

# Iστιοπλοϊκός Κόσμος

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2007 / ΝΟ 69  
Μηνιαίο Έχοντα του Περιοδικού Κυκλίου  
Ιστιοπλοϊκών Αθλητικών Βασιλειών  
[www.horc.gr](http://www.horc.gr)



## Σεμινάρια

## Ranking List Ανοιχτής Θαλάσσης

Ελληνικές Συμμετοχές  
στους αγώνες  
ARC και KEYWEST

Eyrolymp Αθήνας

Κωπηλασία:  
Επιτυχίες στη  
Σεβίλη

Αντιμετώπιση  
Κακοκαιρίας

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](mailto:kristen@internet.gr)

σελ 01	<b>EDITORIAL</b>
σελ 04	ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΑ
σελ 14	ΑΠΟΝΟΜΗ ΕΠΑΘΛΩΝ «RANKING LIST»
σελ 16	Σεμινάριο Ασφαλείας
σελ 18	To BRAVE στο ARC
σελ 22	New Designs
σελ 28	Acura Key West
σελ 30	Velux 5 Oceans
σελ 34	Αντιμετώπιση Κακοκαιρίας
σελ 38	Αγώνες Τριγώνου
σελ 45	Κωπηλασία
σελ 46	Οι Βοριάδες στο Αιγαίο
σελ 50	Οι Αρχαιολογικές έρευνες στην Αιγαίνδρεια
σελ 54	Υπουργία ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ στο VOLVO OCEAN RACE
σελ 55	Τα νέα της Σχολής
σελ 58	Mercedes C-Class
σελ 60	Μουσική - Βιβλίο
σελ 62	Μογειρική
σελ 64	Hot Spots

contents



## Νέο ιστοσελίδα του Συνδέομου Βεραπευτικής Ιννοαίος στο Διαδίκτυο.

Με πλούσιο φωτογραφικό υλικό και αναθετικά πληροφόρηπο για τη δράση του Συνδέομου Βεραπευτικής Ιννοαίος Ελλάδας (ΣΒΙΕ),

πλειστηρεύει εδώ και πλέον μέρες πάνω ιστοσελίδα του φορέα στην πλατερόνηση διεύθυνση [www.therapeutic-riding.gr](http://www.therapeutic-riding.gr). Θέλοντας να γνωρίσει στο ευρύ κοινό τους στόχους και το έργο του ΣΒΙΕ, ο νέος αυτός διαδικτυακός τόπος, που δημιουργήθηκε, σκεδιάσσει και ανάπτυξε η εταιρεία GreekGeeks με την υποστήριξη της εταιρίας κινητής τηλεφωνίας TIM, παρέχει αναθετικά στοιχεία για το Σύνδεομο και τις δραστηριότητες του, την Ιννοαία ως μέσο Βεραπευτικής για άτομα με ειδικές ανάγκες και τους τρόπους με τους οποίους κάποιος μπορεί να γίνεται εθελοντής και να συνεισφέρει στο Σύλλογο.

Το εικαστικό ύφος του [www.therapeutic-riding.gr](http://www.therapeutic-riding.gr) αποχει τη φιλοσοφία του Συνδέομου. Οι αποχρώσεις του πράσινου σε συνδυασμό με λίτες αλιτές και στυλιζαρισμένες γραμμές εκφράζουν την ελπίδα αλιτά και το αποτέλεσμα που μπορεί να έχει μια τέτοια προσπάθεια πνευματική και σωματική για τους ανθρώπους με ειδικές ανάγκες.

Επιπλέον, η θεματολογία και η διγήθωσα καλύπτει τον επικεντρώνοντα που θέλει να αναδημιουργήσει περισσότερες πληροφορίες για το αυγκεκριμένο θέμα, ενώ πάνωρη των φορμών επικοινωνίας δίνει την δυνατότητα στο site αύτο μόνο να πλειστηρεύεται ενημερωτικό αλιτά και αλιτηλεπιδραστικό με τον επισκέπτη.

Η σελίδα αυτή είναι προσβάσιμη και μέσα από ένα banner στην ιστοσελίδα της TIM (<http://www.tim.gr>) και θα ενημερώνεται αυστηματικά.

Σύνδεομος Βεραπευτικής Ιννοαίος Ελλάδας:

Ο ΣΒΙΕ ιδρύθηκε το 1992 και είναι ένα σωματείο εθελοντικού, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, με συναστική κοινωνική δραστηριότητα. Στόχος του Συνδέομου είναι να βοηθά άτομα με κινητικά προβλήματα, σύνδρομο Down, αυτισμό, σκλήρυνση κατά πλάκα, προβλήματα συμπεριφοράς, τύφλωση, κάψωση, νευροίτηγκες και άλλες παθήσεις μέσω της Βεραπευτικής Ιννοαίας ως εναλλακτικής μεθόδου αποκατάστασης. Στο ΣΒΙΕ εργάζονται 5 άτομα που υποστηρίζονται από 50 τεκνικούς εθελοντές. Ο Σύλλογος διαθέτει 8 όλιογα: τον Dosey, τον Merphy, το Haussart, τη Frantzeska, τον Ιάσωνα, το Barney, τη Malta και τη Fay.

## Κοπή Πίτας ΙΟ Κέρκυρας - ΠΟΙΑΒ παρόρτημα Κέρκυρας

Tην 21η Ιανουαρίου 2007 ο Ιανιοπλοϊκός Όμιλος Κέρκυρας-ΠΟΙΑΒ παρόρτημα Κέρκυρας πραγματοποίησε την κοπή της πίτας, παρουσία των Βραχευτικών και πολιτικών Αρχών του νησιού, καθώς και των μελών και αθλητών του.

Με την ευκαιρία αυτή, ο Πρόεδρος Τάσος Κατσιρίδης ευχαρίστησε τον παριστάμενο Γ. Γραμματέα της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων και επίτιμο μέλος του Όμιλου κ. Σωτήρη Βάσσου, για την προσφορά του στον Όμιλο 2 φουσκωτών σκαφών, 7 μέτρων έκαστο, τα οποία δωρίστηκαν στην Π.Ι.Ν. από τον Αθήνα 2004.

Επίσης ευχαρίστησε τον τέως Δήμαρχο Κέρκυραίων κ. Ιωάννη Τρεπεκλή, τον απερινό Δήμαρχο κ. Σωτήρη Μικάληφ, καθώς και τον επικεφαλή της επίσασσον αντιπολίτευσης κ. Χρύσανθο Σαρλή, για την δωρεά ενός ακόμα 250 τ.μ. οικόπεδου, δίπλα στο υπάρχον παραχωρηθέν από τον Δήμο οικόπεδο, τα οποία και χρησιμοποιούνται από το τμήμα της ιανιοπλοϊας τριγώνου του Όμιλου.

### Η ΤΡΙΤΗ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ

## «ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΕΧΝΗ»

Κυκλοφόρησε η 3η έκδοση του βιβλίου του Π.Ο.Ι.Α.Β. «Ιστιοπλοία και Ναυτική Τέχνη» που συνοδεύεται από ένα CD το οποίο περιέχει παρουσίαση με κινούμενα σχέδια ορισμένων θερμάτων, με ακούγοντας την έντονη και ευχάριστη κατανόηση των γνώσεων.

# 34ος Αγώνας της Ελληνικής επαναστάσεως Υδρα 2007



**ΧΟΡΗΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ**



Τα συντηρίσαμε τα «παιλαμίσαμε» και ..... έτοιμα για δράση

Η αγωνιστική αυθαίρα στην ανοικτή θάλασσα, αναλύει με τον αγώνα της Ελληνικής επαναστάσεως. Την Παρασκευή 23 Μαρτίου και ώρα 16.00 τα ακόφη ξεκινούν από το Φαληρικό δρόμο με προορισμό την Υδρα. Στον αγώνα γίνονται δεκτά ακόφη κατομετρημένα κατά IMS, ORC CLUB και IRC. Οι συμμεταχές αναμένονται να φτάσουν σε μεγάλο αριθμό, γεγονός που θα προσδώσει ακόμα μεγαλύτερο ενδιαφέρον στον αγώνα.

Με καινοτομίες τεχνολογικού χαρακτήρα, και τη διαδρομή δρόσα πρώτα στο Φάληρο, γίνεται προσπόθεια ακόμα και λίγες προβολής των αγώνων ιστιοπλοϊας στην Ελλάδα.

Χορηγός της φετινής διοργάνωσης είναι η Εθνική Ασφαλιστική η οποία συνεχίζει τη συνεργασία της με τον ΠΟΙΑΒ, που ξεκίνησε από το ATHENS TROPHY τον Αυγούστο του 2006.

Το Σάββατο 24 Μαρτίου στις 13.00 ο Υδραικός Ναυτικός Όμιλος θα οργανώσει όποιος κάθε χρόνο, στην αίθουσα πολιτιστικών του Δήμου Υδρας «Μελίνα Μερκούρη», την απονομή των επόμενων κάθε κατηγορίας της 1ης Ιστιοδρομίας.

# ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΑΙΓΑΥΠΤΙΩΤΩΝ (Ε.Ν.Ο.Α.)

Για να γνωρίσουν οι φίλοι του Ναυτοθήλησμού πιο κοντά το Ερευτεκνικό αυτό Σωματείο που έχει να παρουσιάσει αθλητικό δραστηριότητα στο ενεργατικό του, παραθέτουμε μία σύντομη ιστορική αναδρομή.

Ο Ε.Ν.Ο.Α. ιδρύθηκε το 1965 από επαναπατρισθέντες Έλληνες εξ Αγύπτου. Η ιστορία του διώρας έκανε πολύ πιο πετύχη, διότι με την ίδρυση του Σωματείου τους θέλησαν να συνεχίσουν την παρέδοση των Ναυτικών Όμιλων Αλεξανδρείας, Καΐρου και Πορτ-Ζαΐντ που πρωτοσυστάθηκαν το 1909, 1927 και 1930 αντίστοιχα.

Στη «Χώρα του Νείλου» προσέφεραν πολλά. Τόσο στον Αθλητισμό γενικότερο, όσο και στη Μητέρα Πατρίδα, όπου κατά τη διάρκεια του 81 Παγκοσμίου Πολιτισμού ο Ναυτικός Όμιλος Αλεξανδρείας διέθεσε τις συγκαστάσεις του στο Ελληνικό Βασιλικό Ναυτικό και αποτέλεσε το Αρχηγείο του Στόλου μας.

Εδώ, με τη βοήθεια της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού αιτήθη κυρίως με προσωπικές θυσίες των Ιερουτικών Μελών του, κτίστηκε το οικοδόμημα που ογκολιθίζει σήμερα μεγάλο οριθμό αθλητών με ανελλιπή συμμετοχή σε Ολυμπιακούς Αγώνες, σε όλα τα Παγκόσμια και Εθνικά Πρωταθλήματα Κολύμβησης, Κωπηλασίας, Ιστιοπλοΐας, Κανός-Καγάκι, κατακόντας επίλεκτες θέσεις στον υγρό στίβο. Επί 6 αιώνων χρόνια παρέμενε στην Α1 κατηγορία της Υδατοφαίρησης και άλλα 19 στην Α2. Δυστυχώς δύναται, αικονομικοί λόγοι επίβασης σήμερα την προσωρινή αναστολή της παρουσίας του στο Water Polo. Ονόματα Αθλητών παγκόσμιας ακτινοβολίας συνεχίζουν την ένδειξη περάσουν. Ο ΤΑΚΗΣ ΚΟΥΛΙΓΚΑΣ Ολυμπιονίκης Ιστιοπλοΐας στην Ισπανία. Ο Ιστιοπλοϊός ΖΩΗΣ ΤΖΟΥΡΟΠΑΝΟΣ, ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΗΣ, ΘΩΔΩΡΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, με διακεκριμένες επιτυχίες σε Πανελλήνια και Διεθνή Πρωταθλήματα. Η νεώτερη ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΚΡΑΒΑΡΙΩΤΗ, 19 μόλις ετών, συμμετείχε στην Ολυμπιάδα Αθήνα 2004 στην κατηγορία EUROPE και τώρα επομέζεται πυρετωδώς για το Πεκίνο 2008 στην κατηγορία LASER Γυναικών. Ο ΑΝΤΩΝΗΣ ΜΠΟΥΓΙΟΥΡΗΣ στην κατηγορία LASER Ανδρών, ο ΔΑΓΑ ΤΣΙΓΑΡΙΔΟΥ στην κατηγορία 4.70, σε μικτό πλήρεσμα με την ΑΝΘΗ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ του Ν.Ο.Ε. κυβερνήτη, αναδεικνύουν και

πάλι τον θυμό με διακρίσεις σε διεθνείς και Εθνικούς Αγώνες. Η Κωπιτήλατρια ΧΡΥΣΑ ΜΠΙΣΚΙΤΖΗ διλοβε μέρος σε 3 Ολυμπιάδες με τα κράματα του Ε.Ν.Ο.Α. Και τόσοι άλλοι ...

Πολλοί Αθλητές που γελούχασε, με τις επιδόσεις τους εισαγόθησαν σε Ανάτερα Ιεράματα. Πολλές διοργανώσεις Πανελλήνιων και διεθνών Αγώνων τις οποίες ανέλαβε το Σωματείο, διεδύχθησαν με απόλυτη επιτυχία στις εγκαστάσεις του. Άνων προσάθετα, τεράστια δύναται και η ικανοποίηση από τα αποτελέσματα που δικαιώνουν τους Αθλητές και όλους τους παράγοντες, συνεχίζοντας με αυτό τον τρόπο την ιστορία του ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΑΙΓΑΥΠΤΙΩΤΩΝ, που μπορείτε και εσείς εκ του σύνεγγυος να διαπιστώσετε επισκεπτόμενοι τις συγκαστάσεις μας.



## Ευχαριστήριο

Το διοικητικό Συμβούλιο του ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΑΙΓΑΥΠΤΙΩΤΩΝ, εκ μέρους όλων των Μελών του, εκφράζει τις βαθύτερες του ευχαριστίες προς την ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΣ για τη χορηγία των δεκαπέντε χιλιόδων Ευρώ που συγενέως διέθεσε για τους αθλητικούς ακοπούς του.



Στηγάδισκο από την αγιασμό των υδάτων στη γεράτην Θήσην 2007.

## Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης



## ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ • ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ 2007

### ● ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ

- 8.1.2007 – 7.3.2007
- 5.3.2007 – 9.5.2007
- 7.5.2007 – 4.7.2007
- 2.7.2007 – 31.7.2007 (εντοτικό)
- 3.9.2007 – 31.10.2007
- 29.10.2007 – 8.1.2008

### ● ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ

- 11.1.2007 – 7.3.2007
- 8.3.2007 – 9.5.2007
- 10.5.2007 – 4.7.2007
- 6.9.2007 – 31.10.2007
- 1.11.2007 – 8.1.2008

### ● ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΓΟΝΙΣΤΙΚΑ

- 11.1.2007 – 7.3.2007
- 8.3.2007 – 9.5.2007
- 10.5.2007 – 4.7.2007
- 6.9.2007 – 31.10.2007
- 1.11.2007 – 8.1.2008

### ● ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΟΝ

Νοεμβρίου 2007 – Μάρτιου 2008

Πινόκτη από θεωρητικό ροήψηστο κάθε Λεπτό από 19.00 έως 22.30

Η πρακτική εξόπλιση γίνεται κάθε Τρίτη από 20.30 – 22.00  
Η πρακτική εξόπλιση γίνεται κάθε Σάββατο & Κυριακή από 10.00 έως 18.00

Πινόκτη από θεωρητικό ροήψηστο κάθε Τρίτη από 20.30 – 22.00

Η πρακτική εξόπλιση γίνεται κάθε Σάββατο & Κυριακή από 10.00 έως 18.00

Πινόκτη από θεωρητικό ροήψηστο κάθε Τρίτη από 20.30 – 22.00

Η πρακτική εξόπλιση γίνεται κάθε Σάββατο & Κυριακή από 10.00 – 18.00

Τα θεωρητικά ροήψηστα γίνονται κάθε Τετάρτη από 18.00 έως 22.00 υπό μορφή συνυπόλοιπον. Οι πραγματοποιήσεις 6 εκπόδισης έβασης με ακόρντα και ένα τριλύρο σε πρεραγμένη που θα ανακονωθεί κάτι τη διάρκεια της φετινής.

- Τα μέθηψα διδάσκονται με τους πιλότους μονοκόρνους τρόπους διδάσκοντας: PROJECTORS, SLIDES, COMPUTER, SIMULATORS, ΕΙΚΑΣΕΣ ΒΙΝΤΕΟΚΑΣΤΕΣ, ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΑ ΜΟΝΕΔΑ.
- Τα διδάσκονται από τους πιλότους μονοκόρνους τρόπους διδάσκοντας: ΕΙΚΑΣΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ για όλα τα θέματα.
- Τα διδάσκονται από τους πιλότους μονοκόρνους τρόπους διδάσκοντας: ΕΙΚΑΣΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ για όλα τα θέματα.
- Μένουμε 15 ημέρες στην ασφαλήστη της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα με επιδιόζοντας LIFERAFT, ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΩΤΩΝ ΒΟΗΘΕΙΩΝ.
- Στα εξοφαλίζουμε συνοχή σπορή με την θάλασσα και την ιστιοπλοΐα με τη ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΤΡΙΝΗΜΑ.

## Κοπή Πίτας Ν.Ο.Πάρου

Με εντυπωσιακή προσέλευση αθλητών και γονέων έγινε την Κυριακή 28 Ιανουαρίου η κοπή πίτας του Ναυτικού Όμιλου Πάρου στην καφετέρια «Ρόδη». Με την παρουσία τους τίμων των Ν.Ο.Π. ο Δήμαρχος Πάρου Ιωάννης Ραγκούλης, οι αντιδήμαρχοι Μαρούσα Φραγκούλη και Άννα Κάρηκανη, ο πρόεδρος του Δημοτικού Λιμενικού Τομείου Κων/νος Σκανδάλης, ο Λιμενάρχης Πάρου Ηλίας Κουντρομιχάλης, η Υποδιμενάρχης Παναγιώτα Κατσαλούητη, ο επικεφαλής της μειοψηφίας και λουζίζος Κοντάς, ο δημοτικός σύμβουλος και Μάρκος Κιοβάλος και ο Επαρχιακός σύμβουλος και Χρύσονθος Μπαρέτης.

Ο πρόεδρος του Ν.Ο.Π. απέμεινε τιμητικές διακρίσεις στον Δήμαρχο, τον Πρόεδρο του Δημοτικού Λιμενικού Τομείου, την Έπορχο και τον Λιμενάρχη για την προσφορά τους στο έργο του Ν.Ο.Π.

Ακολούθησε η απονομή των διπλωμάτων της Σχολής Ανοικτής Θάλασσας καθώς και η βράβευση των καλύτερων αθλητών των τμημάτων Κολύμβησης και Ιστιοπλοΐας Laser και Optimist. Ακόμη δόθηκαν και αναμνηστικά διπλώματα στους αρχάριους και των δύο τμημάτων.



## Dee Caffari

Ο διεθνής οργανισμός Aviva, Βα είναι ο χορηγός της Βρετανίδας ιστιοπλοΐου Dee Caffari στην προσπάθειά της να καταφέρει ένα ακόμα παγκόσμιο ρεκόρ. Η Caffari, που έχει ήδη στην κατοχή της τον πρόσφατο μονοχρόνιο γύρο του κόσμου, σχεδιάζει να γίνει η πρώτη γυναίκα που θα ταξιδιώσει μόνη, χωρίς στάσεις γύρω από τον κόσμο και στις δύο κατευθύνσεις. Η επόμενη καμπάνια της θα την φέρει στον κόσμο των αγωνιστικών ακαρφών Open 60. Βα έκπινεται μάλιστα με τη συμμετοχή της στο Vendee Globe του 2008/9.

Μόλις πριν 7 μήνες, το Μάιο του 2006, η 33χρονη old Caffari αποκλήθηκε το εγκείρημα Aviva Challenge, που την έδινε την πρώτη γυναίκα που έπλευσε μόνη τον κόσμο χωρίς στάσεις κάντρα στους ισχυρούς ανέμους και τα ρεύματα των ακανόνων.

