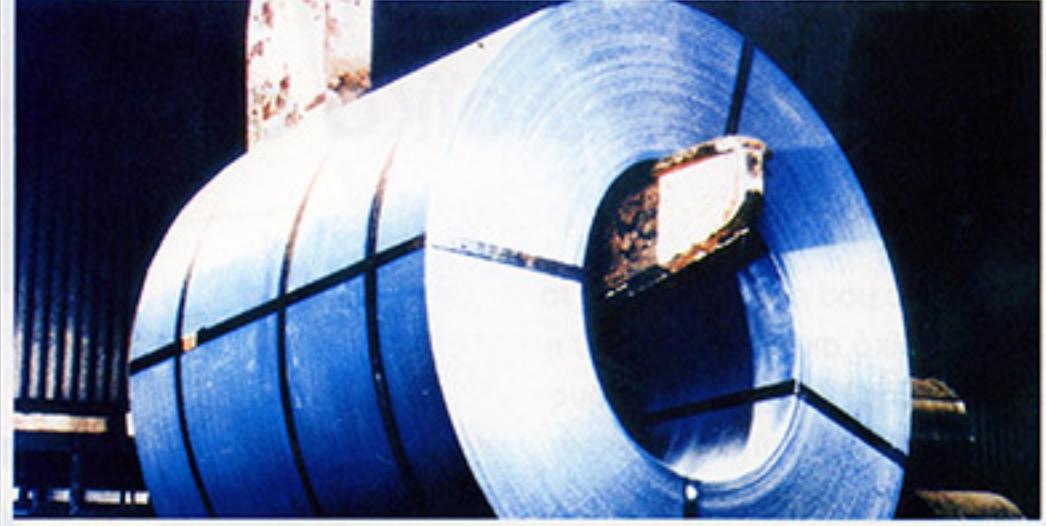
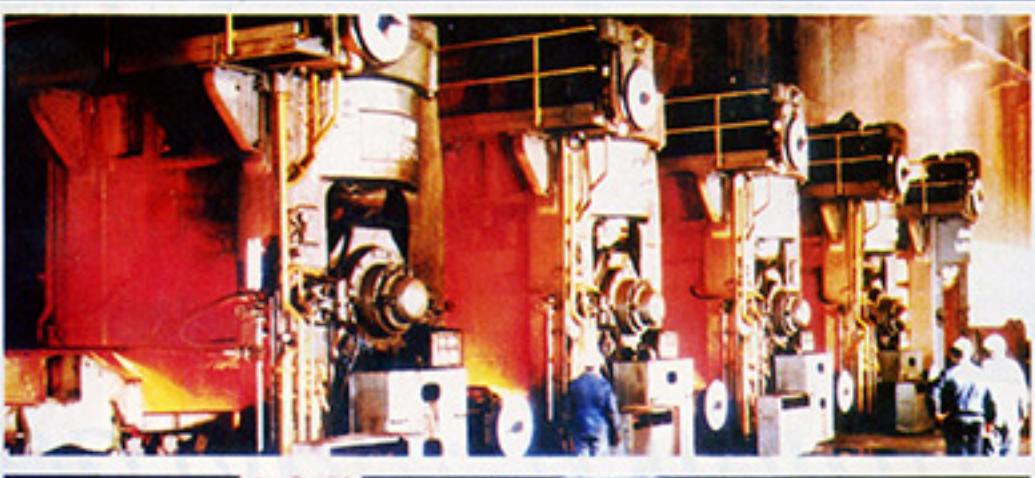
ΣΙΔΗΡΟΣ ΜΠΕΤΟΝ ΠΟΙΟΤΗΣ S 220 & S 400 (ΕΛΟΤ 959) • ΠΛΑΤΕΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΘΕΡΜΗΣ ΚΑΙ ΨΥΧΡΗΣ  
ΕΛΑΣΗΣ ΣΕ: ΡΟΛΛΟΥΣ • ΦΥΛΛΑ • ΤΑΙΝΙΕΣ

## ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΚΑΙ ΠΩΛΗΣΕΙΣ

105 59 ΑΘΗΝΑΙ, ΟΔΟΣ ΔΡΑΓΑΤΣΑΝΙΟΥ 8, ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 32 37 811-15, 32 43 411-18  
ΤΗΛ/ΚΗ Δ/ΣΙΣ. ΦΕΡΟΧΑΛ. ΤΕΛΕΞ: 216631 FERO GR, 216632 FERO GR, FAX 32 22 392

## ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ

192 00 ΕΛΕΥΣΙΣ ΤΗΛ: 55 46 351-56, 55 46 451-55



# HALYVOURGIKI INC.

BLAST FURNACES • STEEL WORKS • ROLLING MILLS • WIRE DRAWING MILLS

## PRODUCTS

CONCRETE REINFORCING BARS IN QUALITY S 220 AND S 400 (ELOT 959) • HOT AND COLD ROLLED  
FLAT PRODUCTS IN: COILS • PLATES • SHEETS • STRIPS

## HEAD OFFICE AND SALES

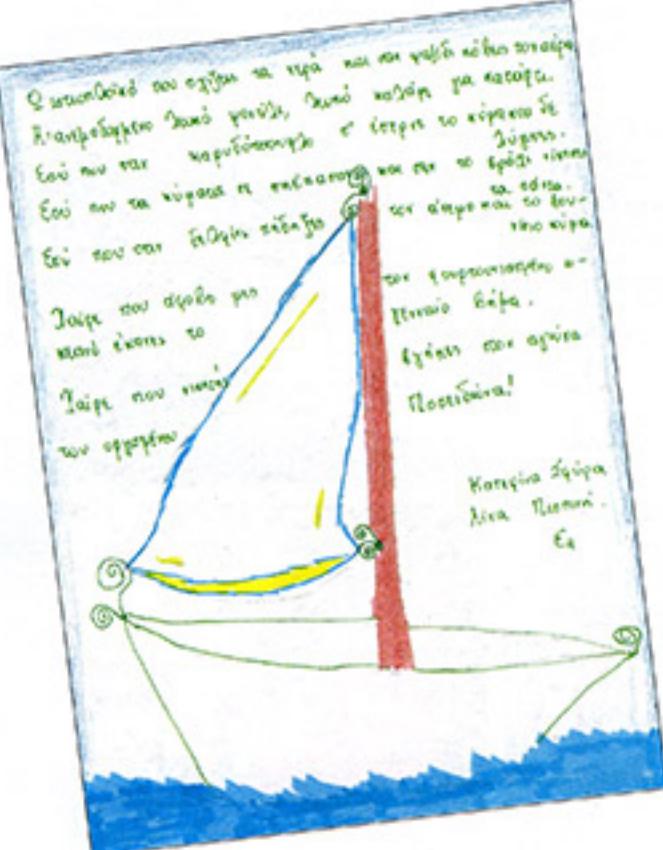
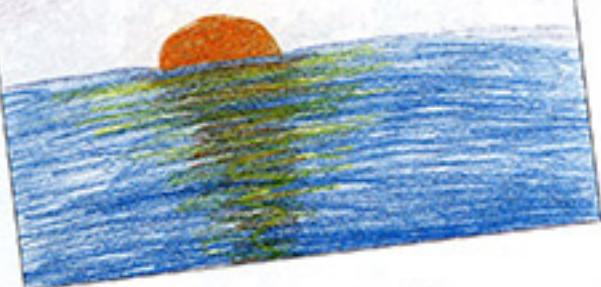
GR-105 59 ATHENS, 8 DRAGATSANIου STR. TEL. (1) 32 37 811-15 (1) 32 43 411-18  
TLX: 216631 FERO GR 216632 FERO GR. FAX: (1) 32 22 392, CABLE ADDRESS: FEROHAL

