

Ιστιοπλοϊκός Κοσμος

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ '05 / ΝΟ 62

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



Χειμερινό Κύπελλο

Transat Jaques Vabre
και ο δρόμος του καφέ

V.O.R 2005 - 6 LEG 1

Συνέντευξη

Ο παραολυμπιονίκης
Βασίλης Χριστοφόρου
ξετυλίγει στον «ΙΚ»
το κουβάρι της ζωής του



Η BMW Hellas καλωσορίζει το δεύτερο κατάστημα της Σπανός ΑΕ στην Αθήνα.



Το Επίσημο Δίκτυο της BMW Hellas ΑΕ επεκτείνεται στη Γλυφάδα με τη Σπανός ΑΕ, Επίσημο Έμπορο και Επισκευαστή Αυτοκινήτων BMW.

Η Σπανός ΑΕ, με πολυετή εμπειρία στο χώρο των αυτοκινήτων BMW, με άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό, σύγχρονες εγκαταστάσεις και οργάνωση, σας εγγυάται την άριστη εξυπηρέτηση και ικανοποίησή σας στα τμήματα πωλήσεων, ανταλλακτικών και service σύμφωνα με τις δικές σας απαιτήσεις και τα υψηλά standards του BMW Group, της μεγαλύτερης βιομηχανίας πολυτελών αυτοκινήτων στον κόσμο.

Σπανός ΑΕ, Λεωφόρος Βουλιαγμένης 99, Γλυφάδα. Τηλ.: 210-9604999

BMW Group
Greece





του Ι. Μοραγκουδάκη / Πρέσβηρου Δ.Σ.

Παρακολουθώντας τις τελευταίες μέρες του 2005 την εξέλιξη των δύο μεγάλων αγώνων ιστιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης, του Volvo Ocean Race και του Sydney Hobart, έχουμε εντυπωσιαστεί για μια φορά ακόμη από την μεγάλη δημοσιότητα και το ενδιαφέρον της διεθνούς κοινότητας, παρ' όλο που δεν έχει άμεση σχέση με την Ιστιοπλοΐα.

Γνωρίζουμε βέβαια ότι σε όλες τις αναπτυγμένες χώρες η ανοικτή θάλασσα γοητεύει τις ηλιθιές μύζες του πληθυσμού αλλά και σε μικρές υπό ανάπτυξη όπως οι χώρες του Περσικού Κόλπου κάνουν τα πάντα για να δημιουργήσουν ιστιοπλοϊκά γεγονότα και να προβληθούν διεθνώς.

Και είναι δικαιολογημένο διότι η θάλασσα πάντα συνδεμένη με την ανθρώπινη φύση με τις άπειρες εναλλαγές της, προσφέρει πολλή χαρά αλλά και ένα κίνητρο σε όσους προσπαθούν στις δύσκολες στιγμές της να την δαμάσουν προκαλώντας και το θαυμασμό άλλων απλών ανθρώπων.

Ετσι εξηγείται γιατί πολλά μέσα μαζικής ενημέρωσης παρακολουθούν την εξοντωτική προσπάθεια των σκαφών στον μεγάλο αγώνα του γύρου του κόσμου. Τα τελευταία ακόμη από πλευράς τεχνολογίας με ταχύτητες που ξεπερνούν τους 40 κόμβους, επιχειρούν σε μια τέτοια προσπάθεια να δημιουργήσουν νέα ρεκόρ χρόνου για τα 27.000 μίλια διασχίζοντας όλες τις θάλασσες της

υδραγείου και προκαλώντας το δέος των υπόλοιπων ανθρώπων.

Αλλά και στον αγώνα του Sydney Hobart είχαμε ανάλογο ενδιαφέρον. 400.000 θεατές σύμφωνα με τα διεθνή δημοσιεύματα παρακολούθησαν την εκκίνηση του αγώνα και την προσπάθεια των σκαφών να δαμάσουν την θάλασσα της Τασμανίας και να διατρέξουν τα 628 ν.μ. στο μικρότερο δυνατό χρόνο. Κάποιες βέβαια δεν ξενίζουν την τραγική κόυρα του 1998 όταν έξι ιστιοπλοΐοι έχασαν τη ζωή τους εξαιτίας του τυφώνα που είχε ξεσπάσει στην περιοχή. Ήταν η χρονιά που δύο Έλληνες, δικαίως άνθρωποι, ο Edward Φοίτης και ο Νικόλας Λυκαοδόπουλος είχαν κερδίσει τις δύο κλάσεις του αγώνα.

Αυτά συμβαίνουν στο εξωτερικό. Στο καθ' ημάς επικρατεί άλλη νοοτροπία. Την Ιστιοπλοΐα οι περισσότεροι τη θεωρούν μόνο μια καλή ευκαιρία για μια ευχάριστη και άνετη εκδρομή. Έτσι κάθε προσπάθεια για να δημιουργηθεί ένας πιο σοβαρός και δύσκολος αγώνας να σταματάει και μετά διαμαρτυρούμεθα γιατί δεν υπάρχει, εκτός ελάχιστων εξαιρέσεων, ενδιαφέρον των χορηγών και της κοινής γνώμης για τους ιστιοπλοϊκούς αγώνες. Και να μην ξενίζουμε ότι η χορηγία είναι η αιμοδοσία των αθλημάτων. Εμείς την προσπάθεια θα την συντάσσουμε και ευχόμεθα ο καινούργιος χρόνος να είναι πιο εποικοδομητικός για το άθλημά μας.

Χρόνια Πολλά!

“ Και είναι δικαιολογημένο διότι η θάλασσα πάντα συνδεμένη με την ανθρώπινη φύση με τις άπειρες εναλλαγές της, προσφέρει πολλή χαρά αλλά και ένα κίνητρο σε όσους προσπαθούν στις δύσκολες στιγμές της να την δαμάσουν προκαλώντας και το θαυμασμό άλλων απλών ανθρώπων.

”



Ιστιοπλοϊκός Κόσμος

Διμηνιαία Έκδοση
του Πανελληνίου Ομίλου
Ιστιοπλοϊκής
Ανοικτής Θαλάσσης



Ιδιοκτήτης
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ
ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
Λεωφ. Δημόφλου 3, 11533 Παράλις
Τ. 2104123357, 2104113201
F. 2104227038 • www.horc.gr

Εκδότης Διευθυντής
Γιάννης Μαραγκουδάκης
Αρχισυντάκτης
Μάνος Ρούδας

Σ' αυτό το τεύχος συνεργάστηκαν
Δημήτρης Αλεβιζάκης
Νίκος Γκομώλης
Λίζα Δαμιανού
Γιάννης Δρακούλης
Λευτέρης Καρατζάνος
Μαρία-Χριστίνα Κοντογιαννοπούλου
Παντελής Λώλης
Σοφία Μπεκατώρου
Νατάσα Παπαρό
Δρ. Στυλιανός Πολίτης
Σπυριδούλα Σπανά
Παναγιώτης Στρούζας
Φωτογραφίες
Βαγγέλης Φραγκούλης
Αρχείο Αρχέλων
Αρχείο Paralos, Αρχείο Π.Ο.Ι.Α.Θ.
Γραμματεία – Υποδοχή Διαφημίσεων
Μαίρη Πετρίδη (mary@paralos.gr)
Υπεύθυνος σύμφωνα με τον νόμο
Γιάννης Μαραγκουδάκης

Εκδόσιμος εντύπος / επιμέλεια έκδοσης
PARALOS Creative Communication
Βασ. Γεωργίου Β' 11, 16674 Γλυφάδα
Τ. 210 9680820 • F. 2109681647
www.paralos.gr • email: info@paralos.gr

Διαχωρισμοί – Εκτύπωση
Γ. Ευκάρης ΑΒΕΕ
Νέα Ζυή, 19300 Ασπρόπυργος
Τ. 2105593760
Υπεύθυνος Δημόσιες Βήχας

σελ 01	EDITORIAL
σελ 03	ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΑ
σελ 14	CARETTA - CARETTA
σελ 16	Το πρώτο βήμα για μια μεγάλη επιδίωξη
σελ 18	ARC
σελ 19	Clipper Round The World Race
σελ 20	Transat Jacques Vabre ...και ο δρόμος του καφέ
σελ 24	America's Cup
σελ 26	Monsoon Cup
σελ 30	Volvo Ocean Race 2005-2006
σελ 32	Design for Life
	Οι Σχεδιαστές Κερδίζουν τους Αγώνες
σελ 36	Αγώνες Υδρας
σελ 38	Χειμερινό Κύπελλο
σελ 42	Αγώνες Τριγώνου
σελ 44	Τεχνικά θέματα
σελ 45	Εισαγωγή στον IMO
σελ 46	Συνέντευξη του παραολυμπιονίκη Βασίλη Χριστοφόρου
σελ 49	6 Ιστιοπλόοι στον Όλυμπο, ήλιος εποχή....
σελ 52	Διατροφή
σελ 54	Νομικά θέματα
σελ 56	Κωπηλασία
σελ 58	Audi Allroad Quattro
σελ 60	Βιβλίο & Μουσική
σελ 61	Μαγειρική
σελ 62	Τα νέα της Σχολής

content



Offshore Cup Κύπελλο Ανοικτής Θαλάσσης



Την 1η Δεκεμβρίου του 2004 είχε ανακοινωθεί επίσημα σε εκδήλωση του ΠΟΙΑΒ η θέσπιση ενός νέου θεσμού στα ιστιοπλοϊκά δρώμενα. Ο νέος αυτός θεσμός που υποστηρίζεται από τους δύο σμίλους που διοργανώνουν τους μεγαλύτερους σε απόσταση αγώνες στην ανοικτή θάλασσα, τον ΠΟΙΑΒ και τον ΝΟΕ, πήρε το όνομα Offshore Cup - Κύπελλο Ανοικτής Θαλάσσης. Ο σκοπός του Offshore Cup είναι να ενθαρρυνθεί η συμμετοχή των αγωνιστικών σκαφών σε αγώνες μεγάλων αποστάσεων, που είναι και το αντικείμενο της ανοικτής θάλασσας. Ο στόχος είναι να εθιστούν τα πληρώματα σε αγώνες μεγάλης διάρκειας ώστε κάποια στιγμή να μπορεί η χώρα μας να οργανώσει αγώνες μεγάλων αποστάσεων που προσδίδουν δέος στο άθλημα και έλλκουν την προσοχή του κοινού και των κορυφών.

Η απονομή του πρώτου Offshore Cup έγινε στις 4 Δεκεμβρίου στο κτίριο του ΠΟΙΑΒ στο Μικρολίμανο. Νικήτης για την κατηγορία IMS-A ήταν το σκάφος ZANTINO-TIM με κυβερνήτη τον Παναγιώτη Στρούζα, ενώ για την κατηγορία IMS-N νικήτης ήταν το σκάφος WATER GIPSY με κυβερνήτη τον Ιωάννη Μαραγκουδάκη. Η αξιολόγηση για την κατάταξη του Offshore Cup γίνεται ως εξής: Κατορκάς, Ρομβάνονται υπόψη

οι συμμετοχές σε ιστιοδρομίες άνω των 70 ναυτικών μιλίων. Κάθε αγώνας έχει συντελεστή βαρύτητας ανάλογα με την απόσταση και τον αριθμό των συμμετοχών. Αν ένα σκάφος λάβει μέρος σε περισσότερες από 6 ιστιοδρομίες, έχει τη δυνατότητα να απορρίψει αυτή με τη χειρότερη βαθμολογία.

Στο πρόγραμμα του Offshore Cup περιλαμβάνονται οι εξής αγώνες που είναι απόστασης άνω των 70 ν.μ.

Αγώνας περιήλου νησίδας Δίφας

Αγώνας Αιγαίου Αρχιεπελάγου (ματαιώθηκε το 2005)

Ράλλυ Αιγαίου

Αγώνας Άνδρου

Αγώνας Αγίου Γεωργίου-Μόδι

(έγινε με επιβράχυνση, άρα δεν συμπεριλήφθη)

Τα έπαθλα και η απονομή του Offshore Cup αποτελούν κίνητρο για κυβερνήτες και πληρώματα ώστε να συμμετέχουν στους μεγάλους αγώνες. Στα πληρώματα των σκαφών που πρότευσαν σε κάθε κατηγορία απονεμήθηκε αναμνηστικό ένδυμα με το όνομα του Offshore Cup.



Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης

ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ • ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ 2006

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ

09.01.2006 - 07.03.2006
08.03.2006 - 10.05.2006
08.05.2006 - 05.07.2006
03.07.2006 - 02.08.2006 (εντατικό)
04.09.2006 - 01.11.2006
30.10.2006 - 10.01.2007

Γίνονται επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Δευτέρα από 19.00 έως 22.30. Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Τρίτη & Πέμπτη από 16.00 έως 20.00 ή Σάββατο από 10.00 έως 18.00 ή Κυριακή από 10.00 έως 18.00.

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ

12.01.2006 - 07.03.2006
09.03.2006 - 09.05.2006
11.05.2006 - 04.07.2006
07.09.2006 - 31.10.2006
02.11.2006 - 09.01.2007

Γίνονται επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Τρίτη από 20.30 - 22.00. Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Σάββατο ή Κυριακή από 10.00 έως 18.00.

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ

12.01.2006 - 07.03.2006
09.03.2006 - 09.05.2006
11.05.2006 - 04.07.2006
07.09.2006 - 31.10.2006
02.11.2006 - 09.01.2007

Γίνονται επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Τρίτη από 20.30 - 22.00. Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Σάββατο ή Κυριακή από 10.00 έως 18.00.

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ

Νοέμβριος 2006 - Μάρτιος 2007

Τα θεωρητικά μαθήματα γίνονται κάθε Τετάρτη από 18.00 έως 22.00 υπό μορφή σεμιναρίων. Θα πραγματοποιηθούν 7 οκτώωρες εβδομάδες με σκάφος και ένα τριήμερο σε ημερομηνία που θα ανακοινωθεί κατά τη διάρκεια της φοίτησης.

• Τα μαθήματα διδάσκονται με τους πλέον μοντέρνους τρόπους διδασκαλίας: PROJECTORS, COMPUTER SIMULATORS, ΕΙΔΙΚΕΣ ΒΙΝΤΕΟΚΑΣΕΤΕΣ, ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ, ΕΙΔΙΚΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ.

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

• Δίνουμε ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα με επιδείξεις LIFERAFT, ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΩΤΩΝ ΒΟΗΘΕΙΩΝ.

• Σας εξασφαλίζουμε συνεχή επαφή με την θάλασσα και την ιστιοπλοΐα με τα ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΤΡΙΗΜΕΡΑ.



Ρεκόρ Ταχύτητας το **ABN AMRO ONE**

Ο Mike Sanderson, κυβερνήτης του ABN AMRO ONE και το πλήρωμά του, μπορούν να υπερηφανεύονται για το Παγκόσμιο Ρεκόρ ταχύτητας μονόγαστρου σκάφους, ένα ρεκόρ που έχει λαμπρούς προκάτοχους, ώστε η ταχύτητα των 22,7 κόμβων να μοιάζει πολύ πεζή σε σχέση με τα ρεκόρ τους.

Όσον αφορά την ταχύτητα σε 24ώρη βάση, ο βασιλιάς όλων των εποχών είναι το ρεκόρ της 22 και 23 Αυγούστου του 2004, όταν το μάχι καταμαράν 120 ποδών Orange II διένυσε την εκπληκτική απόσταση των 706,2 μιλίων, με μέση ταχύτητα 29,42 κόμβους, ενώ το ρεκόρ μεγαλύτερης ταχύτητας γενικά ανήκει στον Finian Maynard που με την ιστιοσανίδα του στη Νότια Γαλλία, πέτυχε 48,7 κόμβους! Το ρεκόρ αυτό επετεύχθη τον περασμένο Απρίλιο, όταν ο τοπικός άνεμος Μιστράλ έπνεε στα 45 μίλια ανά ώρα!

Το ABN AMRO ONE πήρε από το Movistar τον τίτλο του ταχύτερου μονόγαστρου σκάφους, που είχε κερδίσει διανύοντας 530,19 μίλια σε 24 ώρες. Το ABN AMRO ONE κατέγραψε 546 ναυτικά μίλια για να κερδίσει το GANT TIME 24 hours run record και ένας από τους πρώτους που συνεχάρη το πλήρωμα του ABN AMRO ήταν ο προηγούμενος κάτοχος του ρεκόρ, Bouwe Bekking του Movistar, που με τη σειρά του είχε καταρρίψει το ρεκόρ του Sanderson, όταν ο τελευταίος ήταν κυβερνήτης στο 140 ποδών Mari Cha IV του Robert Miller. Το Mari Cha IV ήταν το πρώτο μονόγαστρο σκάφος που έσπασε το όριο των 500 μιλίων, ανεβάζοντάς το στα 511,4 μίλια ή 21,3 κόμβοι μέση ταχύτητα για 24 ώρες.

Το ρεκόρ του ABN AMRO ONE επικυρώθηκε από το WSSRC (World Sailing Speed Record Council), μία ομάδα δεκατριών ειδικών με επικεφαλής τον John Reed, που έχει τη βάση της στη Βρετανία. Το συμβούλιο λαμβάνει τις πληροφορίες για τις ταχύτητες των σκαφών από μια ανεξάρτητη πηγή, όπως το Volvo Ocean Race HQ, υπολογίζοντας επίσης τα 12ώρα πριν και μετά την κούρσα. Ο Reed τσεκάρει τα δεδομένα, κάνει τους υπολογισμούς και υπάρχουν περιπτώσεις που υπολογίζονται καλύτεροι χρόνοι από διεκδικούμενους, όπως έγινε με το Illbruck στο τελευταίο Volvo Ocean Race. Έπειτα τα δεδομένα αποστέλλονται στα μέλη του συμβουλίου. Αυτοί τα επαληθεύουν και τέλος ο Reed βγάζει το αποτέλεσμα σύμφωνα με τις δικές τους μελέτες. Συνήθως χρειάζονται 28 ώρες για να επικυρωθεί ένα ρεκόρ.

Όταν ρωτήθηκε για το ποιο είναι το αγαπημένο του, ο Reed επέλεξε το ρεκόρ του Laurent Bourgoignon με το σκάφος Primagaz το 1994. Διαπλέοντας μόνος του τον Ατλαντικό ωκεανό με ένα Open 60 trimaran, κατέγραψε το αξιόλογο ρεκόρ των 540 μιλίων ή 22,5 κόμβων μέση ταχύτητα για 24 ώρες. Ένα ρεκόρ που ο Laurent κράτησε για πολλά χρόνια.

 **Ελίας,**

Θαλασσινός Οδηγός

Οι ναυτικές εκδόσεις "Eagle Ray" του Νικόλαου Δ. Ηλία, μετά το εγχειρίδιο για τις χρήσεις των σχοινιών με τίτλο «Σχοινιά + Κόμποι», το «Αβάκιο» για τη γρήγορη εύρεση των Κανόνων Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα και τον πρωτότυπο πλοηγό για τις θάλασσές μας με τίτλο «Ελίας, Θαλασσινός Οδηγός», εμπλουτίζουν τη γκάμα τους με μία σειρά χαρτών διπλής όψης που τους ονομάζουν «Πλοηγικούς Χάρτες». Τους ονόμασαν έτσι γιατί από τη μία όψη που είναι ο χάρτης έχουν βάλει και τις αναγκαίες πλοηγικές πληροφορίες: ανέμους, ρεύματα, αποστάσεις μεταξύ λιμανιών και όρμων, σημεία πορείας (waypoints), τοπικές προγνώσεις καιρού και άλλα. Από την άλλη όψη έχουν τοποθετήσει όλα τα λιμάνια και όρμους της αντίστοιχης περιοχής με την προστασία που παρέχουν, την ποιότητα βυθού, τηλέφωνα λιμεναρχείων και αρκετά άλλα χρήσιμα στοιχεία. Οι χάρτες αυτοί είναι πλαστικοποιημένοι για να αντιστέκονται στο νερό και τη φθορά και μπορούμε να γράψουμε με ένα κοινό μολύβι ή και με μαρκαδόρο. Άλλο ένα πλεονέκτημα αυτών των χαρτών είναι ότι διπλώνουν στο μέγεθος τετραδίου που είναι πολύ χρήσιμο για τη μεταφορά, αποθήκευση και χρήση τους. Το στήσιμο και η κατασκευή των πλοηγικών χαρτών είναι πολύ έξυπνο και χρηστικό για όλους τους τύπους σκαφών ειδικότερα δε για τα μικρά σκάφη.

Επιτυχία το nuvi

Το είχαμε παρουσιάσει στο προηγούμενο τεύχος, μόλις είχε ανακοινωθεί η κυκλοφορία του. Το nuvi είναι αυτή τη στιγμή το πιο περιζήτητο γκάτζετ, ένας πολύτιμος συνεργάτης τόσο στη θάλασσα όσο και στη στεριά. Το nuvi είναι προϊόν της εταιρίας Garmin που ειδικεύεται στα ηλεκτρονικά, κυρίως δε για το θαλάσσιο περιβάλλον. Το nuvi ήρθε σμέως στην Ελληνική αγορά και είχε ανεπανάληπτη επιτυχία, ίσως λόγω της καλής αναπροσαρμογής αλλά και της χαμηλής τιμής (η συσκευή είναι φθηνότερη στην Ελλάδα από ότι στις ξένες αγορές). Το nuvi είναι το μικρότερο και ελαφρύτερο GPS στην αγορά, αλλά δεν σταματάει εκεί. Ζυγίζει σχεδόν 100 γραμμάρια και οι διαστάσεις του είναι 9.8 x 7.3 x 2.2 εκατοστά. Κάνει ότι κάθε άλλο GPS της αγοράς συν τις φωνητικές οδηγίες (voice control), το μεταφραστικό σε 9 γλώσσες, τον image viewer, την παγκόσμια ώρα ανά ζώνη, τους μετατροπείς συναλλάγματος και μονάδων, την αριθμομηχανή και την αναπαραγωγή ήχου (MP3 audio player). Επίσης, υποστηρίζει και audio books, όπου αποθηκεύονται βιβλία ολόκληρα στη μνήμη της συσκευής, τα οποία μετά η συσκευή μπορεί να εκφωνεί και μάλιστα με επιλογή φωνητική! Η χωρητικότητα της μνήμης του μεγάλου μοντέλου είναι 700MB, το οποίο είναι υπέρ-αρκετό και εκεί αποθηκεύει ναυτικούς και οδικούς χάρτες, αλλά και άλλους τύπους αρχείων. Επίσης δέχεται SD κάρτες για επέκταση μνήμης. Δεν είναι μόνο για τη θάλασσα, γιατί οι χάρτες του είναι αναλυτικότεροι και στη στεριά, περιέχοντας πληροφορίες ακόμη και για καταστήματα, αξιοθέατα, κίνηση στο δρόμο, κλπ.

Στην Ελλάδα αναπροσαρμόζεται από την Piraeus Electronics - Θ. Σκορδίνης.

Swan 45

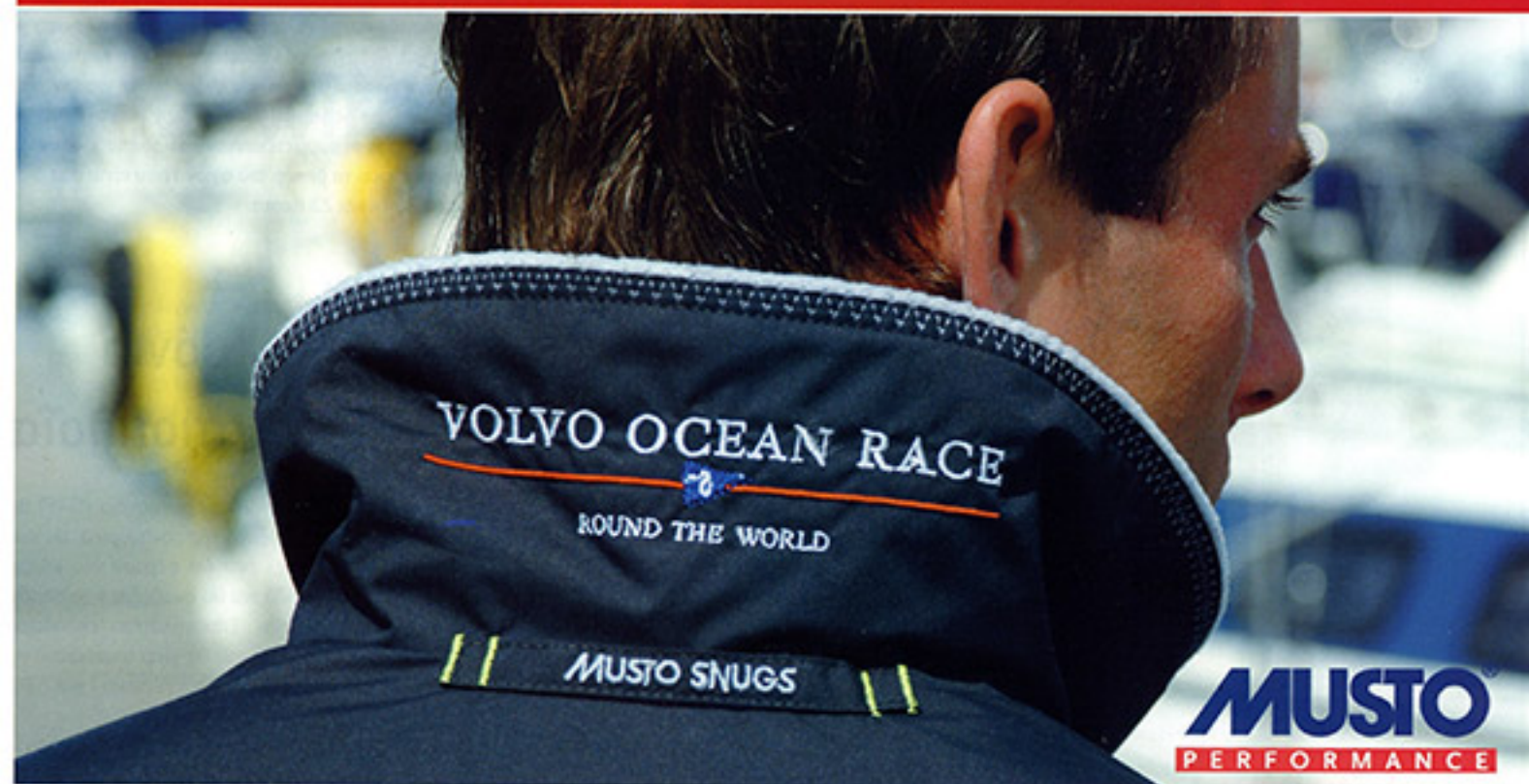
Η Διεθνής Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία (ISAF) αναγνώρισε πλέον και επίσημα την κλάση σκαφών SWAN 45 σαν one design αγωνιστική κατηγορία. Η Nautor, το ναυπηγείο των Swan, ανακοίνωσε στο τέλος του μηνός Νοεμβρίου ότι το σκάφη Swan 45 θα είναι πλέον κανονική αγωνιστική κλάση της ISAF. Η απόφαση πάρθηκε στο ετήσιο διεθνές συνέδριο της ομοσπονδίας στη Σιγκαπούρη, στις αρχές Νοεμβρίου.

Μια σειρά επιτροπών-μελών της ISAF από όλο τον κόσμο υπερψήφισαν την πρόταση και πλέον η διετής ρεγκάτα των σκαφών Swan 45 θα λέγεται και επίσημα Swan 45 World Championship (Παγκόσμιο Πρωτάθλημα), όπου τα όμοια σκάφη θα αγωνίζονται μεταξύ τους για το χρυσό κύπελλο και τον τίτλο του παγκόσμιου πρωταθλητή. Το πρώτο παγκόσμιο πρωτάθλημα Swan 45 θα διεξαχθεί κατά το Acura Key West 2006 (14 με 20 Ιανουαρίου 2006).

Το 2006 συμπληρώνονται 40 χρόνια από τότε που η Nautor έχασε το πρώτο της ιστορικό σκάφος και το βόηθσε Swan. Έκτοτε πάνω από 1860 ναυπηγήθηκαν, όλο στο Pietarsaari της Φιλανδίας. Η πλημνή αυτή επέτειος θα εορταστεί από το ναυπηγείο διοργανώνοντας την πρώτη, στην ιστορία του, ρεγκάτα στη χώρα που γεννήθηκαν τα περίφημα σκάφη Swan, από 26 έως και 30 Ιουλίου στο πανέμορφο αρχιπέλαγος Turku, στη νοτιοδυτική ακτή της χώρας, σε συνεργασία με τον ναυτικό όμιλο της περιοχής, Turun Purseuseura, ο οποίος την ίδια χρονιά εορτάζει

έναν αιώνα από την ίδρυση του!

Πάνω από σαράντα σκάφη Swan αναμένεται να εμφανιστούν στη γραμμή εκκίνησης, κυρίως από τη Βαλτική αλλά και αλλού, χωρίς περιορισμό ηλικίας και τύπου και θα χωριστούν σε δύο κατηγορίες, racing και cruising.



PERGA S.A.

Κεντρική Διεύθυνση : Λεωφ.Βουλιαγμένης & Ζέππου 37, 166 75 Γλυφάδα, τηλ: 2109600641
Κατάστημα: Ν.Βότση 5, 185 33 Μικρολίμνο, τηλ: 210-4125069, e-mail: info@perga.gr
Και σε επιλεγμένα καταστήματα.

Gulf Stream

Ο βορρς χειμάνος της Βρετανίας και οι κακοκαιρίες της δυτικής Ευρώπης ίσως βρήκαν την εξήγησή τους σύμφωνα με Βρετανούς επιστήμονες.

Το ρεύμα του κόλπου του Μεξικού, το Gulf Stream, που διασχίζει τον Ατλαντικό και φτάνει μέχρι τη γηραιά Αθιόννα, μεταφέρει στην Ευρώπη θερμότητα από τους τροπικούς. Το ρεύμα έχει επιβραδυνθεί κατά περίπου 30% από το 1992 έως σήμερα, γεγονός που δεν ακολουθεί το φυσικό κύκλο των 70 ετών. Οι επιστήμονες μάλιστα δεν αποκλείουν ακόμα και την πλήρη διακοπή του ρεύματος τις προσεχείς δεκαετίες, γεγονός που θα έχει σαν αποτέλεσμα τη μείωση της μέσης θερμοκρασίας της Ευρώπης κατά 5 έως 10 βαθμούς. Ακόμα και σήμερα ωστόσο η μεταβολή στο ρεύμα είναι τόσο έντονη ώστε θα έπρεπε να είχε μειώσει τη θερμοκρασία στη Βρετανία και τη Σκανδιναβία κατά έναν με δύο βαθμούς Κελσίου. Δεν αποκλείεται όμως η γενικότερη παγκόσμια θέρμανση να αντισταθμίζει την ψύξη της Ευρώπης.

Το Ρεύμα του Κόλπου ξεκινά στην Καραϊβική και μεταφέρει θερμό νερό προς τα βορειοανατολικά μέσω του Βόρειου Ατλαντικού. Στο γεωγραφικό πλάτος της Πορτογαλίας, το ρεύμα χωρίζεται στα δύο. Ο ένας κλάδος κινείται νότια και επιστρέφει στους τροπικούς, ενώ ο άλλος συνεχίζει βορειοανατολικά και φτάνει μέχρι τη Γροιλανδία. Εκεί, το ρεύμα έχει απελευθερώσει σχεδόν όλο το ηλέκτρον θερμοτήτων, «γλυκαίνοντας» το κλίμα της δυτικής Ευρώπης. Καθώς το νερό ψύχεται, η πυκνότητά του αυξάνει, οπότε το ρεύμα βυθίζεται μέχρι τον ωκεάνιο πυθμένα και αρχίζει να ακολουθεί την αντίστροφη πορεία προς τις ανατολικές ακτές της Αμερικής.

Η αμερικανική Υπηρεσία Ωκεανών και Ατμόσφαιρας επιβεβαίωσε το φαινόμενο και αποκάλυψε ότι το μεγαλύτερο τμήμα της μεταβολής είχε συμβεί τη δεκαετία του 1990.

Τιμή στον Ian Harrison

Ο πρώην πρόεδρος του IFDS (International Foundation for Disabled Sailing), ο Βρετανός Ian Harrison, τιμήθηκε με το βραβείο IPC Paralympic Order, τη μέγιστη διάκριση που μπορεί να αποκτήσει κάποιος σχετιζόμενος με τους Παραολυμπιακούς Αγώνες και την ιστιοπλοϊκή δραστηριότητα. Δεν ξέχασε να τονίσει πως εκείνος μπόρεσε να προσφέρει χώρο στην έμπρακτη υποστήριξη της ISAF.

Ο Γύρος της Ιρλανδίας

Ο γύρος της Ιρλανδίας που διοργανώνει το Wicklow Sailing Club με αφιέρωση τη θαλάσσια περιοχή μπροστά στον όμιλο, θα ξεκινήσει και εφέτος το Σάββατο 1 Ιουλίου. Χορηγός του αγώνα θα είναι και πάλι η εταιρία BMW που επενδύει στρατηγικά στο χώρο της ιστιοπλοΐας τα τελευταία χρόνια, ειδικά δε μετά την επιτυχημένη κομπάνια της στο America's Cup. Ο αγώνας έχει μήκος 704 ναυτικά μίλια και την τελευταία φορά είχε 49 συμμετοχές.

Η ημερομηνία είναι προσεκτικά επιλεγμένη ώστε να επιτρέπει στα σκάφη της ευρύτερης περιοχής να συμμετάσχουν, κυρίως με γνώμονα το δημοφιλή αγώνα Cork Week που γίνεται επίσης τον Ιούλιο. Έτσι, τα ξένα πληρώματα θα μπορέσουν να απολαύσουν την Ιρλανδία την καλύτερη εποχή του χρόνου, να ξεκουραστούν και να προετοιμαστούν για τον απαιτητικό αγώνα του Cork.

Ο αγώνας ξεκινάει από το Wicklow και πληγαίνει νότια αφήνοντας την Ιρλανδία δεξιά ταξιδεύοντας ανάμεσα σε αρκετά δύσβατα νερά και με δύσκολους καιρούς. Ο τερματισμός και μόνο σε αυτό τον αγώνα θεωρείται κατόρθωμα. Ανάμεσα στις συμμετοχές είναι και αρκετά μεγάλα και γνωστά σκάφη που αγωνίζονται για την «κονονιά» (line honours) αλλά και την πρώτη θέση στο IRC. Εφέτος οι συμμετέχοντες θα προσπαθήσουν να καταρρίψουν και το ρεκόρ του αγώνα που είναι στις 3 ημέρες 4 ώρες και 23 λεπτά.

100 Χρόνια Ιστιοπλοΐα

Το 2007 η διεθνής ιστιοπλοϊκή ομοσπονδία (ISAF) θα γιορτάσει τα 100 χρόνια ζωής της πανηγυρικά, με πάμπολλες δραστηριότητες που θα φέρουν νέο κόσμο κοντά στη θάλασσα αλλά και θα αναδείξουν τα ποιά πρόσωπα της ιστιοπλοΐας. Σημαντικότερη εκδήλωση θα είναι το "Sail the World" που θα γίνει ταυτόχρονα σε ποιά μέρη του κόσμου το Σάββατοκύριακο 1 και 2 Σεπτεμβρίου 2007. Θα μετέχουν οι εθνικές αρχές κάθε χώρας, οι διάφορες κλάσεις, όμιλοι κλπ. Τι πιο φυσικός τρόπος να εορταστούν τα 100χρονα γενέθλια με ρεγκάτες, αγώνες ανοικτής θαλάσσης, match-race, καθώς και απονομές σε διακεκριμένους ανθρώπους της ιστιοπλοΐας. Η πιο σημαντική τμητική διάκριση θα είναι το "Sailor of the Century Award", "Ιστιοπλόος του Αιώνα" που θα απονεμηθεί σε αυτόν που έχει προσφέρει το περισσότερο στο άθλημα.

Geronimo

Το μόνι τριμαράν Geronimo με την δεύτερη προσπάθεια κατέρριψε τελικά το ρεκόρ των 2225 μιλίων από το Λος Άντζελες στη Χονολουλού. Το σκόφος σισε αρχές Νοεμβρίου ξεκίνησε με τον άνεμο στους 5 κόμβους, κάνοντας 8 κόμβους ταχύτητα. Ο λόγος που το σκόφος διέκοψε την πρώτη προσπάθεια ήταν επειδή οι καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν αργότερα στη διαδρομή δεν ήταν οι καλύτερες δυνατές. Το ρεκόρ ήταν 5 μέρες, 9 ώρες, 18 λεπτά και 26 δευτερά και το κρατούσε από το 1997 ο Bruno Peyron, έχοντας πετύχει ταχύτητα 16 κόμβων κατά μέσο όρο σε όλο το ταξίδι.