Η νέα καμπάνια της Caffari θα περιλαμβάνει και συμμετοχές στους αγώνες της κλάσης IMOCA (που αποτελεί International Monohull Open Class Association) τα επόμενα χρόνια και περιλαμβάνει το ακάρο Open 60 όπως θα είναι το νέο της ακάρο. Αποκορύφωμα θα είναι η συμμετοχή της στον αγώνα Vendee Globe του 2008/9. Στην αρχή θα χρησιμοποιηθεί ένα αλιτό ακάρο για εκπαίδευση, το πρώτη 'Hellomoto'. Για το Vendee Globe όμως θα ναυπηγηθεί νέο ακάρο, κτισμένο από την αρχή με προσανατολισμό στο εγκείρημα της. Ξεβιαστής του ακάρου θα είναι ο Merlin Owen της Owen Clarke Designs, ενώ πολλοί από τους συνεργάτες της από την προηγούμενη καμπάνια θα είναι πάλι μαζί της.

## Re-wire? Re-think.

Επέλγοντας ένα σύγραμμα σύστημα της **Tacktick**, τα πλεονεκτήματα είναι εμφανή πριν ακόμα ανοικτούν οι συσκευασίες των οργάνων.

Είναι τα μονοδιάδικα ηλεκτρονικά στο χώρο της θέλλωσας, τα οποία λειτουργούν **σύγραμμα** και με **ηλεκτρική ενέργεια**, χωρίς τη συνήθη καλωδίωση να «τρέχει» μέσα στο ακάρο.

Η ρυμοδιάστητη αυτή απολύτως επιλογή είναι η πιο ασφαλής και ταλαιπωρία, προσφέροντας επιπλέον τη δυνατότητα σι εθόντες με γύριση βίση να τοποθετούνται αποδήμητε πάνω στο ακάρο.



Micronet mini100 Dual Digital Display

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

[www.tacktick.com](http://www.tacktick.com)



Master Series for keel boats and dry boats



Micronet mini100 Digital Display



Micronet mini100 Analogue Display



Micro Compass for dinghies



WORLD LEADERS IN WIRELESS INSTRUMENTS

# PERGA S.A.

Κεντρική Διάθεση: Λ.Βουλιαγμένης και Ζένου 37, 166 75 Γλυφάδα, τηλ.: 210 9600 641-4  
Κατόπιν: Αλεξανδρου Παπανοστοσίου 85, 185 33 Μαρούσι, τηλ.: 210 4125 069-4116 940  
Και σε επιλεγμένα καταστήματα.

## Virtual Skipper 5

### 32nd America's Cup

Η Soltec Computer Systems αντιπρόσωπος του Virtual Skipper στην Ελλάδα είναι στην ευχριστή Βίκη να ανούγειτε την επιλογή συνέργοια της Focus Home Interactive (παιχνίδιο διανομέας του Virtual Skipper), με τους διοργανωτές του 32nd America's Cup, για την δημιουργία ενός καλούρου πίτου Virtual Skipper που θα περιλαμβάνει τις καλύτερες στιγμές του 32nd America's Cup και θα αναποριστά τον θρυλικό ιστοπλοϊκό αγώνα.

Το επόμενο Virtual Skipper 5, που αναπτύσσεται από την γαλλική εταιρία Nadeo, θα πορευαστεί τον Απρίλιο και θα έχει την τίτλο 32nd America's Cup - The Game. Το νέο προσωρινό ιστοπλοϊό του 32nd America's Cup - The Game θα είναι το πρώτο και μοναδικό παιχνίδι για υπολογιστές που θα αφερείθει στον πολιούτερο και ποιο ανταγωνιστικό αγώνα ιστοπλοϊού στον κόσμο.

Το νέο παιχνίδι θα δος ρίζει στα νερά της Βαλέντινα στην Ισπανία όπου μέωρα της πιστή αντιγραφής της πόλης και του στόβου, θα διεξαχθεί το 32nd America's Cup και οι διάφορες πόλεις να διεκδικήσεται το πολιούτερο αθλητικό βραβείο στον κόσμο! Πάρτε το τιμόνι ενός από τους έντεκα επίσημους διεκδικητές και κερδίστε το Louis Vuitton Cup! Η νίκη θα δώσει την δυνατότητα να διεκδικήσετε το 32nd America's Cup από την κάτικο και υποστηρικτή του κυπελλού Alinghi.

Το παιχνίδι έχει σαν κεντρικό θεραπευτικό απένει την αναμέτρηση του 32nd America's Cup, αλλά δεν ξανά και τις δύλιες κιλάδεις σκαρφών που θέλουν κάνει μέχρι σήμερα τον καλύτερο προσωρινή αγωνιστική ιστοπλοϊού.

Οι πολιτείες μπορούν να καθεργήσουν διαφορετικούς τύπους σκαρφών σε εκπληκτικά ρεαλιστικές συνθήκες σε δύο τα μέρη όπου έχουν διεξαχθεί ακέλη του 32nd America's Cup. Η ρεαλιστική αναπραγώνη των Βαλέντινων στίβων της Ισπανίας (Valencia), της Σικελίας (Trapani), της Ζουδίας (Malmö), της Γαλλίας (Marseille) και δέκα αλλιών διέσημων ιστοπλοϊκών περιοχών ανά τον κόσμο, θα δος εντυπωσιασμού.

Επιπλέον μπορείτε να δημιουργήσετε τους δικούς σας αγώνες σε διαφορετικές περιοχές αλλά και να προκαθίστατε τους φίλους σας για ένα On-Line εικονικό αγώνα.

Το νέο Virtual Skipper δεν εγγύεται ατέλειωτες ώρες παιχνιδιού, διασκέδασης και θερινών των μανούβρων σας!

Εβδομάδα μπορείτε να κατεβάσετε τις πρώτες εικόνες του νέου Virtual Skipper 5

[http://www.virtualskipper-lejeu.com/img/ac-vs5/screensACVS5\\_06-02-07.zip](http://www.virtualskipper-lejeu.com/img/ac-vs5/screensACVS5_06-02-07.zip)

To ελληνικό site του Virtual Skipper  
[www.virtualskipper.gr](http://www.virtualskipper.gr)





Ο νικητής του America's cup 1988 Dennis Conner με το σκάφος Stars & Stripes σχεδίασε Bernard Nivelt

## Bernard Nivelt

Ο Michel Joubert και ο Bernard Nivelt είναι ιδρυτές της Joubert/Nivelt Yacht Design. Το γραφείο τους βρίσκεται στη La Rochelle στη Γαλλία και έχει στο ενεργητικό του πολλά σκάφη κρουζέρας, γατοφόρα και ταχύπλοα.

Όλα όρισαν το 1983 όταν το ναυπηγείο Fountaine Pajot ξεκίνησε συνεργασία με τους δύο σχεδιαστές, από όπου γεννήθηκε το Louisiane – το πρώτο ποιήγαστρο σκάφος αναψυχής. Από τότε οι δύο τους έχουν σχεδίασε σχεδόν όλα τα καταμαράν της Fountaine Pajot. Περισσότερα από 16000 σκάφη σχεδιασμένα από τους Joubert και Nivelt ταξιδεύουν σε όλο τον κόσμο: Τριμοράν, καταμαράν, μονόγαστρα, γατοφόρα αναψυχής, αγωνιστικά, πρωτότυπα, μηχανοκίνητα, κλπ.

Όλα αυτά τα χρόνια της δραστηριότητάς τους έχουν κερδίσει αρκετά βραβεία και διακρίσεις. Σκάφη που σχεδίασαν έχουν ανακηρυχθεί «σκάφος της χρονιάς» πέντε φορές στη Γαλλία, δύο φορές στις ΗΠΑ και μία φορά στη Βρετανία.

Πρωτότυπα σκέδια για αγωνιστικά σκάφη του Bernard Nivelt έχουν κερδίσει σε διάσπορους διεθνείς αγώνες, ακόμα και στο America's Cup. Πιο γνωστό παράβεγμα το Αμερικάνικο Stars and Stripes του Ντέβις Κόνερ το μονοδικό καταμαράν που νίγρε μέτρα στο America's Cup –και κέρδισε– το 1988. Χόρις στην εμπειρία του Nivelt που σχεδίασε ένα δύναστο μέχρι τότε σκάφος και στο παραθυρόκι του κανονισμού που δεν απογύρευε το ποιήγαστρο σκάφη, ο Κόνερ κέρδισε την πιο αμφιτελεγόμενη νίκη στην ιστορία του America's Cup.

Αλλά και τώρα, στο 32o America's Cup ο Nivelt έχει σχεδίασε το Γαλλικό K-Challenge και είναι επικεφαλής της σχεδιαστικής ομάδας των Γάλλων, μαζί με τον Dimitri Nicopoulos και τον Guillaume Verdier, οι οποίοι έχουν αρκετή πείρα από προηγούμενα America's Cup, σκάφη Open 60 και καταμαράν. Αλλά και η άλλη Γαλλική ομάδα, η AREVA-CHALLENGE του Thierry Péronnet για το America's Cup έχει σκάφος σχεδίασε του Bernard Nivelt. Ο Bernard Nivelt έχει ακόμα σχεδίασε σκάφη Open 60 και για το γύρο του κόσμου, το Vendee Globe, και για τη Γαλλική ομάδα France Bleu που πήγε πολύ καλά στο Rolex Commodores' Cup του 2006, καθώς και μία ακανονόρα σκάφη για το Transat 650.

Τελευταία εμφάνιση του Nivelt ήταν στον αγώνα Velux 5 Oceans που βρίσκεται αυτή τη στιγμή σε εξέλιξη, όταν ο Αμερικανός Tim Trout αγόρασε ένα σκάφος Open 60 σχεδίασε του Nivelt (το Petit Navire του 1998, που μετανόμωσε σε Margaret Anna, το ονόματα σπά τη δύο κόρες του) για να συμμετάσχει. Το σκάφος άμας είχε διάφορα προβλήματα με τους νέους κανονισμούς, τα οποία ο Nivelt προσπάθησε να λύσει, αλλά τελικά ο χρόνος δεν έφεσε ώστε ο Trout να συμμετάσχει.

Τέλος, στην Ελλάδα το πιο διάσημο σκάφος του Nivelt, είναι το Meliti, το μεγάλο (26 μέτρα) one off σκάφος που βρίσκεται σύντομα στο 2004.



# LIFETAG: ΣΩΖΕΙ ΖΩΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗΣ "ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ"

Αυτόματος συναγερμός στην περίπτωση που κάποιο μέλος του πληρώματος βρεθεί στη θάλασσα. Η ενεργοποίηση του ηχητικού συναγερμού γίνεται αυτόματα (μόλις απομακρυνθεί το Lifetag 10 μέτρα από τη βάση του) ή χειροκίνητα με το πάτημα ενός κουμπιού. Το Lifetag είναι εξαιρετικά εύκολο στη χρήση και σας προσφέρει μεγαλύτερη ασφάλεια στο σκάφος.



Το σύστημα είναι αδύρματο και περιλαμβάνει τη βάση, δύο μονάδες lifetag και το σύστημα ηχητικής ειδοποίησης. Σε κάθε βάση μπορούν να συνδεθούν μέχρι 16 σταθμοί (μέλη του πληρώματος). Το lifetag μπορεί να λειτουργήσει ανεξάρτητα μόνο με ηχητικό ALARM ή και με ταυτόχρονη ένδειξη πάνω στις οθόνες της σειράς C και E και στα όργανα ST60+ Graphic και ST290.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ  
ΑΝΤΙΠΡΟΣΟΠΟΣ

*Skordilis s.a.*  
MARINE ELECTRONICS

ΛΙΜΝΟΣ: Παπαϊωνάς 10, τηλ.: 010 2262244, fax: 010 2262245

**Raymarine®**

# Πανελλήνια Συνδιάσκεψη Ομίλων Σαρωνικού ΑΠΟΝΟΜΗ ΕΠΑΘΛΩΝ «RANKING LIST»

Η Επιτροπή Ανοιχτής θαλάσσης διοργάνωσε στις εγκαταστάσεις του ΠΟΙΑΘ στις 14 Φεβρουαρίου τη φετινή συνδιάσκεψη των Ομίλων που διοργανώνουν αγώνες Ανοιχτής θαλάσσης περιοχής Σαρωνικού. Στην ίδια εκδήλωση έλαβε χώρα και η απονομή των επάθλων της ετήσιας κατάταξης (Ranking List) που έχει θεσπίσει η ΕΑΒ για τις κατηγορίες σκαφών IMS A, IMS N & ORC Club. Στο Ranking List έτους 2006, βάσει του νέου βελτιωμένου κυλιόμενου τύπου που εφαρμόζει η ΕΑΒ, βαθμολογούνται όλα τα σκάφη και προσμετρώνται όλοι οι αγώνες που αυτά συμμετέχουν.

Στη συνδιάσκεψη των Ομίλων του Σαρωνικού συμμετείχαν πάνω από 40 εκπρόσωποι ομίλων και ιδιοκτήτες σγωνιστικών σκαφών και ακούστηκαν απόψεις πάνω σε όλα τα «καυτά» θέματα που αποσχολούν διοργανωτές και σγωνιζόμενους στην ανοικτή θάλασσα. Τα συστήματα καταμέτρησης, η έκδοση των αποτελεσμάτων, ο διαχωρισμός του στόλου και οι εναστάσεις ήταν μερικά από τα θέματα που κυριάρχησαν στη συνδιάσκεψη. Η ΕΑΒ έδωσε πλήρεις και σαφείς απαντήσεις σε όλα τα ερωτήματα και άλλοι οι συμμετέχοντες στη συνδιάσκεψη κατέφθηκαν εξαιρετικήρους και έλαβαν την υπόδειξη ότι όλες οι προτάσεις τους θα επεξεργαστούν από το Δ.Ε της ΕΑΒ.

Η συνδιάσκεψη αυτή ακολούθησε την επίσημη Πανελλήνια συνδιάσκεψη Ομίλων που έχει καθιερώσει πλέον η ΕΑΒ και έλαβε χώρα στις 28 Ιανουαρίου, όπου από όλη την Ελλάδα τέθηκαν οι προβληματισμοί αλιτά και εισπγήνας και προτάσεις για τη βελτίωση των αγώνων ανοικτής θάλασσας. Η ΕΑΒ δίνει ειδιότερη βαρύτητα στις συνδιάσκεψεις των διοργανωτών Ομίλων και οι απόψεις και προτάσεις τους πληράνονται πάντοτε υπόψη κατά την σύνταξη του επίσημου Κανονισμού Αγώνων.

Στον απολογισμό του 2006, ο Πρόεδρος της ΕΑΒ κ. Γ. Συκόπης ανέφερε την επιμόρφωση και πιστοποίηση 18 νέων καταμετρητών IMS σε όλη την Ελλάδα, τη διενέργεια εκπαιδευτικών σεμιναρίων έκδοσης αποτελεσμάτων στην Αθήνα και τη Περιφέρεια καθώς και σεμιναρίων καταμέτρησης σκαφών σε θεωρητικό αλιτά και σε πρακτικό επίπεδο. Η

αναβάθμιση της καταμέτρησης σκαφών του συστήματος IMS επιδοτήθηκε από την ΕΑΒ και θα συνεχίζεται να επιδοτείται όσο τα οικονομικά της επιτρέπουν. Όλα τα δεδομένα σκαφών, αγώνων, κανονισμών και εγκατήσιων τροφοδοτούν την ιατοσειλίδα της ΕΑΒ που έχει γίνει πιλότον ένα ιαχυρό εργαλείο ενημέρωσης όλων των σγωνιζόμενων διευκολύνοντας ταυτόχρονα τις συναντήσεις τους με την ΕΑΒ στην έκδοση πιστοποιητικού και σε πλούτο τρέχοντα θέματα.

Στο πλαίσιο της συνδιάσκεψης ανακοινώθηκε η ανάθεση του Πανελλήνιου Πρωταθλήματος IMS για το 2007 στο ΝΑΕΚ «ΑΙΟΛΟΣ» της Καλαμάτας και ο Πρόεδρος του κ. Τάκης Δρακόπουλος ήταν παρών και προσκάλισε όλους, κυβερνήτες και πληράρχατα, να συμμετάσχουν του Λύγουστο στο Πρωταθλήμα υποσχόμενος άριστη διοργάνωση και υποδειγματική φιλοξενία.

Το προεδρείο της ΕΑΒ ανακοίνωσε επίσης επίσημο το Πρωταθλήμα Σαρωνικού για σκάφη IMS A & N που για πρώτη φορά φέτος προκρίθηκε στην ΕΑΒ σε πιλοτικό πλαίσιο. Οι λόγοι που οδήγησαν την Επιτροπή Ανοιχτής θάλασσας στην Πρωταθλήματα αυτά ήταν η προσπόθετη για αναβάθμιση της ποιότητας στη διοργάνωση των αγώνων και η αυγητή πρωταρχία συμμετοχών σγωνιστικών σκαφών στους ίδιους αγώνες με τη ταυτόχρονη ανάδειξη πρωταθλητών μέσω από μία σειρά αγώνων.

Η ΕΑΒ, όπως τόνισαν οι εκπρόσωποι της, εργάζεται ακατάπαυστα σε συνεργασία με τους διοργανωτές Ομίλους – μέλη της ώστε να εκπληρωθεί το όντερο όλων των σγωνιζόμενων για άριστους αγώνες ανοικτής θάλασσας με έντονο συναγωνισμό, αύξηση των συμμετοχών αλιτά και του σγωνιστικού στόλου στην Ελλάδα, ποσοτικά και ποιοτικά, αλιτά κυρίως «αμοδική» πλεύση όλων μας προς τη βελτίωση, εξόπλωση και προβολή της Ανοικτής θάλασσας στη χώρα μας.

ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ



Κείμενο: Ροΐδη Γολένη





**ΠΡΟΤΑΒΛΗΜΑ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ ΣΚΑΦΩΝ I.M.S.A**

Κυ	22/04/07	Coastal διαδρομή	Π.Ο.Ι.Α.Β./ΝΑΣ
Σα	19/05/07	Long Offshore	Π.Ο.Ι.Α.Β.
Σα	02/06/07	Όρτσο – Πρύμα	ΝΑΟΒ
Κυ	03/06/07	Coastal διαδρομή	ΝΑΟΒ
Πα	22/06/07	Όρτσο – Πρύμα	Ι.Ο.Π.
Σα	23/06/07	Coastal διαδρομή	Ι.Ο.Π.
Κυ	24/06/07	Όρτσο – Πρύμα	Ι.Ο.Π.
Σα	29/09/07	Όρτσο – Πρύμα	Ι.Ο.Π./Ν.Ο.Δ.
Κυ	30/09/07	Όρτσο – Πρύμα	Ι.Ο.Π./Ν.Ο.Δ.
Σα	03/11/07	Short Offshore	Ν.Ο.Ε.
Κυ	18/11/07	Όρτσο – Πρύμα	Ν.Ο.Ε.
Κυ	25/11/07	Όρτσο – Πρύμα	Ν.Ο.Ε.