## WORKS

GR-192 00 ELEUSIS, TEL. (1) 55 46 351-56 (1) 55 46 451-55

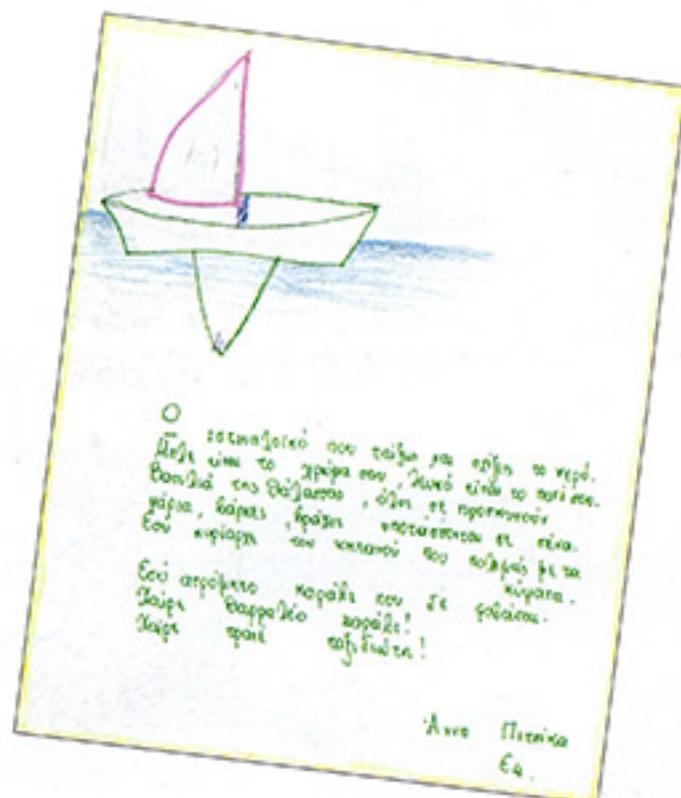
Ο ποιητικός των πάτων και παιδιών μας σαν την θερινή εποχή είναι πλούσιος σε ποιημένα για τη φύση και την παραδοσιακή μας γλώσσα. Τα παιδιά μας μάθησαν να λέγουν ότι το ηλιοβασίλεμα μπορεί να σημαίνει αληθινό μαγικό μέρος της Ελλάδας. Ηλιοβασίλεμα μας μάθησε να λέγουμε: Ζειρά πατέρας μας ήταν ο πατέρας της Ελλάδας! Ζειρά μας σημαία μας ήταν η Ελλάδα!

Lefkada Zantopoulis  
Ευ



## Η παιδική φαντασία για το ιστιοπλοϊκό σκάφος

“Γράψτε μου ένα ποίημα για τα ιστιοπλοϊκά σκάφη”, ρώτησε η δασκάλα Εύη Γκατσοπούλου τους μαθητές της πέμπτης δημοτικού στα Εκπαιδευτήρια Ζηρίδη. Παρουσιάζουμε τα τρία καλύτερα ποιήματα συγχαίροντας συγχρόνως την κυρία Γκατσοπούλου η οποία είναι και απόφοιτος μαθήτρια της σχολής μας.



**ΕΛΑΦΡΥ**

σαν τον αφρό των κυμάτων.

**ΑΠΟΛΑΥΣΤΙΚΟ**

σαν δύσκολος ελιγμός.

**ΤΟΝΩΤΙΚΟ**

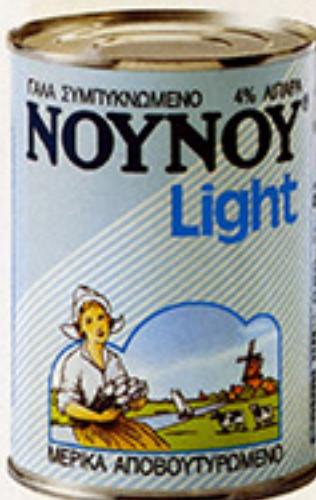
σαν τον άνεμο  
στο πρόσωπό σας.

**ΜΟΝΤΕΡΝΟ**

σαν εσάς.

**NOYNOY**  
**Light**

KAI NOYNOY KAI Light



**NOYNOY LIGHT. ΣΑΣ ΠΑEI ΠΡΙΜΑ!**



# Ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. τιμά τους Δημοσιογράφους

Διπλώματα "Τιμής ένεκεν" απένειμε ο ΠΟΙΑΘ σε μια μεγάλη ομάδα δημοσιογράφων που πρόβαλαν τον Όμιλό μας και την ιστοπολίδα.

Ο φακός του Π. Κούρκουλου δεν απαθανάτισε όλους τους φύλους δημοσιογράφους που τιμήθηκαν, οι οποίοι είναι: οι κύριοι Κ. Παπανικολάου (Γεν. Διευθυντής ραδιοφωνικού σταθμού ANT1), Χ. Αλευρόπουλος (Διευθυντής Αθλητικού Τμήματος SKY), ο Δ. Μπουλούκος (Απογευματινή), ο Π. Σαμαράς (Ελεύθερος Τύπος), ο Κ. Χαβέλας και οι κυρίες Σερπιώτη, Δημάκου και Λεμονιά.



Ο κ. Στάθης Βλάχος από τα NEA



Η Κα Κ. Πενθερουδάκη από το ΓΙΩΤΙΓΚ



Ο κ. Θ. Λυρτσογιάννης από τα NEA



Ο κ. Δ. Κουμπιάς από τη ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ και  
ο κ. Β. Στεφανακίδης από το ΚΕΡΔΟΣ



Ο κ. Καλοφανιάς από το EXPRESS

*Με μεγάλη επιτυχία έγινε για μια ακόμη φορά η ετήσια απονομή, η κοπή της πίτας και ο χορός του Π.Ο.Ι.Α.Θ.*

.....



Ο Διοικητής της Σχολής Εθν. Αμύνης Αντιναύαρχος Λ. Παληογιώργος απονέμει το έπαθλο του σκάφους MELISSA για τον Χειμερινό Αγώνα Ύδρας στον κ. Καφετζόδακη.