Την προσπάθειά του για το ρεκόρ, το γιγαντιαίο τριμαράν Geronimo με κορηγούς την Capgemini και τη Schneider Electric, την επανέλαβε μερικές ημέρες μετά. Η μέση ωριαία ταχύτητα του σκόφους, λίγο μετά που ξεκίνησε, την Τετάρτη 16 Νοεμβρίου, έφτασε τους 23 κόμβους, αλλά του απόμειναν άλλα 822 ν.μ. Έτσι, ο στόχος ήταν η μέση ταχύτητα του σκόφους να μην πέσει επ' ουδενί κάτω από 14,8 κόμβους. Ο Olivier de Kersauson και το Γαλλο-Αμερικάνικο πλήρωμα ήταν πάντως αισιόδοξοι για το αποτέλεσμα ότι η μέση ταχύτητα στο τέλος του ταξιδιού, όχι μόνο δεν θα πέσει κάτω από τους 15, αλλά θα είναι γύρω στους 20 κόμβους. Βέβαια η ταχύτητα μόνο του σκόφους δεν είναι αρκετή για την επίτευξη ενός ρεκόρ, χρειάζεται και αρκετά προσεκτική τακτική.

Geronimo... αναφώνησε και ο Olivier de Kersauson όταν πέρασε τη γραμμή τερματισμού στη Χονολουλού στις 18 Νοεμβρίου στις 4:36 το πρωί μετά από 4 ημέρες, 19 ώρες, 31 πρώτα και 37 δευτερά. Η διαδρομή των 2215 ναυτικών μιλίων που ξεκίνησε από το Λος Άντζελες και είχε προορισμό τη Χαβάη, τη Χονολουλού, ολοκληρώθηκε με επιτυχία. Το σκόφος Geronimo είναι κάτοχος ακόμα των ρεκόρ ταχύτητας του γύρου της Αυστραλίας, του Tahiti Nui Challenge από το Σίδνεϊ της Αυστραλίας μέχρι το Papeete της Ταϊτίας και τώρα πλέον και του Λος Άντζελες - Χονολουλού. Όλα τα ρεκόρ τα κατέκτησε τους τελευταίους έξι μήνες.

Re-wire? Re-think.

Επιλέγοντας ένα σύστημα ούστημα της **Tacktick**, τα πλεονεκτήματα είναι εμφανή πριν ακόμα ανοιχτούν οι συσκευασίες των οργάνων.

Είναι τα μοναδικά ηλεκτρονικά στο χώρο της θάλασσας τα οποία λειτουργούν **ασύρματα** και με **ηλιακή ενέργεια**, χωρίς τη συνήθη καλωδίωση να «τρέχει» μέσα στο σκόφος.

Η μοναδικότητα αυτή αποκόλλεται από έξοδο και τροφοπώρια, προσφέροντας επιπλέον τη δυνατότητα οι οθόνες με μία απλή βάση να τοποθετούνται οπουδήποτε πάνω στο σκόφος.



Microset w/100 Dual Digital Display

For dealer and product information call +44 (0)1243 379331 or contact sales@tacktick.co.uk

www.tacktick.com



Master Series for keel boats and day boats



Microset w/100 Digital Display



Microset w/100 Analogue Display



Micro-Compass for dinghies



WORLD LEADERS IN WIRELESS INSTRUMENTS

PERGA S.A.

Κεντρική Διεύθυνση : Λεωφ.Βουλιαγμένης & Ζέλλου 37, 166 75 Γλυφάδα, τηλ: 2109600641
Κατάστημα: Ν.Βότση 5, 185 33 Μικρολίμανο, τηλ: 210-4125069, e-mail: info@perga.gr
Και σε επιλεγμένα καταστήματα.



Φιλανθρωπία

Ένα ίδρυμα, ανάμεσα στα άλλα που ασχολείται, έχει ιδρύσει η Έλεν Μακάρθουρ, το Ellen MacArthur Trust το 2003 για να βοηθήσει νέα παιδιά 8-18 ετών με σοβαρές παθήσεις να ασκηθούν με τη θάλασσα, ώστε να αποκτήσουν την επιθυμία να πορεύονται για τη ζωή. Οι εργαζόμενοι στην εταιρία επενδύσεων Skandia που είναι διάσημη για τις ποητές και λαμπρές χορηγίες της στο χώρο της θάλασσας, αποφάσισαν να συγκεντρώσουν χρήματα για να υποστηρίξουν το ίδρυμα της Έλεν Μακάρθουρ για τα τρία επόμενα χρόνια.

➔ Aniva Challenge - Dee Caffari

Η Βρετανίδα Denise Caffari ή Dee όπως τη φωνάζουν οι φίλοι της είναι 32 ετών, μένει στο Πόρτσμουθ και διδάσκει ιστιοπολία τριγώνου στο Πανεπιστήμιο. Αφού ταξίδεψε σε όλο τον κόσμο επέστρεψε στη χώρα της και μπήκε στην ομάδα Mike Golding Yacht Racing. Βλέποντας την εκκίνηση του Global Challenge του 2000 κατάλαβε ότι στο προσωπικό σχέδιό της θα πρέπει να ενταχθεί και ο δικός της γύρος του κόσμου. Έτσι βρισκόν στο Global Challenge του 2004/5 με ένα 72άρι σκάφος και 18 ερασιτέχνες ιστιοπόλους ήταν η μοναδική γυναίκα σκίπερ.

Με την υποστήριξη του Sir Chay Blyth και τη χορηγία της Aniva την Κυριακή 20 Νοεμβρίου η Dee Caffari ξεκινάει μόνη της το γύρο του κόσμου από Ανατολές προς Δυσμείς. Ο περίπλους θα διαρκέσει 120 με 170 ημέρες, 80 από τις οποίες θα είναι στον αφιλόξενο Νότιο Παγωμένο Ωκεανό. Αυτή τη στιγμή το ρεκόρ για το ίδιο εγχείρημα είναι 122 ημέρες, 14 ώρες, 3 πρώτα και 49 δεύτερα, με μέση ωριαία ταχύτητα 7.43 κόμβων και ανήκει στον Γάλλο Jean Luc Van Den Heede που το πέτυχε με το Adrien το Νοέμβριο του 2003 - Μάρτιο του 2004.

* Χορηγία του ΝΟΕ

Ο Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος πρόβη στη χορηγία 3 σκαφών ανοικτής θαλάσσης τύπου HUNTER 27 προς το Σώμα Ελλήνων Προσκόπων. Η χορηγική αυτή σχέση ανάμεσα στους δύο παράγοντες της θάλασσας, επικρατεί με υπερηφάνια από τους ανθρώπους της ιστιοπολίας. Το Σώμα Ελλήνων Προσκόπων θα μπορεί να δίνει ακόμα πιο δυναμικά το παρόν στις Ελληνικές Θάλασσες. Η όλη διαδικασία διεκπεραιώθηκε μέσω των Διοικητικών Συμβουλίων και ολοκληρώθηκε με την υπογραφή παράδοσης των σκαφών από το Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος στο Σώμα Ελλήνων Προσκόπων. Τα σκάφη παραδόθηκαν με σκοπό να διανεμηθούν στα τρία Ναυτοπροσκοπικά Συστήματα της Αττικής, του Χαλκιδικού, της Κηφισιάς και του Νέου Φαλήρου. Με την παραλαβή τους, έγιναν οι απαραίτητες εργασίες συντήρησης από τους Ναυτοπροσκόπους σε χρόνο ρεκόρ και ήδη έχουν ταξιδέψει αρκετά μίλια. Αυτή τη στιγμή τα σκάφη είναι δεμένα στη μαρίνα του Δέλτα, μπροστά από το «Πανερωπαϊκό Ναυτοπροσκοπικό και Ναυτοβλητικό κέντρο Δέλτα Φαλήρου». Να σημειωθεί πως τα τρία Hunter θα μπορούσαν να ανασταλέσουν ειδική κατηγορία για τους αγώνες ιστιοπολίας ανοικτής θαλάσσης.

* Παράρτημα ΠΟΙΑΘ Κερκύρας

Νέο κύριο θα έχουν τα μέλη του ΠΟΙΑΘ Κερκύρας - ΙΟΚ σύνταμα. Εξεδόθη η όδεια κατασκευής ισόγειου εκπαιδευτηρίου του ΠΟΙΑΘ - ΙΟΚ από το Δήμο Κερκυραίων στη συνοικία Μπούκα Αλυκών.

Στην Α κατηγορία του Συμβουλίου του ΙΜΟ (Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού) κατατάχθηκε η Ελλάδα. Το Συμβούλιο αποτελεί το αποκλειστικό όργανο του ΙΜΟ και είναι υπεύθυνο για την επίτηρηση των εργασιών του. Το Συμβούλιο εκτελεί όλες τις λειτουργίες της συνέλευσης, εκτός από την εισήγηση συστάσεων στις κυβερνήσεις για τη ναυτική ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης. Η κατηγορία Α περιλαμβάνει 10 χώρες με το μεγαλύτερο μερίδιο συμμετοχής στην παροχή διεθνών ναυτιλιακών υπηρεσιών και συγκεκριμένα τις Ελλάδα, ΗΠΑ, Βρετανία, Ιαπωνία, Νορβηγία, Κίνα, Παναμάς, Ιταλία, Κορέα και Ρωσία. Η Β' Κατηγορία συμπεριλαμβάνει τις 10 χώρες με το μεγαλύτερο μερίδιο συμμετοχής στο διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο και η Γ' Κατηγορία η οποία συμπεριλαμβάνει 20 χώρες, οι οποίες έχουν ειδικά συμφέροντα στις ναυτιλιακές μεταφορές ή τη ναυσιπλοΐα και των οποίων η εκλογή στο Συμβούλιο διασφαλίζει την εκπροσώπηση όλων των κύριων γεωγραφικών περιοχών σε παγκόσμιο επίπεδο.

Κατά τις εργασίες της 24ης Συνόδου της Συνέλευσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), η οποία συνέρχεται στο Λονδίνο από 21 Νοεμβρίου έως 2 Δεκεμβρίου 2005, στις εκλογές που διενεργήθηκαν για την ανάδειξη των μελών του Συμβουλίου του ΙΜΟ για τη διετία 2006-2007, η Ελλάδα εξελέγη στην πρώτη κατηγορία.

Ανάμεσα στα θέματα που ψηφίστηκαν στο ετήσιο meeting της ISAF που έγινε στη Σιγκαπούρη, ήταν και το φάρμακ της ιστοπλοΐας για τους Ολυμπιακούς του Πεκίνου το 2008. Θα γίνουν 11 ιστοδρομίες (16 για τα 49er) από όπου οι πρώτοι 10 θα αγωνίζονται χωριστά σε ένα τελικό, το Medal Race (αγώνας για το μετάλλιο!) από όπου θα βγαίνουν οι Ολυμπιονίκες. Έτσι θα διεξαχθούν και τα test events. Οι αθλητές θα μπορούν να "πετάξουν" μία ιστοδρομία (έκτι όμως από τον τελικό). Η βαθμολογία του τελικού θα μετράει διπλή. Αφού προστεθούν οι βαθμοί και από τις προηγούμενες ιστοδρομίες θα βγαίνει ο νικητής. Αν υπάρχει ισοβαθμία, θα κερδίζει αυτός που πήγε καλύτερα στον τελικό. Αν ο τελικός για κάποιο λόγο αναβληθεί, η κατάταξη θα σχηματίζεται όπως γινόταν μέχρι τώρα, με βάση τις προηγούμενες θέσεις στις ιστοδρομίες.



Syntex®

Εξειδικευμένα προϊόντα για ιδιαίτερες απαιτήσεις

**Ναυτιλιακά Χρώματα
Βερνίκια Συντηρητικά**



Γραφείο: Θεσσαλονίκης 45, Μεγάρια 183 48 Τηλ.: 210 4827 001 Fax: 210 4815 376
Εργοστάσιο: 17^η για Ε.Ο. Αθηνών - Κορίνθου 183 00 Τηλ.: 210 9574 111 Fax: 210 9573 458



Virtual Skipper 4

Η πιο εντυπωσιακή και ρεαλιστική ναυτική εμπειρία στον υπολογιστή! Το Virtual Skipper 4 είναι ένα καταπληκτικό παιχνίδι προσομοίωσης ιστιοπλοίας, μοναδικό στο χώρο του. Οι αγωνιστικές πορείες, τα σκάφη, οι συνθήκες πλεύσεως, η ιστιοπλοία μέρα ή νύχτα με μπουνάτσα ή καταγίδα δίνουν την απόλυτη αίσθηση του αγώνα και την αληθινή της θάλασσας στην οθόνη του υπολογιστή. Μόνος απέναντι στον υπολογιστή ή εναντίον άλλων ιστιοπλοών μέσω του internet, ο παίχτης γίνεται κοπελάνας ενός Melges 24, τιμονιέρης ενός αγωνιστικού ανοικτής θάλασσας, navigator ενός America's Cup και tactician ενός τριμαράν 60 ποδών!

Οι καλύτεροι θαλάσσιοι στίβοι σε όλο τον κόσμο, άφραγα και ρεαλιστικά σχεδιασμένοι, είναι διαθέσιμοι με το παιχνίδι, αλλά διατίθενται και άλλοι ελεύθερα μέσω Internet. Το Virtual Skipper 4 δίνει την δυνατότητα να φτιάξετε ακόμα και τους δικούς σας χάρτες και πορείες αλλά και να σχεδιάσετε μέσω 3D modeling το δικό σας σκάφος!

Το Virtual Skipper 4 θα βοηθήσει τους άπειρους ιστιοπλοούς να κατανοήσουν καλύτερα το άθλημα της ιστιοπλοίας, και ταυτόχρονα είναι εργαλείο τακτικής και σχεδιασμού για τους έμπειρους, αφού περιλαμβάνει όλους τους κανονισμούς της ιστιοπλοίας. Μελετήστε τους ανέμους και τα ρεύματα σχεδιάστε την πορεία του αγώνα, τρέξτε και δείτε σε replay το ήθος και τις εναλλακτικές τακτικές!

Και μόλις νοιώσετε έτοιμος, μπειτε στο internet όπου στην μεγάλη κοινότητα του Virtual Skipper (πάνω από 2.000 χρήστες εγγεγραμμένοι) καθημερινά γίνονται αγωνιστικές μάχες με άλλα σκάφη και πληρώματα από όλο τον κόσμο! Υπάρχουν και Ελληνικοί αγώνες.

Το Virtual Skipper 3 κυκλοφόρησε τον Απρίλιο του 2003 και έχει περισσότερους από 10.000 χρήστες αυτή τη στιγμή. Η επόμενη, πρόσφατη έκδοση, Virtual Skipper 4, κυκλοφόρησε το Νοέμβριο του 2005 και έχει ήδη πάνω από 2.000 χρήστες σε όλο τον κόσμο. Αναμένονται οι Ιταλικές και Γερμανικές εκδόσεις που θα συμπληρώσουν

τις ήδη υπάρχουσες Γαλλικές και Αγγλικές και θα εισάγουν νέο αριθμό παιχτών. Ενδεικτικά να αναφέρουμε ότι οι μεγαλύτερες κοινότητες είναι η Ιταλική και η Γαλλική με περίπου 2000 χρήστες η κάθε μία!

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επισκεφθείτε την ιστοσελίδα του παιχνιδιού www.virtualskipper.gr που περιέχει πληροφορίες, downloads, demo, forum και πολλά άλλα.



Εορτασμός Αγίου Νικολάου

Με την παρουσία του Προέδρου της Δημοκρατίας κ. Καρόλου Παπούλια, της ηγεσίας των Ενόπλων Δυνάμεων και πολλών ακόμα επισήμων, έγινε την Τρίτη 6 Δεκεμβρίου στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων ο καθιερωμένος εορτασμός του προστάτη του ναυτικού Αγίου Νικολάου και της εποτείου των νικηφόρων ναυμαχιών του 1912-1913.

Η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων (ΣΝΔ) ιδρύθηκε το 1845. Είναι Ανωτάτη Σχολή ισότιμη με τα άλλα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα του κράτους υπαγόμενη στο Υπουργείο Εθνικής Αμύνης. Αποστολή της Σχολής είναι η παροχή κατάλληλης θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης και στρατιωτικής και ναυτικής αγωγής ώστε οι αποφοιτώντες Ναυτικοί Δόκμοι να καταστούν ικανοί Αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού και του Λιμενικού Σώματος. Στη Σχολή εκπαιδεύονται Μάχιμοι και Μηχανικοί Ναυτικοί Δόκμοι με τετραετή φοίτηση.

VETERAN LIGHTNING

Την Κυριακή 11 Δεκεμβρίου 2005 ο Ναυτικός Όμιλος Ελλάδας διοργάνωσε αγώνες με σκάφη τύπου Lightning για ιστιοπλόους άνω των 55 ετών, στον οποίο συμμετείχαν 7 πληρώματα. Κάποιοι είχαν να μπουν σε Lightning 15 χρόνια και αναρωτιόντουσαν αν θα τα κατάφερναν, αποδείχτηκε όμως ότι η ιστιοπλοία είναι σαν το ποδήλατο: δεν την ξεχνάς ποτέ όσα χρόνια και αν περάσουν. Έτσι δονείστηκαν ντιστερές, μπότες και σωσίβια και ξανάφεραν στο μυαλό τους τις μονούβρες που έκαναν παλιά.

Έγιναν τρεις ιστιοδρομίες και η ένταση του βοριά ξεπέρασε τους 20 κόμβους, με αποτέλεσμα κάποια σκάφη να εγκαταλείψουν λόγω ζημιών στα πανιά (και στα πληρώματα). Οι σηματοδότες ήταν πολύ κοντά στην μπουίκα του Μικροήμανου ώστε να παρακολουθήσουν εύκολα τους αγώνες όσοι συνομήλικοι προτίμησαν την άνεση της βεράντας του ομίλου.



ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

1. Σ. Μπάνας – Σ. Μακρικόκης – Π. Χατζηκυριακόκης
2. Ν. Δήμου – Τ. Δήμου – Γ. Περάκης
3. Γ. Ανδρεόπουλος – Α. Ανδρεόπουλος – Π. Κούρκουλος/ΓΟΝ

Το θέαμα ήταν πολύ ενδιαφέρον αφού όλοι αγωνίστηκαν σκληρά, προσπαθούσαν να εκμεταλλευτούν τις αλλαγές του ανέμου αλλά και να κάνουν καλές κινήσεις. Ιδιαίτερως οι κυρίες που συμμετείχαν έβαλαν τα δυνατά τους και κρεμόντουσαν πολύ περισσότερο από κάποιους κυρίους!

Γυρνώντας στον όμιλο ήταν όλοι κατενθουσιασμένοι και κάποιοι σκέφτηκαν ότι ίσως θα έπρεπε να δοκιμάσουν την τύχη τους στο Παγκόσμιο Lightning Masters, αφού όμως προπονηθούν!

Βλέποντας το κέφι και την αγωνιστικότητα των βετεράνων επιβεβαιώνεται η διαφορά της ιστιοπλοίας από τα άλλα αθλήματα, αφού μπορούν να την απολαύσουν όλοι αρκεί να το ήξει η καρδιά και η μέση τους.

Ταξίδια
με πλεονεκτήματα...

Camper Hire
**Hellas**
ΑΥΤΟΚΙΝΟΥΜΕΝΑ ΤΡΟΧΟΣΠΙΤΑ

Ενοικιάσεις

Πωλήσεις

Service

Αξεσουάρ

Ανταλλακτικά

Τουριστικές υπηρεσίες



www.camperhirehellas.com

Λεωφ. Φλέμινγκ 45 - Ραφήνα
Τηλ.: 22940-79985



27ο Διεθνές Ναυτικό Σαλόνι Αθηνών

Τα τελευταία χρόνια το Διεθνές Ναυτικό Σαλόνι έχει καθιερωθεί ως η κορυφαία εκδήλωση του κλάδου στην Ελλάδα. Το Ναυτικό Σαλόνι της Αθήνας απευθύνεται τόσο στους επαγγελματίες του χώρου όσο και στο ευρύ κοινό, παρουσιάζοντας μεγάλη ποικιλία προϊόντων όπως: φουσκωτά, ταχύπλοα, αξεσουάρ, εξοπλισμό, ηλεκτρονικά συστήματα, προϊόντα συντήρησης, μηχανές σκαφών, είδη κατάδυσης, φορέματα και θαλάσσιων σπορ, κλπ. Στην έκθεση βρίσκονταν επίσης και κάποια ιασηπλοϊκά σκάφη και cruiser, που ήδη κυκλοφορούν στην αγορά.

Όλα αυτά βρίσκονταν συγκεντρωμένα στον εκθεσιακό χώρο του Ανατολικού Αεροδρόμιου Αθηνών, στο Ελληνικό, όπου πραγματοποιήθηκε το 27ο Διεθνές Ναυτικό Σαλόνι από 19 - 27 Νοεμβρίου 2005, με τη συμμετοχή 250 εκθετών, σε μια έκταση συνολικού εμβαδού 24.000 τ.μ. ενώ εκτιμάται ότι επισκέφθηκαν την έκθεση περίπου 65.000 επισκέπτες, από τους οποίους οι 5.000 ήταν εμπορικοί.

Το Διεθνές Ναυτικό Σαλόνι διοργανώνεται κάθε Νοέμβριο, εδώ και 11 χρόνια. Διάρκει 9 ημέρες και το επισκέπτονται περίπου 8.000 άτομα την ημέρα. Αποτελεί την μεγαλύτερη

και σημαντικότερη εκδήλωση στην Ελλάδα στο χώρο των σκαφών και των παρελκομένων προϊόντων και υπηρεσιών. Το ναυτικό σαλόνι είναι μια πολυδιάστατη έκθεση με κεντρικό άξονα τα σκάφη. Αποτελεί πόλο έλξης και επικοινωνίας για μια πολύ μεγάλη μερίδα ανθρώπων που ασχολούνται με την θάλασσα και τα θαλάσσια σπορ όπως ιδιοκτήτες σκαφών, λάτρεις του φορέματος, της κατάδυσης και του windsurf, αθλητές και όσων επιθυμούν να ενημερωθούν γενικότερα για τα ελλειστικά και ενδιαφέροντα στο ευρύ κοινό προϊόντα που παρουσιάζονται.

Στο περιβάριο της έκθεσης διοργανώθηκαν και κάποιες προωθητικές εκδηλώσεις όπως επίσημα εγκαινία, συνεδριακές ημερίδες και παρουσιάσεις από τους εκθέτες, επιμορφωτικές επισκέψεις σχολείων, Ι.Ε.Κ. και Τ.Ε.Ι., ενημερωτικά σεμινάρια Ναυαγιοσωστικής, Διασωστικής και πρώτων βοηθειών κ.α.

Το Διεθνές Ναυτικό Σαλόνι διοργανώνεται από την εταιρία οργάνωσης εκθέσεων EXPO ONE σε συνεργασία με το Σύνδεσμο Ελλήνων Κατασκευαστών Πλαστικών Σκαφών Παρελκομένων Εξαρτημάτων Εμπόρων & Υπηρεσιών (ΣΕΚΑΠΛΑΣ ΠΕΕΥ) και την οργάνωση των διεθνών οργανισμών International Federation of Boat Show Organizers (IFBSO) και International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA). Κάθε χρόνο την έκθεση και τις εκδηλώσεις της, τιμούν με την παρουσία τους σημαντικά πρόσωπα από όλους τους κλάδους της οικονομίας, του εμπορίου και των επιχειρήσεων, κυβερνητικά στελέχη, καθώς επίσης και γνωστοί αθλητές που έχουν διαπρέψει στο χώρο των υδάτινων σπορ. Ο υπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης κ. Δημήτρης Αβραμόπουλος, εγκαινιάζοντας το 27ο Διεθνές Ναυτικό Σαλόνι Αθηνών, δήλωσε: «Το 27ο Διεθνές Ναυτικό Σαλόνι Αθηνών, αναβαθμισμένο με περισσότερες



συμμετοχές φέτος, έρχεται να συμπληρώσει τη γενικότερη προσπάθεια για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Είναι καιρός να γνωρίσουμε τις ομορφιές της πατρίδας μας μέσα από την θάλασσα». Ο υπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης κ. Δημήτρης Αβραμόπουλος ξεναγήθηκε για περίπου 2 ώρες στην έκθεση από τον πρόεδρο του ΣΕΚΑΠΛΑΣ ΠΕΕΥ κ. Νικήτα Αγγελίδακη, τον εκπρόσωπο της EXPO ONE (διοργανωτή του 27ου Διεθνούς Ναυτικού Σαλονιού Αθηνών) κ. Αλέξιο Λαγουδάκη, και δήλωσε ενθουσιασμένος από την ποιότητα των εκθεμάτων, σκαφών και αξεσουάρ.

Στην τελευταία εγκαίνια ήταν ακόμα ο πρώην υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γιώργος Ανωμερίτης, ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών κ. Κωνσταντίνος Μιχαήλ, ο γενικός γραμματέας Βιομηχανίας του υπουργείου Ανάπτυξης κ. Σπύρος Παπαδόπουλος, ο γενικός γραμματέας του ΕΟΤ κ. Γιώργος Φωτεινόπουλος, ο αρχιπλοίαρχος του Λιμενικού Σώματος κ. Παναγιώτης Γαλλάνης, κ.α.

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα μας αποτελεί στόχο και των διοργανωτών. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του ΣΕΚΑΠΛΑΣ, η αύξηση της τουριστικής κίνησης στη χώρα μας βοηθάει καθοριστικά την ανοδική πορεία του κλάδου. Ο ρυθμός αύξησης των πωλήσεων σκαφών την τελευταία τριετία διαμορφώνεται στο 15-17% και σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία, κάθε χρόνο υπάρχουν 10.000 νέες πλεμβολογήσεις, ενώ κάθε χρόνο περίπου 2.000 σκάφη ελληνικής κατασκευής εξάγονται σε όλη την Ευρώπη, βεβαιώνοντας την δυναμική εξωστρέφειας του κλάδου.

Ο κλάδος των κατασκευαστών σκαφών θαλάσσης είναι από τους πλέον δυναμικούς και ανταγωνιστικούς της ελληνικής οικονομίας. Οι επιχειρήσεις-μέλη του ΣΕΚΑΠΛΑΣ ανέρχονται σε 400 και απασχολούν περισσότερα από 15.000 άτομα σε όλη την Ελλάδα. Στην Ελλάδα κατασκευάζονται σκάφη αναψυχής, υψηλής ποιότητας που ανταποκρίνονται με επιτυχία σε όλες τις προδιαγραφές ασφαλείας. Το μέγεθος τους ξεκινά από τα 2 μέτρα και ξεπερνά τα 12 μέτρα συνολικού μήκους.

Η χώρα μας αποτελεί ιδότιμο ανταγωνιστή των ξένων εταιριών στην κατασκευή σκαφών αναψυχής και παρελκομένων εξαρτημάτων και διεκδικεί μια δυναμική θέση σε διεθνές επίπεδο. Επιπλέον, η Ελλάδα έχει αποκτήσει σημαντική αυτοδυναμία όσον αφορά στον εξοπλισμό και στα εξαρτήματα των σκαφών αναψυχής. Για τον εξοπλισμό των σκαφών, οι Έλληνες κατασκευαστές απευθύνονται κατά κύριο λόγο σε ελληνικές εταιρίες και δεν εισάγουν τον εξοπλισμό αυτό από ξένες χώρες.

Αντίλογος

Για μία ακόμα φορά η παρουσία των ιατοφόρων ήταν υποτονική και είχε περιοριστεί σε ένα χώρο μόνο, ενώ η πληθώρα των φουσκωτών και πηλαστικών μηχανοκίνητων έδινε την εικόνα της Ελληνικής αγοράς σήμερα. Το συμπέρασμα είναι το ίδιο κάθε χρόνο, οι εκθέσεις σκαφών της χώρας μας απέχουν πολύ ακόμα από το επίπεδο των ξένων μεγάλων εκθέσεων, ειδικά σε ότι αφορά νέα και εντυπωσιακά μοντέλα. Ο στόχος των ναυτικών εκθέσεων στην Ελλάδα δυστυχώς παραμένει ακόμα η επιτόπου αγοραπωλησία, ένα παζάρι δηλαδή όπου αγοράζονται και πωλούνται πάσης φύσεως ναυτιλιακά είδη και υπηρεσίες από το υπάρχον στοκ των εμπόρων. Ο επισκέπτης που δεν αναζητά να αγοράσει κάτι συγκεκριμένο, δύσκολα εντυπωσιάζεται με τα εκθέματα. Επιπλέον η έκθεση έδειχνε εφέτος φτωχότερη, αν και η προώθηση στα ΜΜΕ ήταν μεγαλύτερη από άλλες χρονιές.

Caretta caretta Καλό ταξίδι Σοφία!



Η Σοφία, μια ανήλικη θαλάσσια χελώνα (*Caretta caretta*) απελευθερώθηκε πριν λίγες μέρες, ύστερα από 5 χρόνια διαμονής και περιθαλίξης στο Κέντρο Διάσωσης Θαλάσσιων Χελωνών στη Γλυφάδα.

Η Σοφία έφθασε στο Κέντρο Διάσωσης Θαλάσσιων Χελωνών ΑΡΧΕΛΩΝ τον Μάιο του 2000. Είχε σοβαρά κτύπημα στο κεφάλι, καθώς επίσης και τραύματα στο πλάστην.

Όταν έφτασε στο Κέντρο Διάσωσης ήταν πολύ αδύναμη και καθόλου δραστήρια. Της χορηγήθηκαν αντιβιοτικά για διάστημα τριών χρόνων. Τους τρεις πρώτους μήνες κατέβαλλε μεγάλες προσπάθειες να καταδυθεί που όμως δεν τα κατάφερε και έτσι επήλθε στην επιφάνεια του νερού.

Υστερα από τρία χρόνια, και μετά από την χορήγηση δεσφωρών φαρμάκων, ανέκτησε την ενεργητικότητα της και τα επίπεδα δραστηριότητάς της βελτιώθηκαν τόσο ώστε να μπορεί να πιάνει την τροφή της από τον πάτο της δεξαμενής. Τα προβλήματά της όμως δεν τελείωσαν εκεί, αφού δεν είχε τη δυνατότητα να καταδυθεί και να κοιλμπάει απολύτως φυσιολογικά.

Ο λόγος; Ένα μέρος αέρα είχε εγκλωβιστεί στο πίσω μέρος του σώματός της και γι' αυτό δεν μπορούσε να παραμείνει στον πάτο της δεξαμενής.

Στις αρχές του 2004, τοποθετήθηκαν στο πίσω μέρος του καβουκιού της, βαριδία βάρους 1.000gr. Αυτό έλυσε τα προβλήματα πνευματικότητας και ενάμισι χρόνια μετά την τοποθέτηση των βαριδιών, κατάφερε να καταδυθεί κανονικά, να παραμείνει στον πάτο της δεξαμενής αλλή και να τρέξει μόνη της.

Έτσι σταδιακά της αφαιρέσαμε τα βαρίδια και ύστερα από ένα μήνα παρατήρησης της πορείας της, αποφασίστηκε ότι μπορεί πια να απελευθερωθεί.

Πριν μας αφήσει για να βρει την ελευθερία της, της τοποθετήθηκε δορυφορικός πομπός που μας δίνει τη δυνατότητα να παρακολουθούμε την πορεία της (μπορείτε να δείτε την πορεία της στο www.seaturtle.org), αλλή και να αντιληφθούμε πολύτιμα στοιχεία για τη ζωή των θαλάσσιων χελωνών.

Η συγκίνηση πολύ μεγάλη ιδιαίτερα γι' αυτούς που για τόσα χρόνια την περιέβαλλαν αλλή και για τους εθελοντές του Κέντρου Διάσωσης, που την φρόντιζαν και τους ανθρώπους του Συλλόγου που παρακολουθούσαν την πορεία της.

Γιορτή Εθελοντισμού

Ο Σύλλογος για την Προστασία της Θαλάσσιας Χελώνας ΑΡΧΕΛΩΝ, διοργάνωσε στις 4 Δεκεμβρίου 2005, από το πρωί, στο Κέντρο Διά-

σωσης Θαλάσσιων Χελωνών (3η Μαρίνα Γλυφάδας, πίσω από τη στάση του ΤΡΑΜ «Ελληνοδίο Δημοκρατίας»), γιορτή για την Παγκόσμια Ημέρα Εθελοντισμού (5 Δεκεμβρίου 2005) με ελεύθερη είσοδο. Το Κέντρο είχε διαμορφωθεί σε έναν πολυχώρο με ποικίλες εκδηλώσεις και φιλοξένωσε ένα πρωτότυπο bazaar που θα βοηθήσει στη συνέχεια των δράσεων του συλλόγου. Επίσης, την ίδια ημέρα έγιναν προβολές, παρουσιάσεις και εισηγήσεις από άλλες εθελοντικές οργανώσεις καθώς και ξεναγήσεις στις δεξαμενές που φιλοξενούνται οι χελώνες προς απελευθέρωση.

Ο σύλλογος ιδρύθηκε το 1983 και έχει πολύ μεγάλη δράση στον τομέα του εθελοντισμού, αφού δέχεται περίπου 500 εθελοντές κάθε χρόνο, από όλον τον κόσμο.

Ο Σύλλογος για την Προστασία της Θαλάσσιας Χελώνας ΑΡΧΕΛΩΝ απευθύνεται σε όλους όσους ενδιαφέρονται για τον εθελοντισμό αλλή και σε όλους εκείνους, που για πρώτη φορά, θα ήθελαν να ενημερωθούν για την ασφαλή και προσφορά. Η γιορτή αποτέλεσε μια μοναδική ευκαιρία να γνωρίσουν οι ενδιαφερόμενοι το έργο και τη δράση μη κυβερνητικών οργανώσεων από διάφορα πεδία δράσης.



Μερικοί από τους εθελοντές που στήριξαν την εκδήλωση.



Ο Δήμαρχος Γλυφάδας κ. Γερακωνίτης και μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου στον χώρο της Έκθεσης.



Η παραμυθιά Εση Γερακωνίτη και ο μουσικός Γεώργιος Παυλίδης μαζί με τα παιδιά.

ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ



Φυλακισμένες:
ΑΡΧΕΙΟ ΑΡΧΕΛΩΝ



the perfect **sailing**

shoe

Αντιγλιστρική σόλα
που δεν μαρκάρει.

Χειροποίητη κατασκευή
true moccasin.

Δερμάτινο
κορδόνι ενιαίο.

Καμούλια ασφαλείας
που δεν σκουριάζουν.



Το πρώτο βήμα για μια μεγάλη επιδίωξη



Όλοι μας πήραμε μια μικρή, γλυκιά γεύση από το America's Cup, όταν ήρθαν οι ομάδες στη Μύκονο για το Dream Race. Από παλιές απόψεις η εμπειρία αυτή ήταν θετική. Απενός, γιατί με την παρουσία τους είχαμε πολλά κίνητρα για να συνεχίσουμε να προσπαθούμε για κάτι καινούργιο και πολύ συναρπαστικό όπως είναι οι ιστιοπλοϊκές μονομαχίες. Και αφετέρου, επειδή συνειδητοποιήσαμε ότι και αυτοί οι αθλητές είναι άνθρωποι, που όμως έχουν αφιερώσει πολύ χρόνο και κόπο για να πετύχουν στον τομέα τους. Η ιστιοπλοΐα είναι η δουλειά τους και όσο περισσότερη είναι η εξειδίκευσή τους τόσο περισσότερες είναι οι πιθανότητες να επικρατούν και να νικούν. Οι αγγλοσαξονικές χώρες δε, είναι αυτές που κυρίως επικρατούν σε διοργανώσεις τέτοιου μεγέθους σαν το America's Cup.

Πριν από μερικούς μήνες βέλησα να μοιραστώ δημόσια την ιδέα να επεκτερίσουμε και εμείς κάτι ανάλογο. Δεν το είπα χωρίς να το έχω σκεφτεί καλά πρώτα. Οι επιτυχίες και η καλή στόφα αθλητών υπάρχει. Χρειαζόμαστε όμως περισσότερη εμπειρία και τεχνολογία. Αυτό όμως είναι κάτι που μπορούμε να αποκτήσουμε με τον καιρό ανάλογα με την προσπάθεια που θα κάνουμε. Παίηλοι ίσως πουν ότι τα χρήματα είναι αυτά που λείπουν, αλλά θα μου επιτρέψετε να μην συμφωνώ απόλυτα. Ο λόγος είναι ότι στην ερώτηση «αν το είχαμε, θα πετύχαινε η προσπάθειά;» (δηλαδή μια αξιόλογη παρουσία στο Luis Vuitton Cup) θα απαντούσα ότι θα ήταν μάλλον αποτυχία, διότι δεν υπάρχει η γνώση για να κάνουμε σωστή και εύστοχη διαχείριση.

