



ΑΠΟΔΕΔΕΙΓΜΕΝΑ

the ART of Sail FAST

Quantum Greece delivers the sail power

Αποτελέσματα Αγώνων 2014 Rally και Πρωταθλήματος

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΣΕ ΟΛΟΥΣ !

Εμείς απλά κάνουμε αυτό που ξέρουμε καλύτερα.

Να μελετάμε, να σχεδιάζουμε και να κατασκευάζουμε
τα πανιά σας - ΟΛΑ εδώ στην ΕΛΛΑΔΑ!!!

Εμείς και θέλουμε και μπορούμε.

follow us:   

TOP IN CLASS Q RESULTS



ORCI - Greek Championship 2014

ORCI and overall
1 - ATALANTI XVI

Aegean Regatta 2014

IRC and Overall Winners
1 - JINETERA
3 - URSUS MINOR

IRC DIVISION 2
2 - AFROESSA

ORCI Overall Winners
3 - BANA BIOLETTA 3
4 - ACES-BOO
5 - FAIRYTALE
6 - GRANMA X

ORCI Division 1
1 - ACES
3 - BANA BIOLETTA 3

ORCI Division 2
1 - FAIRYTALE
2 - GRANMA X
3 - BANDIT

Cyclades 2014

ORCI
1 - VENTUS
3 - NEMESIS

ORC CLUB 1-2
1 - HIMAIRA
2 - MANOULI TOO

Aegean Rally 2014

2 - OPTIMUM 3 ASPIDA
3 - FAIRYTALE
4 - CHIARA IASON
5 - BLUE LINE (partial)
6 - HAKUNA MATATA

North Aegean Cup 2014

IRC
1 - JINETERA
2 - ANATELOUSSA AFRODITI
3 - BAXIMUS
4 - OXYGONON (partial)
5 - AELLA

ORC Performance
1 - ELLINIXX
2 - PARALOS
3 - ANATELOUSSA AFRODITI
4 - GRANMA X
5 - BAXIMUS (partial)
6 - OXYGONON (partial)
7 - AELLA

ORC Sport
1 - KOURSAROS
2 - AGIA IRINI

ANTICIPATE THE SHIFT®



WWW. QUANTUMSAILS .GR



024



029



034

036



012

ΜΟΝΙΜΕΣ ΣΤΗΛΕΣ

Σελ 03 Μ'ανοιχτά πανιά

Σελ 04 Απόψεις

Σελ 12 Ενημερωτικά

Σελ 32 Κατηγορίες Τριγώνου

Σελ 36 Κωπηλασία

Σελ 46 Ομιλικά

ΔΙΕΘΝΗ

Σελ 24 Σίδνεϊ – Χόμπαρτ 2014

Σελ 28 Barcelona World Race

ΘΕΜΑΤΑ

Σελ 40 Ωκεανοπορεία:

Από την Ελλάδα στην Καραϊβική, Ημερολόγιο S/Y Φιλίζι
(μέρος 2, συνέχεια)



Coatings that care

as much as we do

We take our environmental and corporate social responsibilities seriously, and look beneath the surface for a better marine environment. That's why we were the first major coatings supplier to stop supplying antifouling containing TBT and the first to introduce non-toxic foul release coatings, and why we're leading the way on water based technology.

As signatories to the international Coatings Care® agreement on health, safety and environmental performance, we constantly search for ways to create more value for our customers with less impact on the environment.

Keeping you out in front.

www.international-marine.com/care



AkzoNobel

International Paint (Hellas) S.A.
599, Vouliagmenis Ave.,
Argyroupoli 164 52, Greece
Tel: +30 210 4295 140
Fax: +30 210 4295 149
Email: ip.hellas@akzonobel.com
www.international-marine.com



του Ι. Μαραγκουδάκη / Πρόεδρου Δ.Σ

«Την οργάνωση Σχολής Ναυτικών Επικοινωνιών και την έκδοση του σχετικού πτυχίου, συμβάλλοντας στην ασφάλεια των ναυτιλησμένων...»