**ΠΡΟΤΑΒΛΗΜΑ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ ΣΚΑΦΩΝ I.M.S. N**

Πα	23/03/07	Αγάντας Ανοικτής Βάθουσσας	Π.Ο.Ι.Α.Β
Κυ	25/03/07	Αγάντας Ανοικτής Βάθουσσας	Π.Ο.Ι.Α.Β
Τρ	01/05/07	Coastal διαδρομή	Ν.Ο.Κ.Β
Ια	12/05/07	Αγάντας Ανοικτής Βάθουσσας	Ν.Ο.Ε.Φ
Κυ	13/05/07	Αγάντας Ανοικτής Βάθουσσας	Ν.Ο.Ε.Φ
Πα	25/05/07	Long Offshore	Ν.Ο. ΑΝΤΡΟΥ
Ια	02/06/07	Coastal διαδρομή	Ν.Α.Ο.Β
Κυ	03/06/07	Όρτσο – Πρύμα	Ν.Α.Ο.Β
Ια	23/06/07	Αγάντας Ανοικτής Βάθουσσας	Ν.Α.Ο.Ε.Φ
Κυ	24/06/07	Αγάντας Ανοικτής Βάθουσσας	Ν.Α.Ο.Ε.Φ
Πα	07/09/07	Αγάντας Ανοικτής Βάθουσσας	Ν.Ο.Τ.Κ
Κυ	09/09/07	Αγάντας Ανοικτής Βάθουσσας	Ν.Ο.Τ.Κ
Κυ	14/10/07	Coastal διαδρομή	Ν.Ο.Ν.Κ.Ε
Κυ	04/11/07	Coastal διαδρομή	Ν.Ο. ΑΜΦΙΒΕΑΣ



**ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ RANKING LIST 2006**

**ΣΚΑΦΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ I.M.S A**

ΘΕΣΗ	ΣΚΑΦΟΣ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΟΜΙΔΟΣ
1.	ZANTINO –TIM	Π.ΠΕΤΡΟΥΖΑΣ	Π.Ο.Ι.Α.Β.
2.	ALPHA BANK	ΑΛΦΡΑ ΒΑΝΚ	Ν.Ο.Α.
3.	ERYTOS II	Στ. ΤΕΑΒΑΛΟΣ	Ν.Ο.Π.Φ.

**ΣΚΑΦΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ I.M.S N**

ΘΕΣΗ	ΣΚΑΦΟΣ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΟΜΙΔΟΣ
1.	NEMESIS	Ζ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	Ν.Ο.Ε.Φ.
2.	SIMON	Θ. ΒΑΡΓΥΡΑΚΗΣ	Ν.Ο.Δ.
3.	TOMAHAWK	Π. ΣΚΑΡΜΕΑΣ	Ν.Ο.Ε.Φ.

**ΣΚΑΦΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ORC CLUB**

ΘΕΣΗ	ΣΚΑΦΟΣ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΟΜΙΔΟΣ
1.	ZOI	Α. ΔΙΠΛΟΥΔΗΣ	Π.Ο.Ι.Α.Β.
2.	BELL' ANGIOLINA	Επ. ΠΛΕΙΑΔΑΚΗΣ	Ν.Α.Ο.ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
3.	MYTHOS	Α.Π.Κ. ΜΕΤΑΞΑΣ	Ι.Ο.Π.Λ.ΕΝ

# Σεμινάρια Ασφαλείας

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΩΝ





Πραγματοποιήθηκαν στις 26 και 28 Φεβρουαρίου, στις εγκαστούσεις του ομίλου μας, με τη συμμετοχή 30 ατόμων, τα εγκεκριμένα από την Ελληνική (ΕΙΟ), παγκόσμια αριστονόμια (ISAF) και το Νορβηγικό νηογόμενα (DNV) σεμινάρια ασφαλείας στα ακάρια ανοιχτά θαλάσσια.

Με βαρύ πρόγραμμα αιλίδα υπό τη καθοδηγητική σύμπειρων καθηγητών, παρουσιάστηκαν τα πιο βασικά θέματα, που αφορούν στην ασφαλεία στα ακάρια.

Την πρώτη μέρα του σεμιναρίου, ο καθηγητής Μαραγκούδης ανέπτυξε τα θέματα που αφορούν στα πανίδια θαλάσσης, τον έλεγχο όμηρών και αποκατάστασης. Ο καθηγητής Γκρίτος ανέβησε την πρότη φορά και την διάσωση ανθρώπου από τη θάλασσα, ενώ ο καθηγητής Λαζανδρέας παρουσίασε τα θέματα: "βίνοντας θαλάσσια σε αδύτια ακάρια – κακοκαιρία- χειρισμοί ακάριας – υδρόφρενα και κάποια χρήσιμα πράγματα σχετικά με την πρόγνωση καιρού."

Οι καθηγητές Μαρινός και Λαζανδρέας εκ μέρους της DELPHIC MARITIME TRAINING CENTER ανέπτυξαν τα θέματα φροντίδα και συντήρησης του εξοπλισμού ασφαλείας – SAR μέθοδοι και οργάνωση.

Η πρώτη μέρα τελείωσε με εξετάσεις στα θέματα που αναφέρθηκαν.

Τη δεύτερη μέρα του σεμιναρίου οι εισηγητές της DELPHIC MARITIME TRAINING CENTER κύριοι Λαζανδρέας, ιατρός Στάρου και Πλαστήρης παρουσίασαν τα παρακάτω θέματα: Liferafts -σωσιβία- πυρκαϊδ και καταπολέμηση της- τεχνητή ανοντονή και πράττες θαλάσσης- υποθαλάσσια- εξοπλισμός επικοινωνιών – ERIbs- και πυροτεχνήματα.

Πραγματοποιήθηκε επίδειξη με άνοιγμα liferaft και ανάλυση των εφεδίων του, και επίδειξη πυροτεχνημάτων.

Με το γραπτό διαγώνιμο στα θέματα της πρώτης τελείωσε το σεμινάριο.

Το ενδιαφέρον για την υποστολή και αδήλων σεμιναρίων είναι πολύ μεγάλο. Ήδη έχει αυτοπληρωθεί η πίστα με τα ανέργητα των ενδιαφερομένων για το 2ο και αυτοπληρώνεται και για το 3ο σεμινάριο. Ωστε ενδιαφέρονται να συμμετάσχουν σε προσεκτικά σεμινάρια μπορούν να απευθυνθούν στη γραμματεία του ομίλου μας για να συμπληρώσουν τα ανέργητα τους στη σχετική πίστα. Η ανακοίνωση των πιερομονάδων υποστολής θα γίνει μόλις οριστικοποιηθούν, ενώ για το 3 αυτό σεμινάριο θα πραγματοποιηθεί κανένα τελετή απονομής των διπλωμάτων.



1.) Ο Κώστας Καφετζόπουλος ανέπτυξε τα θέματα των πανίδων θαλάσσης

2.) Ο Γιώργος Γκρίτος με την περόστια εμπειρία του, μεταφέρει χρήσιμες πληροφορίες

3.) Ο Χειρούργος και Κωνσταντίνος Στάρους «έβγαζε» τις κινήσεις για την ανάνηψη

4.) Επίδειξη liferaft και των εφεδίων του από τον καθηγητή Λαζανδρέα



Η διαδικασία στο σκάφος πάντα μάλλον απλή. Η καθημερινή ρουτίνα του πληρώματος περιλέγει τη βάρδιση, λίγο μαγεύεργα και έπειτα την καθειρότητα του σκάφους και προσπάθεια για ώπο.

ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Τα καιρικά αχέδια του Αιγαίντικου και οι διαφορετικές προβλήσεις άλλωστε παρόμοιες και άλλωστε αιλίτησησυγκρουόμενες πάντοτε έδιναν τροφή για συζητήσεις ως προς την βέλτιστη πορεία που έπρεπε να σκοπίουθεσσυμετ.

Ο χειρισμός του σκάφους γινόταν σαν να τρέχουμε σγάνια πηγέρας. Έτσι πιέζομε συνεχώς το σκάφος όλη την ώρα, ακόμα και τη νύχτα κάτω από την αποιλή των μπουριών. Δεδομένου ότι το σκάφος πλονάριζε πολύ συχνά ο grinder είχε μία δύσκολη δουλειά. Έτσι έκανε και ο τιμονιέρας καθώς βάθεσσα με αντιπαλόμενα κύματα δεν είναι πάντα εύκολη στο χειρισμό. Μερικές φορές, ήταν δύσκολο να μείνεις στο τιμόνι για περισσότερο από δύο ώρες... Η περισσότερη δουλειά γινόταν από τα άτομα που ήταν βάρδια και μόνο πότες και αιλίτησης πονιών χρειαστικά τη παρέμβοση από την ομάδα επαγγέλματος.

Καθώς οι ημέρες κινηθών, οι βάρδιες γινόντωσαν όλη και πιο αμάλεις και το σκάφος κατόπιν τα μιλιά. Χωρίς να το καταλάβουμε γιορτόζαμε το φράγμα των 2.000 μιλίων, μετά το φράγμα των 1.500 και έπειτα μετά από τα 1000 αισθανθήκαμε πώς είκαμε ήδη φθάσσει... Το υπόλοιπο των μιλίων δεν είχε ιδιαίτερη σημασία από στρατηγική άποψη γιατί είχαμε μπει στους αιλίτησης ανέμους που έπειναν από 18 μέχρι 24 μιλία, τα οποία μας έδιναν ταχύτητα από 15 έως 17 κόμβους με πλοναρίσματα πάνω από 20. Η μέγιστη ταχύτητα που επιτεύχθηκε ήταν 24 κόμβων και η μεγαλύτερη απόσταση πάνω στην πορεία [CMG] ήταν 258 ναυτικά μιλία σε 24 ώρες. Για αιλίτηρο το πέρασμα κατέλυψε σχεδόν 3.200 μιλία, σε 12 ημέρες και 10 ώρες που δίνουν μια μέση ταχύτητα περίπου 10,7 κόμβων!

Η υπόδοξη στη μαρίνα της St. Lucia ήταν ενθουσιώδης! Ήμοσαν το πρώτο σκάφος που μπήκαμε στο πιμάνι - τα όλη δύο ταχι που είκαν τερματίσει πίναν ορόσημο - μας προσέφεραν ρούμι και τοπικά εδέσματα με μουσική, ενώ μας κατέκλιναν με κειροκρατήρια και φωτογραφίες. Ο καθένας μάς έβγαζε αυτή την εμπειρία διαφορετικό. Όμως το γενικό συνοισθήμα του πληρώματος αφότου φθάσσαμε στη St. Lucia είναι ότι θα είκαμε το καιράγιο να πληρύσσουμε ακόμη 2.700 μιλία...! Η εμπειρία ήταν ενδιαφέρουσα, μοναδική και αναζωαγωγητική. Και ούτοι μας προσβήτεψαν μια νέα ευκαιρία για να διασκεδάσουμε τον Αιγαίντικο!

#### Το πλήρωμα

Θάνος Ανδρόνικος, Κώστας Μάνθας, Δημήτρης Αλιτσιάδης, Μιχάλης Πατενιώτης, Κωνσταντίνος Τσιγκαράς, Γιώργος Ζεύμπαρης, Γιώργος Βασιλόπουλος, Χρύσανθος Παπομιχαήλη, Σπύρος Δήμου, Διονύσης Δήμου, Δημήτρης Παποδημητρίου.



# NEW DESIGN'S

Σήμερα, περισσότερο από κάθε άλλη εποχή, νέες τεχνολογίες βρίσκουν εφαρμογή και στις βαλάσσεις μετακινήσεις. Οικολογική παραγωγή ενέργειας, αεροδυναμικά βοηθήματα, υδροπτέρυγες και άλλα, σε συνδυασμό με νέες μεθόδους κατασκευής και νέα υλικά, έχουν οδηγήσει δεκάδες νέους σχεδιαστές στην παραγωγή και παρουσίαση ρυθμικέλευθρων ναυπηγικών σχεδίων, τα οποία σύντομα θα τα δούμε να πλέουν τους ακεανούς του πλανήτη μας. Τα πιο συμβατικά από αυτά που έχουν πρακτική εφαρμογή και είναι σε θέση να μπουν σε παραγωγή άμεσα, ή υπάρχουν ήδη ως προτώτυπα, παρουσιάζουμε παρακάτω.

## Looker

Παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στο Ναυτικό Σαλόνι του Νούσελντορφ το 2003 και ήταν αρκετά προκωρημένο, αν δεν εκκεντρικό. Σήμερα διατίθεται πλέον κανονικό στην αγορά. Πρόκειται για το 'Looker' της Paritet, ακάρη cruiser με γυάλινο πυθμένα. Το ακάρος έχει μήκος 5,2 μέτρα και είναι εξοπλισμένο με ένα πριβέρφανο καίδη παρμπρίζ που περιβάλλει την πλωτή καμπίνα. Φτιάχνεται τέσσερις επιβάτες και κινείται από μια εξωλέμβια τετράχρονη μοχανή 50 λίππων της Honda. Φτάνει δε ταχύτητα 35 κόμβων με cruising speed στους 22 κόμβους, πάγως των μικρών τριβών του με την επιφάνεια της θάλασσας. Η σχεδίου είναι Ράστικ και η μεγάλη κανονομία του είναι ότι στην πλάτη έχει ένα υδροδυναμικό πτερύγιο (hydrofoil) που κάνει την πλέον στοθερή, γρήγορη και οικονομική. Το βάρος του δεν ξεπερνάει τα 600 κιλά ενώ είναι κατασκευασμένο κυρίως από αλουμίνιο.



## Tasman Express

Άλλο ένα πρωτοποριακό design για γρήγορο ακηματαγωγό πλοίο του Αυστραλίου σχεδιαστή Dave McGlinchey. Το ακάρος συνδυάζει γόντρα πλωνερίσματος με αεροδυναμικά πτερύγια που προσβίζουν αρκετή ανάπτωση ώστε επιτακύνει, με αποτέλεσμα να μειώνεται τα τριβές με τη θάλασσα. Το σχέδιο μπορεί να εφαρμοστεί και σε βαλανηγούς και κρουαζιερόπλοια, αλλά και σε εμπορικά πλοία. Άντι να σκίζει το κύμα, το ακάρος διατηρείται στην επιφάνεια με ελάχιστο βύθισμα, που έχει σαν αποτέλεσμα πολύ γηπεκά πλεύση, μεγαλύτερη ταχύτητα και καλύτερη οικονομία καυσίμου από τα συμβατικά ακάρη.

Για την κίνησή του χρησιμοποιούνται τέσσερις jet κινητήρες τοποθετημένοι στην πρύμνη, οι οποίοι υποβοηθούνται από δύο ακόμα κινητήρες αεροπλάνου που βρίσκονται στα πτερύγια. Στις άκρες των πτερυγίων υπάρχουν πλωτήρες που αυξάνουν την ευστάθεια και υποστηρίζουν το ακάρος σαν τριμαράν ώστε να έχει πληρότερη ύφαλο. Το πρωτότυπο σχέδιο αφορά ακηματαγωγό μήκους 61 μέτρων, αλλά μπορεί εύκολα να κατασκευαστεί αντίστοιχο μικρότερο ή μεγαλύτερο.

Το ακίδια του είναι ελίτεπικό για μικρότερη αντίσταση στον αέρα. Από τη γέφυρα ο κυβερνήτης έχει ορατότητα 360 μοιρών. Έτσι διάφορα καταστρώματα υπάρχουν και καμπίνες επιβατών και κοινόχρηστοι χώροι αλλά και ένα κεντρικό σαλόνι με περιμετρική θέα.

Για την κατασκευή του θα χρησιμοποιείται κυρίως αλουμίνιο και θα μπορεί να μεταφέρει 500 επιβάτες και 20 άτομα πλήρωμα.



## Planet Solar

Άλλο ένα πορότερο καινοτόμο ακόφος που φίλοδοξεί να ανοίξει το δρόμο για τα θαλάσσια τούριστικά είναι το τριμαράν PlanetSolar. Διαθέτει εντυπωσιακό μεγάλη φωτοβολταϊκό «φτερό» επιφάνειας 180 τετραγωνικών μέτρων για να εκμεταλλεύεται την πλήνακή ενέργεια και ένα κεντρικό wavepiercing πλιωτήρα ώστε να τριπλέξει τα κύματα όσαν ταβιδεύει. Με τις εκπληκτικές του διαστάσεις και την απουσία πανιών δίνει στην εντύπωσην ενάς μεγάλου πουλιού, ενάς κύκνου που ταβιδεύει γηλικό πάνω στα θαλάσσια. Εκτός δύνατος από την κομψή σμράφωση το ακόφος είναι ένα πρωτοποριακό τεχνολογικό επίτευγμα κατασκευασμένο από την MW-Line Ltd Company που έχει εμπειρία από μικρότερα ακόφη ιδιού τύπου.

Το ακόφος θα μπορεί να εκμεταλλεύεται και την παραμικρή πληνακή ακτινοβολία και να αποθηκεύει ενέργεια. Οι μηχανικοί του PlanetSolar έχουν πάρει υπόψη τους όλες τις συνθήκες που μπορεί να συναντηθεί το ακόφος, για αυτό οι μπαταρίες του θα έχουν αυτονομία 48 ωρών. Υδρομοναρκή διάσταση 180 τετραγωνικά μέτρα χρειάζεται ένα κινητήρα μότις 30 kW για να πετάξει μέσω ταχύτητα 10 κόμβων (18,5 χιλ / ώρα). Ενέργεια για τα πλιστρονικά, ταν ηλεκτρονικά και εξοπλισμό, κτλ θα αντιτελεί από έναν αιολογεινό κινητήρα υβρογόνου (fuel cell) ιακώς 300 - 400 W.

Στο επόμενο χρόνιο (2011-2012), το PlanetSolar θα χρησιμοποιεί fuel cells και για την κίνηση του, αυξάνοντας την ισχύ, την ταχύτητα και την αυτονομία του δραματικά.

Στόχος του PlanetSolar είναι να αποτελέσει την καλύτερη πλύση στα θαλάσσια μεταφορές στο εγγύς μέλλον. Για το λόγο αυτό ακολούτει να ταβιδέψει δοκιμαστικά γύρω από τον κόσμο, με κάποιους ενδιαμέσους σταθμούς, ώστε να αυτοτίθεται σταθερία και εμπορίς για μελλοντική βελτίωση. Ιδιαίτερα, χωρίς ενδιαμέσους στάσεις, το ακόφος θα χρειάζεται λιγύστερες από 80 ημέρες για το γύρο του κόσμου.

## Τεχνικά Στοιχεία:

Μήκος: 30 μέτρα

Πλάτος: 16 μέτρα

Βάρος: 10 τόνοι

Επιφάνεια Φωτοβολταϊκών: 180 τετ. μ.

Ισχύς κινητήρα: 30 kW

Μίσθιο Ταχύτητα: 10 κόμβοι

Μέγιστη Ταχύτητα: 15 κόμβοι

Φίλοξενη 12 ανθρώπους

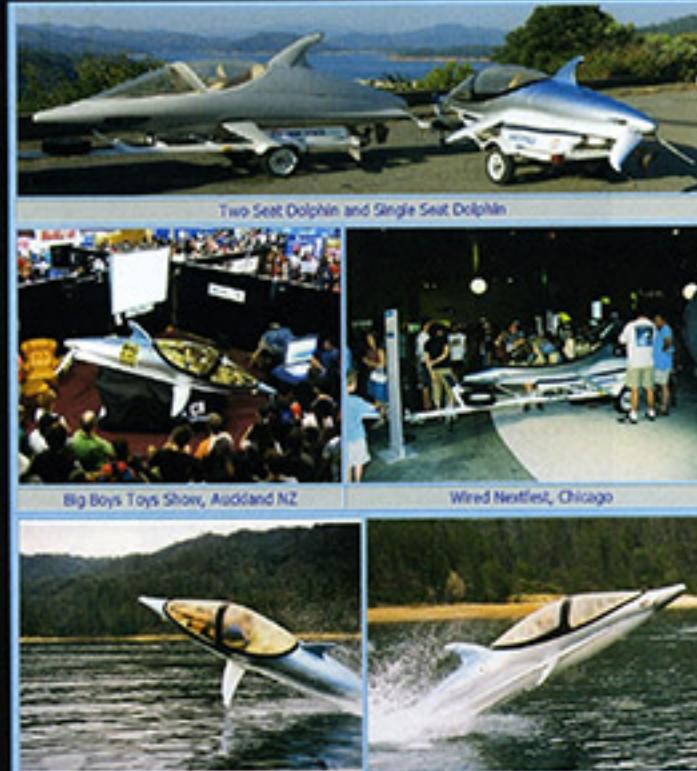


## Μηχανικό Δελφίνι

Η εταιρία Innespace Productions δραστηρεύεται στο χώρο των υποβρυχίων πιλωτών μέσω υφηλίων επιδείξεων, στον οποίο δεν έχει διάτοπο ανταγωνισμό. Η Innespace ξεκίνησε στην Καλιφόρνια το 1998 από τον Rob Innes και τον Dan Piazza, με σκοπό να δημιουργήσει ένα ακόφος με τη μορφή δελφίνιου το οποίο να μπορεί να δίνει παραστάσεις καλύτερες από τα απλιθύνα δελφίνια.