Αυτός ήταν ο λόγος που στην προσπάθειά μου να εμπλουτίσω τις ιστιοπλοϊκές εμπειρίες μου και να εξελίξω τις γνώσεις στον τομέα που τόσο αγαπώ, έβλεπα ένα τόσο υψηλό στόχο: Τη συμμετοχή μου στο America's Cup του 2007 και την καταγραφή των αναγκών, των στόχων και του τρόπου λειτουργίας των ομάδων, με απώτερο στόχο τον εκμητάριό μιας ελληνικής ομάδας για το 2011. As μην ξεκινάμε πώς ξεκίνησε η ομάδα της Ν. Ζηλινδίας -όλοι θεωρούσαν ότι είναι αδύνατο έστω και η συμμετοχή τους- αλλά και η ελβετική ομάδα του Alinghi. Πώς δούλησαν και σε τι επίπεδα έφτασαν τη διαδικασία της προετοιμασίας. Αυτό που χρειάστηκε ήταν η γνώση σε πολλούς τομείς (αεροδυναμική, υδροδυναμική, μετεωρολογία, αντανάκλαση, μηχανικών, κατασκευαστών, κ.α.), αλλά κυρίως το ανοιχτό μυαλό για έρευνα και νέες ιδέες. Το κλειδί ήταν οι άνθρωποι με όραμα που είναι διατεθειμένοι να στηρίξουν ένα τόσο μεγάλο εγχείρημα οικονομικά και ηθικά. Όλα τα παραπάνω, μαζί με ένα πολύ καλό κυβερνήτη και κυρίως οδηγό του νέου σχήματος, έναν άνθρωπο να πιστέψει αυτό το εγχείρημα, μια μεγάλη ομάδα αφοσιωμένη και ενωμένη, μια χώρα που θέλει να επαναλάβει ένα μεγάλο αθλητικό γεγονός, είναι η συνταγή που χρησιμοποιήσε μέχρι τώρα ο Russell Coutts και πέτυχε!

Τους τελευταίους μήνες ταξίδεψα πολύ για να βρεθώ κοντά με όσο το δυνατό

περισσότερους ανθρώπους που βρίσκονται σε αυτό τον κύκλο. Κάναμε συναντήσεις, ανταλλάξαμε απόψεις για το τι χρειάζεται μια χώρα για να συμμετέχει στον αγώνα και τι χρειάζεται για να διεκδικήσει μια διακρίση. Μόλις φη πληροφορίες για το αθλητικό κομμάτι και αντίστοιχα συνεργάτες μου μελέτησαν τα πραγματικά νούμετρα που κάνουν ένα αθλητικό γεγονός να επιβιώσει από το 1851. Ο λόγος ΔΕΝ είναι ένα απλό κύπελλο όπως οι περισσότεροι αγώνες, αλλά πλέον αποτελεί εθνική υπόθεση για κάθε χώρα που συμμετέχει, γιατί είναι μια επικερδής διοργάνωση που αναβαθμίζει την εκάστοτε περιοχή, προσελκύει τον τουρισμό και τονώνει την οικονομία της χώρας. Μετά από αυτή τη μελέτη συνειδητοποιήσαμε, όλοι όσοι ασχοληθήκαμε με την υπόθεση, ότι δεν είναι τρέλλα, αλλά μια ενδιαφέρουσα πρόκληση που μπορεί να μείνει για πάντα στην ιστορία της Ελλάδας, όπως η Ολυμπιάδα. Είναι μια πρόκληση που μπορεί για μια ακόμη φορά να μας κάνει να αποδώσουμε με τον ίδιο ζήλο, γιατί είναι το διαμάντι της ιστιοπλοΐας. Είναι επίσης κάτι που θα προσφέρει θέσεις εργασίας και αντικείμενο προς αξιοποίηση στις ήδη υπάρχουσες ολυμπιακές μαρίνες.

Τι φάνομε;

Αρακά μια ομάδα «σκιάς» που θα βρίσκεται δίπλα στην ομάδα που θα στηρίζουμε το 2007 και που θα αποτελέσει την ομάδα που θα μας φέρει πιο κοντά στην τεχνολογία που χρειαζόμαστε. Αυτό σημαίνει ότι θα χρειαστεί να είμαστε στην Ισπανία για όλη τη διαδικασία μέχρι το 2007. Ανάλογα με τις γνώσεις και την εξειδίκευση κάθε ατόμου θα υπάρχουν και αντίστοιχες ποσότητες προς το στόχο που θα συμμετάσχουν.

Καλώ όσους από εσάς ενδιαφέρεστε να συμπληρώσετε τη φόρμα που βρίσκεται στη σελίδα www.bekatorou.com ώστε να έχουμε τα στοιχεία για να επικοινωνήσουμε μαζί σας όταν είμαστε σε θέση να ξεκινήσουμε.

ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ



Κείμενο:
Σοφία Μπεκατώρου

Αθλητισμός. Έργο ευθύνης.

Στηρίζουμε την προσπάθεια για διάκριση.

Δίπλα στις εθνικές ομάδες, σε όλες τις αθλητικές δραστηριότητες αλλά και στα φυτώρια του αθλητισμού, εκεί που γευσιέται η άμιλλα, εκεί που ξεκινάει η προσπάθεια και καθιερώνεται το "ευ αγωνίζεσθαι", εκεί που κάνουν τα πρώτα βήματα οι αθλητές που θα μας κάνουν περήφανους σύριο.

Βρισκόμαστε πάντα εκεί για να στηρίζουμε, με έργο ευθύνης, του ελληνικό αθλητισμό.

... για ένα μέλλον πιο ανθρώπινο, πιο αισιόδοξο, πιο ευτυχισμένο.

Γιατί το πιο όμορφο παιχνίδι, είναι η ζωή



ΟΠΑΠ

Πρόγραμμα Κοινωνικής Ευθύνης



ARC

Την Κυριακή 20 Νοέμβρη ξεκίνησε το μεγαλύτερο, από πλευράς συμμετοχών, ράλι διήθητου του Ατλαντικού, το ARC, με αφετηρία το Λας Πάλμας των Κανάριων Νήσων. Προορισμός η Σάντα Λουτσία στην Καραϊβική. Οι συμμετοχές φέτος ανήλθαν στις 225, από 25 χώρες, ενώ οι εθνικότητες των πληρωμάτων είναι τόσες ποικίλες ώστε να μπορεί κανείς να χαρακτηρίσει τον αγώνα παγκόσμιο γεγονός. Βέβαια, παρόλο που τα σκάφη στις μεγάλες κατηγορίες αγωνίζονται σοβαρά, δεν είναι λίγα αυτά που «εκμεταλλεύονται» τις ασφαλείς συνθήκες και την υποστήριξη των διοργανωτών για να βρεθούν στη φιλόξενη, αυτή την εποχή, Καραϊβική.

Όλα τα σκάφη απέηλθαν από το Λας Πάλμας με σύμμαχο τους αληθινές ανέμους χωρίς προβλήματα, αλλά όχι για πολύ. Λίγα 24ωρα μετά την εκκίνηση, το κορά των προβλημάτων άνοιξε η φωτιά που ξέσπασε στο Wild Alliance (Formosa 51), το πρόβλημα στο κατάρα που αντιμετώπισε το Nidari και το σκίσιμο των πανιών των Selene B και Fica Fira, που επέστρεψαν στα Κανάρια για επισκευές.

Τις επόμενες μέρες ένα χαμηλό βαρομετρικό ώθησε τα σκάφη να σταματήσουν να απορύγουν ενδεχόμενες καταγίδες, ενώ τα περισσότερα ταξίδευαν με μπαλόνια. Αξίζει να σημειωθεί ότι ανάμεσα στις υπηρεσίες που προσφέρουν οι διοργανωτές είναι η ειδική ομάδα παρακολούθησης και πρόγνωσης καιρού που ενημερώνει το στόλο σε 24ωρη βάση, ενώ ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχουν οι ενημερώσεις για παραπλήοντα ύψους σκάφη με σκοπό την αποφυγή περιστατικών πειρατειών.

Εν τω μεταξύ και καθώς ο αγώνας εξελισσόταν και άλλα ατυχή περιστατικά συνέβησαν: το Leyenda (Morgan 38) κινδύνευσε από εισροή υδάτων και

επέστρεψε πίσω στο Λας Πάλμας, ενώ για το ίδιο πρόβλημα ελικόπτερο SAR των διοργανωτών προμήθευσε με αντήλια ένα άλλο σκάφος. Το πιο θλιπτό όμως γεγονός, ήταν αυτό της 1^{ης} Δεκεμβρίου όπου το πληρωμα του Βρετανικού σκάφους Callio (Sweden 42) διαπίστωσε ρωγμή στη γάστρα του ενώ βρισκόταν 300 μίλια από το Κόνο Βέρντε. Ο μηχανισμός του ARC κλητοποιήθηκε, καθώς και πολλά σκάφη έληξαν πορεία σπεύδοντας για βοήθεια. Δυστυχώς ο καιρός δεν βοήθησε την κατάσταση και όταν το κύμα άρχισε να ανεβαίνει, το πληρωμα αναγκάστηκε να εγκαταλείψει το μόλις δύο ετών σκάφος στη μοίρα του και να περιουληθεί από το παραπλήον φορτηγό πλοίο M/V Endless.



ΔΙΕΘΝΗ



Κείμενο:
Νετσόσα Πατόρα



ΟΙΘΩΝ



Κόλπινο:
Νοτιάσσα Ποτάρα

Clipper Round the *World Race*

Τα 68άρια ωκεανόδρομα σκάρη της Clipper μπήκαν για το καλά στο χορό του Νότιου Ατλαντικού και Νότιου παγωμένου Ωκεανού, κατά το τρίτο και τέταρτο σκέλος του γύρου του κόσμου. Στον αγώνα από το Salvador της Βραζιλίας στο Durban της Νότιας Αφρικής, το Westeraustralia προηγήθηκε από την αρχή και κατάφερε να τερματίσει πρώτο, μετά από 23 ημέρες, σημειώνοντας τη δεύτερη του πρωτιά. Κατά τη διάρκεια του μπράτσου, μόλις έδωσαν το Qingdao και Uniquely Singapore, για να επικρατήσει τελικά το πρώτο, ενώ στις 12 Νοέμβριο το Jersey αναγκάστηκε να εγκαταλείψει προς το Κέην Τόουν, για επισκευές στην εξάρτησή του, τη στιγμή που βρεσκόταν επικρατής του στόλου. Πίσω του ακολουθούσαν το Uniquely Singapore, που φυσικά ευνοήθηκε από το περσιτικό, το Westeraustralia και το New York. Το Jersey κατάφερε να επιστρέψει τελικά στον αγώνα μετά από μία εβδομάδα, αλλά όπως ήταν αναμενόμενο έφτασε τελευταίο στο Durban. Η νύχτα που τερμάτισε ο πρώτος ήταν ειδική για το σταθμό από την ναυαγία της 16ης Νοεμβρίου και σήμανε μεγάλη γιορτή με πυροτεχνήματα και παραδοσιακή τελετή των Ζουήου, ενώ ακόμα για τη δεύτερη θέση πόησαν το New York και Cardiff, που απέκριναν από τον τερματισμό 70 και 112 μίλια αντίστοιχα. Τα πληρώματα ξεκουράστηκαν και τα σκάφη πέρασαν την απαραίτητη συντήρηση ώστε να προετοιμαστούν για το επόμενο – δύσκολο – σκέλος.

Ετσι λοιπόν, το τέταρτο σκέλος του αγώνα ξεκίνησε την Κυριακή 27 Νοεμβρίου. Τα πληρώματα των δέκα σκαφών βρέθηκαν αντιμέτωπα με τις σκληρές συνθήκες του Νότιου Παγωμένου Ωκεανού: αληθινά άνεμοι 40 κόμβων (Westerlies) και γιγαντιαία κύματα μεταξύ των πορθηλών 40 και 50, τα θρυιλικά Roaring Forties. Το Σάββατοκύριακο 3 και 4 Δεκεμβρίου σημειώθηκαν οι υψηλότερες ταχύτητες του αγώνα: 29,1 κόμβοι από το Jersey και 27,3 από το Glasgow. Ένα πολύ γρήγορο ταξίδι προμηνύεται, αφού το πρώτο σκάφος απέκρινε μόλις 2.500 μίλια από τον τερματισμό, με το Durban να προηγείται του δεύτερου σκάφους, Victoria. Για την τρίτη θέση ποηθούν το Qingdao και το Westeraustralia, ενώ εκτός συναγωνισμού έχει μείνει το Glasgow.

Η κατάταξη την 6^η Δεκεμβρίου είχε ως εξής:

1. Durban
2. Victoria
3. Qingdao
4. Westeraustralia.com
5. Liverpool 08
6. Cardiff
7. Uniquely Singapore
8. Jersey
9. New York
10. Glasgow



“

Η Ellen MacArthur συμμετείχε στην κατηγορία των Open 60 monohull σκαφών. Στην ίδια κατηγορία που κέρδισε το 2002 και τον αγώνα Route du Rhum (η διαδρομή που ακολουθούσαν τα ιστιοφόρα που μετέφεραν το ρούμι και προφανώς ήταν άλλη από αυτή του καφέ).”

”



αίσθη



Κείμενο:
Μάνος Ρούδης

Ο μεγάλος αγώνας διήλθη του Ατλαντικού double-handed με το όνομα της εταιρίας καφέ Jacques Vabre, ξεκίνησε επεισοδικά το Σάββατο 5 Νοεμβρίου στις 14:00 ώρα UTC. Η διαδρομή του αγώνα των 4,340 ν.μ. πήρε τα 31 σκάφη του στόλου από τη Le Havre μέχρι το Salvador de Bahia. Η ρότα που ακολουθήσαν τα πηλάν μοντέρνα σκάφη, ήταν η κλασική διαδρομή του καφέ, 'the coffee route', την οποία έπλεαν τα εμπορικά ιστιοφόρα που μετέφεραν καφέ από τη Βραζιλία στην Ευρώπη. Τα σκάφη μετά την εκκίνηση πέρασαν το στενό της Μάγκης, τον αφιλέξνο Βιοκαϊκό και μετά μπήκαν στους αλγέις. Διέσχισαν τη ζώνη των νηπιμιών για να τερματίσουν όρτια στη Βραζιλία.

Αυτή ήταν η έβδομη διοργάνωση και περιελάμβανε 50όρια και 60όρια μονόγαστρα ιστιοφόρα και τριμαράν. Το Σάββατο ξεκίνησαν τα μονόγαστρα και την Κυριακή τα τριμαράν. Το Σάββατο επικρατούσαν νοτιοδυτικοί άνεμοι εντάσεως 20 κόμβων και τα 19 Open 60 και Open 50 σκάφη ζορίστηκαν. Ακόμα δυσκολότερα ήταν τα πράγματα για τα τριμαράν που ξεκίνησαν με 26 κόμβους αέρα. Αλλά και οι επόμενες ημέρες προμηνύονταν δύσκολες μέχρι ο στόλος να περάσει στη διατροπική ζώνη σύγκλισης και να βρει τους αλγέις ανέμους. Μετά από δύο ημέρες ταξίδι, ο στόλος συνάντησε τον αέρα των 40 κόμβων όπως είχαν προβλέψει τα δελτία. Μέχρι εκείνη τη στιγμή, καμία σοβαρή ζημιά δεν είχε σημειωθεί. Ο άνεμος εμφανίστηκε τη Δευτέρα 7 Νοεμβρίου το πρωί, όταν η πίεση ήταν όρτια και το κύμα δυνατό. Τα

πιληρώματα πέρασαν μία δύσκολη νύχτα και τα πρώτα προβλήματα άρχισαν να εκδηλώνονται...

Στην κατηγορία των Open 50 πρώτο οδηγούσε την κοούρα το Artforms, ενώ στα τριμαράν η σειρά ήταν Orange Project, Groupama-2, Foncia και Geant. Το τριμαράν Brossard, με τους Yvan Bourgnon και Charles Coudrelier εγκατέλειξε όταν ο μεσαίος πιλητής τους παρουσίασε επικίνδυνη ρωγμή. Το Defi Vendéen από την άλλη χρειάστηκε να καταρύγει στη Brest για να επισκευάσει τη σακμένη μεγίστη του, ενώ στο Sodebo (Thomas Coville και Vincent Riou) έλασσε το μαντόρι της μεγίστης και το γάντζο από τιτάσιο που κρατάει το νάνι βραχισμένο. Η ζημιά επιδιορθώθηκε μετά από ώρες.

Το Orange έλασσε και τους δύο συνδετικούς δοκούς που συγκρατούν τους πιλητές μεταξύ τους και βέβαια αναποδογύρισε αμέσως. Το κύμα έφτανε τα 4 μέτρα και ο



Transat Jacques Vabre ...και ο δρόμος ΤΟΥ ΚΑΦΕ

άνεμος τους 40 κόμβους. Οι δύο κυβερνήτες, οι Ελβετοί αδελφοί Ravussin, διασώθηκαν από ελικόπτερο. Επιχείρηση διάσωσης κινητοποιήθηκε και για τους Damian Foxall και Armel Le Cleac'h που βρίσκονταν στο Foncia το οποίο αναποδογύρισε.

Το Sodebo έχασε τον αριστερό πηλινάρα και το άλμπουρα. Το κύμα έφτανε τα 7 μέτρα και τα σκάφος ταξίδευε με 3 μούδες και φέδρο Βυέλλης.

Ο στόλος των μονοκύλιωτων ήταν ασφαλής. Οι καταστάσεις κινδύνου και οι επιχειρήσεις διάσωσης ξύπνησαν μνήμες από τον αγώνα του 2002 Route du Rhum όπου τρία σκάφη μόνο από τα 18 που ξεκίνησαν κατάφεραν να τερματίσουν.

Μετά συνθήκες επιβίωσης των πρώτων ημερών, η κατάσταση άλλαξε όταν τα σκάφη μπήκαν στους βορειοανατολικούς ανέμους, στις Πορτογαλικές ακτές. Τα σκάφη και των δύο κατηγοριών, ORMA και IMOCA κατευθύνθηκαν νότια προς τα Κανάρια Νησιά και τα πηλινάρα μπόρεσαν επί τέλους να προμηθούν λίγο και να ασχληθούν με τις επισκευές των σκαφών τους. Τα σκάφη ταξίδευαν πλέον αμυδρά και με τα μαλακία, με ταχύτητες που έφταναν τους 25 κόμβους για τα τριμαράν, τους 17 για τα μονόγαστρα. Αυτό ήταν happy sailing!

Στο μεταξύ, την Πέμπτη 10 Νοεμβρίου το απόγευμα, το Groupama που ήταν επικεφαλής αναποδογύρισε μετά από μία ριπή ανέμου

που χτύπησε τους 40 κόμβους. Το σκάφος ταξίδευε δευτερόπρωμα, με τη ριπή κόρφωσε τις πλώρες του στο κύμα, με αποτέλεσμα ο ατυχής Franck Proffit να εκτοξευτεί μπροστά και να σπάζει τα πηλινάρα του. Ελικόπτερο έπευσε να πάρει τον τραυματία, ενώ ο Franck Cammas, ο έτερος του πηλινάρατος, παρέμεινε στο σημείο της ανατροπής περιμένοντας ρυμούλκηση. Το σκάφος ταξίδευε στο όριο προκειμένου να καλύψει τη διαφορά που είχε χάσει όταν σταμάτησε για 4 ώρες για επισκευή του πηλινάρα του μετά τη θύελλα. Η ταχύτητά του τη στιγμή του ατυχήματος ξεπερνούσε τους 25 κόμβους! Το Sill et Veolia (Jourdain / MacArthur) πέρασε τελικά μπροστά στο Open 60, αφού μίλη με το μίλι κάλυψε τη διαφορά που είχε με το προπορευόμενο Virbac-Paprec. Παραλίω βρισκόταν το Bonduelle που μεγάλωσε τη διαφορά του με το τέταρτο Escover κατά 11 ν.μ. Στην κατηγορία Open 50 επικεφαλής ήταν το Goyphon Solo με πάνω από 100 ν.μ. διαφορά από τον δεύτερο.

Καθώς ο στόλος έμπανε στη ζώνη των νηνεμιών (doldrums) το τρίμαρα TIM Progetto Italia (ORMA 60) αναποδογύρισε, 400 ν.μ. νοτιοδυτικά του Ντακάρ της Σενεγάλης. Με τους ισχυρούς μεταβλητούς ανέμους το σκάφος ταξίδευε με περισσότερους από 13 κόμβους δευτερόπρωμα. Το κακό συνέβη όταν ο Soldini ενεργοποίησε τον αυτόματο πιλότο για να πάει να τριμάρει τη σκάτο. Εκείνη τη στιγμή μία ισχυρή ριπή ανέμου κουρασάτορνε το σκάφος, ο αυτόματος



πιλότος έλασε τον έλεγχο και αναποδογύρισε το σκάφος, πριν προλάβει ο Soldini να λιασκάσει. Αμέσως ενεργοποίησαν το EPIRB και επικοινωνήσαν με το κέντρο συντονισμού και ελέγχου για να αναφέρουν πως είναι καλά. Ένα πλοίο εστάθη για βοήθεια και περιουηλογήστο μεταξύ τα υπόλοιπα σκάφη του στόλου κινούνταν αργά, δηλαδή κάτω από 15 κόμβους. Τα δύο πρώτα σκάφη της κατηγορίας Open 50 Monohull, Gryphon Solo και Vedettes de Brehat μπήκαν και αυτά στη ζώνη των νινεμιών και άρχισαν να επιβραδύνουν. Στα Open 60 οι ενοήλογές της πρώτης θέσης συνιχίζονταν ανάμεσα στα Sill et Veolia και Virbac-Paprec.

Εις 21 Νοεμβρίου 15:46 ώρα UTC πέρασε τη γραμμή τερματισμού το Banque Populaire (Pascal Bidogoroy και Lionel Lemonchois) κερδίζοντας την κατηγορία ORMA 60, μετά από 14 ημέρες, 1 ώρα, 46 πρώτα και 29 δεύτερα, έχοντας καλύψει τα 5.940 ν.μ. με μέση ωριαία ταχύτητα 17,59 κόμβους. Δεύτερο τερμάτισε το Gitana 11 (Fred Le Peutrec και Yann Guichard), 3 ώρες και 3 λεπτά μετά τον πρώτο, αλλά πολύ εντυπωσιακά, πηλάνδροντας στον ένα πιλώτη. Μετά από 27 λεπτά πέρασε τη γραμμή τερματισμού και το Géant (Desjardoux και Destremou).

Επιν κατηγορία των Open 50 multihull, την πρώτη θέση πήραν οι πατέρας και γιος Franck-Yves και Kevin Escoffier με το Crêpes Whaou!

Επιν κατηγορία IMOCA Open 60 πρώτο τερμάτισε το Virbac-Paprec (Jean-Pierre Dick και Loick Peyron) με 13 ημέρες, 9 ώρες, 19 πρώτα και 2 δεύτερα, καταρρίπτοντας μάλιστα τα προηγούμενα ρεκόρ για μονόμαστρα σκάφη με περισσότερο από 3 ημέρες. Μόλις έξι μίλια πίσω του (35 λεπτά) ήταν το Sill et Veolia με το τρομερό διδυμο Roland Jourdain και Ellen MacArthur.

Καθώς τα υπόλοιπα σκάφη πηλοοζαν να τερματίσουν, η μάχη είχε πηλάν μετατεθεί επιν κατηγορία των ακαρών Open 50 monohull και ήταν σώμα με σώμα. Τις επόμενες ημέρες ο στόλος των μονόμαστρων συνέχισε να τερματίζει με τον καιρό να έχει καλήμρει και να έχει σταθεροποιηθεί, οπότε δεν υπήρξαν άλλα απρόβλεπτα επεισόδια, παρά μόνο η μάχη με το χρονόμετρο. Ο Kip Stone και ο Merf Owen με το Artforms (Open 50) τερμάτισαν 17 ώρες και κάτι πίσω από το Gryphon Solo με το οποίο είχαν μία πραγματική μονομαχία. Η διαφορά ωστώσο είναι μηδαμική αν υποήλογισει κανείς πως το Artforms ξεκίνησε με 300 ν.μ. διαφορά όταν αναγκάστηκε να σταματήσει για να επισκευάσει τη μεγάλη του.

Τελική κατάταξη όλων των κατηγοριών:

MULTIHULLS ORMA

- 1 Banque Populaire
- 2 Gitana 11
- 3 Géant
- 4 Gitana X

MONOHULLS IMOCA

- 1 Virbac-Paprec
- 2 Sill et Veolia
- 3 Bonduelle
- 4 Ecover
- 5 Skandia
- 6 Pro-Form
- 7 UUDS
- 8 Roxy
- 9 Mare Verticale
- 10 Maisonneuve-Region Basse Normandie
- 11 Galileo

MULTIHULLS Class 2

- 1 Crêpes Whaou!
- 2 Gifi
- 3 Jean Stalaven
- 4 Victorinox

MONOHULLS Class 2

- 1 Gryphon Solo
- 2 Artforms
- 3 Vedettes de Brehat
- 4 Top 50 Guadeloupe
- 5 Polarity Solo

Εγκατέλειπον

- Orange Project
- TIM Progetto Italia
- Brossard
- Sodebo
- Groupama 2
- Foncia
- Chemines Poujoulat
- Nigociane-Donneurs de vie-Branec IV
- Acanthe Ingénierie
- Difi Vendien
- Adecco - Etoile Horizon

“ Τα μετεωρολογικά δευτήρια έδιναν μέτριες εντάσεις ανέμου για την εκκίνηση, αλλά ενίσχυση σύντομα. ”



Πρωτοποριακή Τεχνολογία Επικοινωνίας στα χέρια σας



- Ψηφιακά τηλεφωνικά κέντρα
- Δίκτυα κινητής τηλεφωνίας (GSM 900/1800, GPRS, EDGE, UMTS)
- Εφαρμογές Νοήμονος Δικτύου (Intelligent Networks)
- Τηλεπικοινωνιακά συστήματα PBXs
- Συστήματα Μετάδοσης PDH/SDH
- Radio Links
- Οπτικά Δίκτυα Πρόσβασης
- Τεχνολογίες ATM, Frame Relay, IP, ADSL, LMDS
- Λύσεις ασύρματης επικοινωνίας (Wireless LAN, BlueTooth, DECT)
- Οπτικές Ίνες και Καλώδια
- SAP R/3 Solutions
- Τοπικά Δίκτυα (LAN)/Δίκτυα Ευρείας Περιοχής (WAN)
- Συστήματα Διαχείρισης Δικτύου
- Τερματικό εξοπλισμό πληροφορικής (προσωπικοί και φορητοί Η/Υ)
- Servers (entry level, workgroup, corporate και enterprise)
- Printing Solutions

SIEMENS
INTEGRATED SERVICES S.A.



AMERICA'S CUP

K-Challenge

Η Γαλλική ομάδα K-Challenge είναι μια από τις πιο ενδιαφέρουσες συμμετοχές του 32nd America's Cup. Η ομάδα αυτή είναι η πρώτη Γαλλική ομάδα που δημιουργήθηκε με σοβαρές αξιώσεις για το κύπελλο, ξεκινώντας από το χειμώνα του 2002-2003. Αγωνίστηκε επίσης στους προκριματικούς αγώνες Louis Vuitton το 2004 και 2005 πετυχαίνοντας ενθαρρυντικά αποτελέσματα και τώρα αναζητά κορυφή για να συνεχίσει.

Η Γαλλία κατέχει τη πρωτεία ως η χώρα με τις περισσότερες συμμετοχές στο America's Cup, αλλά μέχρι σήμερα δεν είχε καταφέρει να διακριθεί για την ποιότητα των συμμετοχών της, αφού δεν κατάφερε ποτέ να φτάσει στους τελικούς.

Το K-Challenge, που ξεκίνησε με τον Stephane KANDLER σαν αρχηγό του συνδικάτου και την Dawn RILEY σαν αρχηγό της ομάδας και μέλος του πληρώματος, προτίθεται να ανατρέψει την μέχρι σήμερα κατάσταση. Ενώ η ομάδα υποστηρίζεται από την Γαλλική κυβέρνηση και αισθάνεται εθνικά υπερήφανα, το πλήρωμά της περιλαμβάνει Αμερικανούς, Αυστραλούς, Νεοζηλανδούς και Ευρωπαίους. Η πρόσκληση έγκειται στην συνύπαρξη του οράματος και του χαρακτήρα των προηγούμενων συμμετοχών με το αγγλοσαξονικό πνεύμα. Η μέχρι σήμερα πορεία της ομάδας δείχνει ότι πέτυχε τον στόχο της.

«Έχουμε το πάθος των Γάλλων και το ταμπεραμέντο των Λατίνων, που είναι καθοριστικό σημείο για το ταίριασμα της ομάδας» λέει η RILEY περιγράφοντας την ομάδα στους δημοσιογράφους. «Το να δουλεύουμε με τόσο πάθος είναι μεγάλο βέλητρο για πολλούς από εμάς».

Για να εκτιμήσουμε την πρόοδο της ομάδας πρέπει να δούμε τα αποτελέσματά μέχρι σήμερα. Το K-Challenge νίκησε τέσσερις φορές την ισπανική ομάδα στη Βαλένθια. Αργότερα ο κυβερνήτης Thierry PEPONNET και το πλήρωμά του έφερε τρεις νίκες στη Σουηδία πριν κερδίσει επτά φορές την πρώτη θέση στο Τρόπικι της Ιταλίας, νικώντας την ισπανική Desafio, την Emirates Team New Zealand και την μέχρι τότε αήττητη Alinghi της Ελβετίας. Αυτή ήταν η υπέρβαση που επιζητούσε η Γαλλική ομάδα.

«Είναι μεγάλη στιγμή για εμάς... Δεν κερδίζει κανείς εύκολα το Alinghi. Έλεγχαν το παιχνίδι κατά τη διάρκεια ολόκληρης της χρονιάς, αλλά σήμερα ρισκάρουμε και πετύχαμε» είπε ο εκπομπιστής PEPONNET μετά την νίκη τους.

«Μια νίκη σαν και αυτή βοηθά το πνεύμα κάθε ομάδας, αλλά είναι ιδιαίτερα σημαντική σε έναν αμφίρροπο αγώνα. Η νίκη όταν ο αντίπαλος καταρρέει είναι η πιο πτυχή, αυτό το είδος της νίκης είναι σίγουρα πολύ θετικό για όλη την ομάδα» συμφωνεί η RILEY.

Η επιτυχία στο Τρόπικι ήταν τα αποτελέσματα πολλών έξυπνων επιλογών των τριών χρόνων από τη δημιουργία της ομάδας. Μια από αυτές ήταν η από-

κτηση δύο σκαφών από την ομάδα της Νέας Ζηλανδίας που είχαν σημαντικές επιδόσεις στο παρελθόν.

«Αγοράσαμε αυτά τα σκάφη γιατί πιστεύαμε ότι είναι σαν και εκείνα που χρησιμοποίησαν οι Νεοζηλανδοί και το Alinghi το 2003» είπε η RILEY «και δε διαψεύστηκαμε».

Δυστυχώς, στο τέλος της περιόδου του 2005, το ένα από αυτά είχε σημαντικά τεχνικά προβλήματα και η ομάδα δεν μπόρεσε να συμμετάσχει στους δύο από τους πέντε αγώνες. Παρ' όλο που έπεσε στη δωδέκατη θέση μετά το Act 9, η ομάδα παρέμεινε στην έβδομη θέση της γενικής κατάταξης, μόνο δύο βαθμούς πίσω από τη μέση του στόλου.

«Είμαστε μια από τις ομάδες με τον χαμηλότερο προϋπολογισμό. Το ότι βρισκόμαστε ανάμεσα στις μεγάλες ομάδες και κερδίζουμε τους Νεοζηλανδούς και το Alinghi, που είναι προηγούμενοι νικητές του America's Cup, είναι σημαντικό κατόρθωμα» καταλήγει ο KANDLER μετά τους αγώνες στο Τρόπικι. «Πετύχαμε τον στόχο μας, ο οποίος ήταν να είμαστε ακριβώς μετά από τις μεγάλες ομάδες. Αυτό σημαίνει ότι έχουμε τη δυνατότητα. Αυτό που χρειαζόμαστε πλέον είναι χρήματα ώστε να μπορέσουμε να τους αναγωνιστούμε πιο δίκαια.»

Το σχέδιο της ομάδας είναι να εξασφαλίσει το απαιτούμενο ποσό και να κατασκευάσει νέο σκάφος. Η βάση στη Βαλένθια όπου θα διεξαχθούν οι τελικοί είναι σχεδόν έτοιμη και η ομάδα προπονείται στη Γκάντνια της Ισπανίας.

«Έχουμε κάνει ό,τι μπορούμε. Είμαι αισιόδοξος» λέει ο KANDLER. «Η Γαλλία συμμετείχε πάντα στους αγώνες του America's Cup των τελευταίων χρόνων. Το θέμα πλέον είναι πότε και τι ακριβώς μπορούμε να πετύχουμε. Αν θέλουμε να κερδίσουμε, θα πρέπει να το αποκτήσουμε γρήγορα». Για την ομάδα του K-Challenge η αντίστροφη μέτρηση έχει αρχίσει.

ΟΙΣΘΗΝ



Κείμενο:
Μαρία - Χριστίνα
Κοντογιαννοπούλου
Photos:
Francesco Ferri



Mascalzone Latino

Η ναυπήγηση του σκάφους της Ιταλικής ομάδας ξεκίνησε υπό την επίβλεψη του Ximo Lopez στο ναυπηγείο Marine Composite του Vittorio Urbinati που βρίσκεται στη Σαβόνα.

Το νέο Mascalzone Latino θα είναι έτοιμο αυτόν τον χειμώνα και οι τελικές εργασίες θα γίνουν στη Βαλένθια. Η καθέλκυση του σκάφους αναμένεται τον Μάρτιο. Αρχηγός της ομάδας σχεδιασμού Mascalzone Latino – Team Capitalia είναι ο Harry Dunning, ο οποίος είχε εργαστεί στο παρελθόν για τις ομάδες Stars & Stripes και Young America, που είχαν συμμετάσχει επιτυχώς σε προηγούμενα America's Cup.

Desafio Espanol

Η ισπανική ομάδα Desafio Espanol είναι σχεδόν έτοιμη να ξεκινήσει την ναυπήγηση του πρώτου από τα δύο νέα της σκάφη. Στους επόμενους μήνες αναμένονται ανάλογες ανακοινώσεις από τις ομάδες Luna Rossa και Alinghi ενώ οι ομάδες K-Challenge, Victory Challenge, United Internet Γερμανίας και η κινέζικη China Team σχεδιάζουν ήδη την ναυπήγηση νέων σκαφών. Η ομάδα Shosholozza της Νοτίου Αφρικής είναι η πρώτη ομάδα του 32^{ου} America's Cup που κατασκεύασε και συμμετείχε με το νέο σκάφος στους αγώνες Louis Vuitton του 2005.





ΟΙΣΘΕΝ



Κείμενο:
Μάνος Ρούδας

Η 50ή ετήσια διοργάνωση του Swedish Match Tour διεξήχθη με το όνομα Monsoon Cup στην Kuala Terengganu της Μαλαισίας από 29 Νοεμβρίου μέχρι 4 Δεκεμβρίου.

Στην λαμπρή τελετή έναρξης με την πορέλαση, τα πυροτεχνήματα και την τοπική μπάντα του βασιλικού ναυτικού, ήταν παρών και ο σουλτάνος του Terengganu, Mizan Zainal Abidin. Η πρώτη αγωνιστική ημέρα ολοκληρώθηκε μέσα σε τριεσημια ώρες, μετά από τρεις ιστιοδρομίες.

Ο Βρετανός Ian Williams επέβη επικεφαλής της κατάταξης την πρώτη ημέρα. Ο Williams πορότησε τη δουλειά του ως δικηγόρος το περασμένο καλοκαίρι για να ασχοληθεί με το match-racing. Από τότε κινηγά τη δόξα με ένα αβέβαιο επαγγελματικό μέλλον, αλλά από την πρώτη κιάλας μέρα των αγώνων, η επιλογή του φαίνεται να δικαιώνεται. Τρεις νίκες λοιπόν για το Βρετανό, μια μάλιστα την τελευταία στιγμή, αφήνοντας έκληκτο τον αντίπαλό του Σουηδό Magnus Holmberg.

Δεύτερος ο Dickson μετά από δύο νίκες, ενώ ο Gilmour, ο Cameron Dunn και ο Staffan Lindberg κέρβισαν από μία ιστιοδρομία και ισοβαθμούσαν στην τρίτη θέση.