Ας αρχίσουμε με τα εύκολα και ευχάριστα και ας ευχηθούμε να έχουμε την καινούρια χρονιά υγεία, πρόοδο και να απολαύσουμε το θείο δώρο που μας χάρισε η φύση, τη θάλασσα.

Ο απολογισμός του ναυταθλητισμού της χρονιάς που έκλεισε, παρά τις οικονομικές δυσκολίες, ήταν σε γενικές γραμμές καλός, με αρκετές διεθνείς επιτυχίες, περισσότερες στην κωπηλασία αλλά και αρκετές στην ιστιοπλοία που εξασφάλισαν ήδη κάποιες συμμετοχές για τους Ολυμπιακούς του 2016.

Η φετινή χρονιά όμως είναι ακόμη πιο κρίσιμη.

Πολλές συμμετοχές πρόκειται να κριθούν εφέτος. Το οικονομικό κλίμα που επικρατεί και η αβεβαιότητα για το μέλλον της χώρας μας, δεν βοηθούν ούτε οικονομικά ούτε ψυχολογικά για να ενταθούν οι προσπάθειες, τόσο στον πρωταθλητισμό όσο και στην περαιτέρω ανάπτυξη του ναυταθλητισμού.

Παρ' όλα αυτά εάν θέλουμε να επιβιώσουμε, πρέπει να προετοιμάσουμε την ψυχασύνθεσή μας για μία προσπάθεια η οποία το πιθανότερο θα κρατήσει πολλά χρόνια και να μην μας καταλάβει η απογοήτευση που θα οδηγήσει σε εγκατάλειψη.

Από την πλευρά του ΠΟΙΑΘ, έχουμε προγραμματίσει τις ακόλουθες δράσεις εκτός των συνηθισμένων αγωνιστικών εκδηλώσεων.

- α. Τη διοργάνωση του **Πάλλυ Αιγαίου 2015** με αρκετές καινοτομίες, οι οποίες έγιναν ευρέως αποδεκτές από την ιστιοπλοϊκή οικογένεια της ανοικτής θάλασσας.
Μεταξύ των καινοτομιών είναι και η προσφορά του Ομίλου μας προς όλα τα συμμετέχοντα σκάφη, που αφορά στον έλεγχο της εγκατάστασης και σωστής λειτουργίας της συσκευής VHF με τη βοήθεια του νέου εξοπλισμού που απέκτησε ο ΠΟΙΑΘ.

- β. Την οργάνωση **Σχολής Ναυτικών Επικοινωνιών** και την έκδοση του σχετικού πτυχίου, συμβάλλοντας στην ασφάλεια των ναυτιλησμένων αλλά και καλύπτοντας ένα κενό που δημιουργείται από τη σχετική νομοθεσία.

Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι ο ΠΟΙΑΘ, πέραν της εκδόσεως του βιβλίου "Ναυτικές Επικοινωνίες", δημιούργησε ένα πρότυπο εργαστήριο για ραδιοεπικοινωνίες που αποτελείται από μία τράπεζα εκπαίδευσης με πολλαπλές συσκευές VHF σε πραγματικές συνθήκες επικοινωνίας, μία εγκατάσταση για την εκπαίδευση NAVTEX, μία γέφυρα μετρήσεων για τη σωστή λειτουργία της εγκατάστασης των συσκευών VHF, καθώς και τις υπόλοιπες συσκευές όπως EPIRP, SART, PLB, όπως απαιτούνται από τους ραδιοκανονισμούς της Διεθνούς Ενώσεως Τηλεπικοινωνιών ITURR Resolution 343 (WRC-97) (WRC-07) και την υπόδειξη της Επιτροπής Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Διοικήσεων των Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών CEPT/ECC Recommendation 31-04.