Ο Πρόεδρος κ. I. Μαραγκουδάκης κόβει την πίτα του Ομίου.



Ο Πρόεδρος του Ομίου απονέμει το έπαθλο για τον Χειμερινό Αγώνα Ύδρας στον κ. Ευάγγελο Καραγεωργίου.



Ο Αρχηγός Γ.Ε.Ν. Αντιναύαρχος I. Στάγκας Π.Ν. απονέμει το έπαθλο του σκάφους MODUS VIVENTI II για τον Χειμερινό Αγώνα Ύδρας στον κ. Αργύρη Καραγεωργίου.



Τρία από τα κορίτσια του πληρώματος της TELESTET που βραβεύτηκαν για το καλύτερο ημερολόγιο του Ράλλυ Αιγαίου 1994.



Η παρέα του εκπαιδευτή μας Θ. Γεωργιάδη.



Η παρέα των δημοσιογράφων, από αριστερά, Κων. Βλάχου,  
Λιρτσογιάννη, Καλοφαλιά.



Η παρέα των δημοσιογράφων, από αριστερά η Κα Λεμονιά,  
ο κ. Χαβέλας, η Κα και ο κ. Στεφανακίδης.



Το τραπέζι του κ. Αλευρόπουλου πάντα  
μαζί με τον κ. Μπελούση.



Το κέφι και ο χορός κράτησαν



Η Κα Σερπιώτη τα λέει με την Κα Καραβασίλη.



Ο Αντιπρόεδρος του Ομίλου μας και Γενικός Γραμματέος της Ε.Ι.Ο. κ.ι. Βασιλειάδης μετά της συζύγου.



Οι υπεύθυνοι έκδοσης του περιοδικού μας κ. και Κα. Π. Δημητρακόπουλοι.



Η Κα Σερπιώτη και ο κ. Α. Δημητρακόπουλος υπεύθυνος έκδοσης του περιοδικού μας.



έχρι τις πρώτες πρωινές ώρες.



Η Κα Δημάκου και η Κα Πενθερουδάκη.

# Απόσπασμα από το παρελθόν

Απόσπασμα από το περιοδικό "ΠΟΙΑΘ ενημέρωση" Νο. 3-4, 1977

“

Γιά τό 1977 είχε προγραμματισθή ή λειτουργία 5 σειρών έκπαιδεύσεως μέσα άντιστοιχα τμήματα. Λόγω όμως τής μεγάλης ζητήσεως έγγραφών (246 αιτήσεις έγγραφης έως τις 20/10/77) έγιναν τελικά 9 τμήματα έκπαιδεύσεως, δηλαδή 4 παραπόνω από τά προγραμματισθέντα.

Άναυλιτικάτερα έγιναν:

5 τμήματα έκπαιδεύσεως άρχαρίων στήν θαλασσοπορεία  
2 τμήματα έκπαιδεύσεως στήν 'Αγωνιστική ιστοπλοία άνοικτής θαλάσσης  
1 τμήμα έκπαιδεύσεως παλαιών άποφοίτων στήν 'Αγωνιστική ιστοπλοία άνοικτής θαλάσσης.  
1 Ειδικόν τμήμα έκπαιδεύσεως γιά τήν έκπαιδευσιν στήν ιστοπλοία τού πληρώματος τού έκπαιδευτικού πλοίου τού Υ.Ε.Ν. ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ.

Στά τμήματα αύτά έδιδαξαν τά θεωρητικά μαθήματα οι κύριοι: 'Άλτουβάς Νικόλαος, 'Αρμάος Κων/νος, Γεωργίου Σάββας, Κρέμος Γεώργιος, Παπαδάκης Νικόλαος, Τσάλτας Σπυρίδων, Νικολαΐδης Τζανής, Οίκονομόπουλος Πέτρος, Κόσκορος Ιωάννης και Χατζηκυριακάκης Παναγιώτης.

Τήν έφαρμογή τών θεωριών στήν πράξη έπι τών σκαφών δίδαξαν οι κύριοι: Γεωργίου Σάββας, Σγουρός Παναγιώτης, Αννινος 'Αθανάσιος, Σπέης Ιωάννης και Μαγουράς Θεμιοτοκλής.

Στήν Σχολήν τού παραρτήματος Κερκύρας δίδαξαν οι κύριοι: 'Αρμάος Κων/νος, Βλάχος Σωτήριος, Καρυδάκης Σπύρος ένώ τήν έφαρμογή τής θεωρίας στήν πράξη δίδαξαν οι κύριοι: Σωτήριος Βλάχος, Μουσούρος Νικόλαος και Πρέσσας Νικόλαος.

Οι σειρές έκπαιδεύσεως 26η, 26η(α), 27η, 28η και 30η περιλάμβαναν:

Τμήμα Θαλασσοπορείας.  
12 Θεωρητικά μαθήματα ουνολικής διαρκείας 30 περίπου ώρών.  
18 Πρακτικές έξασκησης έπι τών σκαφών SWAN ουνολικής διαρκείας 80 περίπου ώρών.

Οι σειρές έκπαιδεύσεως 28η(α) και 30η(α) περιλάμβαναν:

Τμήμα άγωνιστικών άρχαρίων.  
14 Θεωρητικά Μαθήματα ουνολικής διαρκείας 35 περίπου ώρών.

20 Πρακτικές έξασκησης έπι τών σκαφών SWAN ουνολικής διαρκείας 80 περίπου ώρών.

Γενικά τό 1977 ή σχολή λειτουργησε ούμφανα μέ τόν προγραμματισμό πού έγινε άπό τήν Διοικούσα της 'Επιτροπή τόν Δεκέμβριον 1976.

Η σειρά έκπαιδεύσεως 29η - ειδικόν τμήμα γιά τήν έκμαθηση ιστοπλοίας στό πλήρωμα τού Ε/Κ ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ περιλάμβανε:

5 Θεωρητικά μαθήματα ουνολικής διαρκείας 15 ώρών περίπου.

12 Πρακτικές έξασκησης έπι τού σκάφους SWAN ΘΗΣΕΥΣ ουνολικής διαρκείας 48 ώρών περίπου.

Τέλος η σειρά 30η (β) έγινε δοκιμαστικά άπό έπιλέκτους, νέους είς ήλικιαν, άποφοίτους τών 2 τελευταίων τμημάτων θαλασσοπορείας οι όποιοι ένδιαφέρθησαν ζωηρά γιά τήν άγωνιστική ιστοπλοία και περιλάμβανε:

5 Θεωρητικά μαθήματα ουνολικής διαρκείας 15 ώρών.  
18 ειδικές πρακτικές έξασκησης ύπό ουνθήκας άγώνων έπι τών SWAN 36'.