Κατάταξη την πρώτη ημέρα

1. Ian Williams (GBR) Williams Racing Team, 3-0
2. Chris Dickson (NZL) BMW Oracle Racing, 2-0
3. Cameron Dunn (NZL) Mascalzone Latino – Capitalia, 1-0
- T. Peter Gilmour (AUS) PST, 1-0
- T. Staffan Lindberg (FIN) Alandia Sailing Team, 1-0
6. Dean Barker (NZL) Emirates Team New Zealand, 1-1
7. Francesco Bruni (ITA) Luna Rossa Challenge, 1-2
- T. Russell Coutts (NZL) Coutts Racing Team, 1-2
- T. Magnus Holmberg (SWE) Victory Challenge, 1-2
10. Sally Barkow (USA) Team 7, 0-1
11. Thierry Peponnet (FRA) K-Challenge, 0-2
- T. Björn Hansen (SWE) Team Apport.Net, 0-2



Monsoon Cup

Το Κύπελλο του Μουσώνα

Τη δεύτερη ημέρα, μετά από 9 ιστιοδρομίες, από τις 17 που είχαν προγραμματιστεί, πέντε ιστιοπλόοι ισοβάθμισαν στην πρώτη θέση. Αν οι πρώτοι αθλοποιγηθούν με βάση το ποσοστό νικών, τότε μένουν τρεις στην κορυφή. Ο Chris Dickson (BMW Oracle Racing), ο Peter Gilmour (PST) και ο Staffan Lindberg (Alandia Sailing Team) έχουν τέσσερις νίκες σε πέντε ιστιοδρομίες, ποσοστό 80%. Οι τρεις τους δεν έχουν ακόμα τρέξει μεταξύ τους.

Αν οι πρώτοι αθλοποιγηθούν με βάση τις συνολικές νίκες, τότε ο Ian Williams (Williams Racing Team) είναι μόνος στην κορυφή. Το συνολικό 5-2 του Williams είναι αρκετό για να του δώσει ένα ποσοστό 71%. Ο Magnus Holmberg (Victory Challenge) έχει επίσης 5-2, αλλά ο Williams έχει το πλεονέκτημα της μεταξύ τους νίκης της πρώτης ημέρας.

Οι πρώτοι οκτώ της γενικής κατάταξης προκρίνονται στους προημιτελικούς, ενώ οι τελευταίοι τέσσερις αποκλείονται.

Με τρεις ιστιοδρομίες να απομένουν για να ολοκληρωθεί η φάση round robin του Monsoon Cup, αυτοί που θα προκριθούν έχουν αρχίσει να φαίνονται ήδη. Για τρίτη συνεχόμενη ημέρα η γενική κατάταξη άλλαξε όρδην.

Ο Σουηδός Magnus Holmberg (Victory Challenge) ανέβηκε στην κορυφή μετά από το 3-0 που κατόρθωσε. Το σύνολο 8-2 είναι καλύτερο από του Νεοζηλανδού Dean Barker (Emirates Team New Zealand). Για την τρίτη θέση υπάρχει ισοβαθμία ανάμεσα στο Νεοζηλανδό Chris Dickson (BMW Oracle Racing) και τον Αυστραλό Peter Gilmour (PST). Και οι δύο έχουν 6 νίκες - 2 ήττες. Κάθε ιστιοπλόος πρέπει να αγωνιστεί σε 11 κούρσες στο round robin. Ο Hansen βρίσκεται στην δυσκολότερη θέση για να προκριθεί μετά το φαβορί. Είναι ένα μόλις βαθμό μπροστά από τον Ιταλό Francesco Bruni (Luna Rossa Challenge) και το Γάλλο Thierry Peronnet (K-Challenge), που έχουν 3 νίκες - 7 ήττες.

Ο Hansen και τους δύο αγώνες εναντίον των Bruni και Peronnet. Αν ισοβαθμίσουν με 4-7, ο Bruni προκρίνεται επειδή έχει κερδίσει και τους δύο αντιπάλους του σε μεταξύ τους αγώνες.

Παρόσο την τρίτη ημέρα οι ιστιοδρομίες διακόπηκαν για τρεις ώρες λόγω έλλειψης αέρα. Όταν ξεκίνησαν ο άνεμος ήταν μόλις 6 κόμβους και με συνεχείς αλλαγές στη διεύθυνση, βάζοντας τον παράγοντα τύχη να παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στην έκβαση των αγώνων.

Ο Peter Gilmour ήταν ο μεγάλος νικητής του Monsoon Cup, της 50ής επετειακής διοργάνωσης του Swedish Match Tour, κερδίζοντας τον Russell Coutts με 2-1 την τελευταία ημέρα.

Ο Gilmour είναι ένθερμος υποστηρικτής του Monsoon Cup, αθλητή και άνθρωπος κλειδί στο μέχρι τώρα Swedish Match Tour. Είναι άλλωστε ο μόνος ιστιοπλόος που κέρδισε δύο φορές σπανιστά τη διοργάνωση, ενώ με αυτή τη νίκη ανέβασε το σύνολό του στις 9.

Πλήρωμα του Gilmour ήταν ο Rod Dawson, ο Kazuhiko Sofuku, ο Tatsuja Wakinaga και ο Yasuhiro Yaji.

Οι 25 πόντοι που μάζεψε ο Gilmour κερδίζοντας, τον ανέβασαν στην πρώτη από την έκτη θέση στην κατάταξη του Swedish Match Tour. Ο Gilmour έχει τώρα 48

βαθμούς και προηγείται του Φιλανδού Staffan Lindberg (Alandia Sailing Team) με 11 πόντους. Ο Βρετανός Ben Ainslie (Emirates Team New Zealand) έχει 30 πόντους και πέφτει από την πρώτη θέση στην τρίτη.

Στο μικρό τελικό ο Σουηδός Bjorn Hansen (Team Apport.net) συνέχισε τη δυναμική πορεία του κερδίζοντας τον Lindberg με 2-0. Ο Hansen κέρδισε και τις δύο ιστιοδρομίες, παρά μία έναρξη που τελικά έπεσε στο κενό.

Ο Gilmour και ο Coutts ήταν το ιδανικό δίδυμο του μεγάλου τελικού, προσφέροντας συναρπαστικό θέαμα, αλλαγές την τελευταία στιγμή και αμφίρροπες επιλογές τακτικής.

«Είναι δύσκολο να πιέσεις τον Russell Coutts στον ύπνο» είπε ο Gilmour. «Ο Coutts ξεκίνησε καλύτερα αλλά είχαμε καλύτερη ταχύτητα με αποτέλεσμα να τον αναγκάσουμε να μας ακολουθεί, βάζοντάς τον σε θέση άμυνας».

«Χάσαμε τον άνεμο μία-δύο φορές με αποτέλεσμα να αποκτήσουν οι αντίπαλοι πλεονέκτημα» είπε ο Coutts. «Είναι δύσκολος στίβος γιατί είναι απρόβλεπτος».



Chris Dickson



Juan Kouyoumdjian



Dean Barker



Κατάταξη την δεύτερη ημέρα (μετά από 9 από 17 ιστιοδρομίες)

1. Chris Dickson (NZL) BMW Oracle Racing, 4-1
2. T. Peter Gilmour (AUS) PST, 4-1
3. T. Staffan Lindberg (FIN) Alandia Sailing Team, 4-1
4. Ian Williams (GBR) Williams Racing Team, 5-2
5. Magnus Holmberg (SWE) Victory Challenge, 5-2
6. Dean Barker (NZL) Emirates Team New Zealand, 3-2
7. Russell Coutts (NZL) Coutts Racing Team, 3-3
8. Francesco Bruni (ITA) Luna Rossa Challenge, 2-3
9. Bjørn Hansen (SWE) Team Apport.Net, 2-4
10. Thierry Peponnet (FRA) K-Challenge, 2-5
11. Cameron Dunn (NZL) Mascalzone Latino – Capitalia, 1-6
12. Sally Barkow (USA) Team 7, 0-5



Αποτελέσματα μετά από 14 από 17 ιστιοδρομίες

1. Magnus Holmberg (SWE) Victory Challenge, 8-2
2. Dean Barker (NZL) Emirates Team New Zealand, 7-3
3. Chris Dickson (NZL) BMW Oracle Racing, 6-2
4. T. Peter Gilmour (AUS) PST, 6-2
5. Staffan Lindberg (FIN) Alandia Sailing Team, 5-3
6. Ian Williams (GBR) Williams Racing Team, 5-4
7. Russell Coutts (NZL) Coutts Racing Team, 4-4
8. Bjørn Hansen (SWE) Team Apport.Net, 4-5
9. Francesco Bruni (ITA) Luna Rossa Challenge, 3-7
10. Thierry Peponnet (FRA) K-Challenge, 3-7
11. Cameron Dunn (NZL) Mascalzone Latino – Capitalia, 2-8
12. Sally Barkow (USA) Team 7, 1-8



Κατάταξη Swedish Match Tour (μετά από 4 από 9 φάσεις)

1. Peter Gilmour (AUS) PST, 48 points
2. Staffan Lindberg (FIN) Alandia Sailing Team, 37 points
3. Ben Ainsie (GBR) Emirates Team New Zealand, 30 points
4. Peter Holmberg (ISV) Alinghi, 29 points
5. Jesper Bank (DEN) United Internet Team Germany, 25 points
6. T. Ed Baird (USA) Alinghi, 25 points
7. Russell Coutts (NZL) Coutts Racing, 20 points
8. T. Gavin Brady (NZL), 20 points
9. T. Mark Mendelblatt (USA), 20 points



Γενική κατάταξη Monsoon Cup

1. Peter Gilmour (AUS) PST, 14-7
2. Russell Coutts (NZL) Coutts Racing Team, 14-7
3. Bjorn Hansen (SWE) Team Apport.Net, 10-10
4. Staffan Lindberg (FIN) Alandia Sailing Team, 9-11
5. Chris Dickson (NZL) BMW Oracle Racing, 10-5
6. Magnus Holmberg (SWE) Victory Challenge, 9-5
7. Dean Barker (NZL) Emirates Team New Zealand, 9-5
8. Ian Williams (GBR) Williams Racing Team, 8-7
9. Thierry Peponnet (FRA) K-Challenge, 4-7
10. Francesco Bruni (ITA) Luna Rossa Challenge, 3-8
11. Cameron Dunn (NZL) Mascalzone Latino – Capitalia, 2-9
12. Sally Barkow (USA) Team 7, 1-10

**ΓΙΑ ΝΑ ΕΞΕΡΕΥΝΗΣΕΙΣ ΝΕΟΥΣ ΚΟΣΜΟΥΣ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΔΥΝΑΜΗ, ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗ ΣΤΟΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΣΟΥ.
VOLVO XC90 ΜΕ ΝΕΟ ΚΙΝΗΤΗΡΑ V8 315 ΙΠΠΩΝ.**

ΤΟ VOLVO XC90 ΘΑ ΣΑΣ ΚΑΤΑΚΤΗΣΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΚΙΩΜΑΣ ΜΑΤΙΑ. ΞΕΚΙΝΗΣΤΕ ΚΑΙ ΝΙΩΣΤΕ ΤΗ ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ V8 ΚΙΝΗΤΗΡΑ. ΠΑΤΗΣΤΕ ΤΟ ΠΛΑΞΙ ΚΑΙ ΑΡΗΣΤΕ ΤΑ 315 ΛΟΓΑ ΝΑ ΣΑΣ ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΝ ΜΟΝΑΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΙΝΗΣΕΙΣ. ΟΔΗΓΗΣΤΕ ΚΑΙ ΝΙΩΣΤΕ ΤΗ ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΠΟΥ ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΝ ΤΑ ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ. ΧΑΡΕΙΤΕ ΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ, ΧΩΡΟ ΝΑ ΑΝΙΣΤΑΞΕΤΕ ΓΙΑ ΤΙΠΟΤΑ. ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΠΙΠΡΗΦΗΣ ΤΥΓΛΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ BUS*, ΘΑ ΣΑΣ ΕΙΣΔΟΠΟΙΗΣΕΙ ΓΙΑ ΟΤΙ ΥΠΑΡΧΕΙ ΓΥΡΟ ΣΑΣ. ΚΟΙΤΑΣΤΕ ΕΞΩ. ΕΝΑΣ ΝΕΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΣΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ. ΕΞΕΡΕΥΝΗΣΤΕ ΤΟΝ.

ΑΝΑΚΑΛΥΨΤΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ: www.volvocars.gr, VOLVO LINE: 801-11-11411, E-MAIL: info1@volvocars.com

VOLVO
for life



VOLVO XC90
AMAZING EXPERIENCE

ΣΕΙΡΑ XC90 ΑΠΟ 2.5L (210HP) ΕΩΣ 4.4L (315HP)

VOLVO

for life

Volvo Ocean Race

2005-2006

Η εκκίνηση για το Volvo Ocean Race δόθηκε το Σάββατο 12 Νοεμβρίου και ήταν τουλάχιστον θεαματική. Τα σκάφη και οι θεατές που την παρακολούθησαν ξεπέρασαν τα αναμενόμενα νούμερα καθώς οι τηλεθεατές ήταν ένα εκατομμύριο, ενώ 70.000 άτομα συγκεντρώθηκαν στο λιμάνι του Vigo της Ισπανίας για να θυμώσουν σκάφη και πληρώματα από κοντά. Περισσότερα από 2.000 σκάφη με θεατές είχαν βγει στη Βαθλασσα, ενώ παρόν ήταν και ο ίδιος ο βασιλιάς της Ισπανίας, Χουάν Κάρολος.

Ιδιαίτερα ενδιαφέρον έχουν οι ναυπηγικές επιλογές των ομάδων καθώς το ABN Amro One και το Ericsson είναι τα πιο ελαφριά σκάφη αλλά με τη βορύτερη βολίδα στην κορίνα τους, η οποία ζυγίζει 6 τόνους. Επίσης το σκάφη ABN Amro One και ABN Amro Two σχεδιάστην Juan Kouyoumdjian έχουν πλωτήτερα και πιο στιβαρή γάστρα από το Ericsson, Brasil 1, Movistar και Black Pearl που είναι σχεδιασμένα από τον Bruce Farr. Το Premier Challenge είναι σχεδιασμένο από τον Αυστραλό Don Jones που έχει σχεδιάσει επίσης το maxi Skandia.

Όμως λίγες ημέρες πριν την εκκίνηση κάποιες ομάδες είχαν να λύσουν σημαντικά προβλήματα. Η ομάδα Premier Challenge βρήκε χρηματοδότη την τελευταία στιγμή και έτσι κατάφερε να συμμετάσκει, σχεδόν απρονόμητη. Η ομάδα του Grant Wharington, με χορηγό την δανέζικη εταιρία παραγωγής ηλιακής ενέργειας Sunergy and Friends,



παρέλαβε το σκάφος στις αρχές Νοεμβρίου και μόλις που πρόλαβε να το ετοιμάσει.

Το πρώτο σκέλος είχε προορισμό το Κέιφ Τάουν και τα επτά σκάφη έπρεπε να διανύσουν 6400 ναυτικά μίλια. Δυστυχώς τα πρώτα προβλήματα εμφανίστηκαν λίγες ώρες μετά την εκκίνηση, όταν η βόση της υδραυλικής κορίνας του Movistar, του πιο καλά προετοιμασμένου σκάφους, διαλύθηκε, προκαλώντας σοβαρότατες ζημιές και στο υπόλοιπο σκάφος. Το πληρώμα εγκατέλειψε αναγκαστικά και το σκάφος αποσύρθηκε για επισκευή.

Το ABN AMRO ONE, φοβόρι του αγώνα, ξεκίνησε επίσης άσχημα, αφού βρέθηκε 10 μίλια πίσω από το δεύτερο σκάφος της ομάδας. Σε να μην έφτανε αυτό, έπαθε μεγάλη ζημιά, όταν μετά από broach η ορμή του νερού παρέσυρε μέλη του πληρώματος μέχρι την πρόμη με αποτέλεσμα να «ξηλώσουν» στο πέραςμό τους όλα τα συστήματα από το κατάστρωμα καθώς και τη μια τριανόρα.

Το Black Pearl - Pirates of the Caribbean του Paul Cayard είχε

επίσης ζημιά στην κορίνα, η οποία δεν επηρέασε άμεσα την ασφαλήτητα του σκάφους, αλλά το ανάγκασε να καταφύγει για επισκευές στην Πορτογαλία, με αποτέλεσμα να χάσει το πρώτο σκέλος. Το Sunergy and Friends έπαθε ζημιά στο goose-neck, δηλαδή το σημείο που ενώνεται η μύδα με το κατάρα.

Βέβαια σε αγώνα σαν και αυτόν, εκτός από την ταχύτητα και την τακτική, έχει μεγάλη σημασία η ναυτοσύνη, καθώς τα πληρώματα πρέπει να είναι σε θέση να επισκευάσουν τις ζημιές εν πλω ώστε να συνεχίσουν τον αγώνα.

Όσο περνούσαν οι ημέρες, τα σκάφη και πληρώματα άρχισαν να βρίσκουν το ρυθμό τους και να επικεντρώνονται στην τακτική, ανάλογα με τις μετεωρολογικές προβλέψεις και τις θέσεις των αντιπάλων τους. Όμως οι τεχνικές ζημιές δεν τα εγκατέλειψαν καθώς στο ABN Amro One εκδηλώθηκε πυρκαγιά, ενώ και το Ericsson είχε προβλήματα στη γάστρα και στο τριάνο.

Στο μεταξύ το Movistar είχε βγει από τη Βαθλασσα και όλοι

ΟΙ 62



Κείμενο:
Μαρία Χριστίνα
Κωνσταντινοπούλου



διαστάσεων πως οι ζημιές ήταν πολύ μεγαλύτερες. Το σκάφος είχε μάλιστα προσκρούσει σε κάποιο αντικείμενο, με αποτέλεσμα τα τμήματα, οι κορίνες αχλά και η γόστρα να είναι σε πολύ κακή κατάσταση. Σγγά-αλλά τα φαβορί του αγώνα πέρασαν στις πρώτες θέσεις και έτσι η 'Black Betty', το σκάφος ABN AMRO ONE, βρέθηκε πρώτο και το Brasil 1 δεύτερο. Για να αυξήσουν το ενδιαφέρον του αγώνα αθλά και για να τον κάνουν δικαιότερο, οι διοργανωτές

ένα ρεκόρ συνήθως σε 48 ώρες. Γεννάς είναι ότι το ABN AMRO είναι πλέον κάτοχος του ρεκόρ 24 ωρών GANT TIME, κερδίζοντας το από το Movistar που διένυσε 530,19 μίλια σε 24 ώρες και που είχε πάρει τον τίτλο από το Mari Cha IV, το οποίο ήταν το πρώτο μονόκατο σκάφος που ξεπέρασε το όριο των 500 μιλίων, ανεβάζοντας το στα 511,4 ή 21,3 κόμβους σε 24 ώρες. Κυβερνήτης του MARI CHA ήταν τότε ο ίδιος με τον σημερινό κάτοχο του ρεκόρ, Mike

σκάφος ώστε να μπορέσει να συνεχίσει στο δεύτερο σκέλος. Οι εργασίες εκτελούνταν εντατικά, μέρα και νύχτα, έως αθλάσε και στο Black Pearl προκειμένου τα σκάφη να είναι έτοιμα, τουλάχιστον για το δεύτερο σκέλος. Πλησιάζοντας το Κέιν Τάουν η ένταση του ανέμου άρχισε να μειώνεται και τα σκάφη του Κοουκουμιζάν δυσκολεύτηκαν. Αντίθετα, τα Farr αποδίδουν στον ήλιο άνεμο και άρχισαν να πλησιάζουν. Τότε ήταν που



του αγώνα άρχισαν συγκεκριμένα σημεία διάνθου (scoring gates), από τα οποία έπρεπε να περάσουν όλα τα σκάφη. Για το πρώτο σκέλος αυτό το σημείο ήταν το νησάκι Ilha de Fernando de Noronha στις ακτές της Βραζιλίας. Μετά από το νησάκι αυτό τα τέσσερα πρώτα σκάφη μπήκαν στους ισχυρούς ανέμους και άρχισαν να ταξιδεύουν γρήγορα. Και τα δύο σκάφη ABN AMRO κατέρριψαν το παλιό ρεκόρ ταχύτητας των 24 ωρών, ειδικά μάλιστα το ABN AMRO One που έφτασε τα 546 ν.μ. μέσα σε μία ημέρα, πετυχαίνοντας μέση ταχύτητα 22,7 κόμβων. Ο Mike Sanderson και το πλήρωμα του ABN AMRO ONE, ήταν σε κατάσταση αναμονής και προφανώς προσημνής, μέχρι να επικραθεί το ρεκόρ από το World Sailing Speed Record Council. Το συμβούλιο αποτελείται από μια ομάδα δεκατριών ειδικών που λαμβάνει δεδομένα και πληροφορίες από ανεξάρτητη ηηη και μετά από διασάφωση των στοιχείων, εποηθεύει και επικυρώνει

Sanderson. Τα δύο σκάφη ABN AMRO είναι ειδικά σχεδιασμένα ώστε να αποδίδουν καλύτερα στον δυνατό άνεμο. Αυτό αποδείχθηκε όταν αντιμετώπισαν τις πρώτες δύο ημέρες της κακοκαιρίας χωρίς προβλήματα. Αθλά και στη ζώνη των νηνεμιών είχαν αξιοπρεπείς επιδόσεις. Αντιθέτως, το Movistar και το Black Pearl, παρ' όλο που είναι σχεδιασμένα από τον Bruce Farr, που γενικά θεωρείται έμπειρος σε σκάφη με κινητές κορίνες, έπαθαν σοβαρές ζημιές σε αυτό το σημείο. Καθώς τα συγκεκριμένα σκάφη είναι σχεδιασμένα για ήπιες συνθήκες, οι υπεύθυνοι των ομάδων προβληματίζονται για την περαιτέρω στρατηγική τους. Επιπλέον, ήλιες ημέρες πριν τον τερματισμό και το Ericsson απέκτησε πρόβλημα στην κινητή κορίνα αυξάνοντας σε τρία το σκάφη του Farr με τέτοιο πρόβλημα. Στο μεταξύ η ομάδα του Movistar έφερε ειδικούς από το America's Cup για να βοηθήσουν στην επισκευή του

το Ericsson έχασε το μηχανισμό κίνησης της κορίνας, συνεχίζοντας το υπόλοιπο του αγώνα με την κορίνα σταθερή, έχοντας μειωμένη απόδοση και σταθερότητα. Το Movistar, μετά από 2 εβδομάδες πυρετωδών εργασιών, επισκευάστηκε και έφτασε στο Κέιν Τάουν φορτωμένο σε κοράβι. Το Black Pearl φορτώθηκε σε αεροπλάνο τύπου Αντώνωφ και έφτασε στο Ηέμνι του Κέιν Τάουν στις 27 Νοεμβρίου. Τελικά πρώτο τερματίσε το ABN AMRO ONE κερδίζοντας το πρώτο σκέλος. Δεύτερο μετά από τέσσερις ώρες τερματίσε το ABN AMRO TWO με το νεαρό πλήρωμά του, καθώς όλοι είναι κάτω από 30 ετών. Τρίτο τερματίσε το Brasil 1 που όμως είναι δεύτερο στη γενική βαθμολογία, αφού είχε κερδίσει τις inshore ιστοδρομίες και τέταρτο το Ericsson.

Design for Life

ΟΙ
ΣΧΕΔΙΑΣΤΕΣ

Κερδίζουν ΤΟΥΣ Αγώνες

Επτά ομάδες αγωνίζονται εφέτος για το ιερό διασκεπτήριο της παγκόσμιας ιστιοπλοΐας, το Volvo Ocean Race. Στις προηγούμενες διοργανώσεις κέρδιζε ο καλύτερος καπετάνιος, το καλύτερο πλήρωμα. Τώρα πια, μετράει το καλύτερα σχεδιασμένο σκάφος, μια ισορροπία βάρους, ανάμεσα στην ταχύτητα και την ανθεκτικότητα. Οι μάχες μεταφέρθηκαν σήμερα από τη θάλασσα στα γραφεία των σχεδιαστών.

Στον αγώνα του 2005-06 του Volvo Ocean Race ο πιο καθοριστικός παράγοντας είναι πλέον το ίδιο το σκάφος. Με έναν εντελώς νέο κανονισμό, οι σχεδιαστές έπρεπε να αναθεωρήσουν τις απόψεις τους για τον αγώνα και να βρουν φρέσκιες λύσεις, αφού η βελτίωση στα ήδη υπάρχοντα σχέδια δεν ήταν αρκετή. Ο εφετινός αγώνας ήταν, πριν ακόμα ξεκινήσει, διαφορετικός. Νέο σκάφος, 10 πόδια μεγαλύτερο αλληό στο ίδιο βάρος, πτερύγια και κινητές καρίνες (canting keels) για λιγότερο πλήρωμα που θα χειρίζεται το σκάφος, είναι τα σημεία κλειδιά στον φετινό αγώνα.

Αρκετά σχεδιαστικά γραφεία, ειδικά αυτά που ειδικεύονται στα σκάφη με κινητές καρίνες στα ωκεανόπαρα σκάφη Open 60, κατέθεσαν τις προτάσεις τους, αλλά τελικά το γραφείο του Farr κέρδισε την εμπιστοσύνη των περισσότερων ομάδων. Έτσι, δια χειρός Bruce Farr γεννήθηκαν το movistar, Brasil 1, Black Pearl – Pirates of the Caribbean - και Ericsson. Ο Grant Wharrington αρχηγός της ομάδας Premier Challenge (ING - Synergy & Friends) εμπιστεύθηκε ένα «αουτσάιντερ» και παλιό συνεργάτη του, τον Αυστραλό Don Jones, ενώ η ABN AMRO επέλεξε έναν εφευρετικό σχεδιαστή που ήταν γνωστός για κάποιες πολύ εκκεντρικές δημιουργίες, που είχε όμως χτίσει και ένα καλό όνομα εξορίας των πολύ γρήγορων σκαφών που είχε σχεδιάσει για διάφορες κλάσεις, τον Juan Kouyoumdjian.

movistar

Το πρώτο σκάφος V070 που έπιασε στο νερό ήταν το movistar, το οποίο μάλιστα παρέκκλινε από το γενικό στυλ του Farr. Το movistar είναι ένα μεγάλο αγκώδες σκάφος με υψηλό freeboard και κόβητο έξω, ειδικά ενισχυμένο στο πρυμνίο ένα τρίτο της γιάστρας του. Ακολουθώντας τη φιλοσοφία του Farr, το movistar έχει ένα μονό ηνδάλιο. Η μειωμένη απόδοση ενός κεντρικού ηνδαλίου όταν το σκάφος γέρνει, αντισταθμίζεται από τη λιγότερη οπισθέλκουσα που έχει σε σχέση με τα διηλή ηνδάλια. Το movistar λίγο πριν τον αγώνα άλλαξε τη βολίδα στην καρίνα και το άλημα, προκειμένου να βελτιώσει τη σταθερότητά του (stability). Έτσι, το σκάφος τώρα «φοράει» μικρότερο και ελαφρύτερο άλημα για να έχει βαρύτερη καρίνα. Όλα τα σκάφη έχουν δύο κινητά πτερύγια (dagger boards) για να δημιουργούν την πλευρική αντίσταση όταν η καρίνα είναι τελείως σφραγισμένη. Το σκάφος την πρώτη ημέρα του αγώνα προσέκρουσε προφανώς σε κάποιο αντικείμενο και έπαθε σοβαρές ζημιές στην καρίνα, τα πτερύγια, το τιμόνι και τη γιάστρα.

ABN AMRO 2

Μετά το movistar «γεννήθηκε» το πρώτο σκάφος της ABN AMRO, το σημερινό ABN AMRO Two. Ο σχεδιαστής του, Juan Kouyoumdjian, το ήθελε με λιγότερο αγκώδη γιάστρα, αλληό με πιο ισχυρές ενισχύσεις στην πρύμη. Το σκάφος έχει διηλή ηνδάλια αφού ο Kouyoumdjian είναι ένθερμος υποστηρικτής της καλύτερης απόδοσης που έχει αυτό το σύστημα στην ταχύτητα και την ασφάλεια του σκάφους. Τα δύο ηνδάλια αποκλίνουν μεταξύ τους ώστε όταν το σκάφος κουρασάρεται το σταβένο ηνδάλιο να είναι κόβητο στην επιφάνεια της θάλασσας και πλήρως μέσα στο νερό. Επιπλέον, σε περίπτωση που καταστραφεί το ένα (βλ. τη ζημιά που έπαθε το movistar) το σκάφος μπορεί να συνεχίσει με το άλλο.

Και αυτό το νιζόν περιλάμβανε διηλή πτερύγια (dagger boards), τα οποία βασίζονται στην εμπειρία του κυβερνήτη του Mike Sanderson από το σκάφος Pindar (Open 60), και σε μελέτες από το σχεδιαστικό γραφείο της Team New Zealand για το America's Cup. Τα πτερύγια είναι ασύμμετρα και έχουν κομμηλωτές άκρες, αντίστροφης φοράς το καθένα.

ΟΙΣΘΝ



Κείμενο:
Μάνος Ρούδας



Ericsson Racing Team

Τρίτο σκάφος που κατασκευάστηκε ήταν το Ericsson και αυτό από το σχεδιαστικό γραφείο του Farr το οποίο έχει πολλούς ομοιώματα με το monistar. Και αυτό είναι αγκώδες, με «ψίλα» γόστρα. Το Ericsson έχει δυνατή πρύμη με ενισχύσεις, γεγονός που του επιτρέπει να είναι επίπεδο, δίνοντάς του ένα υδροδυναμικό πλεονέκτημα στο ήλιο αέρα. Και σε αυτό το σκάφος ο Farr έβαλε ένα ψηλό και στενό πηδάλιο. Λιγότερο από 1.000 ναυτικά μίλια πριν τον τερματισμό, το Ericsson παρουσίασε πρόβλημα στο μηχανισμό της κινητής καρίνας και τελικά τερμάτισε με την καρίνα «κλειδωμένη» στο κέντρο.

Brasil 1 και Black Pearl

Από τον Farr είναι σχεδιασμένα και το Brasil 1, το οποίο όμως χαρακτηρίζεται από τις εντονότερες καμπύλες του σε αντίθεση με το monistar και το Ericsson. Περισσότερο κλίση προς τα άκρα του σκάφους, την πλώρη και την πρύμη, δηλώνει με το σχήμα του ότι είναι περισσότερο «παντός καιρού» από ότι τα άλλα δύο. Συγκρισει ήθελε, αλλά δεν είναι το top-gun σε ταχύτητα. Το Black Pearl έχει παρόμοια χαρακτηριστικά με το Brasil 1, βασισμένα στην ίδια σχεδιαστική φιλοσοφία. Το σκάφος δίνει τέρσαιο, αγκώδες και στιβαρό, εμπνέει περισσότερο εμπιστοσύνη για ένα γύρο του κόσμου παρά για τις inshore ιστιοδρομίες. Παύσα, στην πράξη αποδείχθηκε το αντίθετο. Τις πρώτες ημέρες του αγώνα το Brasil 1 επέβη επικεφαλής, ενώ το Black Pearl παρουσίασε πρόβλημα στο μηχανισμό της κινητής καρίνας και κατέληξε στην Πορτογαλία για επισκευές, όπου αναγκάστηκε να εγκαταλείψει.
Premier Challenge – ING, Sunergy & Friends

Μετά ήρθε το πρωτότυπο νιζέν του Don Jones για την ομάδα Premier Challenge. Ένα «μονοθητικό» σκάφος από κάθε άποψη, το οποίο είναι φανερό από την εμφάνισή του και μόνο ότι χρειάζεται ισχυρούς ανέμους και ηθεύσεις πρύμη για να εκμεταλλευτεί τη φορδιά πρύμη και το μεγάλο πηδάλιο. Αρκετά στρογγυλεμένη και γεμάτη πλώρη, με την πρώτη ματιά φαίνεται σκάφος ωκεανοπόρο.

Ο Don Jones έχει σχεδιάσει και άλλα σκάφη με κινητές καρίνες στο παρελθόν, όπως το Αυστραλιέζικο super-maxi Skandia Wild Thing ιδιοκτησίας του Grant Wharington (του κυβερνήτη του Premier Challenge), στο οποίο κλήθηκε η καρίνα στον φετινό αγώνα του Sydney-Hobart. Το πλήρωμα αναγκάστηκε να εγκαταλείψει το σκάφος και διασώθηκε από ελικόπτερο.

ABN AMRO 1

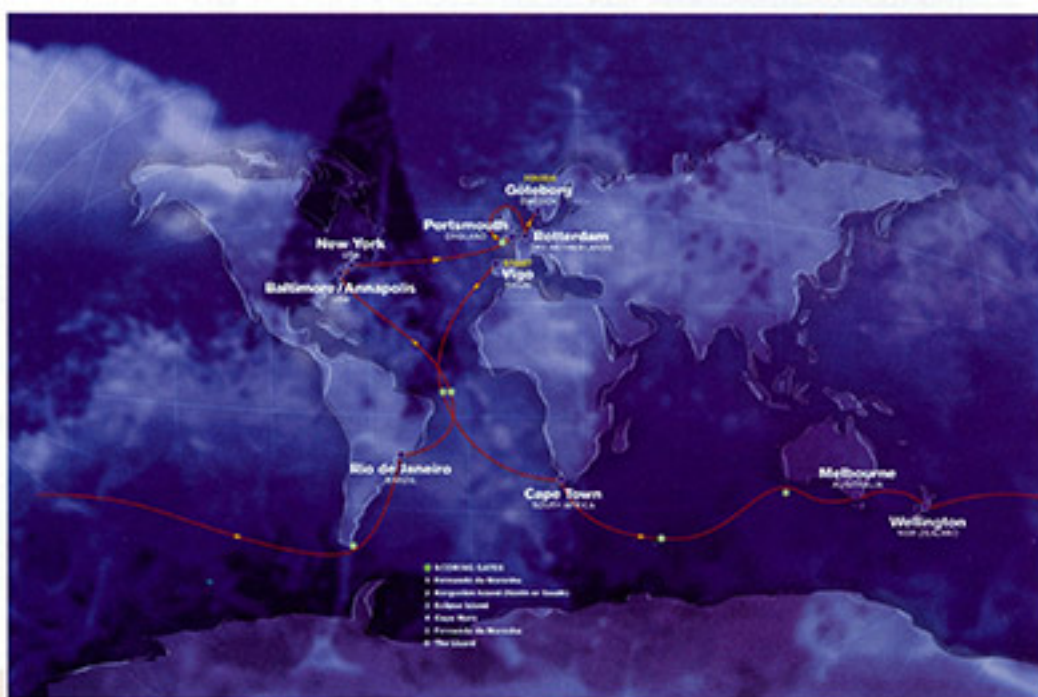
Τελευταίο σε κατασκευή, αλλά πρώτο στο πρώτο σκέλος, το ABN AMRO One. Ο Juan Koukoumdjian ήταν τυχερός που δοίλεψε για τη μόνη ομάδα που είχε δύο σκάφη. Βάσει των κανονισμών αν μία ομάδα έχει δύο σκάφη πρέπει να τρέξουν και τα δύο στον αγώνα. Αν και το κόστος είναι διπλάσιο, με δύο σκάφη υπάρχουν μεγαλύτερα περιθώρια προπονήσεων, συγκρίσεις boat-to-boat και καλύτερη επιλογή πληρωμάτων. Το κυριότερο όμως

πλεονέκτημα είναι ότι το δεύτερο σκάφος που θα ναυπηγηθεί θα έχει ήσει όλα τα προβλήματα του πρώτου και θα έχει συσσωρεύσει την εμπειρία τόσο των σχεδιαστών και των ναυπηγών, όσο και των πληρωμάτων που το χρησιμοποιούν. Έτσι και το δεύτερο σκάφος του Koukoumdjian έχει τις βελτιώσεις του στο σχήμα της γόστρας, στο σχήμα της πλώρης, στη θέση των dagger boards και την καμπύλη της καρίνας, αλλά και μεγάλες αλλαγές πάνω στο ντεκ. Οι περισσότερες εργασίες στο νέο σκάφος γίνονται πίσω, τα περισσότερα controls έχουν μεταφερθεί πύμα. Νέος εξοπλισμός, έξυπνες λεπτομέρειες, αλλά και ιδιομορφίες που κάνουν τη διαβίωση και τους χειρισμούς ευκολότερα.

Ποιος θα είναι ο τελικός νικητής είναι πολύ ναυρίς για να πει κανείς. Παρόλο που όλοι οι σχεδιαστές ξεκίνησαν το νέο V070 από «λευκό χαρτί», τα τελικά αποτελέσματα είναι αρκετά παρεμφερή. Τα δύο πιο ακραία σκάφη είναι το ING-Sunergy & Friends -το μεγαλύτερο- και το ABN AMRO One -το μικρότερο- και αντίστοιχα, το τελευταίο και το πρώτο σε αυτό το σκέλος. Διαφορές βέβαια υπάρχουν ακόμα και ανάμεσα στα σκάφη του ίδιου σχεδιαστή.



Τι λένε Τι λένε Οι σχεδιαστές



Rolf Vrolijk (Ρολφ Βρόλνικ)

“Το σκάφη είναι εντελώς καινούργια και δεν υπάρχει προηγούμενη εμπειρία ούτε μέτρο σύγκρισης. Για το λόγο αυτό ακόμα και τα αποτελέσματα των δοκιμών δεν μπορούσαν να αξιοποιηθούν με ασφάλεια.”