Το ακόφο αυτά χρησιμοποιούν την αυρά τους για να δίνουν κίνηση προς τα πάνω ή προς τα κάτω ή να κατηγορούν κάτια από την επιφάνεια της θαλάσσας. Με τον τρόπο αυτό που ζεφεύγει από το τυπικό υποβρύχιο και μοιάζει περισσότερο με τα αυματικά υποβρύχια μπορούν τα μηχανικά «δελφίνια» να κινούνται ελεύθερα στο υπόστεγο και να κάνουν θεατικές παραστάσεις.

Το πρώτο μηχανικό δελφίνι ακεβάστηκε και κατασκευάστηκε από την Innespace το 2001 και έκτοτε έχει πάρει μέρος σε πολλά οδού και παραστάσεις. Ανάμεσα στα καλύτα που κάνει είναι και μακροβούτιο, άλματα, περιστροφές γύρω από τον κουτσό του και άλλα ακροβατικά.



To Trilobis 65 είναι σίγουρα το πιο ποράξενο πλωτό μέσο αναψυχής στην αγορά. Έχει 20 μήνες και είναι σχεδιασμένο από τον Zeta. Μπορεί να φιλοξενείται έξι άτομα και είναι ιδανικό να ζει κανείς μέσα, ακόμα και όταν βρίσκεται ελλιμενισμένο (άλλωστε εκεί δεν περνάνε τον περισσότερο χρόνο τους και τα σαύπερ-κρουζερ;). Μπορεί να μην κάνει για μεγάλα ταξίδια αλλά είναι ιδανικό για βόλτες σε θαλάσσια πάρκα, ατόλιτες και θαλάσσιες περιοχές με ιδιαίτερο ενδιαφέρον όπως κοραλλιογενείς υφάλους. Ο εσωτερικός του χώρος είναι μοναδικός, ενώ στα συν του συγκαταλέγεται ότι είναι και φιλικό στο περιβάλλον. To Trilobis 65 έχει τέσσερα επίπεδα τα οποία ενώνονται με μία κυκλική σκάλα.

Το πάνω επίπεδο απέχει 3.5 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας. Το επόμενο επίπεδο είναι 1.4 μέτρα ψηλά και έχει και τους εξωτερικούς χώρους. Το τρίτο επίπεδο βρίσκεται σχεδόν 1 μέτρο κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας, ενώ στο 3 μέτρα κάτω είναι ο χώρος παρατήρησης του βυθού, ένα μοναδικό θέαμα που προσφέρουν οι γυάλινες επιφάνειες.

Το σχήμα του Trilobis 65 του επιτρέπει να συνδέεται και με άλλα παρόμοια σκάφη σχηματίζοντας μία «κοποκία», ένα «κνοϊ». Επειδή ακριβώς τα περισσότερα σαύπερ-γιοτ περνούν την περισσότερη ώρα στο πιράνι και όσο το δυνατόν πιο κοντά σε αυτό, ο Zeta έχει σχεδιάσει και μία ειδική μαρίνα που επιτρέπει στα Trilobis να «κουμπώνουν» σαν παζλ για εύκολη πρόσβαση. Κυρίως αποκεί στο χώρο είναι το γυαλί το οποίο όμως δεν είναι οποιοδήποτε γυαλί. Είναι σάντουιτς από δύο επιφάνειες που έχουν ενδιάμεσα έναν πλεκτρολόγιτο ο οποίος με το γύρισμα ενός διακόπτη ακουραίνει ή ανοίγει ανάλογα με το περιβάλλον. Τις ενεργειακές ανάγκες του σκάφους καλύπτει καλύπτουν τα φωτοβολταϊκά τόξα που έχει σχεδιάσει η Siemens, και είναι εναντιμετωπό στο σκάφος και σχεδόν αόρατα. Το σκάφος διαθέτει βέβαια και μπαταρίες. Ο κινητήρας του σκάφους είναι υδρογόνου (fuel cells), περίπου 300 λίπια.

Το όνομα του το δανείστηκε από τον Τριλοβίτη τη θαλάσσια πλάσμα που έζησε πριν περίπου 500 εκατομμύρια χρόνια στη Γη.



To project SailRocket έχει οδηγήσει την αεροδυναμική στην ιστορία πολλά βήματα μπροστά. Το ένα και μοναδικό πανί του, το wing sail, είναι το αποτέλεσμα 18 μηνών σκεδίσσεσ και μελέτης, καθώς και δοκιμών.

Το πρωτότυπο σκάφος είναι standby στο Weymouth περιμένοντας τις κατάλληλες συνθήκες για να προσπαθήσει να καταρρίψει το παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας, απόζοντας μάλιστα το όριο των 50 κόμβων.

Μέχρι στιγμής, το σκάφος έχει περάσει με επιτυχία όλες τις δοκιμές και τα απορίτητα τεστ αντοχής. Σύμφωνα με το VPP (velocity prediction program) του ναυπηγείου, το SailRocket θα πρέπει να είναι ικανό να πιάσει 55 κόμβους ταχύτητα με μόλις 22 κόμβους αέρα, σε ιδανικές συνθήκες βέβαια, χωρίς κύμα, κτλ.

Το πανί του σκεδίστηκε από το διευθυντή της Aerotrope, Christopher Hornzee Jones, ο οποίος χρησιμοποίησε το πιλέον προχωρημένα υλικά και τεχνικές κατασκευής (ανθρακονήματα και πανί Compotech, πορεικόμενα Fibrefusion, συνθετικά υλικά SP Guri και όλα τα μεταλλικά στοιχεία από την Ekspan). Η ομάδα ανάπτυξης του SailRocket είκε enians τη βιοθετική Vestas Blades και την Designcraft στο Σαουθάμπτον.

Το SailRocket έχει ήδη συμπληρώσει 58 δοκιμές στη θαλάσσια πίστα ταχύτητας του Portland Harbour, χρησιμοποιώντας το πανί Mk1 της Doyles/Compotech χωρίς απρόσπτα μέχρι σήμερα. Μέγιστη ταχύτητα που έφτασε το σκάφος ήταν 31 κόμβοι καθώς η εξαρτία αδυνατούσε να διατηρηθεί την ακαμψία της από κάποιες ταχύτητες και πάνω. Βέβαια από αυτές τις δοκιμές η ομάδα ανάπτυξης του SailRocket έμαθε πολλά και είχε την ευκαιρία να κάνει τις απαραίτητες επεμβάσεις και βελτιώσεις, όπως για παράδειγμα τη «συμπαγής» πανί που θα φοράει το σκάφος στην προσπάθεια κατάρριψης του ρεκόρ.

Το σκάφος χρειάζεται μόλις τρία ώτα πλήρωμα για το κειρισμό του. Σίγουρα το όριο των 50 κόμβων δεν θα είναι εύκολο να ξεπεραστεί, αλλά ακόμα και αν δεν γίνει, η εμπειρία που θα συγκεντρώσει η ομάδα του SailRocket θα είναι ανεκτόμητη.



## SailRocket

# Trilobis

Το θέμα αυτό το έχουμε παρουσιάσει και στο παρελθόν, ώστε το τεχνικό τους υπόβαθρο έχει μεγάλο ενδιαφέρον.

Ιστορικά, όλα ξεκίνησαν από το 1983 από τον Gilles Vaton ο οποίος σχεδίαζε αγωνιστικά μαρνόγαστρα ιστιοπλοϊκά σκάφη. Τότε, ταυτόχρονα, ανέπτυξε τα πρώτα αγωνιστικά τριμαράν. Οι διαφορές τους με τα υπόλοιπα προτεινόμενα σχέδια της αγοράς ήταν:

Λεπτή γάστρα πλανοφόρματος

Κόθετη πλάτη ικανή να τρυπάει το κύμα [wave-piercing]

Αντων από το πλοϊνό πτερύγια που συγκρατούν τους πλωτήρες

Καρίνες στους πλωτήρες

Περιστρεφόμενο όλμπουρο σε σχήμα πτέρυγος

Το 26άμετρο υδροπτέρυγο τριμαράν Charles Heidseick IV ήταν το πρώτο σκάφος που σχεδιάστηκε με τη νέα αυτή φιλοσοφία, ακολουθούμενο από το υδροπτέρυγο PACA το 1985. Ήταν άνωξε ο δρόμος για την BGV για το πρώτο high-speed φέρρυ. Η σχεδίαση ενός τέτοιου σκάφους το 1986-87 αποτέλεσε την αρχή μιας επονοματούμενης φιλοσοφίας στις βασικές μεταφορές. Οι πρώτες δοκιμές είσαν δεξαμενές με μοντέλο υπό κλίμακα έγιναν την περίοδο 1999-2000 και έτσι επιβεβαιώθηκε και η πρακτική πλευρογκόπτη των σχεδίων. Ήταν τα σχέδια και οι ευρεαλεκτικές κατοχυρώθηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 80 και χρησιμοποιήθηκαν σαν βάση σε επόμενα έργα, με πρακτική εφαρμογή στην αγορά. Από εκεί και πέρα, ξεκίνησε ο σχεδιασμός στρατιωτικών και εμπορικών πλοιών, τα καθένα με τα δικά του ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, αλλά όλα βασισμένα στην ίδια φιλοσοφία.

Τα σκάφη της BGV είναι σχεδιασμένα γύρω από μια κεντρική, ιδιαίτερα μακριά γάστρα εκτοπίσματος, η οποία έχει πολύ χαμηλή αντίσταση στο νερό ενώ ταυτόχρονα συμπεριφέρεται άριστα στο κύμα. Η ευστάθεια διασφαλίζεται με δύο πλωτήρες στην πρύμνη οι οποίοι κάνουν το σκάφος επί της ουδιάς ένα τριμαράν. Η κίνηση γύρω από το διομήκη έξοντα ρυθμίζεται από καρίνες σταθεροποίησης (stabilizing foils), οι οποίες επιπλέον δημιουργούν και υδροδυναμική άντωση. Ένα από τα βασικά πλεονεκτήματα του σκάφους δύναται, είναι η εκμπλένση της κίνησης στον εγκάραιο άξονα (pitching), ή, τέλος πάντων, της απομαντικής μείωσής της. Η λεπτή γάστρα έχει σχήμα V ενώ το στενό της σχήμα, της επιτρέπει να περνάει μέσα από το κύμα και όχι από πάνω (wave piercing). Η ευστάθεια απέδειπνε της γάστρας ώστες πολλοί σταθεροποιηθήκαν από την παραδοσιακή πατέντα της BGV που αφορά την αεροδυναμική των πτερυγίων που συγκρατούν τους πλωτήρες. Η άντωση που δημιουργείται στις πτερυγίες όταν το σκάφος τρέχει, μειώνει τις τριβές απομαντικά αφού αποκύνει όλο το σκάφος και μειώνει το ύφασμά του.

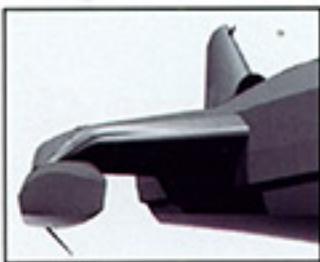
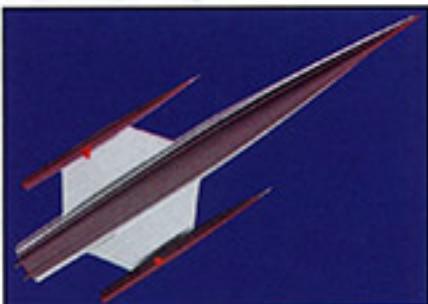
Συνοψίζοντας πιοπόν, οι πέντε μοναδικές τεχνολογικές καινοτομίες των σχεδίων της BGV είναι οι εξής:

Μειωμένες υδροδυναμικές και αεροδυναμικές τριβές.

Αεροδυναμική άντωση που ακματίζεται στις πτερυγίες των πλωτήρων.

Υδροδυναμική άντωση από τις καρίνες ευστάθειας των πλωτήρων.

Ευστάθεια στον εγκάραιο άξονα από τις καρίνες και τους πλωτήρες.



## Ιπτάμενα Πλοία

Το νέο σκάφος Rogers IRC 46 του Βρετανού σχεδιαστή Simon Rogers είναι ένα δείγμα των μοντέρνων σκαφών, πολύ γρήγορο, όμορφο και σχετικά φτηνό. Είναι σχεδιασμένο ώστε να είναι ελαφρύ, ευέλικτο και πολύ γρήγορο στο νερό, ώστε να είναι συναρπαστικό στο ταξίδεμά του. Πολύ το θεωρούν ένα μικρό TP52, το οποίο TP έχει όλα τα παραπάνω πλεονεκτήματα μόνο που είναι πανάκριβο τόσο να το αποκτήσεις όσο και να συμμετάσκεις στους αγώνες της κλάσης.

To Rogers IRC 46 είναι κατασκευασμένο από ανθρακονήματα, αλπίδια στοιχίζει πιγύτερο από το μισό ενός TP52. Έχει enians πολύ καλό rating στο IRC που του επιτρέπει να συμμετέχει και σε αγώνες με διορθωμένο χρόνο.

## Rogers 46

Αλπίδια σκάφος και τα ίδια τα TP52 έχουν δεῖξει το δρόμο τόσο σχεδιαστικό όσο και αγωνιστικά, με τους αγώνες της κλάσης τους αλπίδια και τις συμμετοχές τους σε αγώνες IRC που πηγαίνουν πολύ καλά. Έτσι και η Rogers Yacht Design επέλεξε να κινηθεί προς αυτή την κατεύθυνσην.

To Rogers IRC 46 ναυπηγείται στην Composite Marine International (CMI) στην Τοιλόνδη για μείωση του κόστους παραγωγής. Η CMI είναι η συνένωση της Cobra (η μεγαλύτερη εταιρία παραγωγής σανίδων windsurf) και των Βρετανικών Rom Green και Green Marine. Η ποιότητα των προϊόντων τους από εποικικά υλικά, ανθρακονήματα και foam είναι καρυφαία. Οι γάστρες πορέγονται σε θολικό καλούπι για να έχουν άφογο φινίρισμα, ενώ το ντεκ κατασκευάζεται σε αραενικό καλούπι, ένας συνδυασμός για μείωση του βάρους. Και όλα αυτά σε επίπεδο κόστους σκάφους παραγωγής.

Στην τιμή περιλαμβάνεται σαν στάνταρ εξοπλισμός η εξαρτία από ανθρακονήματα, δρύγανα B&G Hercules, performance box, εξοπλισμός της Harken και γενικό όλα τα απαραίτητο για να τρέξει το σκάφος όπως είναι όταν βγαίνει από το ναυπηγείο, χωρίς έξτρα πρόσθετα.

Το δεύτερο σκάφος που βγήκε από το ναυπηγείο 'Yeoman XXXII' είναι του David Aisher, του προέδρου του RORC.



ΕΘΝΙΚΗ  
& ΘΑΛΑΣΣΑ



Και στη θάλασσα η Εθνική Ασφαλιστική, χρόνια τώρα, οδηγεί με ασφάλεια και υπευθυνότητα κάθε ους νέα εξόρμοση. Με πυγετική θέση στην ασφαλιστική αγορά, καθύπετε τις ανάγκες ους για οιλοκληρωμένες υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών, με ευέλικτα και ανταγωνιστικά προγράμματα στον Κλάδο Ασφαλίσεων Πλοίων (Εμπορικών, Σκαφών Αναψυχής και Πληρωμάτων). Και συνεχίζει με πρωτοπορία, αξιοπιστία και τεχνογνωσία να ους γεμίζει σιγουριά, κάθε φορά που "βγαίνετε στα ανοιχτά".

# Acura Key West

Με 260 σκάφη και περισσότερους από 2,000 ιστιοπλόδους σε ένα εξαιρετικό σκηνικό για αγωνιστική ιστιοπλοΐα, με καθαρό ουρανό και υψηλές θερμοκρασίες, ολοκληρώθηκε η ετήσια ρεγκάτα που διοργανώνει η Premiere Racing στο Key West. Η μέτρια ένταση του ανέμου (10 - 14 κόμβους) και η έλλειψη μεγάλου κυματισμού βοήθησαν όλους τους συμμετέχοντες να δείξουν τις ικανότητές τους. Η διοργάνωση προσελκύει σκάφη από πολλές χώρες του κόσμου, οι ιδιοκτήτες των οποίων την προτιμούν λόγω του υψηλού αγωνιστικού επιπέδου και της φυσικής ομορφιάς της περιοχής. Τα σκάφη μοιράστηκαν σε κατηγορίες one design (για σκάφη ίδια μεταξύ τους) και σε τρεις ομάδες για σκάφη καταμετρημένα κατά IRC (συνολικά 26 συμμετοχές).

Στην πρώτη ομάδα IRC βιακρίθηκε ο Dan Meyers και το υψηλού επιπέδου πλήρωμά του με το Numbers. Έχοντας σαν ισχυρό αντίπαλο τον Edgar Cato με το σκάφος Hissar, οι δύο ομάδες έκαναν την ένταση και τελευταία ιστιοδρομία με μόλις δύο βαθμούς διαφορά στη βαθμολογία, από την οποία κρίθηκε το τελικό σποτέλεομα.

## ΟΙΣΕΑΝ

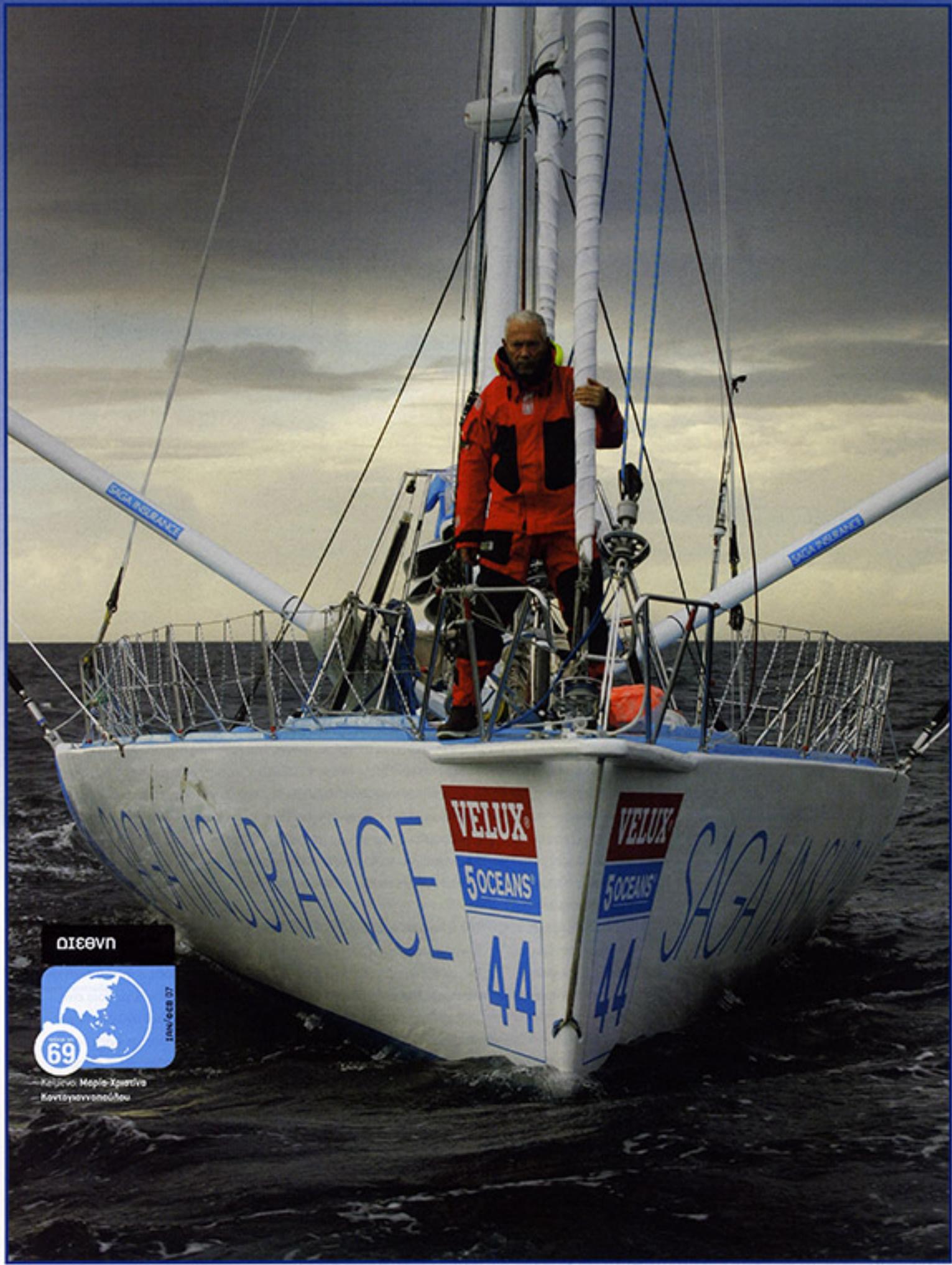


Κύριος Μερος Χρηματοδότης

Ο Ολυμπιονίκης Morgan Reeser ήταν υπεύθυνος για την τακτική στο Hissar ενώ οι βετεράνοι του America's Cup Mike Torr (τρίτηρ μεγίστης) και Mick Harvey (τρίτηρ έξιετος) ήταν οι υπεύθυνοι για τα πανίδια. Ο Cato και ο Meyers, και οι δύο με έδρα το Newport των ΗΠΑ, ήταν από πολλά αντίπαλα και σε διφορες κλίσεις. Οι βετεράνοι του Volvo Ocean Race Hamish Pepper (τακτική), Erle Williams (τριμάρισμα) και Jerry Kirby (πληρωμής) ενίσχυσαν το πλήρωμα του Numbers.