- γ. Την επανάληψη των **σεμιναρίων Offshore Personal Survival Training**, που προβλέπεται από την ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS SECTION 6 που κατόπιν εγκρίσεως της Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας διοργανώθηκαν από τον ΠΟΙΑΘ τα προηγούμενα χρόνια και παρακολούθησαν 445 ιστιοπλόοι στο κέντρο και στην περιφέρεια (Μυτιλήνη, Ρόδο, Χαλκίδα, Σάμο και Πάτρα).
Να σημειωθεί ότι τα εν λόγω πιστοποιητικά ισχύουν για 5 χρόνια και πρέπει να ανανεώνονται.
- δ. Τη διοργάνωση του **εκπαιδευτικού και αγωνιστικού δεκαήμερου στον Σαρωνικό** (1st Sailing Training Cup) από 1η έως 9η Αυγούστου, με πλήθος ψυχαγωγικών εκδηλώσεων.

Ευχόμεθα ένα δημιουργικό νέο έτος.



Σκουλαρίκι στη μύτη

του Δημήτρη Τσελίκια

-Η δική μου τύχη ήρθε με ταχύπλοο.

-Εγώ βέβαια, σ' αυτές τις γκαζομπανιέρες δεν είχα ποτέ εκτίμηση, λόγω τιμής. Όλο βουή είναι και φασαρία.

Σου βγάζουν τα άντερα όταν έχει καιρό και καίνε τα δικά τους, έχει δεν έχει καιρό.

-Ενώ το ιστιοπλοϊκό είναι άλλο πράγμα• σου ψιθυρίζει το κυματάκι, σε χαϊδεύει το αεράκι και περνάς ζάχαρη.

Αυτό μέχρι τα τρία μποφόρ, βέβαια, γιατί από 'κει και πέρα ζορίζουν τα πράγματα• κρεμιέσαι ανάποδα, μουλιάζεις ως το κόκκαλο και σκέφτεσαι, μήπως θα ήταν προτιμότερο να είχες κατασκηνώσει κάτω από το συντριβάνι.

-Αλλά να μην ξεχνάμε και την οικονομία στα καύσιμα, τώρα που η τιμή τους έγινε πρωταθλήτρια στο άλμα εις ύψος.

Άσχετα αν πρέπει να πουλήσεις οικόπεδο, αν τύχει και σου σκιστούν δυο πανιά. Όμως, όπως και να το κάνεις, το πανάκι έχει τη χάρη του.

Τώρα θα με ρωτήσετε, για ποιά «τύχη» σας μίλησα. Θα σας εξηγήσω και θα με καταλάβετε.

-Εγώ, λοιπόν, έχω ένα μεράκι• εκείνο το ιστιοπλοϊκούλι, τη «ΜΟΥΡΜΟΥΡΑ».

Έχω και την άλλη τη μουρμούρα, τη συμβία μου την Παναγιώτα, αλλά καμμιά σχέση με μεράκι.

Αυτή έχει εμένα και τρεις φίλες, ακώριστες.

Μόνο που καμμιά φορά χωρίζουν και μένουν οι δύο και θάβουν τις άλλες δύο, μεγαλοπρεπώς.

Αλλά όταν συναντιούνται και οι τέσσερες, δεν φανταζόσαστε τον ενθουσιασμό τους και τι χαρές κάνουν, "ματς" και "μουτς" τα φιλά, που κοντεύουν να βγάλουν εξανθήματα από το ρούφνηγμα.

Σηκώνεται ένα πρωί και δηλώνει βαθυστόχαστα η Παναγιώτα:

-Ισίδωρε, ξέχασε το "Παναγιώτα".

-Πατί, θα αποδημήσεις εις Κύριον;

-Ισίδωρε είσαι ανατριχιαστικός!

-Όχι νηστικός είμαι• με μια σαλάτα με ξεπέταξες χθες βράδυ.

-Πρέπει να κάνουμε δίαιτα, έχω πάρει πέντε κιλά!

-Κι' αν είχες πάρει ένα κρουολόγημα θα 'πρεπε εγώ να βάλω βεντούζες;

-Θα αλλάξω το "Παναγιώτα" δεν μου αρέσει.

-Το "Θανάσης" σου αρέσει;

-Οι φίλες μου με φωνάζουν "Πέγκα".

-Αυτό μου θυμίζει ρέγγα.

-Όλες έχουν πιο "σικ" ονόματα πιο κοσμοπολίτικα, η Νικολίτσα το έκανε "Νίνη".