“Το σημερινό σκάφη αποτελούν σχεδιαστικά ένα μεγαλύτερο βήμα από ότι το Whitbread 60 όταν πρωτοεμφανίστηκε. Στόχος των σχεδιαστών είναι οι μεγαλύτερες ταχύτητες και η ικανότητα πλεοναρίσματος των σκαφών. Για ένα σκάφος που θα κινείται με μεγάλες ταχύτητες, είναι απαραίτητο να χρησιμοποιηθούν προγράμματα που προβλέπουν την απόδοση και τη συμπεριφορά του σκάφους σε διάφορες καταστάσεις. Οι παράμετροι όμως είναι πολλές και σημαντικές και η τεχνολογία δεν είναι τόσο προηγμένη ακόμα ώστε να τις υπολογίζει με ακρίβεια. Ο τύπος και το ύψος των κυμάτων (pattern) για παράδειγμα, είναι κάποιες από τις παραμέτρους αυτές.”

“Όσο πιο η διάταξη και το σχήμα των πτερυγίων είναι το σημαντικότερο νέο στοιχείο που μπορεί να δοκιμαστεί στο εργαστήριο από εξομοιωτές και αργότερα στη δεξαμενή. Αρχικά γίνεται η μελέτη για διάφορους πιθανούς τύπους σκαφών με παραλληλές και έπειτα επιλέγονται τα καλύτερα και γίνονται βελτιώσεις πάνω σε αυτά.”

Juan Kouyoumdjian (Χουάν Κουγιουμτζιάν)

“Η σχεδίαση δύο σκαφών για την ίδια ομάδα αποτελεί πλεονέκτημα. Ακόμα και αν τα σκάφη είναι ίδια, αίφνου το ένα από τα δύο θα φέρει ένα καλό αποτέλεσμα. Το μεγάλο πλεονέκτημα όμως είναι στη φάση της ναυπήγησης και των δοκιμών.”

“Η έρευνα που κάναμε πριν ξεκινήσουμε να σχεδιάζουμε σκάφη, μας έδειξε ότι ο συγκεκριμένος αγώνας απαιτεί σκάφη με ιδιαίτερη σταθερότητα (stability). Η υδροδυναμική σταθερότητα παράγεται από τη γάστρα και τα πτερύγια του σκάφους. Έτσι ταχύτητες που θα ταξιδεύουν αυτά τα σκάφη τα πτερύγια παράγουν μεγάλη δύναμη άντωσης, που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ώστε να μειώνει το κωπιστόρισμα του σκάφους.”

“Η σταθερότητα του σκάφους επίσης ενισχύεται και

από δομικές βελτιώσεις. Όσο βάρος γλιτώσαμε από το σκάφος, το χρησιμοποιήσαμε στη βοήθεια της καρίνας.”

Jim Pugh (Τζιμ Πιου)

“Δεν υπάρχει τέλεια λύση, είναι πολλές οι φιλοσοφίες σχεδίασης που θα μπορούσαν να αποδειχθούν επιτυχημένες.”

“Δεν θα απέρριπτα ένα σκάφος με το πηδάλιο τοποθετημένο περισσότερο πηλάρα, αυτή είναι μάλιστα μία νέα σχεδιαστική άποψη που πειραματιζόμαστε τελευταία. Οστόσο για αγώνες γύρω από τον κόσμο δεν είναι καθοριστικός παράγοντας, όπως είναι η ικανότητα του σκάφους στα όρτια ή στα πύργα, καθώς και η αξιοπιστία των διαφόρων συστημάτων. Η πιθανότητα να πάθει το σκάφος κάτι κατά τη διάρκεια του ταξιδιού είναι μεγάλη και ο πρώτος στόχος για κάθε ομάδα είναι να τερματίσει το σκάφος.”

“Το μεγάλο προσόν της κινητής καρίνας (Canting Ballast Twin Foil - CBTF) είναι στο όρτια, στη συμπεριφορά και στη σταθερότητα του σκάφους.”

Steve Morris, Farr Yacht Design (Στιβ Μόρις)

“Το Volvo Ocean Race παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον από πλευράς σχεδιασμού των σκαφών, μιας και κάθε σκάφος είναι διαφορετικό από τα άλλα, όρα αυτός που το σχεδίασε κάτι διαφορετικό είχε στο μυαλό του.”

“Ο αγώνας αυτός έχει έναν επιπλέον παράγοντα που έπρεπε να ληφθεί υπόψη από τους σχεδιαστές: Το 20% της συνολικής βαθμολογίας προέρχεται από inshore ιστιοδρομίες. Έτσι, ένα καλό offshore σκάφος δεν σημαίνει ότι θα είναι και ο τελικός νικητής. Είτε για τη μιά, είτε για την άλλη περίπτωση, ο σχεδιαστής πρέπει να κάνει ένα συμβιβασμό και να ενισχύσει το σκάφη του ανάλογα. Εμείς ωστόσο θεωρούμε ότι για τους κορυφαίους είναι απούδαλο να πετυχαίνεις νίκες το σκάφος τους στις inshore ιστιοδρομίες, που λαμβάνουν μεγαλύτερη δημοσιότητα. Άλλοι μπορεί να επικεντρώνονται περισσότερο στα offshore σκέλη του αγώνα.”

Botin & Carkeek: Συνταγή επιτυχίας

Ο Ισπανός Marcelino Botin και ο Νοτιοαφρικάνος Shaun Carkeek γνωρίστηκαν στην Αγγλία όταν σπούδαζαν και κατόρθωσαν αυτή τη στιγμή να θεωρούνται κορυφαίοι σχεδιαστές αγωνιστικών σκαφών.

Εκτός από σχεδιαστές των σκαφών της ομάδας της Νέας Ζηλανδίας για το America's Cup, είναι ακόμα οι πιο δημοφιλείς σχεδιαστές σκαφών IMS τουλάχιστον στην Ευρώπη.

Δύο είναι οι λόγοι που ξαφνικά οι δύο σχεδιαστές έγιναν γνωστοί. Ο πρώτος λέγεται GS42R, το σκάφος που έχει κερδίσει κάθε IMS αγώνα που έχει συμμετάσχει και ο άλλος λέγεται Transpac52 Pisco Sour, το σκάφος που κέρδισε το παγκόσμιο πρωτάθλημα TP52.

Πληροφοριακά, το Grand Soleil Caixa Galicia και το αδελφό σκάφος X Sport, καθώς και το 12μετρο Grand Soleil Italtel, ήρθαν πρώτο, δεύτερο και τρίτο στο Μεσογειακό πρωτάθλημα IMS του 2003.

Ο κανονισμός του IMS είναι ένα διεθνές σύστημα ισοζυγισμού και καταμέτρησης σκαφών, όπου η θεωρητική ταχύτητα του σκάφους υπολογίζεται, αφού έχουν μετρηθεί παραπάνω από 100 σημεία. Τα σκάφη με βάση αυτές τις μετρήσεις και τους υπολογισμούς παίρνουν ένα βαθμό ικανότητας που χρησιμοποιείται στα αποτελέσματα των αγώνων για να ισοζυγιστούν τα ανάμοια σκάφη.

Ενώ όμως το σύστημα IMS προβάλει κάποιους περιορισμούς για τους σχεδιαστές, άλλα συστήματα, όπως ο κανονισμός του America's Cup, είναι πολύ αυστηρά. Οστόσο οι δύο σχεδιαστές λένε ότι το σκάφη που εξελίχθηκαν μέσα από το IMS έχουν πολλά κοινά με τα σκάφη του America's Cup.

Για το IMS το σκάφη που κατασκευάζονται είναι στενά και ήπια ασυνήθιστα, όπως και στο America's Cup. Είναι τυχαίο ότι τα σκάφη που πάνε καλά στο IMS έχουν πολλά κοινά με τα σκάφη του America's Cup;

A65

και πλότερ χαρτών και ανιχνευτής ψαριών

NEO για το 2006



Πανίσχυρο σύστημα πλοήγησης, το πλότερ/βυθόμετρο A65 συνδυάζει το εύρηστο πλότερ χαρτών με την τεχνολογία ψηφιακής βυθόμετρησης υψηλής ανάλυσης*. Χάρη στην ευκρινέστατη στον ήλιο οθόνη και τη στιβαρή κατασκευή του, το A65 αποτελεί την άριστη επιλογή για κεντρικές κονσόλες και ανοικτά πλοία.

*Μετατροπή σε βυθόμετρο με το module DSM25

Raymarine®

Η/ΘΝΩΣΤΙΚΗΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ

Skordilis s.a.

MARINE ELECTRONICS

ΑΛΙΜΟΣ: Ποσειδώνος 10, τηλ. 210 9853241, skordil@otenet.gr
ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Ακτή Μουτσουπούλου 36, τηλ. 210 4181797, piraeus@skordilis.gr
ΚΕΡΚΥΡΑ: Σπύρου Μουρίκη 1, τηλ. 26610 24718, corfu@skordilis.gr

Υδρα

Το τρίμερο της 28^{ης} Οκτωβρίου όπως κάθε χρόνο έγινε ο αγώνας της Υδρας που συνδιοργάνωσαν οι ναυτικοί όμιλοι ΝΟΕ και ΝΟΔ. Εφέτος η διοργάνωση του Οκτωβρίου έπεσε σε βοληκές ημερομηνίες, με την αρχή να είναι την Παρασκευή, χαρίζοντας στους ιστιοπλόους μία ολόκληρη ημέρα στη Βόρεια. Έτσι λοιπόν, ο φθινοπωρινός αγώνας της Υδρας ξεκίνησε την Παρασκευή 28 Οκτωβρίου το πρωί στις 11 με προορισμό την Υδρα, συνολική απόσταση 36 ναυτικών μιλίων. Η ημέρα ήταν ηλιόλουστη και ζεστή από το πρωί αλλά ο άνεμος στην εκκίνηση ασθενής. Μέχρι αργά το απόγευμα ο άνεμος ήταν μια ταλαιπωρία αλλοζώντας συνεχώς διεύθυνση και ένταση, ευνοώντας κάθε φορά και άλλο κομμάτι του στόλου. Όσοι κι αν ρωτήσει κανείς τόσες γνώμες θα πάρει σχετικά με το ποιο κομμάτι του στόλου ήταν το καλύτερο. Τελικά, αργά το απόγευμα και προς τα Τσιλεβίνια ο βοριάς που προέβλεπαν τα μετεωρολογικά δελτία από το πρωί ήρθε. Έτσι, τα σκάφη έβαλαν τα μπαλόνια και απόλαυσαν ηρεμία στο δευτερόπρωμα τα τελευταία 6-7 μίλια προς τον τερματισμό.

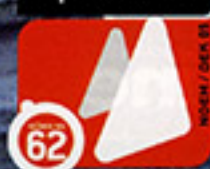
Το Σάββατο το μεσημέρι έγινε η απονομή στο πνευματικό κέντρο του Δήμου Υδρας όπου συγκεντρώθηκε πολύς κόσμος, ανάμεσά τους και αρκετοί επίσημοι. Η θερμοκρασία είχε πέσει αισθητά, ενώ ο άνεμος που ερχόταν από βόρειες διευθύνσεις ήταν ήδη αρκετά αυξημένος.

Την Κυριακή το πρωί κατά τις 10, μετά από μικρή καθυστέρηση λόγω του αναμενόμενου μηλεξίματος των σκυριών στο λιμάνι, δόθηκε η εκκίνηση για την επιστροφή. Ο αέρας από το βράδυ ήταν ισχυρός και είχε σχηματίσει και κύμα. Η γραμμή εκκίνησης ήταν μικρή για το πλήθος των σκαφών που συμμετείχαν, που επιπλέον θα έπρεπε να ξεκινήσουν αριστερότερα, άρα χωρίς προτεραιότητα. Έτσι λοιπόν οι ιστιοπλόοι ντυμένοι χειμωνιάτικα και προετοιμασμένοι για το τι τους περίμενε, ξεκίνησαν την κούρα με το βοριά να φτάνει τους 20 κόμβους. Πολλές μούδες και τζένοες νούμερο 3, κύμα, αέρας και κρύο έφεραν το χειμώνα στην αγωνιστική σεζόν.

Τα σκάφη έφτασαν στα Τσιλεβίνια γρήγορα, με λίγες διαφορές στις επιλογές τακτικής. Μετά άρχισαν τα τσάκ, κόντρα στο κύμα με τον άνεμο να χτυπάει ενόσω τους 25 κόμβους. Όσο ο στόλος πλησίαζε την Αττική, το κύμα ευτυχώς έπεφτε, ενώ αργότερα έπεσε και ο αέρας. Μακριά και δύσκολη η επιστροφή, όσοι πήγαν μάλιστα κοντά στην Αίγινα δεν ευνοήθηκαν, αφού το πέλαγος κράταγε καλύτερο αέρα.

Όσοι από τους αγωνιζόμενους της κατηγορίας IMS ήθελλαν, μπορούσαν ταυτόχρονα να περιηγηθούν και στα αποτελέσματα της κατηγορίας IRC.

ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ



Κείμενο:
Μάνος Ρούδας



ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

IMS-A

Yacht	Skipper	Type	1	2	Pts
MELITI IV	G. ANDREADIS	GRAND SOLEIL 42 R	4.00	1.00	5.00
ZANTINO-TIM	P. STROUZAS	X-362 Sport	1.00	5.00	6.00
ASTRAPI-EMPORIKI BANK	J. APIRANTHITIS	JEANNEAU O. D.	2.00	7.00	9.00

IMS-N

Yacht	Skipper	Type	1	2	Pts
OLKIS	V. BOGAKOS	FIRST 310	6.00	3.00	9.00
KYANHI	N. KRALLIS	FIRST 40.7	10.00	1.00	11.00
SHOUKY	TH. YUVANOGLOU	GRAND SOLEIL 35	3.00	8.00	11.00

ORC CLUB

Yacht	Skipper	Type	1	2	Pts
GLAROS II	A. HOUNTAS	FIRST 38	10.00	1.00	11.00
GORGOSIFOUNAS	S. PARAGIANOPOULOS	OCEANIS 473	8.00	3.00	11.00
ARGO	P. PAMFILIS	DROMOR 26	2.00	11.00	13.00

IRC

ΘΕΣΗ	ΑΡ.ΙΣΤΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ
				1	2	
1	GRE 888	ALPHA BANK	ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΟΥΛΦΑΣ	3	1	4
2	GRE 900	ZANTINO - TIM	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΤΡΟΥΖΑΣ	1	3	4
3	GRE 1880	ALPHA PRIVATE BANK	ΠΑΥΛΟΣ ΚΟΥΡΚΟΥΛΟ	5	2	7





ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ



Μίβενος
Μάνος Ρούβας

ΧΕΙΜΕΡΟ

Αποτελεί ένα από τους σπουδαιότερους αγώνες της χρονιάς ο οποίος μάλιστα ολοκληρώνει τη σεζόν. Κάθε χρόνο συγκεντρώνει αρκετά σκάφη που αγωνίζονται σε στίβους όρτσα-πρύμα και offshore. Το χειμερινό κύπελλο που συνδιοργανώνουν ο ΝΟΑ με το ΝΟΕ αποτελείται από τέσσερα μέρη, τέσσερις ημερησίους αγώνες οι οποίοι βαθμολογούνται χωριστά και στο τέλος αναδεικνύεται ένας νικητής της γενικής κατάταξης. Οι τέσσερις αγώνες αυτοί είναι του Αγίου Γεωργίου, Οκτώ, Λαγούσας και Σαλαμίνας.

Αγίου Γεωργίου

Το Σάββατο 5 Νοεμβρίου στις 2 το μεσημέρι ξεκίνησε ο αγώνας του Αγίου Γεωργίου, το μεγάλο offshore του χειμερινού κυπέλλου. Ο αγώνας ξεκινάει το μεσημέρι στις 2 η ώρα, ώστε τα σκάφη να ταξιδέψουν νύχτα, έχει μήκος περί τα 80 ν.μ. και θεωρείται ένας από τους ήλιους μεγάλους αγώνες ανοικτής θαλάσσης στη χώρα μας. Από πέρυσι ο αγώνας αποτελεί και μέρος του Offshore Cup, της πρωτοβουλίας του ΠΟΙΘΑ και του ΝΟΕ για την ενίσχυση της ανοικτής θάλασσας. Τα τελευταία χρόνια ωστόσο ο αγώνας του Αγίου Γεωργίου διεξάγεται με επιβράχυνση. Έτσι λοιπόν κι εφέτος τα 17 σκάφη που έλαβαν μέρος στον αγώνα ξεκίνησαν για τη μικρή διαδρομή, ήλιο περισσότερο από 50 ν.μ. με προορισμό τις Φιλέβες, μετά το Μόδι και επιστροφή στο Μικρολίμανο. Συμμετείχαν αρκετά από τα καλύτερα αγωνιστικά της Αιτικής, αν και υπήρχαν πολλές σημαντικές αποουσίες.

Στην εκκίνηση ο άνεμος ήταν ασθενής και η μπουκαδόρα επικράτησε, αλλοζώντας τη διεύθυνση και την ένταση του ανέμου κατά μήκος της ακτής της Αιτικής. Ο βοριάς περίμενε τους ιστιοπλόους μετά τις Φιλέβες. Οι επιλογές της τακτικής με τις φάτσες και τα αγώντα, τις ρέφιες και τις κινήσεις των αναπόλων ήταν πολλές. Το BRAVE – DIESEL που ανοίκτηκε περισσότερο βρέθηκε στις Φιλέβες αρκετά μπροστά, αλλά για κάποιο λόγο άφησε «ανοικτή» την εσωτερική και το OPTIMUM – ΕΘΝΙΚΗ ΔΙΣΘΛΙΣΤΙΚΗ πέρασε πρώτο. Πολύ καλά πήγαινε το ALPHABANK που ήταν μέχρι εκεί τρίτο σκάφος. Γενικά και τα επόμενα σκάφη, τα μεσαία του στόλου, πήγαιναν καλά, σαν να ερχόταν ο αέρας μαζί τους, αφού η διαφορά τους με τους πρώτους ήταν πολύ μικρή μέχρι τις Φιλέβες.

Τα μεγάλα σκάφη προσπαθούσαν να ξεφύγουν από τον υπόλοιπο στόλο αλλά ο αέρας δεν ήταν αρκετός. Μετά τις Φιλέβες όμως, ο καιρός γύρισε προς το βορρά, ενισχύθηκε και έτσι τα αγωνιστικά ξεμάκρυναν. Αλλά και ο υπόλοιπος στόλος συνέχισε να ταξιδεύει με σταθερό αέρα. Χρειάστηκαν μερικές αλλαγές πανιών μέχρι το Μόδι, αλλά γενικά η πλεύση ήταν ηλιοδρομία. Στο Μόδι είχε πέσει ήδη νύχτα και τα σκάφη γύρισαν για να ταξιδέψουν όρτσα το τελευταίο σκέλος.

Στην αρχή ο καιρός ήταν βορρικός ώστε να ταξιδέψουν τα σκάφη μονομπράτσο μέχρι τον τερματισμό, αλλά κοντά στον Κάβο-Αντώνη οι φάτσες ήταν πολλές και χρειάστηκαν τακ. Ο καιρός δεν ξεπέρασε τους 20-23 κόμβους και επειδή ήταν βοριάς δεν είχε κύμα.

Αφελήθηκαν περισσότερο τα μεσαία σκάφη του στόλου, επειδή αφενός στην αρχή τα μεγάλα δεν μπορούσαν να ξεφύγουν και αφετέρου κατά το μεσάνυχτα άρχισε να κόβει ο αέρας με αποτέλεσμα να μείνουν πίσω και τα μικρά.

Χειμερινό Κύπελλο

Τα συνοδικά αποτελέσματα:

IMS-A

- 1) X-HOT-G. TZAKOS
- 2) GUAPA-P. ANAGNOSTAKIS
- 3) OPTIMUM 3-N. LAZOS

IMS-N

- 1) NEMESIS -Z. DIMITRIΟΥ
- 2) ALBIREO-LLOYD'S REGISTER -J. KOUTSOUKOS
- 3) EX ANIMO -P. TSAMIS

IRC (Ανείσημα)

- 1) BRAVE-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ
- 2) OPTIMUM 3-ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΛΙΒΑΣ - ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΑΖΟΣ
- 3) X-HOT-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΖΑΚΟΣ - ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΚΟΥΤΣΙΚΟΣ

Οκτώ

Ο αγώνας Οκτώ είναι το δεύτερο μέρος για το Χειμερινό Κύπελλο. Περιπλέει τη μεγάλη Λαγούσα, αφήνοντας τη δεξιά, τη νηίδα Σταχτοράνη απ'αριστερά και πάλι τη Λαγούσα δεξιά. Πολλά σκάφη βρέθηκαν στη γραμμή εκκίνησης, από όλες τις κατηγορίες. Ο αγώνας ξεκίνησε στις 10 το πρωί της Κυριακής 13 Νοεμβρίου με ήλιο αέρα. Η πίεση ατμόσφαιρας ήταν βοήθεια και τα σκάφη έφυγαν πηλαγοδρομία. Δοσι κρατήθηκαν προς τη Σαλαμίνα είχαν καλύτερο αέρα. Στη Λαγούσα πέρασαν πρώτα τα δύο 52άρια, OPTIMUM3 - ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ και BRAVE - DIESEL, αλληλά πίσω τους πολύ κοντά ήταν το ENJOY (J-105) αλλά και το μικρό RENAULT CLIO (R15u25). Πολύ καλή κούρσα έκανε και το ALPHA PRIVATE BANK την οποία πήρανε και στην επιστροφή που απέφυγε τις πολλές ενοχλητικές σε φάτσες και αγόνα. Το ZANTINO-TIM του Τάκη Στραύζα επίσης δεν ήταν από τα ευνοημένα στο πρώτο μέρος, αλλά στην επιστροφή πέρασε πολλά σκάφη boat-to-boat.

Ο καιρός έπαιξε κυρίως ανάμεσα σε Γρέγο και Μαίστρο και γύρισε όταν ο στόλος ξεκινούσε την επιστροφή. Ειδικά στα σημεία που συναντιόντουσαν οι δύο καιροί, υπήρχαν σκάφη σε αντίθετα τακ που πήγαιναν την ίδια πορεία. Τελικά ο τερματισμός έγινε στα όρτια, μετά την Πειραική ο καιρός έστρωσε, η ένταση ανέβηκε και επειδή η θάλασσα ήταν στρωτή, τα σκάφη ταξίδεψαν και τερμάτισαν γρήγορα.

IMS-A

- 1) EURYALOS-RENAULT CLIO, Σ. Ανδρεάδης
- 2) ENJOY, Γ. Ξηνταράκος
- 3) ASTRAPI-ΕΜΠΟΡΙΚΗ BANK, Γ. Αλεξανθίδης

IMS-N

- 1) NEMESIS, Z. Δημητρίου
- 2) KAHLIA, N. Παζιμάδης
- 3) OLKIS, B. Μπαγάκος

ORC Club

- 1) EVRIALI, N. Νικολόπουλος
- 2) GLAROS II, A. Χούντας
- 3) ΖΟΙ, Σ. Ηλιάδης

IRC (Ανείσημα)

- 1) ENJOY, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΗΝΤΑΡΑΚΟΣ
- 2) X-HOT, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΖΑΚΟΣ - ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΚΟΥΤΣΙΚΟΣ
- 3) ALPHA PRIVATE BANK, ΠΑΥΛΟΣ ΚΟΥΡΚΟΥΛΟΣ

Λαγουσών

Το τρίτο μέρος του χειμερινού κυπέλλου συμπλήρωσε ο αγώνας των Λαγουσών που έγινε την Κυριακή 20 Νοεμβρίου. Ο αγώνας ξεκίνησε στις 11 το πρωί με 45 συμμετοχές. Στη γραμμή εκκίνησης ο άνεμος έπαιξε γύρω στους 17 κόμβους και από βοήθια γωνία ώστε οι περισσότεροι κυβερνήτες να εξετάζουν σοβαρά το ενδεχόμενο να φύγουν με το μπαλόνι. Όμως με την κανονιά ο καιρός είχε ήδη ανέβει στους 20 κόμβους ενώ η γωνία έκλινε συνεχώς. Κυρίως κάποια μικρά Fractional σκάφη κράτησαν το μπαλόνι για αρκετή ώρα, ξεπερνώντας όμως από την πορεία τους. Πολύ καλή η εμφάνιση του ASTRAPI - ΕΜΠΟΡΙΚΗ BANK με το Γιάννη Αλεξανθίδη που έκανε γρήγορη πηλαγοδρομία μέχρι τις Λαγούσες, δίπλα στα μεγαλύτερά του σκάφη. Η μεγάλη έκπληξη ατμόσφαιρας ήταν ακόμα μία φορά τα RENAULT CLIO που έκανε χαμηλή πτήση και έφτασε στις Λαγούσες μαζί με τα μεγάλα αγωνιστικά. Το σκάφος με το συγκεκριμένο πλήρωμα έδειξε τις πραγματικές δυνατότητές του. Το ίδιο και το ENJOY που στις πηλαγοδρομίες είναι άπιστο. Στις Λαγούσες χρειάστηκε ένα τακ και άρρισαν τα όρτια. Τα μικρά σκάφη εκεί αποκόλλησαν την αδυναμία τους να νικήσουν το κύμα και να αναπτύξουν ταχύτητα και έτσι τα μεγάλα τους ξέφυγαν.

IMS-A

- 1) OPTIMUM 3, N. LAZOS
- 2) EURYALOS-RENAULT CLIO, S. ANDREADIS
- 3) ASTRAPI-ΕΜΠΟΡΙΚΗ BANK, Μ. ΑΠΡΑΝΤΗΙΤΗΣ

IMS-N

- 1) QUIKSILVER, A. BOUDOURIS
- 2) IONIA, A. DELIGIORGIS
- 3) NEMESIS, Z. DIMITRIΟΥ

ORC-Club

- 1) EVRIALI, N. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
- 2) ΖΟΙ, S. ELIADIS
- 3) AGAPI, A. KARAKATSANIS

IRC (Ανείσημα)

- 1) OPTIMUM 3, ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΛΙΒΑΣ - ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΑΖΟΣ
- 2) ASTRAPI, ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΛΕΞΑΝΘΙΔΗΣ
- 3) ENJOY, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΗΝΤΑΡΑΚΟΣ





Ισθαμίνας

Ο τέταρτος και τελευταίος αγώνας του χειμερινού κυπέλλου, ολοκληρώθηκε την Κυριακή 27 Νοεμβρίου. Ο αγώνας Ισθαμίνας, περιελάμβανε δύο ιστιοδρομίες όρτια-πρώμα 8 ν.μ. η κάθε μία. Η εκκίνηση δόθηκε στις 11 όπως ήταν προγραμματισμένη, παρά το που ο καιρός δεν είχε ακόμα στραώσει. Η ένταση του ανέμου δεν ξεπέρασε τους 21 κόμβους, ενώ την περισσότερη ώρα κυμαίνονταν μεταξύ 10 και 15. Λίγα πριν την εκκίνηση, ο καιρός έστρεψε προς ασάρκο και παρέμεινε εκεί. Η πρώτη ιστιοδρομία ξεκίνησε με πορεία 145 μοίρες και τον άνεμο να παίζει κάτω από 10 κόμβους. Το δεξιόνεμο μπράτσο, παράλληλα με τη στεριά, είχε άνεμο μέχρι 5 κόμβους, ενώ το αριστερόνεμο ήταν σαφώς ευνοημένο αφού ο άνεμος ξεπερνούσε τους 10 κόμβους. Στο πρώτο σημείο στροφής, τα πρώτα σκάφη στριμώκθηκαν για να περάσουν όλα μαζί. Στα πρώτα, ελάχιστα άλλαξε το τόνιο και στα δεύτερα όρτια ο στόλος ξεκαθάρισε. Πριν τον τερματισμό ήταν και η μεγαλύτερη ένταση ανέμου σε όλο τον αγώνα, κοντά στους 20 κόμβους. Στη δεύτερη ιστιοδρομία ο καιρός είχε γυρίσει λίγο περισσότερο προς το νοτιό. Η ένταση είχε πέσει ωστόσο αλλά στη μεριά της Αίγινας ήταν εφρανόσι η κακοκαιρία. Τα σκάφη ξεκίνησαν καλά και ολοκλήρωσαν τα δύο σκέλη της ιστιοδρομίας σχετικά σύντομα. Δεν υπήρχαν μεγάλες αλλαγές στη διεύθυνση (φάτσες-αιγύνητα) αλλά περισσότερο στην ένταση, μέχρι και 6-7 κόμβους διαφορά στις δύο πλευρές του στίβου.

Γενικά, η οργάνωση ήταν πολύ καλή, οι στίβοι σωστά σημειώνι και έγινε ένας δίκαιος και όμορφος αγώνας. Πολύ καλές κούρες έκανε το OPTIMUM3 - ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ που έκανε διαφορά πολλών μέτρων από το υπόλοιπο σκάφη ακόμα και σε τόσο μικρό στίβο κυρίως χάρη στο πολύ καλό τμόνεμα και την τακτική. Πιο εντυπωσιακή όμως ήταν η απόδοση του TIM - ZANTINO το οποίο και στις δύο ιστιοδρομίες ήταν πιο μπροστά ακόμα και από τα μεγαλύτερα και πιο γρήγορα σκάφη. Όραία τακτική, άψογοι χειρισμοί χωρίς λάθη και δύο πρώτες θέσεις.

IMS-A

- (overall για τις 2 ιστιοδρομίες όρτια-πρώμα)
- 1) ZANTINO-TIM, P. STROUZAS
 - 2) X-HOT, G. TZAKOS - S. KOUTSIKOS
 - 3) ALPHA PRIVATE BANK, P. KOURKOULOS

IMS-A

- (overall Χειμερινού Κυπέλλου)
- 1) X-HOT Γ. ΤΖΑΚΟΣ - Σ. ΚΟΥΤΣΙΚΟΣ
 - 2) OPTIMUM 3 Ν. ΛΑΖΟΣ
 - 3) ENJOY Γ. ΞΗΝΤΑΡΑΚΟΣ

IMS-N

- (overall για τις 2 ιστιοδρομίες όρτια-πρώμα)
- 1) NEMESIS, Z. DIMITRIΟΥ
 - 2) IONIA, A. DELIGIΩRGIS
 - 3) ALBIRED-LLOYD'S REGISTER, J. KOUTSOUKOS

IMS-N

- (overall Χειμερινού Κυπέλλου)
- 1) NEMESIS Z. ΔΙΜΗΤΡΙΟΥ
 - 2) EX ANIMO Π. ΤΣΑΜΗΣ
 - 3) ALBIRED - LLOYD'S REGISTER

ORC

- (overall για τις 2 ιστιοδρομίες όρτια-πρώμα)
- 1) EVRIALI, N. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
 - 2) ZOI, S. ΕΛΙΑΔΙΣ
 - 3) ALMA LIBRE, D. ΚΡΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ

ORC

- (overall Χειμερινού Κυπέλλου)
- 1) EVRIALI N. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
 - 2) ZOI Σ. ΗΛΙΑΔΗΣ
 - 3) ΚΥΜΟΘΟΕ Ε. ΒΟΖΙΚΗΣ

IRC

- (overall για τις 2 ιστιοδρομίες όρτια-πρώμα)
- 1) ZANTINO - TIM, ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΤΡΟΥΖΑΣ
 - 2) OPTIMUM 3, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΑΖΟΣ
 - 3) ALPHA PRIVATE BANK, ΠΑΥΛΟΣ ΚΟΥΡΚΟΥΛΟΣ

IRC

- (overall Χειμερινού Κυπέλλου)
- 1) OPTIMUM 3, Π. ΛΙΒΑΣ - Ν. ΛΑΖΟΣ
 - 2) X-HOT, Γ. ΤΖΑΚΟΣ - Σ. ΚΟΥΤΣΙΚΟΣ
 - 3) ENJOY, ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΗΝΤΑΡΑΚΟΣ



ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΠΙΑΣΟΥΜΕ ΤΑΧΥΤΗΤΑ
20 ΚΟΜΒΩΝ ΧΩΡΙΣ ΑΕΡΑ



ΤΑΞΙΔΕΨΕ ΜΑΖΙ ΜΑΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ
ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ



KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354, ΑΘΗΝΑ 17674 - Τ.Θ. 77060, 175-10
ΤΗΛ.: 210 94 84 500 FAX.: 210 94 08 508-9-10 Email: kristen@internet.gr

"Στην Ελλάδα η γιορτή της ISAF το 2007"

Στη χώρα μας θα διεξαχθεί το ετήσιο συνέδριο της παγκόσμιας ομοσπονδίας της ιστιοπλοΐας για το 2007. Την ίδια χρονιά η ISAF γιορτάζει τα 100 χρόνια από την ίδρυσή της και σε όλο τον κόσμο θα γίνουν εκδηλώσεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ελλάδα είχε αναλάβει τη διοργάνωση του συνεδρίου του 2008 αλλά κάποια μέλη της ISAF εισήχθησαν να ανατεθεί στην πατρίδα μας η διοργάνωση του 2007 επειδή πρόκειται και για επετειακή εκδήλωση.

Η απόφαση ελήφθη στο ετήσιο συνέδριο του 2005, που διεξήχθη στη Σιγκαπούρη. Κατά τη διάρκεια του συνεδρίου συζητήθηκαν και αποφασίστηκαν όσα έχουν να κάνουν με το αγωνιστικό κομμάτι των Ολυμπιακών Αγώνων και οι αλλαγές που θα ισχύουν. Συγκεκριμένα, από τους Ολυμπιακούς Αγώνες του Πεκίνο όλα τα σκάφη θα τρέχουν μαζί μέχρι την 10η κούρσα. Η ενδέκατη ιστιοδρομία θα είναι και ο τελικός και θα τρέχουν μόνο τα πρώτα δέκα σκάφη της γενικής βαθμολογίας. Αυτά τα σκάφη θα «κουβαλήνουν» την βαθμολογία από τις 10 πρώτες κούρσες και στον τελικό η όποια θέση καταλάβουν θα βαθμολογείται διπλά. Μετά την ολοκλήρωση της τελευταίας ιστιοδρομίας θα γίνεται η απονομή των μεταλλίων. Τα περισσότερα εισιτήρια για τις συμμετοχές στους Αγώνες του Πεκίνο θα «αγοραστούν» σε μια διοργάνωση, που θα διεξαχθεί τον Ιούλιο του 2007 στο Κασκάς της Πορτογαλίας. Συγκεκριμένα το 75% των χωρών που θα συμμετάσχει στους Ολυμπιακούς της Κίνας θα προκύψει από τη διοργάνωση της Ιβηρικής Χερσονήσου. Εκεί θα διεξαχθούν ταυτόχρονα όλα τα παγκόσμια πρωταθλήματα και κάθε χώρα θα μπορεί να συμμετάσχει με ένα σκάφος σε κάθε κατηγορία. Για τις υπόλοιπες 25% συμμετοχές ισχύουν αγώνες πρόκρισης από το 2005 και με συγκεκριμένες προνοθεσίες.

«Ιταλός» ο Αιμίλιος

Η μία διάκριση... μετά την άλλη έρχεται για τον Αιμίλιο Παναθανασίου. Ο πρωταθλητής μας στα «Φινν» απέδειξε την πρόκληση του παιδιότερου ιστιοπλοϊκού ομίλου της Ιταλίας του «Φράτσια Βέλλο Μαλσεζίνε» για να γίνει επίσημο μέλος του. Ο «Fraglia Vela Malcesine» εδρεύει στη Lago di Garda και για πρώτη φορά αποφάσισε να κάνει επίσημο μέλος του αθλητή από άλλη χώρα. Πρόεδρος είναι ο δήμαρχος της περιοχής και εκεί προπονείται η εθνική ομάδα της Ιταλίας σε όλες τις κλάσεις.

Στην ιταλική πόλη ο Παναθανασίου έχει κατακτήσει πολλά μετάλλια και είναι από τους δημοφιλέστερους αθλητές. «Στη Lago di Garda βρίσκεται το ευρωπαϊκό κέντρο της ιστιοπλοΐας. Συγκεντρώνεται η elite του αθλήματος. Το να σε κάνουν μέλος στις τάξεις τους αποτελεί μεγάλη τιμή. Εκεί έχω κερδίσει το χρυσό μετάλλιο στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα του 2001», υπογράμμισε στον «Ι. Κ.» ο δεύτεροβλητής κόσμου του 2005.



Διεθνές κύπελλο «Τζένες Γραμμαλίδου»

Δεν άνοιξε ο Αίολος των ασκών του στις τελευταίες κούρσες του 14ου διεθνούς κυπέλλου «Τζένες Γραμμαλίδου», αλλά οι ιδανικές καιρικές συνθήκες κατέκλυσαν τη φερεγγυότητα της διοργάνωσης. Η έκκληση σημειώθηκε στην κατηγορία των «Λίτζερ Ράντσιτ», όπου η Χάντι Κολυδά ανέβηκε στην πρώτη θέση του βάθρου νικώντας αθλήτριες εμπειρότερες από αυτήν όπως η Βιργινία Κραβοριόττι και η Ευτυχία Ματζοράκη.