Αλλά και η ομάδα IRC 2 ο συναγωνισμός ήταν έντονος. Στην τελευταία ιστιοδρομία, όταν ο Colm Barrington στο τιμόνι του Magic Glove κατέκτησε τη δεύτερη θέση, κατετάγη πρώτος στη γενική βαθμολογία. Ο Ιρλανδός έκανε το ντεμπούτο του στο Key West με το νεότευκτο Ker 50 παίρνοντας μόνο πρώτες και δεύτερες θέσεις στις 6 από τις εννέα ιστιοδρομίες, παρά τον συναγωνισμό. Το σκάφος αυτό σχεδιάστηκε ειδικά για αγώνες IRC και οπέδωσε κατά το αναμενόμενο. Ο Robert Greenhalgh, πλήρωμα του νικηφόρου ABN AMRO στο τελευταίο Volvo Ocean Race, ήταν υπεύθυνος για την τακτική. Στη δεύτερη και τρίτη θέση κατετάγουν δύο TP 52, το Samba Pa Ti και το Windquest αντίστοιχα. Κυβερνήτης στο Windquest ήταν ο γυναίκας John Bertrand ενώ οι βετεράνοι του Volvo, Kurt Oetking (συμμετοχή στο EF Language και το Pirates of the Caribbean) και ο George Peet (συμμετοχή στο ABN AMRO) ήταν υπεύθυνοι για την τακτική και το τριμάρισμα.

Ο Ιταλός Riccardo Simoneschi με το Giacometti Audi Racing κατέλαβε την πρώτη θέση στην κατηγορία Melges 24 με δραματικό τρόπο. Ο Simoneschi κέρδισε την 9η ιστιοδρομία ανεβαίνοντας στη γενική κατάταξη από την τέταρτη στην





“Νιώθω πραγματικά τυχερός  
που έχω το προνόμιο να  
πλέω σε αυτά τα νερά και  
να θαυμάζω τη δύναμη της  
φύσης από κοντά”

Graham Dalton

# VELUX 5 OCEANS

## Ταξιδεύοντας μέχρι το Cape Horn

Αν και ο Graham Dalton δεν συνιδίζει να εκφράζεται με ποιητικό τρόπο για τη θάλασσα, ομοίογει τη μαγεία του μοναχικού ταξιδέματος στο Νότιο Ειρηνικό Ωκεανό. «Νιώθω πραγματικά τυχερός που έχω το προνόμιο να πλέω σε αυτά τα νερά και να θαυμάζω τη δύναμη της φύσης από κοντά» είπε. Μόνο που αυτή τη φορά η φύση των πλησιασθέντων πολιύ καθώς φάλαινες βρέθηκαν σε απόσταση πλήγων μέτρων από το ακόφος του. «Ταξίδευα με ταχύτητα 16 κόμβων όταν είδα μερικές φάλαινες 50-60 μέτρα μακριά. Η πορεία μου ήταν κατοπάνω τους και δεν προτίθεντα να απενεργοποιήσω το αυτόματο πιλότο. Ήταν κρατήθηκα γερά και κτυπούσα δυνατά το ακόφος ώστε να τις τρομόξω». Ευτυχώς δεν υπήρξε αύγικρουστική έλλειψη ότι κάτι τέτοιο μπορεί να ξανασυμβεί. «Συχνά ακόφοι κτυπούν σε φάλαινες με αποτέλεσμα να βυθιστούν. Αυτήν την εποχή του χρόνου υπόρχουν ποιλήσεις σε αυτά τα νερά τόνισε.

Όμως ο μεγαλύτερος φόβος του Dalton και των άλλων ιστορικών που διεξεδύουν από την Αυστραλία προς το Βόρειο Αμερική είναι τα παγάρουνα που ενδεχομένως να συναντήσουν μέχρι το Cape Horn. Για αυτόν τον λόγο η επιτροπή αγώνων έχει ορίσει δύο απρεία [ice gates] τα οποία αριθμούνται τη νοτιότερη δυνατή πορεία των σκαφών. «Με τη βοήθεια του ραντόρ μπορούμε να εντοπίσουμε τα παγάρουνα αλλά ταξιδεύουμε με τόσο μεγάλη ταχύτητα που πρέπει να είμαστε συνεκώς σε ευρήγορο ώστε να τα αποφύγουμε. Μοιάζει με ράσικη ρουλέτα. Είναι επικήνδυνο αλλά έτσι είναι αυτό οι

αγώνες». Για να μειώσουν αυτόν τον κίνδυνο, οι ιστορικοί συνάντηση συνιδέουν να μειώσουν την ταχύτητα του ακόφου. Για παράδειγμα ο ελβετός Bernard Stamm που βρίσκεται στην πρώτη θέση, προτίμος να ταξιδέψει με 17 αντί για 25 κόμβους όσο βρισκόταν μπροστά από ένα χαμηλό βαρομετρικό προκτιμένου να έχει πιλήρη έλεγχο της κατάστασης.

Αντίθετο ο ιάπωνας Shiraishi που τον ακολουθεί ταξιδιωτικής ανοικτά της Νέας Ζηλανδίας από την έλιττην ανέμου. Τα τεράστια κύματα κουνούσαν απότομα το ακόφος, τα πονιά κτυπούσαν πάνω στα ξύρια και το κατάρτι ενώ η διαβίωση μέσα στο ακόφο γίνεται ασφρότη. Την άνων ακολουθεί πάνω βρέσιος άνεμος 40 κόμβων που οργάνωσε στράφηκε σε δυτικό. Αυτό ταξιδιωτήριος ιδιαίτερα τον Shiraishi που προσποβαίνει να επιπλέξει την ουσιαστική πορεία και ταυτόχρονα να ακολουθήσει την συντομότερη πορεία.

Όπως το 1969 έτοι και το 2007 ο Sir Robin Knox Johnston ταξιδεύει χωρίς δυνατότητα πλήρη μετεωρολογικής πρόγνωσης. Αυτό οφείλεται στα πολύ σοβαρά προβλήματα που εμφάνισαν τα δορυφορικά τηλέφωνα του ακόφου, τα οποία προσποβαίνει να πάσσει ανταλλάσσοντας email με τους τεχνικούς. «Το χειρότερο είναι ότι δεν μπορώ να πάρω πρόγνωση του καιρού, πράγμα πολύ επικήνδυνο σε αυτά τα μέρη. Είμαι εξοργισμένος γιατί αυτά τα μηχανήματα είναι αιτοκαίνουρια και εγκαταστάθηκαν από ειδικούς όσο ήμουν στην Αυστραλία. Εγώ είμαι αυτός που υποφέρει και διακινδυνεύει» τόνισε. Παρ' όλα αυτά ο 67χρονος ιστορικός καταφέρνει να βελτιώνει τη θέση του.



LANDOLT  
& CIE

CHENNAIES  
**POUJOLAT**

POUJOLAT  
www.poujolat.com

LANDOLT.  
1780  
& CIE

# ΑΝΤΙΠΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΚΟΚΑΙΡΙΑΣ

Το όρθρο αυτό σύραφτη με βάσει τα στοιχεία που παρατίθενται στο βιβλίο "Heavy weather Sailing" του Adlard Coles, τις απαιτήσεις των Offshore Special Regulations της Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας (I.S.A.F.) και με την προσθήκη μερικών απόψεων βασισμένων στην πρασινική εμπειρία.



Γενικές αρχές μπορεί να διατυπωθούν μόνο σχετικά με τις μεθόδους επιβίωσης ενάς σκάφους σε μία κακοκαίρια και ιδιαίτερα σε μία μεγάλη κακοκαίρια με ενέδρεις ανέμου που υπερβαίνουν τα 9 beaufort και φθάνουν τα 10 ή και παραπάνω. Και τούτο διότι μέχρι τα 9 beaufort ένα εξαιρκμένο πλήρωμα μπορεί να καθορίσει τις συνθήκες πτίσεων και την πορεία ενάς σκάφους, ενώ οι μεγαλύτερες εντόσεις ανέμου επιβάλλουν πίεση στις συνθήκες και το πλήρωμα είναι απορίτη να προσαρμοστεί σε αυτές.

Η πιο γενική αρχή άμας που πρέπει να έχει κατό νου ένα πλήρωμα που αντιμετωπίζει κακοκαίρια, είναι ότι η κατάσταση αυτή είναι προσωρινή και ότι κάποια στιγμή θα πέρσει, επομένως θέτεις ψυχραιμία, ψυχαή αντοχή και πίστη ότι όλα στο τέλος θα πάνε καλά.



Η εφαρμογή των γενικών αρχών αντιμετωπίσεως μεγάλης κακοκαίριας είναι σε απόλυτη συνάρπτη με την εμπειρία του πληρώματος, τις ψυχικές και σωματικές αντοχές και τις αντοχές του σκάφους και της αρματωλίας του.

Ειδικότερα αναφορικά με το έμφυτο υποκό, κανείς δεν μπορεί να προβλέψει την συμπεριφορά του πληρώματος σε τέτοιες ακραίες συνθήκες, όπως το κρύο, τα συνεκές φέκασμα (spray) του νερού, την κούραση και θέρμανση το ύχος από τον πιθανό κίνδυνο ζημιών. Σήμερα ένα πλήρωμα που έχει αντιμετωπίσει πορόμοις καταστάσεις στο παρελθόν, έχει ασβετή πιθανότητα να αντιτεθεί σε νέους.

Βεβαίως η ασφαλέστερη μέθοδος είναι να αποφύγεις κανείς να ταθίζεις σε τέτοιες ακραίες συνθήκες. Όμως, αλληλοεγγύησης προγνώσεις είναι πλανθασμένες αλληλοεγγύησης γιατί αυτό συμβαίνει στη μέση ενάς ταξιδιού, η αποφυγή αυτή είναι αδύνατη και τότε δύο λύσεις υπάρχουν. Η θα φροντίσει το πλήρωμα να κατευθυνθεί σε ένα κοντινό πιμάνι ή να αντιμετωπίσει την κατάσταση στο πέλλαγος.

Το να καταφύγεις κάποιος σε ένα ασφαλές πιμάνι δεν είναι πάντα εύκολο, διότι είτε μπορεί να είναι σε μεγάλη απόσταση από αυτό είτε το πιμάνι να μην είναι ασφαλές υπό την έννοια της προσβάσεως σε αυτό. Διότι δεν

υπάρχει κειρότερο πράγμα από την πρόσβαση σε ένα δύσκολο πιμάνι, που δεν έχει αρκετό χώρο ελιγμών ή η εισοδός του βρίσκεται σε πράγμα όπου ο κυματομός είναι εντονότατος και σκατότατος. Πολλά στυλήματα έχουν συμβεί σε ανάλογες περιπτώσεις.

Ετοι ή μόνο λύση που απομένει είναι η αντιμετώπιση της κακοκαίριας στο πέλλαγος.

Οι τελευταίες εξελίξεις της τεχνολογίας δεν έχουν προσφέρει

NAYTIKI TECHNI



Κείμενο: Ε. Μαραγκούδης



πολλά πράγματα για την ανιμετώπιση της δύσκολης αυτής κατάστασης.

Οι αντανάκλασης των σκαφών και της αρματωσίας παραμένουν στο ίδιο επίπεδο που ήταν και πριν από δύο ή τρεις δεκαετίες, για να μην αρμολογήσουμε ότι έχουν και μικρότερους συντελεστές ασφαλείας επειδή οι κατασκευαστές επιθυμούν να τα κάνουν πιο γρήγορα άρα πιο ελαφριά και να είναι αικανομικάς πιο ανταγωνιστικά.

Από την άλλη οι εξελίξεις των συστημάτων reefing των πανιών [τζένος και μαϊστρας] οδηγούν σε ανεπτύχθηκες κειρισμούς αλλά δεκτές ασφαλείες καθώς την πιθανότητα εμπλοκής της πλευρούς σε περιπτώσεις βαριάς κακοκαιρίας.

Πλέον τούτων η εξέλιξη των πλεκτρονικών συστημάτων (Epirb) και των σωστικών μέσων (σωσιβιοί πλέμβοι κλπ.) είναι τώρα χρήσιμη αλλά στο τελευταίο στάδιο σταν πια το σκάφος έχει εγκαταλείψει.

#### Χρήση πανιών

Πολλοί προτιμούν να χρησιμοποιούν τα πατροπαράδοτα συστήματα πανιών [σκυράκια στον πρόστονο ή slab reefing στην μαϊστρα]. Αλλά ακόμη και εάν υπάρχει ένα σύστημα Gemini για το μπροστινό πανί, κατό είναι να υπάρχει και

ένας φλόκος θυελλής με σκυράκια ή με πορτούνα με σχοινάκια, που να μπορεί να τοποθετηθεί εάν το Gemini αποσυναρμολογηθεί, πρόγραμμα που μπορεί να συμβεί. Γενικώς πάντως καλύτερα να έχουμε ένα μικρότερο πλήρωμα πανί και πιο μεγάλη επιφάνεια μαϊστρας που μουδάρετε πιο εύκολα, παρά το αντίθετο.

Βέβαια να μην ξενάγμε ότι στις περιπτώσεις που είναι πιθανότατο να αντιμετωπίσουμε βαριά κακοκαιρία είναι απαραίτητη η ύπαρξη ενός try sail, όπως άλλωστε προβλέπεται από τα Offshore Special Regulations για κατηγορίες αγώνων 0,1,2. Το μέγεθος της ιστιοφοράς είναι καλύτερο να ανταποκρίνεται στις στιγμές μεγάλης έντασης παρά στην μέση ταχύτητα του ανέμου. Στις περιπτώσεις αυτές δεν μας ενδιαφέρει η ταχύτητα του σκάφους αλλά η

ασφάλεια και η έλλειψη ζημιών.

#### Τιμόνια του σκάφους

Εις ότι αφορά το τιμόνιο του σκάφους, πρέπει να αποφύγουμε με κάθε τρόπο να ερχόμεθα σε ακτήρη αύγκρουση με ταν κιματισμό ή τα ακμάζοντα κύματα.

Η δυναμική ενέργεια που έχουν τα κύματα είναι τεράστια και μπορεί να προκαλέσει ανεπανόρθωτες ζημιές σ' ένα σκάφος.

Η κατά μέτωπον ακριβώς στην πλευρά (μπάντα) του σκάφους αναμετώπιση του κύματος μπορεί να προκαλέσει ζημιές σ'

αναποδογύρισμα του σκάφους.

Από την άλλη πλευρά η κατάρρυπη πλεύση μπορεί να έχει τα εξής επακόλουθα: Είτε να γεμίζει επικινδύνως το cock-pit από νερό από τα απάζοντα κύματα ή να δώσει προσωρινή μεγάλη ταχύτητα στο σκάφος και όταν αυτό συναντήσει μπροστά του ένα κύμα πιο αργό να καρφωθεί επάνω του με αποτέλεσμα την ανατροπή κατά μήκος, είτε να δημιουργηθούν τεράστια προβλήματα στην αρματωσία από την πρόσκρουση.

Η καλύτερη λύση είναι η πλεύση με μια γωνία ανοικτή 20° έως 30° περίπου, από την πλάτη ή από την πρύμη, σε σχέση με την κατεύθυνση των κυμάτων.

Όταν η ένταση του ανέμου αυξηθεί ακόμη πιο πολύ τότε επιβάλλεται η μείωση ακόμη περισσότερη της ιστιοφορίας.

Όταν η πορεία είναι προς τον άνεμο το πλήρωμα πολλής φορές για να μη χάσει έναν αγώνα έχει την πρόθεση να επιμείνει στην πορεία του με φτίσκο θυελλής ή μόνο με try sail πορά το ακτήριο ακαμπανέβασμα.

Ο τυρονίέρης πρέπει να το διδεύει κλειστή πλαισιοδρομία κατά μήκος της κοιλιάς των κυμάτων, εν συνεχεία να ανεβάλνει στο κύμα και να ποδίζει απότομα στην κορυφή για να αποφύγει το κέυπημα του κύματος.

Με τέτοια τακτική το πλήρωμα συνεχίζει το τοξίδευμα προς τον προορισμό του αντί να βρίσκεται σε θέση ανακωχής ή να μένει έντιλμα με την προϋπόθεση ότι μπορεί να αποφύγει τα ακμάζοντα κύματα.

Σαν τακακή θυελλής, οι ενέργειες αυτές έχουν σφέλος μόνο εάν το πλήρωμα είναι αρκετά δυνατό να αντέξει και εφ' όσον είναι ακόμη δυνατόν να αντέξει το σκάφος και τα πονιά θυελλής.





# Παγκόσμιο πρωτάθλημα Optimist

## ΕΕΣΚΟ (Ελληνική Ένωση Σκαφών Optimist)

Στο μακρινό Μαυρεβίδο της Θυρουγούσας διεδύχθη το 43ο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα σκαφών τύπου Optimist για το 2006. Από τις 27 δεκεμβρίου και για δέκα μέρες, 230 αθλητές από 50 χώρες στόλικαν στη μάχη για τη διεκδίκηση του παγκόσμιου τίτλου. Ανάμεσα σε αυτούς και 5 Ελληνόπουλα, που σήκωσαν, για μία ακόμη φορά, την ελληνική σημαία στον ιστό μιας μεγάλης διοργάνωσης.

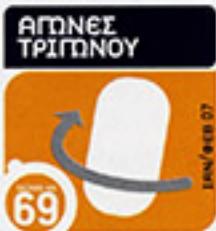
Η ελληνική αποστολή, αποτελούμενη από τους κ.κ. Πέτρο Πρίφτη (Εκπρόσωπος Ε.Ι.Ο. – Αρχηγός αποστολής), Θέμη Λευπασόπουλο (Πρόεδρος Α.Ε.Α.Ε. – Μέλος διεβνών κριτών Ι.Ο.Δ.Α.), Βαγγέλη Καββά (εκπρόσωπος Ε.Ε.ΣΚ.Ο.), Αντώνη Ζροσόπουλο (εθνικός πρωτομήτης), Ανδρέα Μπακατσά, Αντώνη Τσιμπουκέλη, Γιώργο Καββά, Αλέξανδρο Καββά και Γιώργο Καρυστινάρη μέλη της εθνικής ομάδας Optimist, έδωσε το παρόν σε όλα τα επίπεδα, αυγαντικά και μπ.