'Από τήν περυσινή λειτουργία τής Σχολής θγοίνει τό ουμέρασμα ότι ο νέος κανονισμός τής Σχολής, ο όποιος άρχισε νά ισχύη άπό τήν 1/7/77, βοήθησε πολύ στήν διεύρυνση τής Σχολής και ιδιαίτερα στήν δημιουργία νέων τμημάτων γιά τήν άγωνιστική ιστοπλοίο άνοικτής θαλάσσης άποτελούμενα άπό νέους κυρίως. 'Αποτέλεσμα τούτου, ότι όλοι οι μαθηταί τής 28η(α), 30η(α) και 30η(β) σειράς ουμετέχουν άνελειπώς στούς άγώνες άνοικτής θαλάσσης μέ πολύ καλά άποτελέσματα.

Σημαντικώτατα έπισης θοήθησε τήν Σχολή ή εύγενική χειρονομία τής ΕΙΟ μέ τήν παραχώρηση τών 3 πλακών DRAGON. Μέ τά τρία αύτά σκάφη τά όποια θά μπούν στήν έκπαιδευση μόλις έποκευασθούν, θά έκπαιδεύονται άκομη έννεα άπομα σε κάθε σειρά έκπαιδεύσεως. Τά σκάφη αύτά έχουν προγραμματισθή νά χρησιμοποιηθούν γιά τήν έκπαιδευση τού άγωνιστικού τμήματος άρχαρίων και τού άγωνιστικού τμήματος έκ τών άποφοίτων θαλασσοπορείας.

'Από τά προγραμματισθέντα τό μόνο θέμα πού έκρεμε άκομη είναι τό προκεχωρημένο τμήμα κυβερνητών και τούτο διότι άναμένονται ξελίξεις στό θέμα τής Σχολής έκ μέρους Ε.Ι.Ο. και Γ.Γ.Α. και άναμένεται έγκρισης τού Υ.Ε.Ν. γιά τό τμήμα κυβερνητών. 99

Ναυόπορος Ν. Βότον 5  
Μικρολίμανο 185 33 Πετρούπαλη  
Τηλ: 412 5070, 4112 5069



Sailing Angles

Ροέχει ειδικεύεται στα πάγια υποστελέχεια και για καθημερινή χρήση.

Βρερούδες και παντελόνια για απωτοποιηκή υποστολή.



Εξορτήμαστα εφηλίς τεχνολογίες για μακρά και λίγο μεγαλύτερο σκάφη.



Εξορτήμαστα για επιχειρηματικά και μεγάλα συγκοντικά σκάφη.



Άλμαστρα και ράντες για όλη την εξορία.



Τα φραγμομένα δεντζάκια σχοντά.



Ιστοιολογικά βιβλία.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΑΝΔΡΟΥ

# 8.700 απόφοιτοι κ

“Κέφι και χορός μέχρι πρωίας στο πάρτυ που ακολ



# αι... συνεχίζουμε!

„ύθησε την απονομή της 108ης σειράς αρχαρίων“





Το περίπτερο του ΠΟΙΑΘ στο ναυτικό φαλόνι επισκέφθηκε ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος κ. Πελοποννήσιος, συνοδευόμενος από τον κ. Αγγελόπουλο Πρόεδρο της ΣΕΚΑΠΛΑΣ.



Το γυναικείο πλήρωμα της TELESTET στον αγώνα της Ύδρας.



Πλήρωμα και κυβερνήτης του ALEXIS, λίγο μετά την απονομή της 1ης θέσης στη γενική κατηγορία ΕΑΘ του ακέλους Φάληρο - Ύδρα.



Μάκης - Μαρίνα, μαζί στη ζωή και στη θάλασσα! Τους ευχόμαστε να ζήσουν και να ευτυχίσουν.

**Π.Ο.Ι.Α.Θ.**



**ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΑΣ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ 1995**

**Π.Ο.Ι.Α.Θ.**

• **ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ**

- 9. 1.1995 - 7. 3.1995
- 8. 3.1995 - 10. 5.1995
- 8. 5.1995 - 5. 7.1995
- 4. 9.1995 - 31.10.1995
- 30.10.1995 - 9. 1.1996

▲ Πίνονται επάνθετα μαθήματα κάθε Δευτέρα από 19.00 έως 22.30 στο Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος.

▲ Η πρακτική εβδομοτονία γίνεται κάθε Τρίτη & Πέμπτη & Τετάρτη & Παρασκευή από 16.00 έως 20.00 ή Σάββατο & Κυριακή από 10.00 έως 18.00.

● Τα μαθήματα διδάσκονται με τους πλέον μοντέρνους τρόπους διδασκαλίας: PROJECTORS, SLIDES, COMPUTER SIMULATORS, ΕΙΔΙΚΕΣ ΒΙΝΤΕΟΚΑΣΤΕΣ, ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ, ΕΙΔΙΚΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ για όλα τα θέματα.

● Το διδακτικό δυναμικό της σχολής αποτελείται από 20 ΕΜΠΕΙΡΟΥΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΕΣ.

● Δίνονται ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα με επιβεβαίος LIFERAFT, ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΩΤΩΝ ΒΟΗΘΕΙΩΝ.

● Σας εξασφαλίζουμε συνεχή εποφή με την θάλασσα και τη θερινότητα με τα ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΤΡΙΗΜΕΡΑ.

• **ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ**

- 12. 1.1995 - 8. 3.1995
- 9. 3.1995 - 10. 5.1995
- 11. 5.1995 - 6. 7.1995
- 7. 9.1995 - 1.11.1995
- 2.11.1995 - 9. 1.1996

▲ Πίνονται επάνθετα μαθήματα. Κάθε Τρίτη από 20.00 - 22.00.

▲ Η πρακτική εβδομοτονία γίνεται κάθε Σάββατο & Κυριακή από 10.00 έως 18.00.

• **ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ**

- 12. 1.1995 - 8. 3.1995
- 9. 3.1995 - 10. 5.1995
- 11. 5.1995 - 6. 7.1995
- 7. 9.1995 - 1.11.1995
- 2.11.1995 - 9. 1.1996

▲ Πίνονται επάνθετα μαθήματα. Κάθε Πέμπτη 20.00 - 22.00.

▲ Η πρακτική εβδομοτονία γίνεται κάθε Σάββατο & Κυριακή (10.00 - 18.00).

• **ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ**

Νοέμβριος 1995 - Απρίλιος 1996

▲ Το θεωρητικό μαθήματα γίνονται κάθε Τετάρτη από 18.00 έως 22.00 υπό μορφήν ομανυφάριων.

▲ Οι πραγματικές των πρακτικών μαθημάτων συνοκανύνονται κατά την διάρκεια της φοίτησης.

**8.700**  
μαθητές

**Π.Ο.Ι.Α.Θ.**

**Πρώτοι, μ' ανοιχτά πανιά!**



- ▲ Η μόνη σχολή με 28 χρόνια εμπειρίας στην υπεύθυνη διάδοση του αθλήματος της Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης στην Ελλάδα.
- ▲ Η μόνη σχολή που διαθέτει 9 εκπαιδευτικά σκάφη για τους μαθητές της.
- ▲ Η μόνη σχολή που έχει δημιουργήσει ξεχωριστά τμήματα ΑΡΧΑΡΙΩΝ, ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ, ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ και KYBERNΗΤΩΝ.
- ▲ Διδάσκουν 30 έμπειροι καθηγητές και εκπαιδευτές μεταξύ των οποίων ο Ολυμπιονίκης μας Ηλίας Χατζηπαύλης.