Κείμενο:
Σπυριδούλα Σπανιά



Οι μικροί «καπετάνιοι»

Ο καλός ο καπετάνιος στη φουρτούνα φαίνεται ακόμα και εάν είναι... εκκολλητόμενος. Οι αντίξοες καιρικές συνθήκες και οι άνεμοι εντάσεως μέχρι και 8 μποφόρ δεν προβλημάτισαν τους ήλιπούτευους αθλητές και αθλήτριες που πήραν μέρος στον ιστιοπλοϊκό αγώνα όπτιμιστ «Κύπελλο Βρύλλος», που διοργανώθηκε για τρίτη συνεχόμενη χρονιά από το «επιβρόχικο» σωματείο. Στον αγώνα είχαν δηλώσει συμμετοχή 60 μικροί ιστιοπλοοί από 11 ναυτικούς ομίλους, αλλά λόγω των κακών καιρικών συνθηκών ξεκίνησαν τελικά 39 σκάφη. Στα αγόρια πρωταγωνίασησαν οι ιστιοπλοοί, οι οποίοι προπονούνται από τον Αιμίλιο Παπαθανασίου.

Τα αποτελέσματα: Γενική κατάταξη: Γεωργός Ζωγράφος (ΟΣΦΠ), Αλέξανδρος Μαγκούρας (ΟΣΦΠ), Γιάννης Σπυριούνης (ΟΣΦΠ), Κορίτσια: Ειρήνη Δήμου (ΙΟΠ), Γεωργία Πάσιου (ΝΑΟΕΦ), Ελένα Φοράκου (ΟΣΦΠ). Παίδες: Αθανασία Φακίδη (ΟΣΦΠ), Ευγενία Σιμυρή (ΝΑΟΕΦ), Αλεξάνδρα Μαζοράκη (ΝΟΚ).



«Λείζερ Ράντιαλ»

Νέων γυναικών: Χάννα Κοιλιδά (ΝΟΚΒ), Βιργινία Κραβαριώτη (ΕΝΟΑ), Παναγιώτα Κρητικού (Ν. Ο. Αργ.), Γυναικών: Λαλίνα Πάνου (ΝΟΠΦ), Ευτυχία Μαντζοράκη (ΙΟΠ). «Λείζερ Στάνταρντ»: Νέων ανδρών: Ιωάννης Μιτάκης (ΙΟΠ), Γιώργος Μαρκογιάννης (ΝΟΚΒ), Αντώνης Τζώρτζης (ΝΟΚΒ). Ανδρών: Αντώνης Μανωλάκης (ΝΟΕ), Αριστείδης Μιχαήλ (ΝΟΚΒ), Αλέξανδρος Λογοθέτης (ΝΟΕ). Τρνένιτο: Ντ. Πασχαλίδης - Κ. Τριγκώνης (ΙΟΚΤ / ΝΟΘ), Δ. Θεοδωράκης - Κ. Γκίρης (ΝΟΚΒ), Ν. Μαύρος - Π. Παριανός (ΙΟΚΤ). Φινν: Αιμίλιος Παπαθανασίου (ΟΣΦΠ), Αλέξανδρος Δραγούτσος (ΟΒΑ), Μιχαήλ Κοπάνωφ (Βουλγαρία). 470: Γυναικίς: Σ. Παπαδοπούλου - Α. Τζιζιέρη (ΝΟΤΚ), Α. Παπακρήστου - Δ. Κιχαγιά (ΝΑΟΚΒ). Νέοι άνδρες: Β. Αιβόζης - Μ. Πετριδής (ΝΟΘ), Μ. Νεοκλήρας - Θ. Τσαγκι (ΝΟΘ), Π. Μαρίνοφ - Ν. Εφτόμοφ (Βουλγαρία). Ανδρες: Αν. Κοσμάτοπουλος - Αν. Παπαδόπουλος (ΝΟΘ), Π. Κομπουρίδης - Γ. Δρολόγος (ΝΟΕ), Κ. Ντασιόπουλος - Αλ. Ταγορόπουλος (ΝΟΘ).



Περιφερειακά πρωταθλήματα

Ο Ναυτικός Όμιλος Πύλου και ο ΝΟ Κατερίνης διοργάνωσαν περιφερειακούς αγώνες όπτιμιστ και Λείζερ ράντιαλ για τη Νάτια και τη Βόρεια Ελλάδα, αντίστοιχα. Ο ΝΑΟ Λαυρεωτικής ήταν ο οικοδεσπότης στους πρώτους αγώνες για το πρωτάθλημα Ευβοϊκού.

Στον 1ο και το 2ο περιφερειακούς αγώνες Ν. Ελλάδος πήραν μέρος 74 σκάφη στα «όπτιμιστ» και 13 σκάφη στα «λείζερ». Μετά την ολοκλήρωση των έξι ιστιοδρομιών των μικρών ιστιοπλοίων στα αγόρια πρώτευσε ο Α. Χακώλης του ΝΟ Καλαμάτας με δεύτερο τον Ι. Γιαννακόπουλο του ίδιου ομίλου και τρίτο τον Θ. Αντωνόπουλο του ΝΑΣΚ Αίοθης. Στα κορίτσια επικράτησε η Α. Ασπιώτη του ΝΑΟ Κέρκυρας, δεύτερη ήταν η Δ. Κατσουλιώτου του ΝΑΣΚ Αίοθης και τρίτη η Ι. Παπανδρέου του ΑΙΟ Ρίου Ιάσων και τρίτη η Ε. Παπανδρέου του ίδιου ομίλου.

Στους πρώτους και τους δεύτερους αγώνες του περιφερειακού πρωταθλήματος Β. Ελλάδος στα «όπτιμιστ» συμμετείχαν 39 σκάφη (9 ιστιοδρομίες). Την πρωτιά κατέκτησε ο Σ. Διδασκάλλου του ΟΦΘΑ και ακολουθήσαν ο Α. Μιχόπουλος του ΝΟ Κατερίνης και η Α. Μελετιάδου του ΝΟΑ. Στα «λείζερ» πραγματοποιήθηκαν 10 κούρσες και σε σύνολο 9 σκαφών την πρώτη θέση πήρε ο Κ. Καρασαρίδης του ΝΟ Κατερίνης, τη δεύτερη ο Π. Βασιλειάδης του ΝΟΜ και την τρίτη ο Δ. Σοφίτης του ΝΟ Καβάλας.

Στο περιφερειακό πρωτάθλημα Ευβοϊκού, στα «όπτιμιστ» συμμετείχαν 53 σκάφη και ύστερα από πέντε ιστιοδρομίες νικήτης ήταν η Α. Τσιμπουκλή του ΙΟΠΟΡ. Ακολούθησαν ο Ανδρέας Μπακαταΐς και ο Αλέξανδρος Μπακαταΐς του ίδιου ομίλου. Στα «λείζερ» αγωνίστηκαν 17 σκάφη και έγιναν πέντε κούρσες. Πρώτευσε η Η. Χουδάλης του ΝΟΡ, δεύτερος ήρθε ο Δ. Σαββόπουλος (ΙΟΠΟΡ) και τρίτος ο Δ. Μπουγιούρης από τον ίδιο όμιλο.

ΤΑ ΜΠΑΛΟΝΙΑ (ΠΑΡΑΒΛΗΜΑΤΑ)

Τα μπαλόνια θα πρέπει να έχουν τοποθετηθεί στις πάντες του σκάφους λίγο πριν εισέλθουμε στο λιμάνι. Εάν στο σκάφος δεν υπάρχουν ποηλά άτομα (πλήρωμα) η προετοιμασία θα πρέπει να έχει γίνει από πριν. Μπορούμε δηλαδή να τα έχουμε δέσει στα ρέλια, τοποθετώντας τα στη μέση μεριά, όπως δείχνει το σκίτσο. Όταν κάνουμε χειρισμούς πρόσδεσης συνίσταται ένα άτομο να κρατάει ένα μπαλόνι ανά χείρας, "just in case something goes wrong", όπως ήλνε και οι Άγγλοι. Όταν αποηλεύσουμε, θα πρέπει να μαζέψουμε όλα

τα μπαλόνια βγαίνοντας από το λιμάνι. Είναι τελείως αντιναυτικό θέλημα να ταξιδεύει κάποιο σκάφος με τα μπαλόνια ξεχασμένα στις πάντες. Ο αξέχαστος Γ. Κρέμος είχε πει: «Σκάφος που ηθίξει εις το πέλαγος, με τα μπαλόνια (παρὰβλήματα) κρεμασμένα στις πάντες, μοιάζει με την κυρία που πάει να ψωνίσει με τη ρόμπα και τις παντόφλες».

ΤΕΧΝΙΚΟ



Κείμενο:
Παναγιώτης Στρούζος,
έφορος εκπαίδευσης του ΠΟΛΩΒ

Ο ΠΡΟΤΟΝΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΣΧΗΜΑ ΤΗΣ ΓΕΝΟΑ

Το σχήμα των αεροτομών της γενοα επηρεάζεται πολύ από την «κοιλιά» που κάνει ο πρότονος.

Εάν ο πρότονος είναι ήσσκα, κάνει δηλαδή κοιλιά η γενοα βαθαίνει. Αυτό επηρεάζει δραστικά τις επιδόσεις του σκάφους στα όρτια όταν ο άνεμος δυναμώνει. Σε μια τέτοια περίπτωση το σκάφος αφ' ενός ορτσάρει ηλιόγτερο αφ' ετέρου αυζάνεται και μεγαλώνει η ηιλάγια αεροδυναμική δύναμη της γενοα.

Κατά συνέπεια, όταν δυναμώνει ο άνεμος θα πρέπει να φερμόρουμε επίτονο στο masthead σκάψη ή βαρδόρι στο fractional.

ΣΗΜ: Μόνον στο ήλιγο αέρο και με κυματισμό ή στις ανοικτότερες από όρτια ηιλεύσεις, η κοιλιά στον πρότονο είναι επιθυμητή.



Εισαγωγή

ΣΤΟΝ

ΙΜΟ

ναυτιλία είναι ίσως η πιο μεγάλη των βιομηχανιών όλο τον κόσμο, αλλά και με τους μεγαλύτερους κινδύνους. Ο καλύτερος τρόπος για την ασφάλεια εν πλώ ήταν η ανάπτυξη αυτών των κανονισμών. Από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα διάφορες διεθνείς συνθήκες υιοθετήθηκαν. Αρκετές χώρες πρότειναν ότι ο μόνιμο διεθνές σώμα πρέπει να ιδρυθεί για να προωθήσει ναυτιλιακή ασφάλεια αποτελεσματικότερα. Το 1948 μια διεθνής διάσκεψη στη Γενεύη υιοθέτησε μια σύμβαση που καθιερώνει τυπικά τον ΙΜΟ (το αρχικό όνομα ήταν η διακυβερνητική θέσπιση συμβουλευτικής οργάνωσης, ή ΙΜΣΟ, αλλά το όνομα άλλαξε το 1982 σε ΙΜΟ-International Maritime Organisation).

Η Συνθήκη ΙΜΟ τέθηκε σε ισχύ το 1958 και η νέα οργάνωση πραγματοποίησε την πρώτη συνάντησή της το επόμενο έτος. Ο πρώτος στόχος του ΙΜΟ ήταν να υιοθετήσει μια νέα έκδοση της διεθνούς Συνθήκης για την Ασφάλεια της Ζωής εν Πλώ (SOLAS – Safety Of Life At Sea), ο σημαντικότερος από όλους τους κανονισμούς που εξετάζουν τη ναυτιλιακή ασφάλεια. Αυτό επιτεύχθηκε το 1960 και ο ΙΜΟ κατόπιν ενέκρινε την προσοχή του σε τέτοια θέματα όπως τη διευκόλυνση της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας, τις εμπορεύματα φορτίων και τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, ενώ το σύστημα για τη χωρτικότητα των σκαφών αναθεωρήθηκε.

Αλλά, αν και η ασφάλεια ήταν και παραμένει σημαντικότερη προτεραιότητα του ΙΜΟ, ένα νέο πρόβλημα άρχισε να προκύπτει, η ρύπανση. Η αύξηση του ποσού του μεταφορέως του πετρελαίου θαλάσσιας και του μεγέθους των πετρελαιοφόρων ήταν αίτιο ενδοσφαιρικής και η καταστροφή των «φαραγγιών πετρελαίου» το 1967, στην οποία 120.000 τόνοι πετρελαίου ρύπαναν τη θάλασσα, κατέδειξε την κλίμακα του προβλήματος. Ο σημαντικότερος από αυτούς τους μέτρους ήταν η διεθνής Συνθήκη για την πρόληψη της ρύπανσης από τα σκάφη το 1973, MARPOL – Maritime Pollution. Καλύπτει όχι μόνο την τυχαία ρύπανση πετρελαίου, αλλά και τη μόλυνση από τις χημικές ουσίες, καθώς και σε συσκευασμένη μορφή, τα λύματα, τα απορρίμματα και την ατμοσφαιρική ρύπανση.

Στον ΙΜΟ υιοθετήθηκε επίσης ως στόχος ένα σύστημα για την αποζημίωση σε εκείνους που επλήγησαν οικονομικά ως αποτέλεσμα της ρύπανσης. Δύο συνθήκες υιοθετήθηκαν, το 1969 και το 1971, οι οποίες επέτρεψαν στα θύματα της ρύπανσης πετρελαίου να λάβουν την αποζημίωση απλούστερα και πιο γρήγορα από ότι πριν. Και οι δύο συνθήκες τροποποιήθηκαν το 1992 και πάλι το 2000, για να αυξήσουν τα πληρωτέα όρια της αποζημίωσης στα θύματα της ρύπανσης.

Η δεκαετία του '70 είδε επίσης την καθιέρωση του διεθνούς κινητού δορυφορικού οργανισμού (IMSO), ο οποίος έχει βελτιώσει πολύ τη διαχείριση των ραδιοφωνικών και άλλων μηνυμάτων στα σκάφη.

Το 1992 μια περαιτέρω πρόσδεση έγινε όταν άρχισε να εξετάζεται το σύστημα συναυλικής ασφάλειας.

Τον Φεβρουάριο του 1999, το GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) καταστάθηκε πλήρως λειτουργικό, έτσι ώστε όταν ένα σκάφος βρίσκεται σε κίνδυνο οπούδήποτε στον κόσμο, να μπορεί να εγγυηθεί ουσιαστικά τη βοήθεια, ακόμα κι αν το πλήρωμα του σκάφους δεν έχει το χρόνο να εκπέμψει σήμα κινδύνου, δεδομένου ότι το μήνυμά του θα μεταδοθεί αυτόματα.

Η θέσπιση της θαλάσσιας νομοθεσίας είναι ακόμα σημαντικότερη ανησυχία του ΙΜΟ. Περίπου 40 συμβάσεις και πρωτόκολλα έχουν υιοθετηθεί και τα περισσότερα από αυτά έχουν τροποποιηθεί σε διάφορες περιπτώσεις για να εξασφαλισουν ότι συντηρούνται με τις αλλαγές που πραγματοποιούνται στην παγκόσμια ναυτιλία.

Αλλά η υιοθέτηση των συνθηκών δεν είναι αρκετή - πρέπει και να τεθούν σε ισχύ. Αυτό είναι ευθύνη των κυβερνήσεων και δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι ο τρόπος με τον οποίο αυτό γίνεται ποικίλλει αρκετά από χώρα σε χώρα.

Ο ΙΜΟ έχει θεσπίσει τα μέτρα για να βελτιώσει τον τρόπο που η νομοθεσία εφαρμόζεται, με την ενίσχυση των κρατών-αυτοκρατοριών (οι χώρες των οποίων ένα σκάφος φέρει τη σημαία) και με την ενθάρρυνση της καθιέρωσης των περιφερειακών συστημάτων κρατικού ελέγχου λιμένων. Όταν τα σκάφη πηγαίνουν στους ξένους λιμένες μπορούν να επιθεωρηθούν για να εξασφαλιστεί ότι ανταποκρίνονται στα πρότυπα ΙΜΟ.



Κείμενο:

Δημήτρης Αλεβιζάκης

Χρυσό μετάλλιο ζωής



Ο παραολυμπιονίκης Βασίλης Χριστοφόρου ξετυλίγει στον «ΙΚ» το κουβάρι της ζωής του

Το καλοκαίρι του 1999 η τύχη του γύρισε την πλάτη. Στο αγαπημένο του στοιχείο, το νερό, ο Βασίλης Χριστοφόρου υπέπεσε, απίστευτο και όμως αθλητικό, στο μεγαλύτερο λάθος της ζωής του. Προπονητής ιστιοπλοίας, με 14 χρόνια εμπειρίας στην θάλασσα, δεν περίμενε ποτέ ότι θα έμεινε παράλυτος για μια ζωή όταν από λάθος υπολογισμό έμεινε μετά από βουτιά ακινητοποιημένος σε μια άκρη πισίνας στο Πόρτο Ράφτι να σκέφτεται τα χρόνια που πέρασε στην επίσημη αγαπημένη του. «Λάθος υπολογισμός, αυτό ήταν όλο» λέει τώρα ο 30χρονος Βασίλης για την βουτιά του από ένα μέτρο στα πιστολάκια της πισίνας. Μια βουτιά που του στέρησε την χαρά της κίνησης. Μια βουτιά που τον ανάγκασε να σταματήσει για τέσσερα χρόνια την επαφή του με την θάλασσα. Ο Βασίλης όμως δεν το έβαλε κάτω. Την ώρα που η ζωή του έπαιζε το πιο άσχημο παιχνίδι εκείνος βρήκε την δύναμη, τα ψυχικά αποθέματα, και επέστρεψε στον πρωταθλητισμό. Όγδοος παραολυμπιονίκης στην Αθήνα, χρυσό μετάλλιο στο ευρωπαϊκό μετάλλιο και έπειτα συνέχεια. Και φανταστείτε ότι ο δρόμος του για την επιτυχία ήταν στρωμένος μόνο με αγκόθια. Παντού έβρισκε πόρτες κλειστές. Από την ομοσπονδία ατόμων με ειδικές ανάγκες μέχρι την Γενική Γραμματεία. Παντού εισέπραττε αρνήσεις. Ευτυχώς δηλαδή που υπήρχε η ΕΙΘ και ο προσωπικός του χορηγός εφοπλιστής κ. Τσάκος και μπόρσεφ να εκπληρώσει τα όνειρά του.

Έχοντας ζήσει τόσο την πλευρά του αθλητή όσο και αυτή του αθλητή με αναπηρία τι διαφορές εντοπίζεις;
Νομίζω ότι στην πλευρά της προετοιμασίας ο αθλητής με αναπηρία πιέζεται περισσότερο. Ειδικά στις αναπηρίες που κρίζουν βοηθά τότε τα πράγματα είναι πολύ δύσκολα. Εγώ λοιπόν αντίθετα σε αυτή την τελευταία κατηγορία. Χρειάζομαι δηλαδή βοήθεια μέχρι να μπει στο σκάφος. Το ντύσιμο μου, η μεταφορά μου στο αυτοκίνητο, η μετακίνησή μου στο σκάφος που γίνεται με γερανό, σε όλα χρειάζομαι βοήθεια. Επίσης δεν μπορώ να επισκευάσω μόνος μου το σκάφος. Όπως καταλαβαίνετε χρειάζομαι γενικότερα βοήθεια σε όλο το κομμάτι της προετοιμασίας μου. Κάποιοι άλλοι πάλι που έχουν πρόβλημα αναπηρίας αλλά είναι ανεξάρτητοι έχουν να αντιμετωπίσουν λιγότερα προβλήματα. Το μόνο βετικό

για την δική μου αναπηρία είναι ότι από τη στιγμή που θα κάτσω στο τρένο δεν χρειάζομαι καμία βοήθεια. Εκεί δεν έχω κανέναν ανάγκη.
Γιατί αποφάσισες να γίνεις προπονητής σε ηλικία μόλις 20 χρονών;
Όταν δεν είχα πρόβλημα αναπηρίας έπαιζαν πολλά πράγματα ρόλο στην καριέρα μου. Επαιξε ρόλο ο προπονητής μου, τα υλικά του σκάφους και η βοήθεια που είχα από τον όμιλο. Στο Παλαιό Θάλητρο λοιπόν που ξεκίνησα την καριέρα μου, δεν είχα καμία απολύτως βοήθεια. Τότε λοιπόν κατάλαβα ότι επειδή δεν είχα καμία τύχη να ζωω από την ιστιοπλοία, το έβαλα κάτω και είπα ότι θα ήταν καλύτερο να ασχοληθώ με την προπονητική. Από και δηλαδή που πιστεύω ότι θα μπορούσα να αποκαρίσω κάποια ορέξη, θα μπορούσα δηλαδή να ζωω κάνοντας επαγγελματία την μεγάλη μου αγάπη,

την ενασχόλησή μου με την θάλασσα. Επιδύσα στην Γυμναστική Ακαδημία και έμουν προπονητής μέχρι το καλοκαίρι του 1999 όταν δηλαδή έπεσα το στύλμα...
Υπήρχαν άνθρωποι τότε που σε βοήθησαν;
Πόρα πολλοί. Οι άνθρωποι του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Πετρακός και αυτοί του Ναυτικού Ομίλου Ελλάδας. Μετά την βοήθεια την συνέλασε η ομοσπονδία. Επίσης με βοήθειε ακόμη ο κ. Τσάκος, ο εφοπλιστής. Τώρα θα έλεγα ότι είναι λίγο πιο εύκολο τα πράγματα. Υπάρχουν ακόμη προβλήματα αλλά όλα προχωρούν κανονικά.
Ποθείνετε στύλμα το 1999. Αυτόματα βγαίνει από το μυαλό σου η ιστιοπλοία, ξεκινάς δηλαδή το αγαπημένο σου σπόρτ;
Όχι, πάντα υπήρχε. Όταν πήγα στην Γερμανία για αποκατάσταση σκεφτό-

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ



Συνέντευξη στον
Παντελή Λάλη

μουν πως θα μπορού να συνεχίσω να είμαι προπονητής. Το σκεφτόμουν αυτό με βάση τα δεδομένα που υπάρχουν στο εξωτερικό. Ότι δηλαδή μπορείς να κάνεις τα πάντα αρκεί να έχεις έναν βοηθό. Στην Ελλάδα πόλλι τα πράγματα είναι πολλύ πιο δύσκολα οπότε αγά-αγά προσγειώνεσαι. Προσπαθείς να βρεις όληα ενδιαφέροντα. Αυτό έκανα και εγώ.

Δεν σε πήρε από κάτω όταν έπαυες το ατύχημα; Δεν ένιωθες να σε βλέπει ο κόσμος διαφορετικά; Δεν έβλεπες εσύ τους ανθρώπους διαφορετικά;

Και ο κόσμος σε βλέπει διαφορετικά... και εσύ βλέπεις τον εαυτό σου διαφορετικά... όλα είναι διαφορετικά.

Πρέπει να έχεις μεγάλη καρδιά για να αντέξεις...

Θα σου πω το εξής για να καταλάβεις. Ένα παιδί που έχουμε τώρα στο σκάφος σαν αναστηρωματικό πλήρωμα είχε ατύχημα στο πόδι. Έχασε το πόδι του και τρεις μήνες μετά ήταν στην θάλασσα. Μιλάμε για απίστευτη δύναμη. «Τρεις πολλούν και δύο κορεύουν» ήταν το παιδί, να είναι καλό. Είδαν περάσει μόλις τρεις μήνες από την μέρα που έχασε το πόδι του και αυτός βρήκε την δύναμη να ξεκινήσει ιστιοπολία. Όλοι ήμασαν έκπληκτοι όταν τον είδαμε. Δεν το πιστεύουμε. Και εγώ μπορεί να έδειχνα δυνατό πριν το ατύχημα αλλά για να επιστρέψω με βοήθησαν αρκετοί άνθρωποι. Είδα βοήθεια από την κοπέλα μου, τους γονείς μου και από τους φίλους μου. Δεν με ξεκόσασε...

Σκέφτηκες εκείνες τις στιγμές ότι πρώτα θα πρέπει να διασφαλίσω τη ζωή μου, την ύπαρξή μου και μετά όλα τα άλλα...

Αυτό που θέλεις πρώτα από όλα είναι να περνηθείς και να σταθείς στα πόδια σου, να έχεις την υγεία σου δηλαδή. Εγώ περνήθησα μετά το ατύχημα, πέθησα στο πόδι μου, αλλά καλύτερα να μεταλλάξω στον αυχένα και 4 μήνες μετά το ατύχημα παρέβησα τελείως. Τότε άηλαξε τελείως η ζωή μου. Όσο περνούσε ο καιρός και έβλεπα ότι δεν υπήρχε περίπτωση να ξαναπερνηθώ άρχισα να συνειδητοποιώ ότι πολλύ δύσκολα θα επέστρεφα στην ιστιοπολία. Εκεί που βρήκα δύναμη και όρεξη για να πησω και πάλι στην θάλασσα όταν πήγα για αποκατάσταση στην Γερμανία. Στην Ελλάδα

βλέπεις δεν υπήρχε καμία αποκατάσταση. Ήταν σε πόρο πολλύ χαμηλά επίπεδα και μόνο για να πησω ή να βγω από το αυτοκίνητο χρειαζόμουν δύο ή τρία άτομα. Το δικό μου ατύχημα είχε να κάνει με την οδήγηση. Είχα πει ότι αν δεν καταφέρω να οδηγήσω δεν θα κάνω ποτέ ιστιοπολία. Τους «τρέξα» πολλύ τους δικούς μου και δεν ήταν δυνατόν να τους «τρέξω» και άλλο για να κάνω την πηλάκα μου. Αφού πρώτα οδήγησα με κάποιες ειδικές μετατροπές στην καμπίνα του οδηγού μετά ήρθα σε επικοινωνία και τους είπα πάρτε το σκάφος. Δεν ήθελα ποτέ να πάρω ένα σκάφος και να το βλέπω να κάθεται σαν γιλόστρα. Από το ατύχημα και μετά η Βουλγαγγίτη μου πρότεινε να πάρω σκάφος αλλά εγώ δεν ήθελα να τους χρεώσω με κάτι που πιθανότατα δεν θα μπορούσα να χρησιμοποιήσω.

Αποτέλεσε κίνητρο για εένα να επιστρέψεις στην ιστιοπολία η διεξαγωγή των Παραολυμπιακών αγώνων στην χώρα σου;

Δεν το σκέφτηκα. Πρώτα σκέφτηκα την ιστιοπολία και μετά όλα τα άλλα. Δεν έπαιξε ρόλο το γεγονός ότι στην χώρα μας γίνονταν οι Παραολυμπιακοί αγώνες. Αυτοί οι αγώνες ίσως ήταν η αφορμή για τον ΙΟΠ και τον ΝΟΕ που φιλοξένησαν το παγκόσμιο πρωτάθλημα ατόμων με αναπηρία να φέρουν κάποια σκάφη για να μπουν κάποιοι αθλητές μέσα. Για μένα δεν ήταν αυτοσκοπός οι παραολυμπιακοί αγώνες. Ήθελα πρώτα να κάνω ιστιοπολία και μετά εφόσον μπορούσα να πήγαγα και στους αγώνες.

Είχες σκεφθεί την ζωή σου μακριά από το νερό;

Μέχρι το ατύχημα ποτέ...

Μετά το ατύχημα;

Μετά το ατύχημα έκανα να πησω στην θάλασσα 4 χρόνια. Ένωθα σαν το υαλί έξω από το νερό. Βέβαια συμβιβάζομαι. Σκέφτεσαι δηλαδή το χειρότερο. Μια ζωή έβλεπα στη ζωή μου τα καλύτερα και ήθελα να έχω τα καλύτερα. Πάντα σκεφτόμουν πως θα ανέβω όσο το δυνατόν πιο ψηλά. Από τη στιγμή όμως που βλέπεις ότι κάτι στη ζωή σου δεν πάει καλά πρέπει να αλλάξεις λογική και να βλέπεις το χειρότερο. Έβλεπα δηλαδή ότι κάποια πράγματα δεν μπορούσα να τα κάνω. Ήταν σκέφτεσαι ότι δεν μπορώ να κάνω το ένα, δεν μπορώ να κάνω το άλλο σε παίρνει πολλύ από κάτω.

Εσύ άφησες ποτέ τη ζωή να σε πάρει από κάτω;

Θα ήταν φέμα να πω ότι δεν με πήρε ποτέ από κάτω.

Υπήρχαν στιγμές που λυγίσεις;

Η πρώτη φορά που λυγισα πολλύ ήταν όταν αγόρασα το αυτοκίνητο που ήταν ειδικά διαμορφωμένο για μένα. Ήρθα στην Ελλάδα να οδηγήσω και είδα ότι δεν μπορώ. Αυτομάτως αναιρούσε την ιστιοπολία.

Μετά;

Μετά από ένα μήνα ήμουνα στην εξοχή και είπα να ξαναπροσπαθήσω. Ξεκίνησα να οδηγώ εκτός Αθηνών και ένιωθα σαν το παιδί που μαθαίνει να μπουσουλάει. Πρώτα στην εξοχή, μετά στην Αθήνα. Μετά βγήκα στην Εθνική οδό, έφθασα μέχρι τη Δανία με το τρέιλερ. Ήταν τρέιλερ αλλήα έπρεπε μέσα από την οδήγηση να νιώσω δυνατό γιατί μόνο έτσι θα επέστρεφα στο νερό.

Πως αντιμετωπίζονται οι αθλητές με αναπηρία στην Ελλάδα; Υπάρχει μεγάλη διαφορά από την αντιμετώπιση για παράδειγμα που τυγχάνουν στην Γερμανία ή σε κάποια άλλη χώρα;

Δεν υπάρχει σύγκριση, δεν υπάρχει καμία σχέση, τι και αν έγιναν στην χώρα μας οι Παραολυμπιακοί αγώνες.

Έχετε παράνομα δηλαδή;

Παράνομα θα είχαμε αν βλέπαμε ότι υπήρχε στασιμότητα. Από τη στιγμή που βλέπεις κάποια κινητικότητα, μια πρόοδο, κραιχίσαι από αυτή και φράνεις κάτι καλύτερο. Σε μερικούς τομείς μπορεί να έχουμε παράνομα από κάποιους, αλλά κάποιους άλλους τους ευχαριστούμε. Όπως και τους ομίλους μας και την ΕΙΘ.

Από την Παιδεία έχετε παράνομα;

Από την Γενική Γραμματεία και την Ομοσπονδία ατόμων με αναπηρία έχουμε πολλήα παράνομα. Δεν μας πρόσεξαν ποτέ. Την Γενική Γραμματεία την δικαιολογώ γιατί να μην είναι η κοραλή αλλά δεν μπορεί να έχει γνώση των πάντων. Δέχεται μόνο συμβουλές αλλά πιστεύω ότι έπαιρνε λάθος μηνύματα από την ομοσπονδία ατόμων με αναπηρία. Για αυτό είμαστε θυμωμένοι.

Έχετε σχέση πλέον με την ομοσπονδία;

Ευτυχώς τώρα δεν έχουμε. Η ομοσπονδία στην οποία λογικά θα έπρεπε να ανήκαυμε

δυστυχώς δεν μας πρόσεξε και το χειρότερο από όλα είναι ότι δεν ήθελε να μας πρόσεξουν και άλλοι. Ευτυχώς τώρα ανήκαυμε στην ΕΙΘ και έχουμε άηαι τα περισσότερα προβλήματα μας.

Πως είναι η ιστιοπολία στα άτομα με αναπηρία;

Στην Ελλάδα συνολικά είμαστε 6 με 7 άτομα. Προσπαθούμε να φέρουμε και άλλα άτομα με αναπηρία στο νερό αλλά δυστυχώς δεν υπάρχουν τα κονδύλια. Είναι όπως είναι τώρα τα πράγματα δεν μπορούμε να κάνουμε την ιστιοπολία ανοικτή σε πολλήα άτομα με αναπηρία. Έχουμε ξεκινήσει ήηα ανάπαδα. Συνήθως ξεκινάς από κάτω προς τα πάνω. Εμείς έχουμε την κορυφή της πυραμίδας και δεν έχουμε την βάση. Αν σταματήσουμε εμείς δεν ξέρω αν θα υπάρχουν άλλα παιδιά που θα μπορούν να φέρουν όμμεσα καλή αποτελέσματα στο εξωτερικό. Εμείς αυτό που κάνουμε είναι να μεγαλώνουμε τη βάση με τα οριακά κονδύλια που έχουμε στην διάθεση μας. Δυστυχώς όμως τα χρήματα δεν εθάνουν ούτε καν για το δικό μας ταξίδι, πόσο μάλλον για να κτίσουμε την βάση στην ιστιοπολία ατόμων με αναπηρία. Στην Καναδά υπάρχουν 7 σωματεία ατόμων με αναπηρία στην ιστιοπολία και εμείς δεν έχουμε κανένα. Αλλά κάποιιο όμιλοι έχουν εντόξει κάποιους αθλητές στο εθνικό τους.

Πακίνο θα πάμε;

Και βέβαια θα πάμε, αλλά χρειαζόμαστε προσοχή στους αγώνες μας. Στην Αυστραλία που θα πάμε για να





τρέξουμε τον Ιανουάριο είπαμε με τα άλλα παιδιά να αποφύγουμε τα λάθη που κάναμε στους Παραολυμπιακούς αγώνες. Υπήρξαν δηλαδή στιγμές που δεν μας έφτανε η τρίτη θέση και κινήσαμε την πρώτη με τη διαφορά ότι τελικά ήρθαμε ενδέκατοι. Αν τερματίζαμε στην τρίτη θέση θα ήμασταν πέμπτοι ή έκτοι στην γενική και όλα άγδασι. Αυτό το λάθος είπαμε να μην το ξανακάνουμε για να μπορούσαμε στο πρωτάθλημα της Αυστραλίας που αποτελεί πρόκριμα για το Πεκίνο να μπούμε πρώτα στις επτά πρώτες χώρες που θα μας δώσει την πρόκριση και μετά να ψάξουμε το κάτι παραπάνω. Να μην ρισκάρουμε δηλαδή την συμμετοχή της χώρας μας για μια δική μας πιθανή ατομική διάκριση.

Έχεις πίσσει ποτέ τον εαυτό σου να σκέφτεται την Ελληνική σημαία στον ψηλότερο ιστό και τον ελληνικό ύμνο να παίζει για εσένα και την χώρα σου;
 Ο Ιορτανίτης που ήρθε πρώτος στην Αθήνα στους Παραολυμπιακούς, μου είπε κατά τη διάρκεια των αγώνων όταν έβλεπε ότι μέρα με την μέρα γινόμασταν όλοι και καλύτεροι, ότι το επόμενο χρυσό θα είναι δικό μας. Εγώ πάντως επειδή δεν θέλω να πετώ στα αστέρια ήλω ότι για να έρθει το χρυσό χρειαζόμαστε πολύ δουλειά στην προπόνηση και σίγουρα κάποιο δεύτερο ή τρίτο σκάφος για να έχουμε κόντρα στις προπονήσεις. Εμείς εδώ στην Ελλάδα δεν έχουμε κάποιον ανταγωνιστή. Τρέχουμε μόνοι μας και βγαίνουμε πρώτοι σε κάθε προπόνηση. Χρειάζεσαι κάποιο

άλλο σκάφος για να ξέρεις που βρίσκεσαι όπως χρειάζεσαι και πολλούς αγώνες στο εξωτερικό από τη στιγμή που δεν γίνονται εδώ. Θα είναι άσπρο δηλαδή να πω εγώ ότι πάω για το χρυσό μετάλλιο στο Πεκίνο αφού από τους Παραολυμπιακούς της Αθήνας δεν έχουμε πάσει σε άλλον αγώνα με το ίδιο σκάφος. Ας πάρουμε την πρόκριση και βλέπουμε.

Μέλλον βλέπεις στην ιστιοπλοία ατόμων με αναπηρία;
 Δεν θα ήθελα να σκεφτώ ότι δεν θα υπάρχει μέλλον. Δεν ξέρω αν έχει αθλητή δεν θέλω να σκεφτομαι ότι δεν θα υπάρχει αύριο. Εμείς όσο αντέχουμε θα τρέχουμε. Αν η Πολιτεία έδινε χρήματα για αγορά σκαφών για να έρθουν και άλλοι προπονητές και αθλητές, τότε όλα θα ήταν καλύτερα. Αν η Γενική Γραμματεία μας βγάλει περισσότερα κενδιάλια τότε ίσως να ανοίξει ο χώρος.