Η αποστολή από την αρχή έμοιαζε δύσκολη, καθώς η ομάδα έφτασε τρεις πημέρες πριν την έναρξη των αγώνων, ύστερα από ένα μεγάλο και κουραστικό ταξίδι 35 ωρών. Για μία εβδομάδα, με συνθήκες πρωτόγυνωρες για τα ελληνικά δεδομένα και υψηλό κυματισμό με δυνατό ρεύμα, η ελληνική ομάδα, που είχε έναν από τους μικρότερους πληθυσμούς μέσους όρους, πάλιψε για την παγκόσμια διάκριση, αφήνοντας πολλήτερες υποσχέσεις για το μέλλον, όπωρις να σημανεί ότι τα αποτελέσματα που έφερε δεν ήταν αδιορθόδοξα. Η τελική 8η θέση της κατάταξης των χωρών μετά το τέλος των αγώνων αποδεικνύει του λόγου του αλιθός.



Στα αυγαντικά τέρα, ο Ανδρέας Μπακατσάς κατέλαβε την 26η θέση (5ος Ευρωπαίος), ενώ καθ' όλη τη διάρκεια των αγώνων βρισκόταν μέσα στην πρώτη 12άδα, φτάνοντας κάποια στιγμή και στο 7, αιλίδια η απειρία του, αφού ήταν η πρώτη του συμμετοχή σε τόσο υψηλού επιπέδου αγώνα, φάνηκε από κρίσιμες στιγμές. Ο Αντώνης Τσιμπουκέλης κατέλαβε την 31η θέση (8ος Ευρωπαίος), ενώ έσκιννες τους αγώνες πολύ δυναμικά, από την τρίτη θέση της γενικής την πρώτη μέρα στο 13 τη δεύτερη. Στη συνέχεια, πάγω της κούρασης και της πίεσης σε συνδυασμό με τις δύνησες καιρικής συνθήκης που επικρατούσαν, έπεσε πιο πάσι, σε μια καθόλια τιμητική και αεβαστή θέση. Ο Γιώργος Καββάς, πίτικας 11 ετών, κατέλαβε την 47η θέση, κάνοντας έναν πολύ απραγκικό αγώνα, αφού μπόρεσε να κατέβει 120 θέσεις από τη 151 της γενικής που βρισκόταν τη δεύτερη γιάρα, αφήνοντας υποσχέσεις για το μέλλον, πάγω του νεαρού της πίτικιας του. Εξόσιου απραγκική προσπάθεια κατέλαβε και ο βενάχρων μικρότερός του οικερός, ο Αλέξανδρος, που τερμάτισε στο 111 της γενικής, πραγματοποιώντας μερικούς πολύ απραγκικούς τερματισμούς σε αρκετές κούρες. Ο Γιώργος Καρυστινάρης, συμπληρώνοντας το γκρουπ των μικρών μας στη 120 της γενικής, έδωσε και αυτός με τη σειρά του το μέγιστο της προσπόθετας, πολεύοντας δίλες τις κούρες.

Τον τίτλο κέρδισε ο Γερμανός Julian Autenrieth, 7ος πέρα στην Ελβετία, ο οποίος έδειξε χαρακτήρα μεγάλου αθλητή και πήρε τη νίκη στην τελευταία κούρα από την εκπληκτική Griselda King από τη Σιγκαπούρη, που ήταν δεύτερη. Την τρίτη θέση κατέλαβε ο αθλητής από το Εκουαδόρ.



Κείμενο:  
Βαρβάρα Σπανορούλη  
Πρόεδρος Κίτιδας Optimist



Στα αθλητικά των αγώνων είναι τα 7 κορίτσια στους πρώτους 21 της γενικής, αποτελώντας την κατάταξη παρουσία του «ασθενούς» φύλου στην ιστορία των παγκόσμιων πρωταθλημάτων Optimist. Επιλέγει η ομάδα της Σιγκαπούρης, εκτός του τίτλου του Παγκόσμιου Ομδικού, την πρώτη θέση στα κορίτσια και τη δεύτερη θέση της γενικής, κατέκτησε και την πρώτη θέση στην κατάταξη των χωρών, αφού και οι πέντε αθλητές της Βρετανίας στους πρώτους είκοσι της γενικής, αποδεικνύοντας ότι είναι μία από τις πιο οργανωμένες εθνικές ομάδες του κόσμου.

# Θετική εκκίνηση για το 2007

Με τον καλύτερο τρόπο ξεκίνησαν τη νέα χρονιά οι Βύρων Κοκαλάντης και Αντώνια Φράδη. Οι πρωταθλητές των «RSX» ήρθαν 7οι στη διεθνή ιστιοπλοϊκή ρεγκάτα που πραγματοποιήθηκε τις τελευταίες ημέρες του Ιανουαρίου στο Μαϊόρι των ΗΠΑ. Έτους άνδρες έγιναν 11 ιστιοδρομίες και ο Κοκαλάντης συνέπλεξε 104 βαθμούς. Μάλιστα, στην 10η κούρσα ο ιστιοπλόδος μας κατάφερε να φέρει πρωτιά. Το χρυσό μετάλλιο κατέκτησε ο Πολυχώνας Μαρζίνοκι με 48 βαθμούς. Ο Στέφανος Λεονέτης πήρε την 27η θέση με 233 β.

Στην 7η θέση της γενικής κατάταξης βρέθηκε και η Αντώνια Φράδη. Η Τόνια, όπως είναι γνωστή στον κόσμο της ιστιοπλοΐας, την καλύτερη εμφάνιση έκανε στην 9η από τις 10 κούρσες όπου ήρθε 2η. Στην πρώτη θέση του βάθρου βρέθηκε η Ιωαννίβα Μαρίνα Αλεμπού με 45 β. Οι πρωταθλητές μας στα «49er», Θανάσης Παχούμιας και Θανάσης Σιούζιος, δεν ήταν στην καλύτερη αγωνιστική κατάσταση και περιορίστηκαν στην 26η θέση (47 πληρώματα με 104 β.) Το χρυσό μετάλλιο πήραν οι Αμερικανοί Λόρεον και Επίλιντνιγκ (81 β.).

Με την 22η θέση γύρισε από το Μαϊόρι η Βιργίνια Κραβαριώτη. Η αθλήτρια των «Λέιζερ Στάνταρντ» συγκέντρωσε 142 βαθμούς. Πήραν μέρος 69 ακάφει και πρώτευσαν η Φιλανδί, Σάρπ Μούλτα με 46 β.

Κολάζ εμφονίσεις έκαναν οι ιστιοπλόδοι μας στα «Sonar» (καπηλούρια για αθλητές με αναπνοή). Το ελληνικό πλήρωμα αποτελούμενο από τους Βασιλή Χριστοφόρου, Θεόδωρο Αλεξά και Νίκο Πατεράκη (σε 13 κούρσες και 14 ακάφει) κατέκτησαν την 5η θέση με 67 β. Πρώτοι ήρθαν οι Βρετανοί Πόρσον-Πλυκάλ Ντράπερ με 52 β.

ΑΓΩΝΕΣ  
ΤΡΙΓΩΝΟΥ



Κομμένος:  
Στηριζόντα Σπανέο



## Ανανέωση χορηγίας Τσουλφά - Μπεκατώρου

Ρότο για το Πεκίνο έχει χοράξει η Σοφία Μπεκατώρου. Το «χρυσό» καρίτα της ελληνικής ιστορίας δεν θα ταξιδέψει στη διοργάνωση πάλι των Ολυμπιακών Αγώνων συντροφία με την, επίσης, χρυσή Ολυμπιονίκη, Αιμιλία Τσουλφά. Μετά τους Αγώνες του 2004 οι δρόμοι των δύο αθλητριών χώρισαν. Η Αιμιλία απέκτησε μια πανέμορφη καρούλια ενώ η Σοφία έτρεξε σε αρκετές διοργανώσεις ανεκτής βάθισσας και από τα «470» πέρασε στα «Ινγκιλινγκ». Στην Κίνα θα ταξιδέψει συντροφία με τις Χριστίνα Χαραμουντάνη και Σοφία Παπαδοπούλου. Η Αιμιλία και η Σοφία, όμως, ανανέωσαν τη συνεργασία τους με τον τραπεζικό οργανισμό «Eurobank», δύον αφορά στο πρόγραμμα «Ζήσε την Ιανουάριο». Η συνεργασία άρχισε το 2005 και πλέον θα έχει χρονικό ορίζοντα έως τους Ολυμπιακούς Αγώνες του Πεκίνου με αρκετά προγράμματα - παρουσιάσεις του αθλήματος ανά την Ελλάδα. Βέβαια, κανείς δεν αποκλείει οι δύο «γυργύνες του χώρου να αμέσων ξανά και να διεκδικήσουν μια, ακόμα, διάκριση στους Ολυμπιακούς του 2012. Εξάλλου, στην Ιανουάριο, όπως δύοι γνωρίζουμε, έρχεται αργά π... πμεριμνιά ήλιξεις.

«Δεν θα αγωνιστώ στο Πεκίνο. Πλέον έχω ένα νέο ρόλο. Την οικογένεια και το παιδί μου. Είναι συνειδητή απόφαση να ασχοληθώ μαζί τους. Τώσα επανέλθω στο λονδίνο, το 2012. Τώρα θα αρκεστώ στο να στηρίξω τις προσπάθειες των συναθλητριών μου από τη στεριά», δήλωσε η Αιμιλία Τσουλφά και μιλώντας για τη συνεργασία της με τη Σοφία τόνισε: «Στόχος μας ήταν και παραμένει να διαδώσουμε το αθλήμα στους νέους, να τους μεταδούμε στα μυατικά του, να τους μεταδώσουμε την αγάπη μας για τη θάλασσα και τις πολύτιμες εμπειρίες και γνώσεις μας. Μέχρι τώρα έχουμε έρθει σε εποφή με περιοδότερα από 750 παιδιά με την επίσκεψή μας σε 13 Ναυτικούς Ομίλους και 4 ασχολεία σε διάφορες πόλεις της Ελλάδας. Η μεγάλη αυτή απώλεια του προγράμματος, μας ενθαρρύνει να το συνεχίσουμε για 3η συνεχή χρονία με την ίδια διάθεση και ενθουσιασμό.»

Την πρόκριση για τους Ολυμπιακούς του Πεκίνο έχει ως βασικό στόχο, γι' αυτή τη χρονιά, η Σοφία Μπεκατώρου. Για να φτάσει μέχρι την Κίνα η πρωτοβουτήριο και το νέο της πίλημα θα χρειαστεί να πάρουν μέρος σε πολλές διοργανώσεις προκειμένου να διεκδικήσουν το «βιοτήριο». «Συνεχίζω με την Αιμιλία σε παράλληλους δρόμους με αφορμή το πρόγραμμα της Eurobank. Από κει και πέρα, στόχος μου είναι να πάρω την πρόκριση για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του Πεκίνου. Το εφετινό πρόγραμμα είναι βαρύ, αφού υπόκειται πολύχρονο πρωτοβουτήριο στην Πόρτογαλη και το ευρωπαϊκό, ποι θα γίνει στη Γερμανία. Επέλεξα να αιτήσω κιλόν, προκειμένου να αποφύγω νέους τραυματισμούς. Η πρόκριση στο Πεκίνο είναι μέσα στις δυνατότητές μας», δήλωσε η πρωτοβουτήρια Ελλήδα στα «Ινγκιλινγκ» και αναφερόμενη στη συνεργασία της με το χορηγό της πρόσθιες: «Έχοντας τη Eurobank σταθερά στο πλευρό μου από το 2001 - τη μακριβότερη χορηγία σε απομόνω οθήλη - αυτή η προσπάθεια γίνεται ευκολότερη. Με δύο νέες συναθλητριές μια, τις Χριστίνα Χαραμουντάνη και τη Σοφία Παπαδοπούλου, βαδίζουμε οιδιόταχτος προς τους Ολυμπιακούς Αγώνες του Πεκίνου το 2008, επιτίσσοντας και πάλι σε μια νέα πογκόδια επιτυχία. Η συμβολή των ανθρώπων της Eurobank είναι ανεκτίμητη και σε πρωταθλητικό επίπεδο καθώς σε μια δύσκολη και κρίσιμη στιγμή της ζωής και της καριέρας μου με το απόκτημα που είχα στη μέση μου, κατέφερα με την ομέριστη συμπαράστασή τους όχι μόνο να ανακάμψω αλίτη και να κατακτήσουμε μαζί με την Αιμιλία το χρυσό μετάλλιο στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Δε θα περβολή ήσσον για την Eurobank αποτελεῖ το γιόρτο μου».





# SPANOS



προστομασίας ενώπιον του ευρωπαϊκού πρωτοθηλμού, δημιουργώντας στην Ελλάδα την απόγευμη πρωτοβουλία της παγκόσμιας πρωτοβουλίας για την προστασία της θάλασσας.

Το πλήρωμα του «Τορνέντο» έχει ήδη έκαψε την πρώτη φέτα της διαδρομής του στην Ευρώπη με στόχο την προστασία της θάλασσας και την επίτευξη της ανάπτυξης της αθλητικής ναυτιλίας στην Ελλάδα. Το πλήρωμα του «Τορνέντο» έχει ήδη έκαψε την πρώτη φέτα της διαδρομής του στην Ευρώπη με στόχο την προστασία της θάλασσας και την επίτευξη της ανάπτυξης της αθλητικής ναυτιλίας στην Ελλάδα.

#### Τα αποτελέσματα σε κάθε κατηγορία:

- YNGLING [ 5 ακάφι - 8 κούρασες]: 1ος Ε. Μπεκατώρου - Σ. Παπαδόπουλου
- X. Χαραμουντάνη 10 β., 2es T. Δανέζη - X. Χατζηκωστή - A. Βλάχου 12 β., 3es Σπ. Μηλιάου - E. Περοία - K. Μιχαήλ 19 β., 4es A. Στρατηγού - A. Θ. Τέλιου - K. Γούδου.
- STAR [ 5 ακάφι - 8 κούρασες ]: 1ος Θ. Τσουλήφας - I. Λουδόρος 13 β., 2οι Α. Πελεκανάκης - Γ. Στυλιανός 15 β., A. Μπουντούρης - K. Μάνθος 15 β., M. Τερζόπουλος - Φ. Τερζόπουλος 22 β., Δ. Τιμοτίλος - Δ. Μαριάκης 40 β.
- TORNADO [ 4 ακάφι - 8 κούρασες ]: 1οι I. Πασχαλίδης - K. Τριγκάνης 7 β., 2οι Δ. Θεοδωράκης - E. Κόσμουλης 15 β., 3οι N. Μαύρος - P. Παριανός 21 β., 4οι K. Μουρίκης - N. Γερίτος 24 β.
- FINN[ 12 ακάφι - 10 κούρασες ]: 1ος A. Παπαθανασίου 8 β., 2ος Ζ. Πάτοι (Ιταλία) 20β., 3ος A. Δραγούτης 25β., 4ος Σταύρος Αρίτσος 30 β., 5ος A. Μουζηλίδης (Τουρκία) 37 β.
- 470 Ανδρών [ 27 ακάφι - 10 κούρασες ]: 1οι P. Μάντης - B. Πολυχρονίδης 20 β., 2οι Χ. Ψωμίδης - A. Πατήρας 24 β., 3οι A. Κεφαλοπούλου - A. Παπαδόπουλος 29 β., 4οι M. Μιλίτες - P. Καγούλης 37 β., 5οι P. Καμπουρίδης - G. Ορούτσης 40 β. Γυναικες: Ταράν - Πάχολητσουκ (Ουκρανία) 74 β., Ανθή Οικονόμου - Θίγη Τσιγαρίδη 75 β., Μαρία Σαμπάτη - M. Χιονά 88 β.

-LASER RLD Γυναικών [ 19 ακάφι - 8 κούρασες ]: 1η B. Κραβαριώτη 13 β., 2η E. Μαντζαράκη 24 β., 3η E. Γεωργακοπούλου 31 β., 4η K. Γιακουμίδης 39 β., Λαζίνα Πάνου 42 β.

-LASER STD Ανδρών [ 42 ακάφι - 8 κούρασες ]: 1ος E. Χειμώνας 19 β., 2ος A. Μανωλάκης 28 β., 3ος Κεράλη Μούσηλουμπας (Τουρκία) 31 β., 4ος Νικολαΐδης 31 β., X. Παπαδόπουλος (Κύπρος) 37 β.

-RSX Ανδρών [ 19 ακάφι - 6 κούρασες ]: 1ος B. Κοκκοπλάνης 9 β., 2ος Γ. Φράγκος 11 β., 3ος A. Κεριόπουλος (Κύπρος) 13 β., Γ. Χρυσοχοΐδης 18 β., Γ. Καραγιώργος 25 β.

-RSX Γυναικών [ 9 ακάφι - 6 κούρασες ]: 1η A. Φράγη 5 β., 2η A. Εκορλάτου 13 β., 3η Δαύρου 14 β., 4η Γ. Χατζηδαμιανού (Κύπρος) 18 β., 5η Π. Μαυροντίεβα 23 β. (Βουλγαρία).

-49er [ 7 ακάφι - 10 κούρασες ]: 1οι A. Παχούμας - A. Σιούζος 11 β., 2οι Αφοί Γ&Α Παναγιωτίδη 19 β., 3οι Στ. Σωτηρίου - A. Λεμάνης 24 β., 4οι Δ. Δέμρου - M. Πατενιώτης 25 β.

#### Με επιτυχία η συνέλευσης της E.I.O

Με απόλυτη επιτυχία στέφθηκε η αποδογοιστική γενική συνέλευση της Ιστοπλοϊκής ομοσπονδίας που πραγματοποιήθηκε την Κυριακή το πρώτο στην Ελλάδα εγκατεστάσεις της E.I.O. στη Μαρίνα Δέλτα Φαλήρου. Είναι χαρακτηριστικό ότι απομείωτηκε απαρτία με την πρώτη και από τους 77 ομίλους που είχαν δικαίωμα συμμετοχής από δύο τη χώρα παραβρέθηκαν εκπρόσωποι 57 ομίλων. Ο διοικητικός και σικνονομικός αποδογισμός εγκρίθηκε ομόφωνα και οι ποράγοντες των ομίλων έδωσαν συγχαρητήρια στη διοίκηση του Αντώνη Δημητρακόπουλου που μετά από πολλή μεγάλης προσπάθειας κατάφερε να στεγάσει την ομοσπονδία στο σημείο της. Γι' αυτό ακριβώς το θέμα, αλλά και για την ανάθεση της διοίκησης και διαχείρισης της ναυτοθηλυτικής μαρίνας τη Δ.Σ. της E.I.O. ενημέρωσε πεπομερώς τους εκπρόσωπους των ομίλων, οι οποίοι εξέφρασαν την εκπονούοντας τους

# 1η θέση στα 29er

## η Νόνικα Οικονομοπούλου και Στέλιος Νούτσος



Στο Ναυτικό Σαλόνι του Λονδίνου, το Henri Lloyd Grand Prix η Νόνικα Οικονομοπούλου και Στέλιος Νούτσος κατέλαβαν την 1η θέση στα 29er

Το 29er όπως και το 29erXX είναι υποψήφια ακάρη ανάμεσα σε έξι κατηγορίες για την "αδιοίληγη" διθέσιον ακάρην υψηλών προδιαγραφών και επιδόσεων, που θα πραγματοποιηθεί στο Hyeres της Γαλλίας από 16 έως 19 Απριλίου 2007.

Η αδιοίληγη αυτή θα κρίνεται αν κάποιο από τα προτεινόμενα ακάρη θα μπορούσε να αποτελέσει ολυμπιακή κατηγορία για τις γυναίκες, λίγο πριν την απόφαση που θα παρθεί στο συνέδριο της ISAF το Νοέμβριο του 2007, για τις δύνα κατηγορίες που θα συγκρινούν στην Ολυμπιάδα του 2012.

Για δεύτερη συνεχή χρονία τα skiff πρωταγωνίσταν στο εκθεσιακό κέντρο Excel στο Ναυτικό Σαλόνι του Λονδίνου. Τη φετινή χρονία, στις 13 Ιανουαρίου, ένας επιτεγμένος στόλος από ακάρη 49er και 29er αγωνιστικών στην περιοχή του Τάμεση για το Henri Lloyd Grand Prix.