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

# Η Ναυμαχία του Ναβαρίνου

[δ' μέρος]

Του Παναγιώτη Κριεζή

**Σ**το μεταξύ ο Cochran και ο Astings συνέχιζαν τη δράση τους στον Κορινθιακό, αλλά και ο Ιμπραήμ έχοσε την υπομονή του και θεωρώντας ότι οι σύμμαχοι ήσαν εκείνοι που παρέβαιναν σύσσαστα συμφωνήσει, κατέληξε ότι αποδεσμευόταν από το λόγο που είχε δώσει. Στις 30 Σεπτεμβρίου λοιπόν στέλνει τον Τούρκο υποναύαρχο Μουσταφά με 34 πλοία να καταναυμαχήσει τον Astings. Η αγγλική φρεγάτα Dartmouth που περιπολούσε ανοιχτά του Ναβαρίνου επισήμανε την τουρκική μοίρα και το απόγευμα της 1ης Οκτωβρίου ειδοποιεί τον Κόδριγκτων στη Ζάκυνθο. Ο ναύαρχος εκείνη την ημέρα είχε στη διάθεσή του μόνο τρία πλοία και επί πλέον ο καιρός ήταν θυελλώδης, παρ' όλα αυτά δε δίστασε να αποπλεύσει αμέσως. Τα αγγλικά πλοία συνάντησαν την τουρκική μοίρα μεταξύ Ζακύνθου και Κυλλήνης και τα ξημερώματα βρέθηκαν μεταξύ της μοίρας και του Πατραϊκού Κόλπου. Ο Κόδριγκτων διέταξε τον κυβερνήτη του πλοίου Talbot να συναντήσει τον Τούρκο μοίραρχο και να του διαβιβάσει την εντολή να μην συνεχίσει την πορεία του προς τον Πατραϊκό. Ο Τούρκος υποναύαρχος επιβιβάστηκε στη ναυαρχίδα του Κόδριγκτων και του ομολόγησε ότι είχε παραστεί στη συνάντηση των συμμάχων ναυάρχων με τον Ιμπραήμ και ότι γνώριζε την υπόσχεση του τελευταίου ότι δε θα κινούσε τα πλοία του, είχε όμως την εντύπωση ότι για τον απόπλου της μοίρας του είχε δοθεί η άδεια των συμμάχων. Ο Κόδριγκτων όχι μόνο αρνήθηκε ότι έδωσε ποτέ τέτοια άδεια, αλλά και πρόσθεσε ότι η τουρκική μοίρα δεν έπρεπε να επιστρέψει στο Ναβαρίνο, αλλά να συνεχίσει τον πλου της προς Κωνσταντινούπολη ή Αλεξανδρεία. Ο Τούρκος μοίραρχος απάντησε ότι η συμφωνία ήταν να μην πλεύσει ο τουρκοαγυπτιακός στόλος προς την Ύδρα και ότι η απαγόρευση δεν αφορούσε την Πάτρα.

Παρά την απαγόρευση του Κόδριγκτων ο Τούρκος έστρεψε προς το Ναβαρίνο, αλλά και ο Άγγλος έκανε το ίδιο για να εμποδίσει την τουρκική μοίρα να εισπλεύσει στον όρμο. Ξαφνικά όμως το απόγευμα της ίδιας ημέρας φάνηκε στο πέλαγος ανοιχτά της Ζακύνθου άλλη τουρκική μοίρα που κατευθυνόταν και αυτή προς την Πάτρα. Η μοίρα αυτή με επικεφαλής τον ίδιο τον Ιμπραήμ είχε αποπλεύσει από το Ναβαρίνο την επομένη του απόπλου της πρώτης μοίρας και έπλευσε δυτικά της Ζακύνθου για να αποφύγει συνάντηση με τον Κόδριγκτων. Τη μοίρα του Ιμπραήμ την είδαν συγχρόνως και ο Κόδριγκτων και ο Μουσταφά, ο οποίος αντί να συνεχίσει προς το Ναβαρίνο, έσπευσε να συνενωθεί με τον Ιμπραήμ. Ο Κόδριγκτων παρά την ανεπάρκεια της δυνάμεως του εποικάστηκε για επίθεση, όταν όμως πλησίασε τον κύριο δύκο των τουρκοαγυπτιακών πλοίων αντελήφθη ότι μεταξύ των δύο ναυάρχων γινόταν κάποια συνεννόηση. Αφού περίμενε για λίγο παρατήρησε ότι ολόκληρος ο αντίπαλος στόλος έστρεψε πάλι προς το Ναβαρίνο. Επειδή ο καιρός όλο και χειροτέρευε ο Κόδριγκτων επέστρεψε στη Ζάκυνθο άφησε όμως ένα πλοίο να παρακολουθεί τις κινήσεις των Οθωμανών. Το πλοίο που περιπολούσε, το πρωί της 4ης Οκτωβρίου, είδε ένα σημαντικό τμήμα του τουρκοαγυπτιακού στόλου να κατευθύνεται πάλι προς την Πάτρα. Τι είχε συμβεί; Ο Ιμπραήμ όταν εί-

δε ότι δεν τον παρακολουθούσαν πια όλα τα πλοία του Κόδριγκτων σκέφτηκε ότι ήταν ευκαιρία να ξεφύγει. Ο Κόδριγκτων έχω φρενών φθάνει το απόγευμα της ίδιας ημέρας στο ακρωτήριο Πάπα και βλέπει τα μεγαλύτερα Οθωμανικά πλοία αγκυροβολημένα, ενώ άλλα προσέγγιζαν το ακρωτήριο. Ο Κόδριγκτων κατευθύνεται προς τα προσεγγίζοντα πλοία, τα οποία τον προσπέρασαν αδάφορα χωρίς καν να επιδείξουν τη σημαία τους, απότε για να τα αναγκάσει να προήσουν τουλάχιστον το ναυτικό εθιμοτυπικό κανόνα έβαλε εναντίον τους μερικές βολές και τότε μόνο τα οθωμανικά πλοία υποχώρησαν. Άλλα ήδη νύχτωσε και ο καιρός ήταν θυελλώδης. Ο τυφώνας ανάγκασε τα αγγλικά πλοία να καταφύγουν σε υπήνεμες ακτές της Ζακύνθου, δύσο για τα τουρκικά διασκορπίστηκαν και πήραν την άγουσα προς το Ναβαρίνο. Ο Κόδριγκτων θα τα είχε παρεμποδίσει να επαναπλεύσουν στο ορμητήριό τους αν δεν ήταν μόνος του, αφού ο μεν ρωσικός στόλος δεν είχε εμφανισθεί ακόμη, ο δε Δε Ριγκύ βρισκόταν στην Ελαφόνησο, αν και είχε ειδοποιηθεί για την έξοδο του τουρκοαγυπτιακού στόλου. Ο Γάλλος ασχολούμενος με επισκευές πλοίων του είχε αποφασίσει να συναντήσει τον Κόδριγκτων στις 15 Οκτωβρίου, όπως είχαν συμφωνήσει. Ο ρωσικός στόλος που είχε ο Ρώσος ναύαρχος Χένδεν είχε διαταγή της κυβερνήσεως του να δράσει βίαια αν οι Τουρκοαγυπτιοί ναύαρχοι αρνούντο την εφαρμογή της Συνθήκης, γι' αυτό άλλωστε, για να είναι πλήρως καλυμμένος, στη ναυαρχίδα του είχε επιβιβασθεί ο ελληνικής καταγωγής σύμβουλος της ρωσικής κυβερνήσεως Κατακάζης.