-Αυτή η φαρμακόγλωσσα; "Στρυχνίνη" θα της πάει καλύτερα.

-Τη Ζηνοβία τη λέμε "Ζιζέτ".

-Πατί δεν τη λέτε "Ζιλέτ" θα της θύμιζε να ξυρίζει κάπου-κάπου το μουστάκι της.

-Και η Αμαλία το έκανε "Μέλην".

-Με τα αυτιά σαν σαλάχια που έχει, ας το 'κανε "Σάλη".

Αυτή παιδί μου δεν φοράει σκουλαρίκι στο αυτί, φοράει αυτί στο σκουλαρίκι.

Το 'πα εγώ για το σκουλαρίκι, της έβαλα φαίνεται ιδέες της Παναγιώτας και ένα πρωί, μου έρχεται στη μαρίνα με σκουλαρίκι στη μύτη.

-Ρε Παναγιώτα!!

-Πέγκα σε παρακαλώ.

-Ρε συ, τι είναι αυτό το ρεζιλίκι;

-Ισίδωρε πάψε να γκρινιάζεις, είσαι οπισθοδρομικός• εκτός από αυτιά, έχουμε και μύτη.

-Και οι ζαργάνες έχουνε μύτη, Παναγιώτα, αλλά δεν τους περνάνε σκουλαρίκια!

-Αγάπη μου!! Ζαχαρώνει μαλαγάνικα τη φωνή της.

Με το «αγάπη μου» το υποψιάστηκα εγώ, ότι κάτι κακό προμηνύεται.

-Θέλω λεφτά! μπαίνει στο ψητό.

-Μη μου το λες, κι' εγώ το ίδιο θέλω.

-Διακόσια ευρώ.

-Πατί θα προσλάβεις μάγειρα; με έχεις ταραξί στο σάντουιτς.

-Άσε τα' αστεία, επείγομαι.

-Οι τουαλέτες είναι στο βάθος δεξιά.

-Ισίδωρε σοβαρέψου, οργανώνουμε με τα κορίτσια «γκαλά».

-Και θα το πληρώσω εγώ σώνει και γκαλά;

Εντέλει σοβαρεύομαι και μου εξηγεί ότι πρόκειται για φιλανθρωπική εκδήλωση για τις «ατυχήσασες κομμώτριες» και μου αραδιάζει κάτι αναξιοπαθούντες περιπτώσεις, που παραλίγο να με πάρουν τα ζουμιά, αλλά πρόλαβε η Παναγιώτα και

μου πήρε το διακοσάρι από την τσέπη.

-Και τι θα γίνει σ' αυτό το ...πως το λένε;

-Άκουσε αγάπη μου, θα κάνουμε μια επίδειξη, κάτι σαν διαγωνισμό, για το πιο πρωτότυπο σκουλαρίκι στη μύτη - για ιερό σκοπό Ισίδωρε!!

-Πατί δεν κάνετε για το πιό κοφτερό ψαλίδι στη γλώσσα; πιο ιερό σκοπό Παναγιώτα!

Σ' αυτό το τελευταίο δεν μου απάντησε, γιατί είχε φύγει με το διακοσάρι στην τσάντα.

Δεκαπέντε μέρες το οργανώνανε αυτό το ...από τέτοιο, δεκαπέντε μέρες χανότανε ολημερίς η Παναγιώτα, δεκαπέντε μέρες είχε κόψει και τα σάντουιτς και είχα καταντήσει σαν ακτινογραφία με βερμούδα.

Και τη δέκατη έκτη μέρα, Κυριακή μεσημέρι, ανήμερα της

Ανάληψης, εκεί που κάθομαι στο σκάφος και προσπαθώ να ξεκολλήσω ένα σκυλάκι από το φλόκο, που τα είχε στυλώσει σαν κεφαλλονίτικο γαϊδούρι και δεν έλεγε ν' ανοίξει, να τες και σκάζουν μύτη, χαμογελαστές από τη γωνία.