Ο διοικητικό συμβούλιο της Ελληνικής Επιτροπής Αγωνών συγχρόνως στον ίδιο στίβο, με διαφορετικές εκκινήσεις. Το 49er έκκινούσαν πρώτα και λίγα των αιλιγάρων του καιρού προσφέραντε τις πιο εντυπωσιακές ακτίνες στο κοινό που παρακολουθούσαν από απόστολον ανατολικά με ανατροπές και πολύ γρήγορες κανθαρίσεις.

Τα 29er έκονταν το πλεονέκτημα να έκιναν πέντε λεπτά αργότερα και παρατρέντως τους θεατρικούς εληγμούς των 49er ήταν πια προετοιμασμένα για αυτό που αναμενόταν.

Στην πραγματικότητα κάποιο στιγμή φάντακε ο στόλος των 29er να προπογείται των 49er όπου και αυτά έπεσαν βύθιτα των αιλιγάρων των Docklands.

Στον στόλο των 49er φάντακε μετά την πρώτη κούρσα πως θα επικρατούσαν οι περισσοτέρες Richard Bone και Chris Rodway. Οι Mike Senior και Chris Tattersall ήταν συνέχεια πολύ κοντά τους και κέρδισαν την τελευταία κούρσα, ώστε οι Richard και Chris κέρδισαν στην γενική και το τρόπαιο.

Ο στόλος των 29er ήταν διεθνής με την συμμετοχή του πληρώματος της Νόνικα Οικονομοπούλου και του Στέλιου Νούτσου που ταξίδεψαν από την Ελλάδα για να πάθουν μέρος στον αγώνα.

Μετά από μια τελευταία θέση στην πρώτη κούρσα, το Ελληνικό πλήρωμα συνέβασε με πρωτίστως και η νίκη πήρε πραγματικά την τελευταία στηγή στην τελευταία κούρσα. Προηγούντων με μεγάλη διαφορά, όμως μια απρόσμενη αιλιγή τους έφερε τους πρωταριαρχένους διπλά από την γραμμή. Με το κοινό να τους εμμισχώνει καταφέραν να επαναφέρουν γρήγορα το ακάρο στην ορθή της θέσης και να κατακερδίσουν το τρόπαιο!

Οι Henry Maxfield και Dicken McLean της Αγγλίκης εθνικής ομάδας έκαναν επίσης κοινή εμφάνιση τερματίζοντας στην δεύτερη θέση. Η ελληνική συμμετοχή επιβεβαιεί να ευχαριστήσει τον Dave Hall από την Dvington Boats, που τους προσκάλεσε στο Grand Prix και τους παραχώρως το ακάρο του για να συμμετάσχουν στον αγώνα και φιλικά τον χορηγό "δόμησις Α.Ε." για την αρέστη συμπαράσταση του.

### Αποτελέσματα:

#### 49ers

- |   |                                |
|---|--------------------------------|
| 1 | Richard Bone – Chris Rodway    |
| 2 | Mike Senior – Chris Tattersall |
| 3 | Mark Dell - Paul Dell          |

#### 29ers

- |       |   |
|-------|---|
| 1 GRE | Νόνικα Οικονομοπούλου – Στέλιος Νούτσος |
| 2 GBR | Henry Maxfield – Dicken McLean          |
| 3 GBR | Andy Wood – Ali McInnes                 |

Από 27 έως 30 Σεπτεμβρίου 2007 θα πραγματοποιηθεί στην Αθήνα το 29er Eurocup στις εγκαταστάσεις του NGB.

# Οι Βοριάδες στο Αιγαίο

Οι επικρατούντες βόρειοι άνεμοι στο Αιγαίο, αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι του Αρχιπελάγους, είτε αυτοί εμφανίζονται υπό την μορφή χειμερινών θυελλών, είτε με την μορφή των πασίγνωστων Μελτεμιών, τα οποία και αποτελούν το φυσικό σύστημα κλιματισμού των περιοχών που βρέχονται από τα κρυστάλλινα νερά του. Ο λόγος για τον οποίο αξίζουν μία ξεχωριστή αναφορά, είναι τόσο η μεγάλη σταθερότητα, όσον αφορά την διεύθυνση και την διάρκεια πνοής τους, όσο και οι μεγάλες εντάσεις, τις οποίες με μεγάλη συχνότητα αποκτούν στην ευρύτερη περιοχή, στοιχεία που καθιστούν την γνώση τους πολύτιμο εργαλείο για τον ιστιοπλό. Μία ανάπτυξη των ανέμων αυτών θα βοηθήσει αίγιουρα κάποιον μη έχοντα ιδιαίτερη εμπειρία να πάρει μία γενική εικόνα της επικρατούσας, από μετεωρολογικής όπως, κατάστασης και να μπορέσει να κάνει κάποιους γενικούς υπολογισμούς, βασιζόμενος πάντα στην αξιοποίηση των μετεωρολογικών δεδομένων.

## β) Η Ατμοσφαιρική κυκλοφορία στο Αιγαίο.

Οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες στην ευρύτερη περιοχή του Αιγαίου είναι όμεσο αποτέλεσμα της ευρύτερης ατμοσφαιρικής κυκλοφορίας πάνω από την περιοχή της Κεντρικής και Α. Ευρώπης, των Βαλκανίων και της Ανατολικής Μεσογείου και ύμεσο αποτέλεσμα της κυκλοφορίας, στην περιοχή της υπόλοιπης Ευρώπης, του Αιγαίου, της Β. Αφρικής και της Ασίας. Μία γενική ταξινόμηση των συστημάτων που στατιστικά κυριαρχούν στην Α. Μεσόγειο, μπορεί να βοηθήσει στην δημιουργία ενός ανεμολογικού προφίλ της επιμάχης περιοχής. Για την περιοχή του Αιγαίου διακρίνουμε τους εξής τύπους κυκλοφορίας, ανάλογα με τα επικρατούντα την εκάστοτε χρονική στιγμή βορομετερικά συστήματα:

α) Επικράτηση υφέσεων δυτικής Ευρώπης: Πρόκειται για μία συκνά δημιουργούμενη κυκλοφορία συστημάτων, όπου ισχυρό καμηλότερο εισέρχονται από την Ατλαντικό προς την Κεντρική και την δυτική Ευρώπη. Η Ελλάδα, επειδή βρίσκεται στα ΝΔ κράσεις των καμηλών αυτών, δέχεται την επίδραση ΝΔ-Α συνέμων. Αποτέλεσμα ο ακετικός θερμός και έρημος καιρός, βραχές στη Β. Ιόνιο και ΒΑ Αιγαίο και έρημος στα υπόλιπα του Αιγαίου.

β) Κίνηση Ατλαντικών υφέσεων προς τη Β. Βαλκάνια και την Ρωμαία, βόρεια της Ελλάδας, με αποτέλεσμα την επικράτηση ΝΔ συνέμων, στρεφόμενων στη ΒΔ, καθώς οι υφέσεις κινούνται προς τον Εύξεινο πόντο. Συκνά βραχές

και καταγίδες, κυρίως στη Ιόνιο και Β. Αιγαίο, υγρός καιρός, (πληγότερο στο Κ. Αιγαίο), συκνά ασφρός ΒΔ άνεμοι στο Β. Αιγαίο, γρήγορα εξασθενούντες κατά την κίνηση των συστημάτων ανατολικότερα.

γ) Υφέσεις οι οποίες διασκίζουν τη Μεσόγειο, με αποτέλεσμα την επικράτηση αρκικά Νοτίων ανέμων, στοιχικά ενισχυόμενων όσο πλησιάζει το καμηλό. Κατά την διάβαση στο Αιγαίο, εκδηλώνονται ισχυρές συνεχείς βραχές και καταγίδες, ενώ ο άνεμος γρήγορα στρέφεται σε Δ-ΒΔ. Εάν η ύφεση κινηθεί προς την Μαύρη θάλασσα, οι άνεμοι παραμένουν προσκαμφα ΒΔ-Β και συνήθως εξασθενούν ή στρέφονται και πάλι σε νότιους, εάν ακολουθεί δευτερεύον καμηλό. Εάν η ύφεση κινηθεί προς την Τουρκία ή την Α. Μεσόγειο, ο άνεμος στρέφεται γρήγορα σε Β-ΒΔ και συνήθως ενισχύεται γρήγορα εάν πλησιάζει συντικλινούχη έξαρση στα Βαλκάνια. Πρόκειται για τα πιο ενεργά συστήματα τα οποία επηρεάζουν την περιοχή του Αιγαίου, ιδιαίτερα από τον Οκτώβριο μέχρι τον Μάιο. Σε αυτές τις υφέσεις αφείπονται οι Βοριάδες που με ένταση συκνά μεγαλύτερη των 9Bf (έχουν παρατηρηθεί και εντάσεις μέχρι 14Bf) σαρώνουν το Αρχιπέλαγος. Πολλές φορές, κατά την διάβαση ψυχρού μετώπου, εκτενόμενου Δ των υφέσεων αυτών πάνω από το Αιγαίο, ο άνεμος μεταπλετεί ταχύτατα από ΝΔ-Δ-ΒΔ, σε Β-ΒΔ και ενισχύεται ραγδαία, με παράλληλη πτώση της θερμοκρασίας κατά την άφιξη της ΒΔ θύελλας.

δ) Δημιουργία ισχυρού αντικυκλώνα στη δυτική και την κεντρική Ευρώπη, (high-blocking), με αποτέλεσμα την

### ΜΕΤΕΩΡΟΠΟΓΙΑ



Γιάννης Πολωνοπόντεος  
Φορέας Πανεπιστημίου Αιγαίου  
Τμήμα Επιστήμης της Βαλκανίου,  
απόφοιτος της εποχής και μέλος του ΠΟΑΒ.







# ΟΙ ΕΝÁΔΙΕΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚές έρευνες Της ΕΑΛΠΝΙΚής ΑΠΟΣΤΟΛής στην **ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ**

**15 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΔΟΙ – 1998-2006.**

Το 1997, το Ελληνικό Ινστιτούτο Μελετών Αρχαίας και Μεσαιωνικής Αλεξανδρείας, «εξασφάλισε» από το Ανώτατο Αρχαιολογικό Συμβούλιο την Αιγύπτου άδεια για την πραγματοποίηση ενάλιων αρχαιολογικών έρευνών στην Αλεξανδρεία. Η θαλάσσια περιοχή που επελέγεται εκτείνεται ανατολικά του Ανατολικού λιμένος της Αλεξανδρείας. Το 1998 άρχισαν οι έρευνες που συνεχίζονται απρόβατο μέχρι σήμερα.

Θα σας παρουσιάσω, περιληπτικά, τα μέχρι σήμερα αποτελέσματα των δεκαπέντε έρευνητικών περιόδων. Αλλά πρώτο, με λίγα λόγια, θα δώσω το ιστορικό, τοπογραφικό και γεωλογικό πλαίσιο της περιοχής.

Κατά τα Πτολεμαϊκά και Ρωμαϊκά χρόνια η παραλία ανατολικά της Άκρας Λοχιάδος αποκαλείται «Η προ Ελευσίνη θάλασσα». Η Άκρα Λοχιάδος ήταν το ανατολικό σύνορο του Ανατολικού λιμένος, του αποκελούμενου «Μέγας λιμήν», αποτελούσε δε τημέρα των Βασιλείων. Ο Στράβωνας αναφέρει την εκεί ύπαρχη ενός ανακτόρου, του Ναού της Ταΐδος Λοχιάδος και τη Μουσαίειου της Κίλιοπάτρας. Κατά τον Πλούταρχο η Κίλιοπάτρα έκτισε εκεί το Μουσαϊδίο που προβρέθη για την ταφή της που ήταν μεγάλη, κάθιτη και βρισκόταν κοντά στον Ναό της Ταΐδος.

Είναι αβέβαιο μέχρι πότε σημειώθηκαν ανατολικά την Πόλις στα Πτολεμαϊκά χρόνια και την μετέπειτα Ρωμαϊκή περίοδο, όπως λίγα γνωρίζουμε και για

την ανατολική σκύρωση στα Βυζαντινά και τα πρώτα Αραβικά χρόνια. Η τοπογραφία των Ανατολικών προσατείων της πόλης των Επιληνορωματικών χρόνων είναι πολύ συγκεκυμένη, η χρήση γης άλιθης συνεχώς και είναι πόρα πολύ δύσκολο για τον σημερινό έρευνητή να την κατανοήσει.

Από τις αρχές του 20ου αιώνα όταν διανοίκητη παραδιακή οδός, η περιοχή πικνοκατοικήθηκε. Στην αρχαιότητα υπήρχαν εκτεταμένα νεκροταφεία, μερονυμένες μητρικές ταφές όπως εκείνη της Στρατονίκης, και νοτιότερα προς την Μαρεώτιδα λίμνη π Νεκρόπολη της Hadra. Λατομεία, βιρσαδεψεία και άλλες ρυπογόνες δραστηριότητες, όπως εργαστήρια ταρίχευσης, αλιτή και μεγάλες επούλεις, ήταν εκτός των τειχών.

Η στάθμη της Μεσογείου συντιθέται κάπου ένα μέτρο για κάθε χιλίο χρόνιο. Με αυτό το φαινόμενο συνυπάρχουν όμως και άλλες γεωλογικές επιρροές. Στην Αλεξανδρεία υπάρχει και καταβύθιση της ακτής. Αυτό έχει ως συνέπεια, ότι απέριγρε από τα αρχαία κτίσματα και πλιξεύματα να βρίσκεται σήμερα μέσα στην θάλασσα.

Βιώρησα απαραίτητη αυτή την εισαγωγή για να εξηγηθεί γιατί πέρα από αρχαία που έχουν σχέση με ναυτικές δραστηριότητες, όπως άγκυρες και ενδείξεις για ναυάγια, βρίσκομε στο Βυθό αρχιτεκτονικά μέλη και πλιξεύματα.

## ΠΟΠΙΤΙΣΜΟΣ



Κέρματα Χέρρων Τζάχας

69

50 | Αποτελεσματολογία



Η περιοχή που ερευνήσαμε ξεκινά από το Ακρωτήρι Silsileh και φθάνει μέχρι το πρόστιο Roushdy, καλύπτει μία παραλιακή ζώνη 5 χιλιομέτρων που εκτείνεται κάπου 1000 μέτρα μέσω στην θάλασσα. Τα βάθη ποικίλλουν από λίγα μέτρα μέχρι 28 μέτρα στα βαθύτερα σημεία.

Επιτέλχουν εδώ σημεία βάσει της έρευνας που προηγήθηκε. Λόβωμε υπόψη τα γνωστό ιστορικό δεδομένο, τα ορατά σε κάποια σημεία αρχαία ερείπια και την πεπομερέστατη χαρτογράφηση του βυθού με Πλευρικό Σαρωτή Βυθού.

Δώσαμε συμβατικά συνόρια στα έξι σημεία όπου εντοπίστηκαν αρχαία. Σε καμία από αυτές τις θέσεις δεν έχει ολοκληρωθεί η έρευνα και δεν κάνουμε ακόμα χρήση ανικεντή μετόπλιων [Proton Magnetometer] ούτε απορροφητικού μηχανισμού [Airlift ή Hydrolift]. Περιοριστήκαμε στην επιφανειακή, οπτική έρευνα των εμφανών ή ειδώλια καταχωμένων στην δύμη ευρημάτων.

To Chatby 1 είναι η αρχαιότερη θέση από όπου μέχρι σήμερα ερευνήσαμε. Βρισκόμαστε σε ένα από τα ξεχωριστά σημεία της αρχαίας πόλης, την Άκρα Λοχιάδα, η οποία ήταν τμήμα των Βασιλικών. Η προσφορά της έρευνας αυτής στην τοπογραφία της πόλης ξεκινά με την ακριβή αποτύπωση - χαρτογράφηση του

βαθισμένου ακρωτηρίου. Αυτό επετεύχθη με τον συνδυασμό των πορτοπρήσεων των διτών και της πλεκτρονικής αποτύπωσης των γεωπόγων του Πανεπιστημίου Πατρών

Έχουν εντοπιστεί κάπου 300 αρχαία αντικείμενα. Πρόκειται για μεγάλους και μικρότερους λίθινους ίχνους. Οι περισσότεροι είναι αρχιτεκτονικά μέτη από γρανίτη, βασάλιτη και άλλα πετρώματα. Βρέθηκαν επίσης πολλές μπάλες από καταπέλτες, τμήματα σαρκοφάγων ή άλλων ταφικών μνημείων. Ήτον εξωτερικό περίγραμμα του ακρωτηρίου βρέθηκαν λίθινες σύγκρισης και απορρίμματα κεραμικής. Πολλά από τα αρχιτεκτονικά μέτη παραμένουν ακόμα στούντια και αυτό λίγα των διασχερειών που δημιουργεί το μεγάλο τους βάρος, περιορισμένη ορατότητα του βυθού και οι δύσκολες καιρικές συνθήκες.

**Από τα ευρήματα ξεχωρίζουν τέσσερα:**  
Πράγκεις ο πύργος ενός μονοθίθικού πυλώνα από γρανίτη. Παρόλο που το ύψος του δεν ξεπερνά τα 2,20 μ., είναι ένα απρότικότατο κατά την εκτίμηση μας εύρημα. Είναι ο μόνος πυλώνας που βρέθηκε ποτέ στην Αιγαίνωνα και ο μόνος γνωστός μονοθίθικός πυλώνας σε όλη την Αιγαίνη.

Σέρωμε ότι οι πυλώνες τοποθετούνται στην εισόδου τεράν και το εύρημα μας ήταν τοποθετημένο ακριβώς στην θέση όπου με

βάση τις αρχαίες πηγές υπήρχε ο Ναός της Ταΐδας Λοχιάδας.

Μπορούμε να φθάσουμε στο ασφαλές συμπέρασμα, ότι το εύρημα μας, που ζυγίζει 9 τόνους, οριοθετεί την θέση αυτού του μνημείου του οποίου αποτελείστε τμήμα.

Από τις αρχαίες πηγές γνωρίζουμε ότι το Μαυσωλείο της Κίτης ήταν έτοιμο, αλλά στο οποίο δεν επέφη, πάντα σε επαφή με τον Ναό της Ταΐδας. Περιγράφεται και π μεγάλη πέτρινη θύρα του μνημείου που κατά τον Δίωνα Κάσιο, όταν αφάλλισε δεν στάθηκε δινατό να ανοίξει ξανά και για αυτό τον ετοιμοθάνατο Μάρκο Αντώνιο τον ανύψωσαν με σκοινιά από παράθυρο του πρώτου ορόφου.

Σε απόσταση περίπου 50 μέτρων από τον πυλώνα βρέθηκε το ανώφιλο μίας μνημειακής πόρτας, το μήκος αυτού του γρανίτεντού ογκόλιθου είναι 3,30 μ., το βάρος ξεπερνά τους 14 τόνους και η θύρα στην οποία ανήκει πρέπει να είχε ύψος πέρα των 6 μέτρων. Οι στρογγυλής υποδοχές για τους στρόφιγγες έχουν διάμετρο 22 εκατοστά και π μοισιδβάχον ποτέ είναι ακόμα στην θέση της. Δεν αποκλίεται η μελέτη αυτού του αρχιτεκτονικού μέλους να αποδειξεί ότι έχει τα χαρακτηριστικά θύρα Μακεδονικού τάφου και ότι μπορεί να



ανήκε στο Μουσαλέιο όπου διαδραματίστηκε το τέλος της τελευταίας βασιλιάσσας της Αιγύπτου.

Το τρίτο από τα αρμαντικά ευρήματα είναι ένα ακέβον ακέραιο τρίγλυφο από βασάλτη. Η παρουσία του μαρτυρεῖ ότι εκεί βρισκόνταν ένα κτίριο δωρικού ρυθμού.

Το Τέταρτο εύρημα είναι ένα μεγάλο γρανίτενιο βάθρο αγάλματος ή συμπλέγματος, ύψους 2,20 μέτρων.