Στις 13 Οκτωβρίου ο Χένδεν συνάντησε τον Κόδριγκτων στη ναυαρχίδα του δευτέρου και από την πρώτη στιγμή αναπτύχθηκε μεταξύ τους αμοιβαία εμπιστοσύνη, σε αντίθεση με τον Δε Ριγκύ που, αν και πολύ νεότερος του Ρώσου συναδέλφου του, αρνήθηκε να τον επισκεφθεί στη ναυαρχίδα του ακόμη και με τη συνοδεία του Κόδριγκτων, ο οποίος κατάλαβε ότι εκτός του τουρκοαγυπτιακού στόλου είχε να αντιμετωπίσει και την αντιζήλια του Δε Ριγκύ προς τον Χένδεν. Ο Κόδριγκτων μάλιστα, όταν επρόκειτο να συνυπογραφεί κάποιο πρωτόκολλο, υπέγραψε πρώτος αυτός και άφηνε το έγγραφο στο τραπέζι για να αποφύγει το σκόπελο του πρώτου από τους επόμενους. Ο Δε Ριγκύ δεν εννοούσε να βάλει την υπογραφή του μετά και κάτω από την υπογραφή του Χένδεν.

Ο Ιμπραήμ στο μεταξύ μετά την άτυχη έξοδο του στόλου του είχε ρημάξει με επιδρομές τη Μεσσηνία και τη Μάνη. Οι τρεις σύμμαχοι ναύαρχοι κατάπληκτοι από την καταστροφή που γινόταν σε βάρος της ελληνικής υπαίθρου, έστειλαν με τον Άγγλο ταγματάρχη Cradock αυστηρή ειδοποίηση προς τον Ιμπραήμ, ο οποίος όμως αρνήθηκε να την παραλάβει. Έτσι οι τρεις ναύαρχοι αποφάσισαν τον αποκλεισμό του Οθωμανικού στόλου στο Ναβαρίνο. Το μέτρο αυτό όμως δε φαινόταν αποτελεσματικό γιατί ήταν αδύνατο ένας αποκλεισμός να διαρκέσει για μεγάλο χρονικό διάστημα. Ο Κόδριγκτων σκέφτηκε τότε ότι θα ήταν αποτελεσματικότερο αν ολόκληρος ο συμμαχικός στόλος εισέπλεσε μέσα στον όρμο του Ναβαρίνου. Αφού και οι άλλοι δύο ναύαρχοι

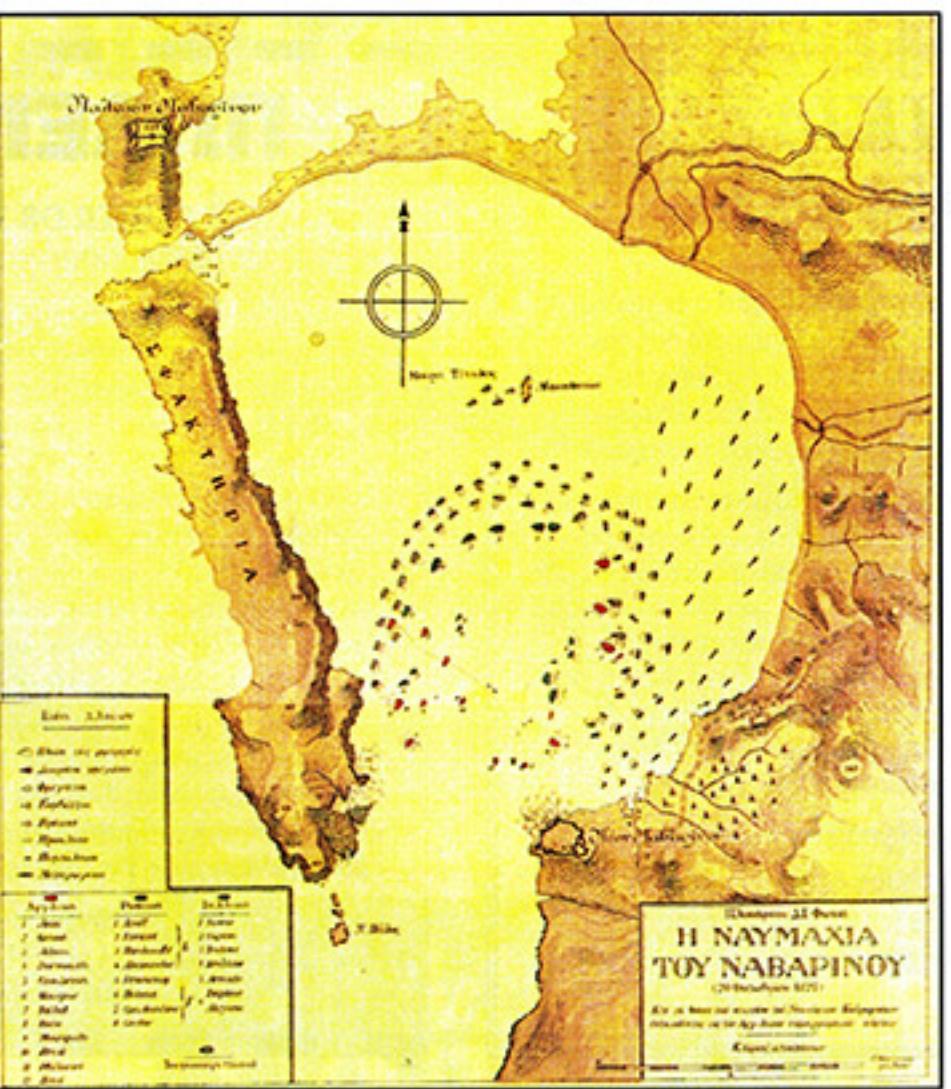
συμφώνησαν με την άποψη αυτή. Ο Δε Ριγύ όστειλε επιστολή στους Γάλλους αξιωματικούς οργανωτές που επέβαιναν στα αιγυπτιακά πλοία να απομακρυνθούν, πράγμα που έγινε στις 20 Οκτωβρίου το πρωί.