Θα παρακινούσες κάποιο άτομο με αναπηρία να ασχοληθεί με τον αθλητισμό;
Από πού να αντλήσουν δύναμη;

Μόνοι τους δεν μπορούν να κάνουν τίποτα. Αν δεν έχουν κάποια βοήθεια δεν μπορούν να κάνουν το παραμικρό. Εγώ όταν βλέπω κάποια άτομα που έχουν ξεπεράσει ψυχολογικά την αναπηρία τους ήλω να ασχοληθούν με τον αθλητισμό. Να βγουν έξω από το σπίτι, να έχουν κάποιο ενδιαφέρον στη ζωή τους. Όταν νιώθω ότι έχουν καθαρό μυαλό - γιατί κανέναν δεν μπορείς να τον βάλεις με το ζόρι στον αθλητισμό όταν έχει περάσει τέτοιο ήλωκι - τους παρατρύνω να ασχοληθούν με τον αθλητισμό.

Τελειαία ερώτηση. Περιμένεις ποτέ ότι θα την πατήσεις από το αγαπημένο σου στοαίο;

Όταν χτύπησα και πήρα τηλέφωνο για να ειδοποιήσω τους γονείς μου όλοι πίστεψαν ότι είχα πάθει ατύχημα με το αυτοκίνητο γιατί τότε έτρεχα πολύ. Δεν το περίμεναν. Εκείνο το λεπτό που έμεινα παράλυτος μέσα στην πισίνα και περίμενα κάποιον να με βοηθήσει πήρναγαν διάφορες εικόνες από το μυαλό μου. Τότε κατάλαβα ότι ακόμη και σε 10 πότους νερό μπορείς να πνιγείς. Πήρναγαν λοιπόν από το μυαλό μου δύσκολες στιγμές που είχα ζήσει στην ιστιοπλοία και έλεγαν ότι δεν πνίγηκα τότε και κιντούνα να πνιγώ τώρα στην μπανιέρα. Το νερό πρέπει να το σέβασαι και να μην το παίζεις θεός. Από τότε έχω μάθει για πόρα πολλή ανάλυση και ίσως χειρότερες περιπτώσεις. Έμαθα για παράδειγμα ότι δύο παιδιά βούτιζαν στο κύμα και έσπασαν τον αυχένα τους. Είναι βέβαια και να σε ...θέλει. Πόσες φορές δεν έχεις χτυπήσει το κεφάλι σου στον τοίχο. Μια το χτύπησε ο Γιάνκοβιτς και έμεινε παράλυτος. Είναι να είναι γραφτό να σου συμβεί...

Το who is who του Χριστοφόρου

Ο Βασίλης Χριστοφόρου γεννήθηκε στην Αθήνα το 1975. Σε ηλικία 10 ετών ξεκίνησε την ιστιοπλοία στα σκάφη τύπου Όπιμις στον Ναυτικό Όμιλο Παλαιού Φαλήρου. Συνέχισε στις κατηγορίες Λέιζερ Ράντσι και 470 όπου ήταν και μέλος της Προεδρικής ομάδας. Το 1993 σταμάτησε την αγωνιστική ιστιοπλοία και ασχολήθηκε με την προπονητική στον Ναυτικό Όμιλο Βουλιαγμένης και στον Αθλητικό Σύλλογο Πόρτο Ράφτη. Το ατύχημα το καλοκαίρι του 1999 σε πισίνα στο Πόρτο Ράφτη σταμάτησε κάθε ενασχόλησή του με την ιστιοπλοία για τέσσερα χρόνια. Το 2003 επέστρεψε στο νερό και μετείχε στους Παραολυμπιακούς αγώνες της Αθήνας όπου και κατέλαβε την όγδοη θέση με τριθέσιο σκάφος το οποίο παρέλαβαν οι αθλητές 10 μέρες πριν την έναρξη των αγώνων.



8 ΨΕΥΔΟΠΛΟΥΙ ΣΤΟΝ ΟΛΥΜΠΟ, ΛΑΘΟΣ ΕΠΟΧΗ.....

Η ιδέα ήταν του φίλου μας του Κωνσταντίνου, την οποία πέταξε εν μέσω ιστοηθίας και την ασπασθήκαμε μεμιάς όλοι. Έτσι, 5 Νοέμβρη, ξεκίνησε η παρέα, που εκτός από τον Μπόμπη που ασχολείται με το σπορ οι υπόλοιποι δεν είχαμε ιδέα, για να ανεβούμε στον Μύτικα.

Και μη με ρωτήσετε γιατί στον Μύτικα. Χάθηκαν τα βουνά: θα σας απαντήσω ότι όπως γνωρίζετε ο Όλυμπος είναι το ψηλότερο βουνό της Ελλάδας και ο Μύτικας η ψηλότερη κορυφή του, η οποία βρίσκεται στα 2919μ. Για εμάς που κάνουμε ιστοηθία σε μηδενικό υψόμετρο, είναι πρόκληση!

Βέβαια σε όποιον και να το είπα το πρώτο που μου απάντησε ήταν... «Λάθος βουνό, λάθος εποχή»... και ειδικά όταν είσαι αρχάριος. Είναι σα να μην έχεις ιδέα από ιστοηθία και παίρνεις ένα σκάφος για να πας στο Ράβλη Αιγαίου.

Εμείς πάντως σπύταται... ξεκινήσαμε την Παρασκευή το απόγευμα για Λιτόχωρο, όπου αφού έγινε η σχετική παιδαγωγικό-νυξή, διανυκτερεύσαμε σε ένα γραφικό resort ξενοδοχείο με έναν ακόμη πιο γραφικό ιδιοκτήτη.

Σημειώματα Σαββάτου ξεκινάμε. Στόχος μας να κατακτήσουμε την κορυφή του Όλυμπου.

6:30 π.μ. φτάνουμε στα Πρίονια όπου και αφήνουμε τα αυτοκίνητα και τον πολιτισμό.

7:00 π.μ. έχουμε φορτωθεί ήδη τους σάκους μας. Οι οδηγίες είναι αυστηρές: όσο ηγότερο βάρος τόσο το καλύτερο. Δηλαδή τα άκρως απαραίτητα: sleeping bag, camp mat, δεύτερο φλις πάνω κάτω, δεύτερο ζευγάρι κάλτσες, 1 μπουκάλι νερό, το ασκουλάκι φαγητού -επιμέλεια Καρολίνας- ένα φακό και καρτί τουαλέτας.

Στο πρώτο καταφύγιο, που βρίσκεται στα 2.100 μέτρα, οι τέσσερις πρώτοι φτάνουμε γύρω στις 10:30 με την γιγώσσα έξω. Ο Μπόμπης επιμένει ότι δεν παύζει το πλακάνισμα, είναι ήλιε ώσπου ν' ανοίξουν οι βαλβίδες. Κατά τις 11:00 σκάει μύτη

ΤΡΕΙΣΙΩΤΙΚΟ



Κείμενο:
Νίκος Δεμιανάου



και ο Κωνσταντίνος με τη Νανά, ο οποίος το έχει δει όλα και εκτός αυτού έχει ήδη πιει το μπουκάλι με το νερό του.

Για όποιον δεν γνωρίζει -και καλό είναι να μαθαίνουμε- όταν είναι «πλήθος εποχή» τα καταφύγια είναι κλειστά. Και αυτό σημαίνει ότι δεν υπάρχει νερό! Ευτυχώς στο πρώτο καταφύγιο υπάρχουν αρκετοί ορειβάτες που ανεβαίνουν μέχρι εκεί για βόλτα και ξανακατεβαίνουν αυθημερόν.

Έτσι ο φίλος θαγγέλης που μας συνόδευσε ως εκεί και ο Σωτήρης από τη Θεσσαλονίκη, πριν μας αποχαιρετήσουν μας άφησαν ότι νερό είχαν. Ελπίζω οι δυο γουλιές που αφήσαμε στον καθένα να τους έφτασαν για να κατέβουν κάτω αθόρυπώς.

11:30 κάνουμε ανασύνταξη και αποφασίζουμε να συνεχίσουμε. Πρώτη φορά πηγαίνουμε στον Όλυμπο, να μην τον δούμε όλο;

Ξεκινάμε λοιπόν για το δεύτερο καταφύγιο, ανάμεσα «Τάσος Αποστολιδής», στα 2.730 μέτρα. Πολύ οργότερα έμαθα γιατί το λένε έτσι το καταφύγιο, άμα το ήξερα δεν ξέρω αν θα ανέβαινα.

Ευτυχώς με την Κάρωθ βρήκαμε το ρυθμό μας και η ανάβαση δεν μας φαινόταν πλέον πολύ κουραστική. Αλλά και όλοι οι υπόλοιποι ακολουθούσαν με ικανοποιητικούς ρυθμούς.

Και όπως είπα και προηγουμένως, ό,τι μαθαίνεις καλό είναι. Στο βουνό δυστυχώς δεν είναι καλή η σήμανση. Τα μονοπάτια έχουν διασταυρώσεις, τις οποίες χάρη ότι δεν τις ξεχωρίζεις εύκολα, δεν έχουν κι όλες ταμπέλα!

Πού ήταν η ταμπέλα...;

«Βρε παιδιά μην κάνετε έτσι και από δω πάει ο δρόμος...» Λογικό μου ακούγεται, όποια πλευρά του βουνού και να πάρεις, στην κορυφή θα σε βγάλει.

Για να μαθαίνετε κι εσείς λοιπόν, για να φτάσει κανείς στο καταφύγιο υπάρχει και ο δρόμος από την Σκάλα, που όπως επιμένει η φίλη μου η Καραλίνα είναι πολύ δημοφιλής διαδρομή, ο οποίος περνάει από τα Ζωνάρια, επίσης πολύ δημοφιλές μονοπάτι.

Που είναι το μονοπάτι...;

Βρε παιδιά τέτοια εποχή είναι φυσικά να έχει χιονίσει, πως κάνετε έτσι; Πατιέται το χιόνι!

Ευτυχώς ο Μπάμπης γνωρίζει απ' αυτά και με την βοήθεια του Αλέξη ανοίγουν βήματα.

Για να μαθαίνετε, στο χιόνι ο πρώτος ανοίγει βήματα και οι υπόλοιποι πατάνε στις πατημασιές. Βέβαια πρέπει να προσέξεις και λιγάκι μη γλιστρήσεις, δεν είναι τώρα να χάσουμε κανέναν.

Η αλήθεια είναι ότι προσωπικά μου φάνηκε το καλύτερο κομμάτι της διαδρομής.

Επιτέλους, μετά από δεν ξέρω κι εγώ πόσες ώρες, κατά τις 4:30, φτάνουμε ΟΜΩΣ στο καταφύγιο. Δόξα τω θεώ δεν χάσαμε κανένα (βλ. Τάσος Αποστολιδής. Ορειβάτης, γλιτρήσε... και φτιάσανε στην μνήμη του το καταφύγιο).

Φυσικά όπως είπαμε και προηγουμένως τα καταφύγια τέτοια εποχή είναι κλειστά, και δεν έχουν και νερό! Βρε παιδιά ολόκληρη τζαμαρία έχει, δεν μπορώ να πω, μας έκανε σκεφτεί. Η τζαμαρία έχει παράθυρο που ανοίγει για τους περαστικούς ορειβάτες και μπορεί να μπει κανείς μέσα να κοιμηθεί σαν άνθρωπος βρε παιδιά μου. Ομοίολογ ότι οι 5 βαθμοί που είχε μέσα μου φάνηκε μια χαρά. Συν ότι έχει και τα θετικά της αυτή η εποχή. Νερό βέβαια; Τόσο χιόνι έχει...

Λιώνεις λοιπόν το χιόνι στο γκαζάκι και φτιάχνεις ωραιότατη σούπα. Τρως και τους ξηρούς καρπούς σου, τη σοκολάτα σου, πίνεις το τσαγάκι σου... Χιλιδή, τι να σου πλέω τώρα.

«Οικονομία στο φαγητό παιδιά, έχουμε και αούρι...»

«κάποιος ήπιε από το νερό μου... αααα θα βάζω σημάδι!»

Βέβαια, στο βουνό όταν σκοτείνιασει πάνε για ύπνο. Πόση ώρα νομιζετε ότι μπορείτε να κάθεται με τους φακούς μεσ' το σκοτάδι; 7:00 η ώρα είμαστε ήδη μεσ' το sleeping bags.

Το πιο σημαντικό απ' όλα τελικά είναι ο υπνόσακας. Να θυμηθώ την επόμενη φορά να πάρω και εγώ ένα -40° σαν της Νανάς.

Και έρχεται η επόμενη μέρα. Όπως είπα, ο στόχος μας είναι πάντα η κορυφή.

6:00 το πρωί, έγερση. Να πιούμε το τσαγάκι μας, να φάμε την energy bar μας... Το σακουλάκι φαγητού της Καραλίνας είναι



θουματοουργό.

Κατά τις 8:00 η ομάδα «βράχου», ο Μπόμπης, ο Αλέξης, η Καραλίνα και εγώ ξεκινάμε για τον Μύτικα. Επιστημονίστε στους αθλητές ότι αν δεν έχουμε γυρίσει ως τις 10:30 – 11:00 να ειδοποιήσουν την ΕΜΑΚ... και φύγουμε!

Περνάμε κάτω από το Στεφάνι, την άγληη διάσημη κορυφή του Ολύμπου, η οποία ομοιολογία είναι άγληη πρόκληση, (την άγληη φορά βρε παιδιά γιατί σήμερα δεν έχω μαζί μου ρολοί), τα αγαπημένα μου ζωνάρια και φτάνουμε στο λαύκι του Μύτικα.

Δεν μπορώ να πω, η διαδρομή είναι καταπληκτική. Χωρίς να κουβαλώ σακίδιο, με το ισοθερμικό μου, με τα μπυτά μου, με έναν καταπληκτικό ήλιο. Να γιατί ζούσαν εδώ οι θεοί του Ολύμπου.

Εδώ λοιπόν, για να μαθαίνετε... και για να μάθω και εγώ που δεν ήξερα... [-θα μου πεις δεν ρώταγες;] αφηθείτε τα ωραία σου μπυτά και αρχίσεις να σκαρφαλώνεις σαν την αρχή.

«Με δουλεύετε;... Για ορειβάσια ήρθα όχι για αναρρίκηση, αυτό είναι άλλο σπορ». Και δεν έχω μαζί μου ένα σκονί, ένα μποντριέ, ένα friends, ένα καρδιάκι τέλος πάντων.

Ομοιολογία ότι δεν με πείσανε, όσο έφτασα, έφτασα. Σκαρφαλώσα στο βράχο μου, που απ' ότι υπολογίζω πρέπει να ήταν γύρω στα 2.800 μέτρα και είδα τον κόσμο με άλλο μάτι, απ' υψηλού που ήνε... και άφρα τους αθλητές να κάνουν μια προσπάθεια παραπάνω και να φτάσουν στα 2.850.

Την «επόμενη φορά» λοιπόν, (ναι φίλη μου Καραλίνα, δεν θα σ' αφήσω να πας μόνη σου), θα έχω οποιαδήποτε κρανίκι. Από τα βουνά πέφτουν πέτρες, ειδικά όταν φυσάει, οι οποίες είναι πολύ επικίνδυνες. Και φυσικά δεν θα πάμε «πλάτος επαχή», θα πάμε όταν δεν θα έχει χιόνια, δηλαδή δεν θα γλιστράει, για να μην γίνουμε εμπείς το επόμενο καταφύγιο.

Ετσι γυρίσαμε στο «Τόσος Αποστολίδης» και ξεκινήσαμε όλοι μαζί για την κατάβαση.

Περάσαμε το Πέρασμα (μια μικρή καταρρακτική διαδρομή με σφυροτά-ακονο), είδαμε τα σπάνια σιγοπρόβατα του Ολύμπου, τα οποία είναι είδος προς εξαφάνιση, περάσαμε την αθλητική ζώνη, τη ζώνη με το πεύκο και τη ζώνη με τις ελιές και φτάσαμε επιτέλους κατά τις 4:30 στην Γκορτσιά.

Που είναι το νερό...;

Ευτυχώς είχαμε αφήσει ένα μπουκάλι νερό στο αυτοκίνητο... στο Πρίονια! Μια ώρα δρόμος.

Για να μαθαίνετε... γιατί εγώ έπαθα κι έμαθα... η κατάβαση είναι πολύ πιο γρήγορη από την ανάβαση, αλλά πολύ πιο κουραστική. Τα μπυτά είναι πολύ χρήσιμα και βέβαια καλό είναι να κάνετε οικονομία στο νερό για να έχετε, διότι τέτοια εποχή δεν υπάρχει νερό!

Ετσι τελείωσε η εκδρομή μας στον Όλυμπο, μια υπέροχη ορειβατική εμπειρία και πήραμε τον δρόμο του γυρισμού, αφήνοντας ανοικτούς λογαριασμούς με το μεγάλο βουνό. Ραντεβού στα Βαρδούσια; Ποιος πέταξε την ιδέα; και πού είναι αυτά;

Εγώ πάντως ήθε να πάω Λαγούσες το επόμενο Σαββατοκύριακο. Τι υψόμετρο έχουν;



Ιστιοπλοΐα

Ανοικτής Θαλάσσης

και Διατροφή

Συζήτηση με την Jeni Pearce, Αθλητική Διαιτολόγο

1^ο ΜΕΡΟΣ

... η αθλητική διατροφή αποτελεί πλέον ένα ενιαίο και αναπόσπαστο τμήμα της ιστιοπλοΐας, παρά μια πολυτέλεια ή απλώς 'κάτι παραπάνω'.

Σ' αυτό το τεύχος του ο 'Ιστιοπλοϊκός Κόσμος', ξεκινώντας την αναφορά σε διάφορα θέματα διατροφής και αθλητικής απόδοσης, φιλοξενεί τη συνέντευξη της Jeni Pearce στην Luise Burke. Η Jeni Pearce είναι αθλητική διαιτολόγος από τη Ν. Ζηλανδία, γνωστή για την δουλειά της με πλήρωματα σε παγκοσμίου εμβέλειας αγώνες ανοικτής θαλάσσης. Η Luise Burke είναι καθηγήτρια αθλητικής διατροφής στο Deakin University της Μελβούρνης ενώ συνεργάζεται και με το Australian Institute of Sport. Η συνέντευξη δημοσιεύτηκε στο επιστημονικό περιοδικό International Journal of Sports Nutrition and Exercise Metabolism.

Η παρουσίαση αποσκοπεί όχι στην παράθεση συγκεκριμένων συμβουλών ή οδηγιών, αλλά στην ανάδειξη της σημασίας που έχει η σωστή διατροφή για την αγωνιστική ιστιοπλοΐα ανοικτής θαλάσσης (ΙΑΘ).

Jeni, η ΙΑΘ είναι ένα άθλημα, που λίγοι διαιτολόγοι γνωρίζουν. Πώς ήρθες σε επαφή με αυτό το άθλημα και ποιος ήταν οι πρώτες σου εντυπώσεις; Τι σκέφτονται οι ιστιοπλοΐοι για τη σημασία της διατροφής;

Είμαι σ' αυτό το χώρο τα τελευταία 14 χρόνια και όλα ξεκίνησαν όταν ένας chef ζήτησε τη βοήθειά μου για το μενού του πλήρωματος ενός σκάφους από τη Ν. Ζηλανδία, που διεκδικούσε το America's Cup και είχε τη βάση του στο San Diego. Ο chef γνώριζε για την ιδιότητά μου ως διαιτολόγου και την επαγγελματική μου σχέση με ομάδες και ιδιώτες. Ήξερε επίσης για την αγάπη μου για τη θάλασσα. Έτσι άρχισα να στέλνω προγράμματα και μενού κάθε μήνα, λαμβάνοντας υπ' όψη τον καιρό, τα προγράμματα προπόνησης και τον αγώνα. Όταν επισκεφτικά τη βάση εκείνη την εποχή, δεν μου επιτράπη να πλησιάσω οπουδήποτε είχε σχέση με το σκάφος, το υπόστεγο ή οτιδήποτε τεχνικό. Τα πράγματα έχουν αλλάξει σημαντικά από τότε, στο βαθμό όπου ο διαιτολόγος θεωρείται πλέον πραγματικά μέλος της ομάδας. Εκότε συνέχισα να συνεργάζομαι με ομάδες και μεμονωμένους αθλητές σε διάφορους διεθνείς αγώνες.

Η ΙΑΘ, ιδιαίτερα οι αγώνες που περιλαμβάνουν τον περίπλοκο της Γης, περιέχουν υψηλούς κινδύνους, γνωστούς εκ των προτέρων. Το κλειδί είναι η σωστή προετοιμασία. Δεν υπάρχουν πολλά αθλήματα όπου οι περιβαλλοντικές συνθήκες αλλάζουν τόσο δραματικά, όπου οι συμμετέχοντες ενδεχομένως να χρειαστούν διάσωση και όπου οι διαδρομές αλλάζουν σε κάθε διοργάνωση. Το να κατείλθαι να αντιμετωπίσεις όλες αυτές τις παραμέτρους είναι πρόκληση. Όταν ξεκίνησα δεν υπήρχε έρευνα, ούτε επιστημονική προσέγγιση στις τροφές που επιλεγόνταν για αυτούς τους αγώνες. Οι πληροφορίες φυλλάγονταν εμπειρικά και αποτελούσαν 'ιδιοκτησία' του πλήρωματος ή του κυβερνήτη. Το μόνο που ενδιέφερε ήταν το βάρος των προμηθειών και του πλήρωματος. Η απόληξη σημαντικού μέρους του σωματικού βάρους σε κάθε σκέλος θεωρούνταν φυσιολογική και αν οι ιστιοπλοΐοι δεν έδειχναν αδυνατισμένοι και ταλαιπωρημένοι κατά την άφιξή τους στο λιμάνι θεωρούνταν ότι δεν είχαν 'κουραστεί και πολύ'. Το να πεινάει κάποιος ή να μην τρώει τις τελευταίες ημέρες ενός σκέλους ή αγώνα, δεν θεωρούνταν δυσκολία

ή μια ένδειξη ότι η πρόσληψη τροφής είχε μειωθεί κάτω από το ελάχιστο όριο. Η κατανάλωση αλκοόλ, συχνά σε υπερβολικό βαθμό, ήταν η διατροφική προσέγγιση αποκατάστασης κατά την άφιξη στο λιμάνι.

Στην ιστιοπλοΐα, ο ανθρώπινος παράγοντας συχνά αγνοούνταν, με το μεγαλύτερο μέρος της προσοχής να δίνεται σε θέματα βάρους, ιστίων, δομικών αλλαγών στο σκάφος και την εξαρτία, και τις ικανότητες του πλήρωματος. Αρχικά οι ιστιοπλοΐοι ήταν πολύ καχύποπτοι για την αθλητική διατροφή, καθώς θεωρούσαν ότι είχε να κάνει με 'πολύ δίαιτα και διατητικά φαγητά'. Παραδοσιακά, κάποιος από το πλήρωμα αναλάμβανε να οργανώσει τα της τροφοδοσίας και τις μερίδες και συχνά οι επιλογές δεν ήταν και πολύ δημοφιλείς. Από τη στιγμή που τα σφέλη των διατροφικών παρεμβάσεων άρχισαν να εζητούνται, οι περισσότεροι ιστιοπλοΐοι άρχισαν να ενθουσιάζονται. Τα κύρια σημεία των παρεμβάσεων ήταν η μείωση της απώλειας μυϊκής μάζας (για δύναμη), η διατήρηση του μυϊκού γλυκογόνου και των επιπέδων γλυκόζης στο αίμα (για ανατοχή, συγκέντρωση και συντονισμό

ΠΡΟΠΟΝΗΣΗ



Του Λευτέρη Καρτζάνου,
καθηγητή φυσικής αγωγής,
εργασιολόγου,
εκπαιδευτή ιστιοπλοΐας
ΠΟΙΑΘ



κινήσεων) και η διατήρηση της ισορροπίας των υγρών (για διάφορους λόγους σχετικά με την απόδοση). Συνικό ήταν ευκολότερο να πειστούν τα πληρώματα παρά οι κυβερνήτες. Ενώ κάποιοι κυβερνήτες ενδιαφέρονται για οποιαδήποτε επιλογή μπορεί να επιφέρει κάποιο αγωνιστικό πλεονέκτημα, άλλοι εμφανίζονται διστακτικοί να ελλιάσουν παραδοσιακές πρακτικές, που έχουν δουλέψει στο παρελθόν και είναι επηρεασμένες από διάφορους "μύθους". Καθώς οι διαφορές στο σχεδιασμό των σκαφών και διάφορα άλλα τεχνολογικά θέματα συμβάλλουν, η υγεία και η απόδοση του πληρώματος λαμβάνουν μεγαλύτερη προσοχή για να αποκτηθεί κάποιο αγωνιστικό προβάδισμα. Η υποστήριξη σε θέματα αθλητικής επιστήμης και αθλητιατρικής στην ιστιοπλοία έχει προσδώσει σημαντικά τα τελευταία χρόνια.

Οι ιστιοπλόοι συχνά χρειάζονται να δοκιμάσουν κάτι πριν δεχτούν αθλητές. Αυτό σχετίζεται με μια γενικότερη πρακτική δοκιμών σε σκάφη, πονιά και διάφορους άλλους τομείς. Σήμερα, σε όλα τα επίπεδα αγωνιστικής ιστιοπλοίας, από τις ολυμπιακές κατηγορίες μέχρι το America's Cup και αγώνες περιήλου της Γης, η αθλητική διατροφή θεωρείται σημαντική. Αποτελεί πλέον ένα ενιαίο και αναπόσπαστο τμήμα της ιστιοπλοίας, παρά μια πολυτέλεια ή απλώς "κάτι παραπάνω".

Έχεις δουλέψει με ομάδες που συμμετείχαν στο Whitbread / Volvo Ocean Race και το BT Challenge. Θα μπορούσες να εξηγήσεις τους κανονισμούς και τις ιδιαιτερότητες κάθε αγώνα, ειδικά όπως αυτά αντανακλούν στη διατροφή του πληρώματος;

Κάθε αγώνας είναι μοναδικός εξαιτίας των διαφορών στους κανονισμούς, τη συνολική διάρκεια, τη διάρκεια κάθε σκέλους, τους ενδιάμεσους σταθμούς, τους περιορισμούς στο σχεδιασμό των σκαφών, τον αριθμό του πληρώματος και τον τύπο των συμμετεχόντων σκαφών. Οι αγώνες ποικίλουν από τον περιήλου του κόσμου χωρίς στάση μέχρι την κατάρριψη ρεκόρ και μπορούν να περιλαμβάνουν μέρες ή μήνες στη θάλασσα. Στο Volvo Ocean Race δεν υπάρχουν επίσημοι περιορισμοί ή κανονισμοί όσον αφορά στα τρόφιμα, εκτός από τις προμήθειες εκτάκτου ανάγκης που πρέπει να υπάρχουν σε κάθε σκάφος. Οι βασικοί περιορισμοί είναι σχετικά με το βάρος, που τίθενται από τον κυβερνήτη ή τα μέλη του πληρώματος. Το τρόφιμα αφυδατωμένα μορφής αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των προμηθειών, καθώς είναι ελαφρά σε βάρος και το μόνο που απαιτούν είναι προσθήκη νερού.

Στο BT Challenge οι μόνες διαφορές μεταξύ των σκαφών είναι το πλήρωμα και οι προμήθειες. Σε αυτόν τον αγώνα, όπου δουλέψαμε με την ομάδα της Compaq, επιτύχαμε κάτι αξιοσημείωτο, όταν άρχισαν να φτάνουν από κάθε ενδιάμεσο σταθμό αόχλια ότι το πλήρωμά μας ήταν σε πολύ καλύτερη κατάσταση από άλλους υγείας από ότι τα άλλα πληρώματα. Στο μισό του αγώνα (στο Wellington της Ν. Ζηλανδίας), είχε πλέον γίνει γνωστό ότι η ομάδα της Compaq είχε υποστηρίξει

από αθλητικό διατολόγο, ότι τα αφυδατωμένα τρόφιμα αποτελούσαν τη βάση των προμηθειών και ότι τα αθλητικά ποτά (sports drinks) περιλαμβάνονταν επίσης στις προμήθειες. Τα άλλα πληρώματα επίσης χρειάζονταν πενταπλάσια ποσότητα γκαζού σε κάθε σκέλος για το μαγείρεμα, σε σχέση με εμάς. Ως αποτέλεσμα, αρκετές ομάδες ήλπιζαν τις προμήθειές τους.

Οι συνθήκες του BT Challenge επιτρέπουν κάποιες "πολυτέλειες" σε σχέση με το Volvo Ocean Race. Για παράδειγμα, τα σκάφη έχουν κουζίνα για μαγείρεμα και αποθήκευση τροφών, κάθε ιστιοπλόος έχει την κουκέτα του, και υπάρχει δυνατότητα για κάποια είδη πολυτελείας, όπως ο συμπυκνωμένος χυμός

“Το να πεινάει κάποιος ή να μην τρώει τις τελευταίες ημέρες ενός σκέλους ή αγώνα, δεν θεωρούνταν δυσκολία ή μια ένδειξη ότι η πρόσληψη τροφής είχε μειωθεί κάτω από τα ελάχιστα όρια. Η κατανάλωση αλκοόλ, συχνά σε υπερβολικό βαθμό, ήταν η διατροφική προσέγγιση αποκατάστασης κατά την άφιξη στο λιμάνι.”

πορτοκαλλίου. Σε αντίθεση, το Volvo Ocean Race είναι πιο ακραίο στο θέμα της εξοικονόμησης βάρους. Αυτό σημαίνει περιορισμένο χώρο στις κουκέτες, απουσία κουζίνας, μεγαλύτερους περιορισμούς στο θέμα του βάρους των προμηθειών, αποθήκευση των τροφίμων σε σάκους ώστε να μετατοπίζονται συνεισφέροντας στην κατανόμη του βάρους, και αποθήκευση ειδών πολυτελείας από τις προμήθειες. Επιπρόσθετα, διάφορα προβλήματα και ζημιές είναι δυνατό να οδηγήσουν σε εγκατάλειψη από τον αγώνα.

Τα θέματα, λοιπόν, σχετικά με τη διατροφή είναι εξειδικευμένα για κάθε αγώνα. Παρόλα αυτά, ποιος είναι οι γενικές διατροφικές κατευθύνσεις στην ΙΑΒ; Και ποια είναι τα σημεία που χρήζουν διαφορετικής αντιμετώπισης ανάλογα με τον αγώνα;

Ένα βασικό σημείο είναι η διατήρηση της ισορροπίας των υγρών και η ενθάρρυνση της χρήσης κατάλληλων ακευασμάτων (sports drinks). Στους περισσότερους αγώνες το βάρος του πόσιμου νερού είναι αρκετά μεγάλο για να μεταφέρεται με το σκάφος. Το πόσιμο νερό, επομένως, παρασκευάζεται πάνω στο σκάφος με χρήση αφυδατωμένων. Διάφοροι τύποι αφυδατωμένων χρησιμοποιούνται και αν χαλάσουν, είναι δυνατό να δημιουργηθούν σοβαροί κίνδυνοι για την ανθρώπινη ζωή. Μόνο περιορισμένα είδη τροφίμων μπορούν να μαγειρευτούν σε θαλασσινό νερό (συνήθως ζυμαρικά), και οι ομάδες συνήθως εγκαταλείπουν όταν πα-

ρουσιαστούν προβλήματα στους ασφαλιστές. Εξαιτίας χαλασμένου ασφαλιστή, η ομάδα μας περιορίστηκε σε κατανάλωση 500 ml νερού κατ' άτομο ημερησίως κατά τη διάρκεια του θερμότερου μέρους ενός σκέλους. Πάντως ακόμα και όταν δεν υπάρχουν προβλήματα, η χρήση αφυδατωμένων ήλπιζε τη γύση των τροφών. Η νόσος των ταξιδιωτών αποτελεί μία ακόμα πρόκληση για το διατολόγο και την ισορροπία των υγρών. Ακόμα και οι πιο έμπειροι ιστιοπλόοι αντιμετωπίζουν προβλήματα, ιδιαίτερα κατά τις πρώτες μέρες στη θάλασσα ή σε ακραίες καιρικές συνθήκες. Η χρήση φαρμακευτικών ουσιών είναι σημαντική στην αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος, αλλά και οι στρατηγικές επανοπλήρωσης των υγρών, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης κατάλληλων ακευασμάτων (sports drinks), έχουν επίσης σπουδαίο ρόλο.

Το να δουλέψεις με μια ομάδα είναι μια πρόκληση, καθώς το πλήρωμα αποτελείται από άτομα διαφορετικών ηλικιών και σεματότυπων. Προσεγγίσεις με μέσους όρους εφαρμόζονται συχνά, καθώς τα μέλη του πληρώματος μοιράζονται τα γεύματα και δεν υπάρχει δυνατότητα για σχεδιασμό σε ατομικό επίπεδο. Οι υπολογισμοί βασίζονται σε εξισώσεις και προσαρμόζονται στα δεδομένα του 24ώρου και τη διάρκεια του σκέλους. Οι ενεργειακές ανάγκες πρέπει να λαμβάνουν υπόψη ένα μεγάλο εύρος ακραίων καταστάσεων — οι ιστιοπλόοι αγωνίζονται 24 ώρες το 24ώρο και ο καιρός υπαγορεύει τις ώρες ύπνου και ξεκούρασης. Η δραστηριοποίηση του πληρώματος ποικίλει, από περιπτώσεις ελάχιστης ταχύτητας του σκάφους σε περιοχές νηνεμιών στον ισμερινό, με πολλήληλά τακ για την εκμετάλλευση και της πορταμικής ρέφης, μέχρι ταξίδεμα με θεαηλώδεις ανέμους στο νότιο ωκεανό και ελληγμός για την αποφυγή παγώνουων. Οι θερμμοκρασίες ποικίλουν από επίπεδα κάτω του μηδενός μέχρι επίπεδα πάνω από 45 °C. Η έλλειψη ύπνου και οι συνέπειες για το μεταβολισμό και τις ενεργειακές ανάγκες είναι μια ακόμα περιοχή ενδιαφέροντος.

Τα μενού σχεδιάζονται έτσι ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες του "μέσου" ιστιοπλόου, αλλά σε αρκετές περιπτώσεις αναγκάζομαι να κάνω τροποποιήσεις ώστε να αντιμετωπίσω ιδιαίτερες καταστάσεις, π.χ. αλλεργίες, δυσανεξίες ή απέχθειες. Ο κυριότερος παράγοντας για την επιλογή των τροφίμων είναι το επιρρομένο βάρος. Τεράστια προσνάθεια καταβάλλεται ώστε να επιλεγούν τροφές που παρέχουν βέλτιστη ποσότητα θρεπτικών συστατικών και ενέργειας και έχουν το μικρότερο δυνατό βάρος. Μερικές φορές, ακόμα και αφού το μενού έχουν σχεδιαστεί και τα τρόφιμα έχουν συσκευαστεί, μέρος των προμηθειών αφήνεται στο λιμάνι, σε μια προσπάθεια να εξοικονομηθεί βάρος και το σκάφος να ταξιδέψει γρηγορότερα. Συνήθως αυτό αποβαίνει εις βάρος της υγείας του πληρώματος.

Διέλευση πλοίων με ξένη σημαία από χωρική θάλασσα

ΝΟΜΙΚΟ



Κείμενο:
Δρ. Στυλιανός Χαρ.
Πολίτης

Όπως είχαμε αναφέρει σε προηγούμενο άρθρο, η κυριαρχία του παράκτιου κράτους εκτείνεται πέρα από την ξηρά και τα εσωτερικά ύδατα σε μια ζώνη θάλασσας κατά μήκος των ακτών του που ονομάζεται χωρική θάλασσα ή χωρικό ύδατα ή αιγιαλίτιδα ζώνη. Κάθε πλοίο, εμπορικό ή πολεμικό, οποιασδήποτε εθνικότητας έχει το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης από τη χωρική θάλασσα ξένου κράτους.

Τα πλοία διέρχονται από τη χωρική θάλασσα όταν κατευθύνονται σε λιμένα του παρακτίου κράτους ή όταν έχουν αποπλευστεί απ' αυτόν ή όταν κατευθύνονται σε οποιοδήποτε άλλο προορισμό και η πορεία τους περνά μέσα απ' αυτό. Η διέλευση αυτή είναι αβλαβής όταν δεν διαταράσσει την ειρήνη, την τάξη και την ασφάλεια του παράκτιου κράτους και διενεργείται σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Η αβλαβής διέλευση δεν αφορά τα εν καταδύσει διερχόμενα υποβρύχια και τα υπερπιτόμενα αεροσκάφη. Αυτά μπορούν όμως να διέρχονται ελεύθερα από τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας, όπου ισχύει ένα ειδικό καθεστώς, το «transit passage». Λόγω αβρότητας αιθέρη και σεβασμού προς το κράτος που μας φιλοξενεί στη χωρική του θάλασσα, επιβάλλουν την έπαυση της σημαίας του στον ιστό μας ενώ στον πρυμναίο ιστό ή στον επίτονο, παραμένει πάντα επηρμένη η σημαία της εθνικότητας του σκάφους μας. Αυτό ισχύει γενικά και όταν διερχόμαστε από εσωτερικά ύδατα και ειδικά όταν ελιμενιζόμαστε σε ξένους λιμένες. Η αβλαβής διέλευση πρέπει απαραίτητα να είναι συνεχής και ταχεία. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι το πλοίο μας δεν έχει δικαίωμα κράτησης των μηχανών ή και αγκυροβολίας ακόμα, όταν αυτό αποτελεί ένα από τα «συνθήκη συμβάντα της ναυσιπλοΐας» στην περιοχή που διερχόμαστε, όπως για παράδειγμα η κράτηση μηχανών για επιβίβαση του πληρώου ή η αγκυροβολία για αναμονή της σειράς μας πριν τη διέλευση του πλοίου μας από διάωρυγα ή πορθμό κλπ. Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση ανωτέρας βίας ή κινδύνου ή για παροχή βοήθειας σε πρόσωπα ή πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο.