Για να τελειώσω με την θέση αυτή πρέπει να αναφέρω και τρία πρόσαφτα ευρήματα, που έχουν και αυτό ξεκωριστή σημασία. Ανάμεσα σε πολλούς καλά επεξεργασμένους ογκόλιθους εντοπίσαμε τρεις που φέρουν ιερογλυφικά. Πρόκειται για ένα μεγάλο γρανίτενιο όγκο με την ακέφαλη ανάγλυφη παράσταση ενός οβιωματούχου, που έχει τα χαρακτηριστικά Φαραώ και πλαισιώνεται με ιερογλυφικά σύμβολα, και άλλους δύο δύκους με πολύ φθωρμένες ιερογλυφικές επιγραφές. Διακρίνονται δύο δέλτοι [cartouches] που περιέχουν δύο βασιλικά ονόματα άλλα δύο γά της μεγάλης φθωράς δεν διαβάστηκαν ακόμα. Είναι πιθανότατο άλλοι παρόμοιοι όγκοι που βρίσκονται ριγμένοι δίπλα να φέρουν επιγραφές και εγκάρακτες παραστάσεις. Πιστεύουμε ότι πρόκειται για τα υπολείμματα μεγάλης οικοδομής που δεν αποκτήστηκαν κατό τα

Ελληνοτικά ή τα Ρωμαϊκά Χρόνια.

Θα χρειαστεί μεγάλη προσπάθεια και υπομονή για να κατανοθούμε και να ταυτοπούμε αυτά τα αρχιτεκτονικά ευρήματα.

Πρέπει να εξηγήσω ότι τα ευρήματα της Βιθιαμένης Λίκρας Λακιάδος, κατά την άποψη μας χωρίζονται, ως προ την πρότευσην τους, σε τρεις κατηγορίες. (α) Εκείνα που είναι *in situ* και παρέμειναν εκεί παγιδευμένα με την ανύψωση της στάθμης της Βάλσας. Στην κατηγορία αυτή, πλάγιου βάρους, αυμπεριθεμβάνω τον πυλώνα, το βάθρο και το ανώφιλο, πιθανότατα και τα υπολείμματα του φαραωνικού κτίσματος. (β) Άλλοι όγκοι, μικρότεροι αφορούν πάλι υπολείμματα κατεστραμμένων κτίρων που στέκονταν στο σημείο αυτό και χραιμοποιήθηκαν κατό καιρούς για να ενισχύονται, να στερεώσουν, την θέση του ακρωτηρίου, που αργά απλά στοιθερά βιθιζόταν. (γ) Άλλα αρχιτεκτονικά μέρη μεταφέρθηκαν από την γειτονική παραλία.

Οι δύτες μας διοπιστώσαν, πλησιάζοντας το ακρωτήρι ότι δίπλα η Σιδαίλης

στέκεται πάνω σε αιχμηπαλπή στρώματα ακρωτηριοσμένων αρχαιοτήτων. Πρόκειται για ένα από τους απρωματικότερους αποθέτες αρχαίων της Ελληνορωμαϊκής Αλεξανδρείας που επιφυλάσσει εκπλήξεις, όταν έρθει η ώρα να ερευνηθεί.

Είναι γνωστό από κείμενα και περιγραφές τοθιδιώτων, αλλά και από δύο χάρτες του 15ου και των αρχών του 17ου αιώνα, ότι στην θέση Chatby 2 βρισκόνταν ο κατό την παράδοση τόπος μαρτυρίου του Ευαγγελιστή Μάρκου οπού κτίστηκε ένα Μαρτύριο και μια παλαιοχριστιανική εκκλησία. Φαίνεται ότι τα ερείπια αυτού του αρμαντικού κτιρίου ήταν οικόμα ορατά στα τέλη του 15ου αιώνα και στις αρχές του 17ου, όταν αυτή η εκκλησία σχεδιάστηκε στους χάρτες του Κάθικο Urbinate [1471] και των Αρχείων της Simancas [1603]. Για αυτό μαρτυρεί και η κεραμική του 5ου και

6ου μ.Χ. αιώνα που βρήκαμε στα ακάμματα που αναίσαμε στην παραλία, αλλά και κάποια αρχιτεκτονικά μέρη μέσα στην Βάλσα.

H-Θέση Ibrahimieh 3. Πρόκειται για μεγάλο



# Υποψήφια ΕΛΗΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ στο VOLVO OCEAN RACE 2008-9

## ΟΣΟΙ ΠΙΣΤΟΙ ΠΡΟΣΕΛΘΕΤΕ!

Φίλοι Ιστιοπλόδου.

Από το χρόνο των Optimist παρακολουθώντας την εξέλιξη του περίφημου Whitbread Round The World Race και ανειράσματα όπως και πολλοί από εμάς. Ο αγώνας έγινε για πρώτη φορά το 1973 από κάποιους ανειροπόλους λάτρεις της περιπέτειας, με στόχο την πραγματοποίηση του Γύρου της Γης δια θαλάσσας με ιστιοπλοϊκά ακόφη σε ρυθμό σγάντα. Διαβάζοντας κανείς την ιστορία της κάθε μίας από τις εννέα διοργανώσεις τα τελευταία 34 χρόνια, αντιλαμβάνεται μια Επική διάσταση, καθώς οι άνθρωποι που συμμετέχουν κάθε φορά ξεπερνούν κατά την έκταση της φύσης και στην τεχνολογία. Δυστυχώς δεν έχει υπάρξει ποτέ συμμετοχή ελληνικού ακόφου απλώ σύτε και νέας Ελλήνων δεν γνωρίζω να έχει συμμετάσκει ως πλήρωμα. Πιστεύουμε ότι ήρθε η ώρα...



Μαζί με τον Niko Λέο, από το 1981, έχουμε κιτείσει 26 χρόνια Αγώνων Ανοικτής Θαλάσσας. Κάθε χειμώνα συγγίνομε το θέμα και το αφήναμε. Όμως έτσι το 2000, στο Ρότο Αγαρό γνωρίσαμε και γίναμε φίλοι με τον διεθνούς φήμης Έλληνη ιστιοπλόδο Ανοικτής Θαλάσσας Niko Λυκαρδόπουλο, όλο αβέβαδον. Ο χειμώνας 2002-03 έφερε το OPTIMUM 3, ο οποίος έναν Αμερικάνο προπονητή, το καλοκαίρι έναν Άγγλο προπονητή και το φενόπωρο έναν άλιτο Αγγλό προπονητή και κυβερνήτη ακόφου στο VOLVO 2001-02, να τρέξει μαζί μας στην Μάλιτσα. Ποράληπτο από τον Μάριο έως τον Ιούνιο έγιναν πολλές ενέργειες για μια πιθανή ελληνοαγγλική συμμετοχή στο VOLVO 2005-06 οι οποίες δεν ευδοκίμησαν στο χρόνο που είχαμε θέσει, καθώς κρίθηκε ότι δεν υπήρχε αρκετός χρόνος για να δακτυοστούν και να καταστούν ασφαλή τα νέα ακόφη VOLVO 70.

Όμως ο ανάπτυξης του εγκειρήματος το 2003, τέσσερις χρονίς με το 52ορί με εθνικές και διεθνείς διακρίσεις και η στενή παρακολουθητή του VOR 2005-06 μας οδήγησαν αυτόν το χειμώνα στην απόφαση ότι είναι εφικτή μια αμηχάνης ελληνική συμμετοχή υπό τις εξής προϋποθέσεις:

1. Μέχρι 31-3-2007 να βρεθούν άλιτοι 25 τουλιάκιστον ιστιοπλόδοι ώστε μαζί με τους 5 του OPTIMUM να συγκρατήσουν την 30μερή ομάδα που θα εκπεισθεί το εγκέριμα εθνικού κάμπι με μόνη παροχή την καίτηψη των εξόδων τους κατό την προετοιμασία και τον αγώνα.
- Ανοίγεται ο διάβρωσης 10 πημέρων ανά μήνα από 1-6-07 έως 31-12-07, 20 πημέρων ανά μήνα από 1-1-08 έως 30-9-08 και συνεχώς κατά τον αγώνα βέβαιο από 1-10-08 έως 30-6-09!
2. Μέχρι 31-5-07 να βρεθούν οι πόροι που θα χρηματοδοτήσουν το εγκέριμα και τη ροή τους θα είναι τέτοια που θα εξασφαλίζει την οικονομίρωση του εγκειρήματος από 1-6-07 έως 30-6-09.

Έτσι, στη φάση αυτή, καθίσματε δύος ιστιοπλόδους έχουν την ίδια με μας δίψα να μετέχουν σε αυτήν την ανεναντίοντη περιπέτεια, κοιτύποντας 39.000 ν.μ, γύρω από τον κόσμο με τα ταχύτερα μονόγοστρα ιστιοπλοϊκά ακόφη, και δύνανται να διαθέσουν την πραγματερόμενο αποτούμενο χρόνο, να επικοινωνήσουν μαζί μου στο τηλ. 6944 741550 ή με e-mail στην διεύθυνση προσωπικού πλήρωμας του εγκειρήματος από 1-6-07 έως 30-6-09.

Με Φίλικον Χαιρετισμούς

Περικλής Λιβάς

[www.optimumsailing.gr](http://www.optimumsailing.gr), [www.horc.gr](http://www.horc.gr)

[www.volvoceanrace.org](http://www.volvoceanrace.org)

# Ο Χορός του Ομίλου



Η κυρία Λίζα Σταθάτου επιμένει για την ανεκτίμητη συμβολή της στην επιτυχία του Athens Trophy.



Ο κύριος Γεράσιμος Καϊτσιβήτης επιμένει για την 35η εργασία του στον Όμιλο.



Ο κύριος Αιτένης Αγγελόπουλος, διευθύνων Σύμβουλος της ACA SHIPPING, που συνέβαλε στην μεταφορά των σκοφών του Athens Trophy από την Ισπανία στην Ελλάδα.



Οι κύριοι Νίκος και Πέτρος Πουρήτακος της "ΑΔΡΕΝΑΛΙΝΗ Α.Ε.", που εξασφάλισαν την διετή διαμονή και τις μετακινήσεις των 400 έδρων ιατροπλόων του Athens Trophy.



Από τ' αριστερά προς τα δεξιά διακρίνονται: Ο Δήμαρχος Αρορού Ναύαρχος ε.ο. Ν. Φωστιέρης, ο καθηγητής κας Π.Π. Κεκαγής, ο Γενικός διευθυντής της Ε. ΓΙΑΝΝΙΤΣΑΣ Α.Ε. κας Μένος Σταθάρης, ο διευθύντριος Επικοινωνίας κα Χορδή Αντωνοπούλου και ο διευθύνων Σύμβουλος κα Alexander Pauffler της MERCEDES-BENZ ΕΜΑΣ, χορηγού του Ράλλυ Αγαίου.



Ο Πρόεδρος του Π.Ο.Ι.Α.Β. με την τυχερή της βραβιά και Κούπαρη, σύζυγο του διοικητή της Ναυτικής Διοίκησης Αγαίου στην οποία έπεσε το φίτουρί της βασιλόπιττα.

Με την παρουσία Ανώτατων Αθωματικών του Π.Ν., επισήμων και μελών έγινε ο ετήσιος χορός του Όμιλου το Σάββατο 21 Ιανουαρίου στην Αίθουσα Λαγού του ΠΟΙΑΒ. Το κέφι γύρω από το πιάνο κράτησε μέχρι αργά με μουσική, τραγούδι και παρεστατική διάθεση.

Στην εκδήλωση τημίθικαν δύοι βαθύτεροι στην διεξαγωγή του διεθνούς αγώνα Athens Trophy το καλοκαίρι που μας πέρασε.

## ΟΜΙΛΙΚΑ



# ΑΠΟΝΟΜΕΣ ΚΑΙ ΜΑΣΚΕ ΠΑΡΤΥ

ΤΗΣ  
**ΣΧΟΛΗΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ**  
ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΜΑΣ





Το βράδυ της Παρασκευής, 9 Φεβρουαρίου, έγιναν στις αίθουσες εκδηλώσεων του ΠΟΙΑΘ οι απονομές των Πτυχίων Ιατουπίτοιας των μαθητών της 182ης σειράς Αρχορίων, 83ης σειράς Προχωρημένου και 80ης σειράς Αγωνιστικού τμήματος της Σχολής Ιατουπίτοιας Ανοικτής Θαλάσσης.

Το μασκέ πάρτυ που ακολούθησε ήταν το κάτι άλιθο. Κεφάλες πορέες με ωραίες υπάρξεις και αμφιέσεις που έδωσαν "χρώμα" στον απαγάπητο χορό σε όλη τη διάρκεια της βραδιάς.

# Nέα C-Class:

## Η Εξουσία της Οδήγησης!

AYTOKINHTO



ΕΠΑ/469 07





**Vodka Martini***"Shaken, Not Stirred"*

45 ml vodka

Alyes σταγόνες dry vermouth

Βάλτε τα υγιικά με τριμμένο πάγο σε ένα σίκερ. Χτυπήστε καλά. Σουρώστε και σερβίρετε σε ποτήρι κοκτέιλ. Γαρνήστε με μια ελιά.

Το αυθεντικό πότο του James Bond που το ονειρά νάντι "shaken, not stirred." Ο δημοφιλής πρόκτορας εκπέμπει το κοκτέιλ καθιερώνοντάς το σαν το πιο μοδάτο πότο της δεκαετίας του 60. Πριν ο James Bond το κάνει μόδα, το μαρενί φτιαχνόταν αποκλειστικά και μόνο με gin.

**Σπαγγέτι καυτερά με σκόρδο****Υλικά**

400 γρ. σπαγγέτι  
7 κουτ. σούπας λάδι  
3 σκετζίδες σκόρδο χωντροκομμένες  
2 κουτερές κόκκινες πιπερίτσες φιλοκομμένες  
1 ½ κουτ. σούπας μαϊντανό ψιλοκομμένο  
Παρμεζάνα τριμμένη  
Αλάτι

Βράστε τα σπαγγέτι σε άφθονο αλιστισμένο νερό. Βάλτε σε ένα πιγάνι το λάδι με το σκόρδο με το σκόρδο, τις κουτερές πιπερίτσες και το μισό μαϊντανό και μόδιστε. ζεσταθεί το λάδι οβήστε τη φωτιά. Στραγγίστε τα σπαγγέτι, βάλτε τα σε μια πιατέλα, περικύλωστε τα με το σκορδόλαδο, ποσοποιήστε με τον υπόλοιπο μαϊντανό και παρμεζάνα τριμμένη και σερβίρετε αμέσως.

- Έντυπη Επικοινωνία
- Εταιρική Ταυτότητα
- Εκδόσεις
- Web - sites / e-Presentations
- Εκδηλώσεις
- Παραγωγές
- Επιμέλεια - Κατασκευή  
Εκθεσιακών Περιπτέρων

**paralos**  **creative**

Αλεξιουπόλεως 5-7 | 164 52 Αργυρούπολη  
Τ. 210 9680 820, F. 210 9955 186  
[www.paralos.gr](http://www.paralos.gr)

Δεν μπορείς να ανακαλύψεις νέους κόσμους αν δεν αποδεχθείς ότι θα χάσεις την επαφή με τη στεριά για πολύ καιρό.  
Andre Gide (1869-1951)

Στο αληθινό ταξίδι της ανακάλυψης δεν πρέπει να ψάχνεις για καινούρια τοπία αλλά να τα βλέπεις με άλλο μάτι.  
Marcel Proust (1871 – 1922)

## FAMOUS LAST WORDS

Είναι για τις ΑΝΑΚΑΛΥΨΕΙΣ....

Όλες οι αλήθειες γίνονται εύκολα κατανοητές όταν έχουν ανακαλυφθεί, το σημαντικό είναι να τις ανακαλύψεις.

Galileo Galilei  
(1564-1642)

Τα λάθη είναι οι πόρτες προς την ανακάλυψη.  
James Joyce  
(1882 – 1941)

Τον Ι.Κ. θα τον βρείτε στα εξής απομείωση

Exi Olympic Mare  
Ακτή Κουμουνδούρου 62 Πειραιός

Kitchen Bar  
Μαρίνα Ζέας Πειραιός

Mecca  
Ακτή Κουμουνδούρου 60 Πειραιός

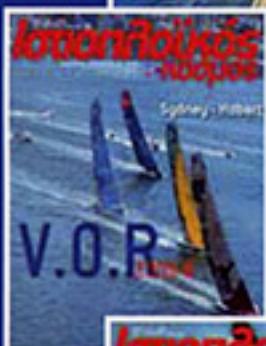
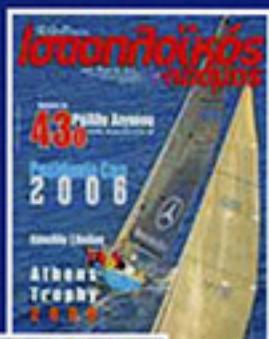
Magic Marine  
Μεγάλου Αλεξανδρού 8 Πειραιός

Perga  
Λ. Βουλιαζούντη & Ζέου 37 Γλυφάδα  
Ν. Βόλων 5 Μετρόποληνο

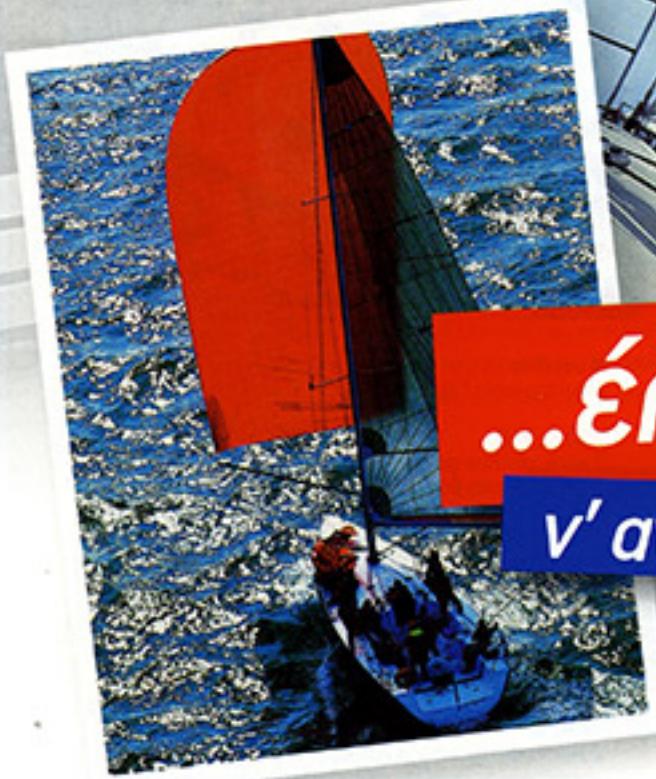
Pelagos  
Λ. Ποσειδώνος 19 Αθήνας

Skordilis S.A.  
Λ. Ποσειδώνος 10 Αθήνας  
Ακτή Γρ. Μουτσούπηλου 36 Πειραιός

Tecrep Marine  
ακτή Γρ. Μουτσούπηλου 36 Πειραιός  
Λ. Ειταυθερίας (Αθήνας) 16 Αθήνας



# ΠΟΙΑΘ - ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ



...έλα

*v' ανοίξουμε πανιά!*



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

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

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

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

**Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας  
Ανοικτής Θαλάσσας**



Ακτή Δηλιδέρη 3, Μαρούσιον 185 33 Πειραιός  
tel: 210 4123357 & 4113201, fax: 210 4227038, e-mail: horc@otenet.gr, www.horc.gr

## Nέα TIM Data Card

Αποκλειστικά από την TIM:

- Ταχύτητα έως 1,8 Mbps
- Απεριόριστη χρήση για πάντα\*
- Δωρεάν κάρτες για όλους τους τύπους laptop\*\*

Για να έχετε γρήγορο Internet και e-mail πάντού!



\* Μέγιστη μηνιαία χρήση 20GB για αποφυγή κακόβουλης χρήσης της υπηρεσίας.

\*\* Δωρεάν η PCMCIA ή η PCI Express κάρτα ή το USB Modem στα οικονομικά πακέτα DC80, DC300, DC 1GB και στο DC Non-Stop.

**3G Broadband**

Θέλω TIM. Θέλω να κερδίζω.