Η διάταξη του συμμαχικού στόλου κατά τον είσπλου στον κόλπο ήταν σε γραμμή παραγωγής σε δύο στήλες, όπου την προσήνεμο αποτελούσε η αγγλική μοίρα ακολουθούμενη από τη γαλλική και την υπήνεμο η ρωσική. Ο Κόδριγκτων όπως αργότερα έγραψε, είχε αποφασίσει αυτή τη διάταξη για να διαχωρίσει τους Γάλλους από τους Ρώσους για κάθε δυσάρεστο ενδεχόμενο. Όσο για τη διάταξη του τουρκοαιγυπτιακού στόλου μέσα στον κόλπο, όπως την είχε υποδείξει ο αρχηγός της γαλλικής εκπαιδευτικής αποστολής Letellier, ήταν σε σχήμα πετάλου, όπου τα δύο άκρα του στηρίζοντο στα δύο πυροβολεία που ήσαν εγκατεστημένα στην είσοδο του κόλπου, το ένα στο φρούριο του Ναβαρίνου και το άλλο απέναντι στο νησάκι της Σφακτηρίας.

Η διάταξη αυτή ήταν ακριβώς η ίδια που είχε ο γαλλικός στόλος στον κόλπο του Aboukir, έξω από την Αλεξανδρεία, όταν τον καταναυμάχησε ο Νέλσον στην ομώνυμη ναυμαχία κατά τους ναπολεόντειους πολέμους. Η διάταξη του πετάλου μέσα σε στενούς όρμους που είχαν καθιερώσει οι Γάλλοι ναύαρχοι δεν ήταν τυχαία.

Κατ' αρχήν πρέπει να τονισθεί ότι από τους Γάλλους δεν έλειπε η ευφυΐα και η τόλμη, ούτε η ναυτική ικανότητα να αντιμετωπίζουν τον αντίπαλο στο πέλαγος με ό,τι συνέπηγε μια ναυμαχία ελγυμάν. Οι Γάλλοι ήσαν πολύ καλοί ναυτικοί, μόνο λόγοι ανωτέρας βίας τους ανάγκασαν να τάξουν τους στάλους που διοικούσαν τόσο στο Aboukir όσο και στο Ναβαρίνο, σε στατική διάταξη.

Εκ πρώτης όψεως αυτή η στατική ημικυκλική διάταξη των πλοίων μέσα σε όρμο και μάλιστα αγκυροβολημένων, ενώ ήταν αυτοεγκλησιός, στην πραγματικότητα αποτελούσε μια θανάσιμη παγίδα για τον επιπτέμενο. Το πέταλο που σχημάτιζαν τα πλοία, σε δύο και τρεις σειρές, ακολουθούσε τη γραμμή της ακτής. Στην πρώτη σειρά ήσαν τα μεγάλα πλοία με τα βαριά κανόνια, στη δεύτερη και τρίτη σειρά τα ελαφρότερα που είχαν τη δυνατότητα ελγυμάν σε ρηχά νερά και πίσω από αυτά, σε κοντινή σχετικά απόσταση ήσαν τα αβαθή του όρμου. Τα μεγάλα πλοία, ανά δύο ή τρία, είχαν υπό τον έλεγχό τους έναν τομέα όπου θα αυγκέντρωναν τα πυρά τους σε όποιο πλοίο του αντιπάλου βρισκόταν στον τομέα τους. Στα μεγάλα πλοία του αμυνόμενου, ο επιπτέμενος έπρεπε να αντιτάξει κι αυτός τα δικά του μεγάλα πλοία ή-



ληγμάν. Το γεγονός ότι τόσο στο Aboukir, όσο και στο Ναβαρίνο οι Άγγλοι επικράτησαν οφείλεται στην αποτελεσματικότητα και την καταπληκτική ευστοχία των τρομερών πυροβολητών που ήσαν πραγματικά ασυναγώνιστοι.

Στο Ναβαρίνο λοιπόν τα βαριά πλοία του τουρκοαιγυπτιακού στόλου σχημάτισαν την πρώτη γραμμή αμύνης, όπου την 4η θέση κατείχε η ναυαρχίδα του Αιγύπτου ναυάρχου και την 5η η ναυαρχίδα του Τούρκου ναυάρχου. Παραλλήλως προς την πρώτη γραμμή και προς το μιχό του όρμου είχε σχηματισθεί δεύτερη και τρίτη γραμμή από ελαφρότερα πλοία.

Πρώτη σκέψη του Κόδριγκτων, ενώ εισέπλες στον όρμο, ήταν να πέρασε πίσω από την παράταξη των Τουρκοαιγυπτίων, με όλες τις ενδεχόμενες συνέπειες για τον παράπολο ναύαρχο, για να αποκτήσει το πλεονέκτημα του εγκλωβισμού του αντιπάλου. Κατόπιν ωριμότερης σκέψεως δώμας εγκατέλειψε το σχέδιο αυτό, όχι μόνο για να αποφύγει τη δυναμική αντίδραση των Θωμανών, αλλά και για να είναι συνεπής προς το πνεύμα των οδηγιών της κυβερνήσεως του. Έται κατέληξε στην απόφαση να αγκυροβολήσουν τα πλοία των συμμάχων μέσα στο κέντρο του πετάλου της εχθρικής παρατάξεως. Σύμφωνα με το σχέδιό του, η αγγλική μοίρα θα καταλάμβανε το κέντρο της παρατάξεως, δεξιά του θα ήταν η γαλλική μοίρα και αριστερά του η ρωσική. Οι οδηγίες του προς τους κυβερνήτες των πλοίων κατέληγαν σε ό,τι είχε πει ο Νέλσον στο Aboukir: "Εν περιπτώσει ναυμαχίας και της αναποτέρευτου συγχύσεως, ας θυμηθούν όλοι ότι στη σωστή θέση βρίσκεται εκείνος ο κυβερνήτης, που έχει κατορθώσει να τάξει το πλοίο του παραπλεύρως ενός εχθρικού".

Η συνέχεια στο επόμενο τεύχος

# ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ

Με χαρά μας πληροφορηθήκαμε ότι ο εκπαιδευτής μας κ. Βίκτωρ Κοντολέων δημιούργησε την "ANEMOS Yachting & Trading Services"

με κύριο αντικείμενο τις ενοικιάσεις σκαφών σε αλλοδαπούς αλλά και Έλληνες φίλους της ιστιοπλοΐας.

Η "ANEMOS" ασχολείται επίσης με τη διεκπεραίωση λογιστικών, φοροτεχνικών και συναλλαγματικών διατυπώσεων σκαφών αναψυχής και σύντομα θα μπει στον χώρο ενοικιάσεως σκαφών με μόνιμο πλήρωμα αλλά και στις αγοραπωλησίες σκαφών.