Το παράκτιο κράτος έχει την υποχρέωση να διευκολύνει με κάθε τρόπο την διέλευση όλων των πλοίων χωρίς καμία διάκριση, παρέχοντας πληροφορίες και προειδοποιώντας τα για κάθε ναυτιλιακό κίνδυνο. Τέλη απλά και μόνο για την διέλευση δεν μπορούν να εισπραχθούν. Μπορούν να εισπραχθούν μόνο πληρωμές για ειδικές υπηρεσίες. Το διεθνές δίκαιο της θάλασσας όμως δίνει τη δυνατότητα στο παράκτιο κράτος, να λαμβάνει μέτρα ασφαλείας για την ναυσιπλοΐα και να υιοθετεί νόμους και κανονισμούς σχετικούς με την διέλευση των ξένων πλοίων χωρίς βέβαια να έρχεται σε αντίθεση με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Μπορεί μάλιστα να καθορίσει θαλάσσιους διάδρομους και σχέδια διαχωρισμού της κυκλοφορίας μέσα στην χωρική του θάλασσα. Ακόμα περισσότερο μπορεί να αναστέλλει προσωρινά την άσκηση του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης για ορισμένες περιοχές της χωρικής του θάλασσας εφόσον αυτό είναι απαραίτητο για την προστασία της ασφάλειας του ακόμα και για να εκτελέσει ασκήσεις με όπλα.

Ο διπλωματικός ή προξενικός λειτουργός του κράτους της σημαίας του ξένου πλοίου που διέρχεται από τη χωρική



θάλασσα μπορούν να ζητήσουν επέμβαση του παράκτιου κράτους σε πλοία της εθνικότητας τους. Το ίδιο και ο πλοίαρχος. Πέρα απ' αυτό και μέχρι ένα σημείο, το παράκτιο κράτος έχει δικαιοδοσία στα διαπλέοντα τη χωρική του θάλασσα πλοία. Σε αυτή τη δικαιοδοσία διακρίνουμε δύο βασικές περιπτώσεις: Τη δικαιοδοσία που έχει στα προερχόμενα από τα εσωτερικά του ύδατα πλοία και τη δικαιοδοσία που μπορεί να ασκήσει στα πλοία που απλά και μόνο διέρχονται από την χωρική του θάλασσα. Στην πρώτη περίπτωση το παράκτιο κράτος μπορεί να λαμβάνει τα προβλεπόμενα από την νομοθεσία του μέτρα προβαίνοντας ακόμα και σε συλλήψεις ή ανακριτικές πράξεις. Ακόμα μπορεί να λάβει εκτελεστικά μέτρα ή και να συλλάβει ξένα πλοία, με σκοπό την άσκηση αστικής διαδικασίας σύμφωνα με τη νομοθεσία του. Το ίδιο ισχύει και για υποχρεώσεις ή κρέμ που αναλήφθηκαν ή δημιουργήθηκαν από το ίδιο το πλοίο κατά τη διάρκεια ή για τους σκοπούς του πλου στα χωρικά ύδατα του παράκτιου κράτους. Στη δεύτερη περίπτωση, δηλαδή όταν το πλοίο απλά διέρχεται από τη χωρική θάλασσα, δεν πρέπει να ασκείται ποινική δικαιοδοσία. Δεν πρέπει να εκτελούνται συλλήψεις ούτε ανακρίσεις σχετικά με έγκλημα που διαπράχθηκε στο πλοίο κατά την διάρκεια της διέλευσης του. Εξαιρέση αποτελούν ορισμένες περιπτώσεις που αφορούν εγκλήματα που οι συνέπειες τους επεκτείνονται στο παράκτιο κράτος ή συνιστούν παράνομη διακίνηση ναρκωτικών ή ψυχοτροπικών ουσιών και γενικά όταν διαταράσσεται η ειρήνη της παράκτιας χώρας καθώς και η τάξη στη χωρική θάλασσα. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελεί η εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου στις περιπτώσεις απόπλου του πλοίου άνευ ελέγχου της Λιμενικής Αρχής, για παραλείψεις πλοίαρχου επί συγκρούσεως και για την παράβαση κανονισμού προς αποφυγή συγκρούσεως. Στις παραπάνω περιπτώσεις ποινικής δικαιοδοσίας, εφόσον το ζητήσει ο πλοίαρχος ειδοποιούνται οι διπλωματικές ή προξενικές αρχές του κράτους της

σημείας πριν από την λήψη οποιουδήποτε μέτρου. Το παράκτιο κράτος μάλιστα οφείλει να διευκολύνει την επαφή μεταξύ των αρχών αυτών και του πληρώματος του πλοίου. Σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης όμως η ειδοποίηση αυτή μπορεί να γνωστοποιηθεί στη διάρκεια που λαμβάνονται τα μέτρα.

Το παράκτιο κράτος δεν μπορεί να λάβει κανένα μέτρο για εγκλήματα που διαπράχθηκαν πριν την είσοδο αλλοδαπού πλοίου στην χωρική του θάλασσα. Κάθε κράτος όμως έχει την υποχρέωση να προστατεύει το περιβάλλον και να μεριμνά για την διατήρησή του. Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο καθώς και μέσα στα όρια των δικαιοδοσιών του στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, το παράκτιο κράτος μπορεί να λαμβάνει μέτρα κατά ξένου πλοίου που ευρίσκεται στην χωρική του θάλασσα αφού διαπιστώσει ότι πριν την είσοδο του σ' αυτή είχε παραβεί τις διατάξεις της νέας Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας που είναι σχετικές με την ρύπανση της θάλασσας ή τους νόμους του και τους κανονισμούς του σχετικά με την αποκλειστική οικονομική του ζώνη. Η Ελλάδα όμως δεν έχει καθορίσει μέχρι τώρα αποκλειστική οικονομική ζώνη.

Για τα πολεμικά πλοία ισχύουν ειδικές διατάξεις. Το παράκτιο κράτος δεν μπορεί να επέμβει. Μπορεί όμως να απαιτήσει απ' αυτό να εξέλθουν άμεσα από την χωρική του θάλασσα. Το κράτος της σημαίας φέρει διεθνή ευθύνη για κάθε ζημία ή απώλεια σε βάρος του παράκτιου κράτους που προήλθε από την μη συμμόρφωση πολεμικού πλοίου. Το ίδιο ισχύει και για κάθε άλλο κρατικό πλοίο που δεν χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς.

Στον Ολυμπιακό η Χρύσα Μπισκιτζή

Συνεδρίασε στις 30 Νοεμβρίου στα γραφεία της Κωπηλατικής Ομοσπονδίας στον Πειραιά η Επιτροπή Μεταγραφών της ΕΚΟΦΝΕ προκειμένου να εξετάσει τις αιτήσεις μεταγραφών που είχαν υποβάλει αθλητές και σωματεία.

Κατά τη συνεδρίαση απορρίφθηκαν οι αιτήσεις των Βασιίτη Παύλου και Νίκου Σκιαθίτη για μετακίνησή τους από τον ΟΕΑ ΝΑ Βόλου στον Ολυμπιακό γιατί δεν εμπίπτουν στις διατάξεις των κανονισμών περί μεταγραφών της Κωπηλατικής Ομοσπονδίας. Αντίθετα επικυρώθηκε η μεταγραφή της Χρύσας Μπισκιτζή από τον ΕΝΟΑ στον Ολυμπιακό, αφού η αθλήτρια κατέθεσε τη συγκατάθεση του σωματείου που ανήκει ως τώρα.

Η αρμόδια επιτροπή ενέκρινε τις παρακάτω 21 μεταγραφές. Δύο ακόμη μεταγραφές απορρίφθηκαν και ακόμη δύο δεν συζητήθηκαν γιατί δεν υπήρχε αίτηση των ενδιαφερομένων αθλητών. Όλες οι αποφάσεις της Επιτροπής Μεταγραφών θα επικυρωθούν από το ερχόμενο ΔΣ της Κωπηλατικής Ομοσπονδίας.

Οι μεταγραφές που εγκρίθηκαν

(στην παρένθεση το σωματείο που μεταγράφονται):

1. Κουτσιούκης Γιάννης - Μήκελος (Ν.Ο.ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ)
2. Κερδέλλας Αναστάσιος (Ν.Ο.ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ)
3. Τσατσαλιός Άρης-Σταύρος (ΟΜΙΛΟΣ ΕΡΕΤΩΝ)
4. Μουρατίδης Θεοδόσιος (ΟΜΙΛΟΣ ΕΡΕΤΩΝ)
5. Μουρατίδου Ευτέρπη (ΟΜΙΛΟΣ ΕΡΕΤΩΝ)
6. Μπέλλου Ειρήνη (Ν.Ο.ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ)
7. Μπισκιτζή Χρύση (ΟΙΦΠ)
8. Τσιντζος Ξενοφών - Αλέξανδρος (Ν.Ο.ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ)
9. Τσιντζος Ευάγγελος (Ν.Ο.ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ)
10. Γεραρδής Νίκος (Ο.Σ.Φ.Π.)
11. Καρλής Αλέξανδρος (Ν.Ο.ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΙΒΑΚΗΣ)
12. Ζαφείρης Λυκούργος (ΟΕΑ-ΝΑΒ)
13. Πανάγος Βασιίτης (Ο.Σ.Φ.Π.)
14. Λαγούρος Κωνσταντίνος (Ν.Ο.ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ)
15. Λαγούρος Γιάννης (Ν.Ο.ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ)
16. Αναστασιάδης Δημήτρης (Ν.Ο.ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ)
17. Σόμιος Συμεών (ΟΕΑ-ΝΑΒ)
18. Αργυρίου Άννα-Μαρία (ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΠΟΡΟΥ ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ)
19. Μελαχροινάκης Ιωάννης (ΟΕΑ-ΝΑΒ)
20. Ιωάννου Αριστοτέλης (Ν.Ο.ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ)
21. Σοφοκλήδης Βαλεντίνος (ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ)

Δεν εγκρίνονται:

1. Παύλος Βασιίτης
2. Σκιαθίτης Νίκος

Δεν συζητήθηκαν:

1. Συμεωνίδης Νίκος
2. Μπίλασα Αικατερίνη

ΚΩΠΗΛΑΣΙΑ



Κείμενο:
Νίκος Γκαριώλης

Ο Σχοινιάς ανοίγει τις πύλες του

Τα Ολυμπιακά Κωπηλατοδρόμιο του Σχοινιά επισκέφθηκαν πριν από λίγες μέρες ο πρόεδρος της Ελληνικής Κωπηλατικής Ομοσπονδίας Γιάννης Κορράς και ο τεχνικός σύμβουλος της ΕΚΟΦΝΣ Ιταλός Τζάνι Πασιλιάνο προκειμένου να καταγράψουν τις τελευταίες ενεκρομότητες πριν περάσουν το κατώφλι του τα Εθνικά κληρίκια κωπηλασίας.

Οι δυο άνδρες επιθεώρησαν όλους τους χώρους (λεμβαρχεία, αποδυτήρια, ιατρείο, γραφεία διοίκησης κ.α.) ενώ στη συνέχεια είχαν μια τελική συνάντηση με τον Γενικό Γραμματέα Ολυμπιακής Αθλοπαισίας Σπύρο Κηλάδα προκειμένου να διευθετηθούν και οι τελευταίες λεπτομέρειες (τελική χωροθέτηση) ώστε η εγκατάσταση να μπορέσει να δεχθεί τις Εθνικές ομάδες.

Όπως όλα δείχνουν οι εγκαταστάσεις που φιλοξένησαν την Ολυμπιακή ρεγκάτα του 2004 θα ανοίγουν για πρώτη φορά τις πύλες τους στις 28 Δεκεμβρίου προκειμένου να διεξαχθεί το προπονητικό κοινόβιο για τις κατηγορίες εφήβων νεανίδων ενώ με το νέο χρόνο από τις 7 ως τις 10 Ιανουαρίου θα πραγματοποιηθούν οι πρώτες δοκιμασίες νερού για όλες τις κατηγορίες.

Σε πρώτη φάση οι ξενώνες του Ολυμπιακού Κωπηλατοδρομίου δεν πρόκειται να λειτουργήσουν αφού δεν έχει εγκατασταθεί ο απαραίτητος εξοπλισμός κι έτσι οι αθλητές που θα πάρουν μέρος στα κοινόβια θα διαμένουν σε ξενοδοχεία στην κοντινή περιοχή του Μαραθώνα.



Νέοι αγώνες στο καλαντάρι

Οι ημερομηνίες που θα διεξαχθούν οι κυριότερες διοργανώσεις της Ελληνικής Κωπηλατικής Ομοσπονδίας για το 2006 γνωστοποιήθηκαν πριν από λίγες μέρες στα σωματεια μέλη της ΕΚΟΦΝΣ. Σύμφωνα με τις αποφάσεις του τελευταίου ΔΣ της Ομοσπονδίας που συνεδρίασε στις 21/10/2005 η νέα αγωνιστική περίοδος ορίζεται από τις 5 Φεβρουαρίου του 2006 ως τις 29 Οκτωβρίου του ίδιου χρόνου.

Οι ημερομηνία διεξαγωγής της Α' Φάσης του Πανελληνίου Πρωταθλήματος Κωπηλασίας για τις κατηγορίες ανδρών-γυναικών και εφήβων-νεανίδων ορίζεται από 27-30 Απριλίου. Η Β' φάση που αφορά στις κατηγορίες Παιδιών-Κορασίδων και ΑΜΕΑ ορίστηκε για τις 22-23 Ιουλίου ενώ η Γ' Φάση (των παλαιμάχων) στις 27 Αυγούστου.

Εξάλλου στο επίσημο καλαντάρι της ΕΚΟΦΝΣ προστέθηκαν ακόμη δυο ακόμη αγώνες η Πανελλήνια συνάντηση αναπτυξιακών κατηγοριών Παιδιών-Κορασίδων που θα διεξαχθεί στις 1-2 Ιουλίου και το Πανελλήνιο Κύπελλο στο οποίο δικαίωμα συμμετοχής θα έχουν οι αθλητές των κατηγοριών ανδρών-γυναικών, εφήβων βαρών και εφήβων νεανίδων. Η συγκεκριμένη διοργάνωση ορίστηκε για τις 2-3 Σεπτεμβρίου.

Οι τόποι διεξαγωγής όλων των παραπάνω αγώνων θα οριστούν σε επόμενη συνεδρίαση του ΔΣ της ΕΚΟΦΝΣ.





Η τεχνολογική εξέλιξη και το όνομα Audi αποτελούν ταυτόσημες λέξεις. "Vorsprung durch Technik": Με σύνθημα την πρωτοπορία μέσω της τεχνολογίας η Audi είναι ο κατασκευαστής που τοποθετεί Έξυπνες τεχνολογικές καινοτομίες βελτιώνουν τόσο την ασφάλεια όσο και την οδηγική απόλαυση.

Το Audi allroad quattro συνδυάζει τις ιδιότητες ενός πολυτελούς οχήματος με τις δυνατότητες ενός οχήματος παντός δρόμου. Με χαρακτηριστικά όπως αερο-ανάρτηση ρυθμιζόμενη σε 4 επίπεδα, μόνιμη τετρακίνηση quattro, ειδικά σχεδιασμένα ελαστικά και έναν ασύγκριτο επαναστατικό σχεδιασμό, αποτελεί ένα όχημα που αναζητά την πρόκληση σε κάθε του κίνηση. Το σύστημα μετάδοσης quattro μοιράζει την ισχύ στους 4 τροχούς. Αντί για 50% κατανέμεται μόνο 25% της δύναμης του κινητήρα σε κάθε τροχή και έτσι ο κίνδυνος απώλειας πρόσφυσης ελαχιστοποιείται. Σε υψηλές ταχύτητες, η απόσταση του οχήματος από το έδαφος πρέπει να είναι, εντός πόλης, 142mm και εκτός πόλης 25mm. Σε μέτριες ταχύτητες, εκτός πόλης, πρέπει να είναι 192mm ενώ σε μη ορατές συνθήκες οδοστρώματος η μέγιστη απόσταση από το έδαφος πρέπει να είναι 208mm. Με την Αερο-ανάρτηση 4 επιπέδων, δίνεται η δυνατότητα αυτόματης επιλογής ύψους του οχήματος για μεγαλύτερη ασφάλεια και καλύτερη οδηγική συμπεριφορά.

Τεχνολογία Biturbo

Οι κινητήρες Biturbo της Audi είναι τεχνολογικά άριστοι. Με δυο μικρούς turboκινητήρες στην θέση του ενός μεγάλου, η Audi επιτυγχάνει την μέγιστη δυνατή αδράνεια μάζας. Αυτοί οι κινητήρες εξασφαλίζουν την απόδοση τεράστιας ισχύος. Κατά συνέπεια ο κινητήρας V6 του Audi RS4, με πέντε βαλβίδες ανά κύλινδρο, αποκαλύπτει στον οδηγό την έννοια

της μέγιστης επιτάχυνσης: εκτινάσσεται από 0 σε 100 κιλμ./ώρα σε 4.9 δευτερόλεπτα και αγγίζει την ταχύτητα των 200κιλμ./ώρα σε 17 δευτερόλεπτα. Η τεχνολογία Biturbo σε συνδυασμό με την τεχνολογία 5 βαλβιδών προσφέρει ισχυρή ελκτική δύναμη. Χάρη στον αυστηρό έλεγχο της θερμοκρασίας των καυσαερίων και τους 2 καταλυτικούς μετατροπείς, η συμμόρφωση με τις οδηγίες της ΕΥ 3 είναι εγγυημένη.

Νέα γενιά κιβωτίων multitronic
Η νέα γενιά κιβωτίων ταχυτήτων multitronic συνδυάζει για πρώτη φορά τα πλεονεκτήματα ενός μηχανικού, μ' αυτά ενός αυτόματου κιβωτίου ταχυτήτων. Σε ότι αφορά κατανάλωση, δυναμική οδήγηση και άνεση, το νέο κιβώτιο είναι καλύτερο και από τα δύο προηγούμενα: Με το multitronic οι τιμές επιτάχυνσης και κατανάλωσης είναι εμφανώς καλύτερες σε σχέση με το συνθιθισμένο αυτόματο κιβώτιο, ενώ το ίδιο συμβαίνει και με την άνεση των αλλαγών ταχυτήτων σε σχέση με το κανονικό μηχανικό

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ



Audi Allroad Quattro



κιβώτιο. Με το multitronic **D** οι αλλαγές γίνονται χωρίς απότομα τροντάγματα. Η μόνη δυσκολία του multitronic **D** είναι η απόφαση του οδηγού για το αν θέλει να οδηγήσει άνετα ή να νιώσει τη χαρά των αλλαγών, αλλιάζοντας ο ίδιος τις ταχύτητες.

Audi Space Frame ASF

Ο σκελετός από αλουμίνιο 100%, το αλουμινένιο χωροδικτύωμα της Audi (Audi Space Frame), αποτελεί μία τεχνολογική καινοτομία της Audi. Μια δομή πλαισίου που το κάθε ξεχωριστό τμήμα είναι απόλυτα ενσωματωμένο σε αυτή. Ελαφρύ και ασφαλιές, περιβάλλει τους επιβάτες σαν προστατευτικό κλουβί. Με τη μείωση του βάρους κατά 40%, το αλουμινένιο αμάξωμα ξεπερνάει κατά πολύ τα επίπεδα αντοχής και ασφάλειας ακόμα και των πιο σύγχρονων αμαξωμάτων από χάλυβα. Σε περίπτωση σύγκρουσης, ο σκελετός απορροφά υψηλά επίπεδα ενέργειας και τα μεταδίδει στην κυψελωοειδή δομή του αμαξώματος. Άνετη οδήγηση, ευελιξία, ασφάλεια είναι μερικά από τα πλεονεκτήματα του αλουμινένιου χωροδικτύωματος της Audi.

Ηλεκτρονικά

Τα συστήματα παθητικής ασφάλειας προστατεύουν μετά την παρέλευση ενός ατυχήματος. Το ηλεκτρονικό σύστημα σταθεροποίησης ESP με την συνεχή παρακολούθηση της σταθερότητας του οχήματος μέσω αισθητήρων, βοηθά στην αποφυγή των ατυχημάτων. Σε συνδυασμό με ABS, EBV, ASR και EDS ελέγχει την επιμέρους επιβράδυνση των τροχών και επεμβαίνει στην διαχείριση του κινητήρα, προσδίδοντας στο όχημα μεγαλύτερη σταθερότητα σε κρίσιμες στιγμές. Η απενεργοποίηση του ESP πραγματοποιείται όταν το όχημα επανακτήσει την απαιτούμενη σταθερότητα, ανάλογα πάντα με τις ισχύουσες συνθήκες οδήγησης.

Η διαφορά του FSI από τα συμβατικά συστήματα ψεκασμού είναι ότι το καύσιμο μίγμα ψεκάζεται υπό υψηλή πίεση και με ακρίβεια απευθείας στο θάλαμο καύσης από έναν εγκυτήρα (μπεκ), ο οποίος βρίσκεται μετά τη βαλβίδα εισαγωγής. Το μπεκ είναι τοποθετημένο σχεδόν στο ημί της κυλινδροκεφαλής και ψεκάζει το καύσιμο κατά διαστήματα μικρότερα από λίγα χιλιοστά του δευτερολέπτου, με πίεση υψηλότερη των 110 bar, δηλαδή περίπου 32 φορές μεγαλύτερη από αυτήν των συστημάτων πολλαπλών σημείων. Οι κινητήρες άμεσου ψεκασμού - όπως και ο FSI - συνεργάζονται άψογα με την επανακυκλοφορία των καυσαερίων (EGR: Electronic Gas Recirculation). Κατά συνέπεια οι κινητήρες άμεσου ψεκασμού παρουσιάζουν αρκετά σημαντικά πλεονεκτήματα έναντι των συμβατικών, όπως η καλύτερη και ομαλότερη απόδοση ισχύος, η καλύτερη απόκριση κατά την επιτάχυνση και - το πιο σημαντικό - επιτυγχάνουν μείωση της κατανάλωσης. Επιπλέον, τα αρκετά χαμηλότερα επίπεδα εκπομπής ρύπων - με άμεση επίπτωση και στη φορολογία σε ορισμένες χώρες - καθιστούν τους κινητήρες βενζίνης άμεσου ψεκασμού τους πλέον οικονομικούς και οικολογικούς, εν όψη των μελλοντικών αυστηρότερων προδιαγραφών.



Black Eyed Peas: Monkey Business



Η πρώτη επαφή μου με τους Black Eyed Peas έγινε με ένα χιτάκι, που έπαιξε στο ραδιόφωνο και πολλοί από σας θα το έχετε ακούσει, το "Don't phunk with my heart". Όραλο τραγουδάκι αλλιώς από και και πέρα δεν υπήρχε κάτι που να εντυπωσιάζει. Παρόλο έτυχε μία μέρα που νοικίασα την ταινία "Be Cool" σε DVD όπου σε μία σκηνή χορεύει ο John Travolta και η Uma Thurman στο "Sexy" που τραγουδάνε ζωντανά οι Black Eyed Peas. Αυτό με έκανε να προσέξω καλύτερα την μουσική τους που είναι ένα μείγμα από hip-hop, rock, folk, funk, και pop. Έτσι το "Monkey Business" αποτελεί ένα ταξίδι στα είδη αυτά και αυτό μάλιστα οφείλεται στα γεγονότα ότι τα μέλη της μπάντας έχουν διαφορετικές μουσικές επιρροές... Το άλμπουμ ξεκινά πολύ δυναμικά με μία funk διασκευή στο Misirlou (ναι, αυτό από την εισαγωγή του Pulp Fiction) με τον τίτλο "Pump it". Δεύτερο κομμάτι είναι το προαναφερθέν "Don't phunk with my heart". Τρίτο κομμάτι ακολουθεί το "My style" σε μία πολύ καλή συνεργασία με τον Justin Timberlake. Άλλες συνεργασίες περιλαμβάνουν τον Jack Johnson στο "Gone Going" και με τον Sting στο "Union" όπου περιέχει πολλά στοιχεία από την κλασική επιτυχία "Englishman in New York". Οι συνεργασίες δεν σταματούν εδώ καθώς έχουμε και την συμμετοχή του James Brown στο πολύ funky κομμάτι "They Don't Want Music". Τα αξιοπρόσεκτα κομμάτια δεν σταματούν εδώ, αλλά δεν θα πολυλογήσουμε άλλα, τα αφήνουμε να τα ανακαλύψετε εσείς...

Carlos Santana: All that I Am



Να που μέχρι το 2005 ο Carlos Santana συνεχίζει να παράγει ωραίες μουσικές και να κάνει επιτυχίες. Ας μην ξεχνάμε την πάρα πολύ μεγάλη επιτυχία που είχε κάνει με το προηγούμενο άλμπουμ του, το "Supernatural", το 1999 και κατά κύριο λόγο οφειλόταν στις επιθετικές συνεργασίες που είχε κάνει. Η ίδια πετυχημένη φόρμουλα εφαρμόζεται και σε αυτό το άλμπουμ όπου έχουμε συνεργασίες με την Joss Stone, Mary J. Blige, Will.i.am, Steven Tyler, Bo Diddley και πολλούς άλλους. Σε γενικές γραμμές τα περισσότερα τραγούδια είναι "OK", δίκως να ενθουσιάζουν, αλλά που δεν θα μπορούσε να τα πει και κανείς "αδιάφορα". Εξαιρέσεις είναι τα "Hermes" το οποίο ανοίγει και το άλμπουμ, το ράτιν "El Fuego", το Just Feel Better, στο οποίο συμμετέχει ο τραγουδιστής των Aerosmith, Steve Tyler, και το "Cry Baby Cry", με την Joss Stone και τον Sean Paul. Γενικά το άλμπουμ δεν διακρίνεται για την "ζωντανιά" του και προτείνεται μόνο για τους φανατικούς του Carlos. Επίσης όσοι φανατικοί προτρέξουν να το αποκτήσουν καλό είναι να γνωρίζουν ότι το CD είναι "κλιμακωμένο" και η συμβατότητα με τις συσκευές ήχου είναι αμφιλεγόμενη.

U2: Vertigo 2005 Live from Chicago DVD

Έχοντας πολύ καλή εμπειρία από το DVD των U2, όπως το DVD από την τουρνέ τους το 2001 στην Βοστώνη ή το εκθαμβωτικό "Live from the Slane Castle" στην Ιρλανδία, έτσι ανεπιφύλακτα προτείνουμε και το "Vertigo 2005 - Live from Chicago". Το live αυτό περιλαμβάνει κομμάτια από το τελευταίο άλμπουμ των U2 "How to dismantle an atomic bomb" όπως και παλιότερα, από προηγούμενους δίσκους, τα ποια έχουν γίνει κλασικά. Αναφέρονται φυσικά στο Sunday Bloody Sunday, Bullet The Blue Sky, Running To Stand Still, Pride (In The Name Of Love), Where The Streets Have No Name, One, The Fly, Mysterious Ways. Θεωρώ ότι το live αυτό σκοράρει σαν το καλύτερο από το Elevation Tour στην Βοστώνη αλλά και από αυτό στην Ιρλανδία. Επίσης και στο θέμα του ήχου τα πάει καλά με το DTS 5.1. Το live αυτό αποτελείται από δύο δισκάκια: Το ένα με τη συναυλία και το δεύτερο με τα έξτρα:

Για τους φανατικούς και όχι μόνο ας δούμε το track listing:

City of Blinding Lights
Vertigo
Elevation
Cry/Electric Co.
An Cat Dubh/Into The Heart
Beautiful Day
New Year's Day
Miracle Drug
Sometimes You Can't Make It On Your Own
Love And Peace Or Else
Sunday Bloody Sunday
Bullet The Blue Sky
Running To Standstill
Pride (In The Name Of Love)
Where The Streets Have No Name
One
Zoo Station
The Fly
Mysterious Ways
All Because Of You
Original Of The Species
Yahweh
40

Για το δεύτερο δισκάκι έχουμε ένα documentary για το tour και extra material.



Σούπα μινεστρόνε



Υλικά

1 κουταλιά της σούπας ελαιόλαδο
 1 κάρτο
 1 κλαδί σέλινου
 1 πατάτα
 2 κονσέρβες αποφλοιωμένες ντομάτες
 1 κύβος ζωμού κοτόπουλου
 6 φλιτζάνια νερό
 150 γρ. μακαρόνι αστεράκι ή kous-kous
 1 φιλ. κατεψυγμένα ανάμεικτα λαχανικά

Εκτέλεση

Βάλτε το λάδι σε μια βαθιά κασαρόλα πάνω σε ένα ζεστό μάτι, μέχρι να "κάψει". Αφού κόψετε σε μεγάλα κομμάτια την πατάτα και το κάρτο, τα σοτάρετε μαζί με το σέλινο στο λάδι. Προσθέστε στην κασαρόλα το νερό και τον κύβο του ζωμού κοτόπουλου και ανακατέψτε μέχρι να λιώσει ο κύβος. Προσθέστε τις κονσέρβες ντομάτας και τα ανάμεικτα λαχανικά και αφήστε τα υλικά να βράσουν. Προσθέστε το αστεράκι ή το kous-kous και αφήστε τα να βράσουν σε χαμηλή φωτιά. Όταν τα ζυμαρικά μαλακώσουν, η σούπα σας είναι έτοιμη.

Ζεστό τσάι με ρούμι



Υλικά

1 ποτήρι τσάι
 1 ξυλάκι κανέλα
 1 γαρύφαλλο
 1 κουτ. Γλυκού μαύρη ζάχαρη
 1 ποτηράκι ρούμι 0,02λ.

Εκτέλεση

Το γαρύφαλλο, που χρησιμοποιούμε για μυρωδικό, είναι στην πραγματικότητα ένα ξερό μπουμπούκι. Όλο το άρωμα λοιπόν βρίσκεται βασικά στη μικρή σφαίρα, αυτή που θα γινόταν λουλούδι, στην άκρη του κοτσωνιού. Για να μην ραγίσει ποτέ το ποτήρι που γεμίζετε με βραστό υγρό, τοποθετήστε στη βάση του, εκεί όπου ακουμπά στο τραπέζι ένα υγρό πανί. Ζεστώνετε πολύ το τσάι μαζί με την κανέλα, το γαρύφαλλο και τη ζάχαρη. Ρίξτε κατόπιν το ρούμι, αφαιρέστε την κανέλα και το γαρύφαλλο και σερβίρετε αμέσως το τσάι καυτό σε ποτήρι. Αν θέλετε, ρίξτε και λίγο χυμό λεμονιού.

* tip:

Σκεύη που έχουν χρησιμοποιηθεί για το ανακάτεμα αυγών (ή γάλατος ή τυριού) πρέπει πρώτα να ξεπλυθούν με κρύο νερό και μετά να καθαριστούν με ζεστό νερό και σαπούνι. Το ξέβγαλμα με ζεστό νερό "ψήνει" το αυγό και έτσι κάνει το πλύσιμο του σκεύους πιο δύσκολο.

Αποφοίτηση 175ης σειράς αρχαρίων και Χριστουγεννιάτικο πάρτι



Ο Πρόεδρος του ΠΟΙΑΒ, κ. Ιωάννης Μαραγκουδάκης, άνοιξε τη βραδιά, καλωσορίζοντας τους νέους ιστιοπλόους.



Ο κ. Γιάννης Χριστοφορίδης, εκπαιδευτής του ΠΟΙΑΒ για 30 χρόνια, παραλαμβάνει τιμητική πινακίδα για την προσφορά του στον όμιλο, από τον Πρόεδρο του ΠΟΙΑΒ, κ. Ιωάννη Μαραγκουδάκη.



Απονομή του αγωνιστικού τμήματος, από τον εκπαιδευτή του σκάφους ΡΙΧ LAX III – EMPORIKI BANK, Δημήτρη Βασιλάκη.



Απονομή στους μαθητές του προχωρημένου τμήματος, από τον εκπαιδευτή του σκάφους ΜΑΝΗ, Κούλη Τζακάκο.



Απονομή αρχαρίων μαθητών του σκάφους Αρμενιάς, από τον εκπαιδευτή Ισιδαρω Κυριακού.



Ο εκπαιδευτής του σκάφους Π. Γαλλένης, Λευτέρης Καρατζάνος παραδίδει το πτυχίο σε μαθήτριά του.





Ο εκπαιδευτής Μάνης Κοπότσας απονέμει το πτυχίο σε μαθήτρια του σκάφους Ανδρομέδα.



Ο εκπαιδευτής του σκάφους Άννα, Μιχάλης Ρούσσος, παραδίδει το πτυχίο σε μαθητή του.



Απονέμηση μαθητών του σκάφους Πήγασος, από τον εκπαιδευτή Νίκο Βουλή.



Ο εκπαιδευτής του σκάφους WICKY, Ρ Εβνάνουις, παραδίδει το πτυχίο σε μαθητή του.



Οι νέοι ιστιοπλόοι με το πτυχίο στα χέρια γιορτάζουν την επιτυχία τους.



Πολλός κόσμος παρακολούθησε την αποφοίτηση και την τελετή απονομής.



Μετά την απονομή των πτυχίων στους μαθητές της 175ης σειράς αρχαρίων, ξεκίνησε το Χριστουγεννιάτικο πάρτι του ΠΟΙΑΒ.



Το Χριστουγεννιάτικο πάρτι του ΠΟΙΑΒ αποτελεί κάθε χρόνο ένα σημαντικό γεγονός για τους φίλους του σμίλου.



Η μουσική και ο χορός κράτησαν και εφέτος μέχρι το πρωί, ο καλύτερος τρόπος εορτασμού των Χριστουγέννων του 2005.



Το Χριστουγεννιάτικο πάρτι είχε και εφέτος μεγάλη επιτυχία.

ΠΟΙΑΘ-ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ



...έλα

ν' ανοίξουμε πανιά!

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

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

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

Η μόνη σχολή με πάνω από **36 χρόνια εμπειρίας** στην υπεύθυνη διάδοση του αθλήματος της Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης στην Ελλάδα με **περισσότερους από 20.000 απόφοιτους**.

**Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας
Ανοικτής Θαλάσσης**



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ



δύναμη και κύρος



**Απογειώνουμε
το κύρος της Ελλάδας
με τη δύναμη της εμπειρίας στη:**

- Συντήρηση και εκσυγχρονισμό στρατιωτικών αεροσκαφών και κινητήρων.
- Κατασκευή ηλεκτρονικών προϊόντων και οπλικών συστημάτων.
- Κατασκευή δομικών τμημάτων αεροσκαφών και κινητήρων.
- Τεχνική εκπαίδευση και κατάρτιση σε ειδικότητες της αεροδιαστημικής βιομηχανίας.
- Διακρίβωση και πιστοποίηση συσκευών και οργάνων παραγωγής.

ΤΟΜΕΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ & ΤΥΠΟΥ

Τ.Θ. 23, 320 09 ΣΟΧΑΤΑΡΙ • Τηλ: (22620) 52.000, 5.2122, 5.2901 • Fax: (210) 88.38.714, (22620) 52.170
e-mail: psanida@haiacorp.com • Web Site: www.hai.aero

Θέλω

ταχύτατο Internet
και μεγάλο
όγκο δεδομένων

Τώρα 3GB
μόνο από την TIM

TIM is a Trademark and Name Licensed by TIM Italia S.p.A.



Η TIM 3G Data Card σας δίνει μέχρι και 3GB όγκο δεδομένων και τη δυνατότητα να έχετε ένα πραγματικό κινητό γραφείο, όπου κι αν βρίσκεστε.

Με την TIM 3G Data Card μπορείτε να:

- Επιλέξετε ένα από τα νέα προγράμματα χρήσης με σταθερό μηνιαίο πάγιο, εξασφαλίζοντας απεριόριστη πρόσβαση στο Internet και ΔΩΡΕΑΝ όγκο δεδομένων μέχρι και 3GB.
- Έχετε ασύρματη πρόσβαση στο Internet και στα e-mails σας με τη μεγαλύτερη ταχύτητα, που "τρέχει" στα 384Kbps.
- Λάβετε και να στείλετε e-mail και SMS σε πολλαπλούς αποδέκτες.
- Αποκτήσετε πρόσβαση στις εφαρμογές του εταιρικού σας δικτύου.
- Έχετε κάλυψη σε όλη την Ελλάδα και σε 39 χώρες του εξωτερικού, σε 3G και GPRS δίκτυα.



384 Kbps

 **3G** data card