Είμαστε σίγουροι ότι η παρουσία του κ. Κοντολέων στον χώρο του επαγγελματικού γιώτιγκ θα προσθέσει ένα θετικό στοιχείο στις υπηρεσίες που προσφέρονται στη χώρα μας.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται:  
"ANEMOS Yachting & Trading Services"

T.Θ. 80585, 18510 Πειραιάς

Τηλ: 4941 110, 4956 245, 093 279 660 • Fax: 4956 245

**ΔΩΡΕΑΝ**

## ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ

### ΝΕΕΣ ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ: \_\_\_\_\_

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: \_\_\_\_\_

ΜΕΛΟΣ ΣΕ ΆΛΛΟ ΟΜΙΛΟ: \_\_\_\_\_  
(Αναφέρετε ποιον)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: \_\_\_\_\_ ΠΟΛΗ: \_\_\_\_\_

T.K.: \_\_\_\_\_ ΤΗΛ: \_\_\_\_\_ FAX: \_\_\_\_\_

# ΠΩΛΕΙΤΑΙ

το γνωστό DEHLER DB 36 ALSOUMA II  
κατασκευασμένο το 1990.

Το σκάφος είναι σε πολύ καλή κατάσταση ιδανικό για αγώνες: Πιοτοποιητικό JMS (642,5 sec/m), μαντάρια και σκότες spectra, δύλα τα όργανα Autohelm & Silva και 15 πτωμά (3 μαίστρες, 7 μπροστινά, 5 μπαλόνια).

Αλλά και για κρουαζιέρα: 3 διπλές καμπίνες και 2 κρεβάτια στο σαλόνι, ζεστό - κρύο νερό, κουζίνα με τρεις εστίες και φούρνο, ηλεκτρικό ψυγείο, ηλεκτρικό εργάτη Simson Laurens, άγκυρα CQR, αλυσίδα 8 m/m 60 μ., αυτόματο πιλότο Autohelm 2000, μηχανή Yanmar 36M 29 Hp με γλυκά νερά, μπαταρίες service 2x120 Ah - μηχανής 1x70 Ah, ρεύμα από τη στεριά και φορτωτής μπαταριών, τραπέζι πτυσσόμενο για το cockpit, sprayhood, σκάλα μπάνιου, κανούριο αντιολισθητικό στο κατάστρωμα, τέντα ήλιου και βάση γαλβανισμένη για τη στεριά.

Πληροφορίες:

Τηλ: 4174 669, 4179 307

κος Γεωργιάδης

Na αποσταλεί στη διεύθυνση: TAX. ΘΥΡΙΔΑ 70224, 166 10 ΓΛΥΦΑΔΑ

# ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΤΗΝ...



## ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΣΥΝΤΑΞΗ

### INTERAMERICAN

Σήμερα δεν θα βρείτε τίποτα πιο μεγάλο να συνοδεύει  
και να καλύπτει ισοβίως τη ζωή τη δική σας και των δικών σας!

Η «ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΣΥΝΤΑΞΗ» INTERAMERICAN δεν έχει καμία σύντομό με τα συνηθισμένα ασφαλιστικά προγράμματα. Είναι το δράμα της INTERAMERICAN για πλήρη ασφαλιστική κάλυψη και συνταξιοδότηση των ελλήνων, ανεξάρτητα από το εισόδημά τους. Είναι η πιο ολοκληρωμένη πρόσταση ζωής που οις έγινε ποτέ.

Ευθύκτη και προσαρμόσιμη σε κάθε οικονομική δυνατότητα και σκογενειακή κατάσταση, η «ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΣΥΝΤΑΞΗ», είναι το δικό σας δικαίωμα για λήρεμα και αξιοπρεπή ζωή μέσα στην ρευστότητα και ανασφάλεια των καιρών μας.



#### ΜΠΟΡΕΙΤΕ ΝΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΕΤΕ

Επειδή η ζωή τρέχει και η άλλη σύνταξη δεν φτάνει, αφήστε να οις συνοδεύει και να οις καλύπτει ο όλη οις τη ζωή η «ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΣΥΝΤΑΞΗ» INTERAMERICAN.



## INTERAMERICAN

Μεγάλη και Σιγουρή!

Ιεράπετρα - Ημαθία - Κρήτη  
ΟΧΑΙΟΔ. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ  
ΔΕΥΤΕΡΗΝ  
Α. ΕΘΝΙΚΗ ΤΙΜΗ ΚΡΗΤΗΣ  
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΚΡΗΤΗΣ

# Χαράξτε Πορεία Κέρδους

"Ασανσέρ τα επιπόκια" - "Νέα σενάρια για τη δραχμή" - "Απρόβλεπτη η Σοφοκλέους".

Ενώ οι αγορές συνεχώς μεταβάλνουνται και τα δεδομένα αλλάζουν, οι ευκαιρίες για κέρδη πολλαπλασιάζονται καθημερινά. Είναι σίγουρα καιρός...

... Καιρός να επενδύσετε στα Αμοιβαία Κεφάλαια της INTERAMERICAN, χαράζοντας πλέον και εσείς μια σταθερή πορεία κέρδους.

Επενδύοντας σε ένα ή και περισσότερα Αμοιβαία Κεφάλαια INTERAMERICAN εξασφαλίζετε κάθε σπιγμή:

- με το ΣΤΑΘΕΡΟ, τα υψηλότερα δυνατά επιπόκια της αγοράς
- με το INTERBANK Διαθεσίμων, την πλέον αποδοτική διαχείριση κεφαλαίων βραχυπρόθεσμου χαρακτήρα
- με το ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ και ΔΩΜΑΡΙΟΥ, άμεση πρόσβαση στις μεγαλύτερες αγορές του εξωτερικού και ουσιαστική προστασία από το συναλλαγματικό κίνδυνο
- με το ΕΛΛΗΝΙΚΟ, ταυτόχρονη επένδυση σε επιλεγμένα ομάλογα, μετοχές και συνάλλαγμα, ενώ
- με το ΔΥΝΑΜΙΚΟ, εύκολη και αποτελεσματική είσοδο στο Ελληνικό Χρηματιστήριο.

Εκμεταλλευθείτε λοιπόν τη μοναδική γνώση και την μεγάλη εμπειρία της INTERTRUST, της Εταιρίας Διαχείρισεως των Αμοιβαίων Κεφαλαιών INTERAMERICAN, ενάς από τους μεγαλύτερους και ισχυρότερους θεαματικούς επενδυτές.

Επενδύστε σήμερα στα Αμοιβαία Κεφάλαια INTERAMERICAN και χαράξτε τη δική σας πορεία κέρδους!

Αγορές καθημερινά και για αποιοδήποτε ποσό, σε όλα τα υποκαταστήματα INTERAMERICAN και τα γραφεία της INTERTRUST

ΑΘΗΝΑ: τηλ.: 809 1261-7, ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: (031) 283 090

**ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ  
INTERAMERICAN**