Με έφαγε μαύρο φίδι, όχι πως είμαι προληπτικός, αλλά να• συνδύασα χαμόγελα, Παναγιώτα, ανάληψη, κάτι δεν μου πήγαινε καλά και βάζω προστατευτικά το χέρι στην τσέπη.

Όμως ντροπή μου, το ομολογώ.

Άδικες οι υποψίες μου, γιατί η επίσκεψη δεν είχε οικονομικά κίνητρα, άλλος ήταν ο λόγος.

-Ισίδωρε είμαστε έτοιμες για τη θάλασσα.

-Να ετοιμάσω τις πέτρες για το λαιμό;

-Κρυάδες!!

Μου έριξε και μια υποτιμητική ματιά η Στρυχνίνη, αλλά το προσπέρασε έξυπνα η Παναγιώτα.

-Το απόγευμα έχουμε το γκαλά και ήρθαμε να βγάλουμε φωτογραφίες πάνω στο σκάφος, με τα σκουλαρίκια μας, είπα παιχνιδιάρικα.

Ησύχασα εγώ, γιατί δεν θα μου ξαλάφρωνε το πορτοφόλι και είχα και κείνο το γραμμάτιο τη Δευτέρα.

Δεν χάνω τίποτα σκέφτηκα, πάμε ρε κορίτσια, τους λέω περιχαρής και μπαίνουμε στη "Μουρμούρα".

Βγάζουνε και τα παπούτσια τους, δεν

μπορώ να πω , κυρίες με τα όλα τους.
Λύνω λοιπόν τις πρυμάτσες, βάζω το δισκάκι με το «*πουλάκι ξένο ξενητεμένο*», πιάνω τη λαγουδέρα και ξανοιγόμαστε σε μια θάλασσα, τι να σας πω, κάτι παραπάνω από λάδι• λιωμένο βούτυρο, να καθρεφτίζονται οι γλάροι και να ερωτεύονται τις μαρίδες. Τέτοια μπουνάτσα!

Βγάζουν λοιπόν οι κυρίες με τις καμελίας τα σκουλαρίκια από τις τσάντες και εγώ αναλογίζομαι, αν τις πιάσει συνάχι, τι θα κάνουν.

Πρώτη βγάζει η Αμαλία ένα πράμα, κάτι μεταξύ ντοματίνι και κηροπήγιο και το καρφώνει στη μύτη.

«*Aaa!!! Τι υπέροχο*» φωνάζουν οι τρεις ψεύτρες και βγάζουν φωτογραφίες, καμαρώνει σαν γύφτικο σκερπάνι η Αμαλία και την κοιτάζω εγώ αφηρημένα και αναρωτιέμαι, αν μπορεί να κουνήσει τα αυτιά της, όπως οι ελέφαντες.

-Κύριε Ισίδωρε, πως σας φαίνομαι; με ξαφνιάζει ο ελέφαντας - η Αμαλία ήθελα να πω.

-Κυρία Αμαλία, αναρωτιέμαι αν.... και παραλίγο να προδοθώ, αλλά συνήλθα «αν θα υπάρξει κάτι καλύτερο απ' τη δική σας επιλογή» τα μπάλωσα και ικανοποιήθηκε αυτή, αλλά η Παναγιώτα κάτι πρέπει να ψυλλιάστηκε, γιατί με αγριοκοίταξε λοξά.

Μετά η Ζηνοβία, η «Ζιλέτ» βγάζει και κολλάει στο ρουθούνι, ένα πράγμα, σαν κόσκινο δίχως τρύπες.

Το τι ενθουσιασμός έπεσε από τις άλλες τρεις, δεν λέγεται.

-Χρυσή μου, είσαι τρε-τρε αριστούργημα, τσιρίζουν εκστασιασμένες, σε άπταιστα ελληνογαλλικά οι τρεις υποκρίτριες.

Και εκεί που προσπαθούσα να δω αν είχε ξυρίσει το μουστάκι της η Ζηνοβία, νάσου και αντιλαμβάνομαι το ταχύπλοο, να έρχεται κατά πάνω μας.

Ο άτιμος πρέπει να μας έκανε πλάκα, γιατί περνάει ξυστά στα δέκα μέτρα και κάτι σκαφιόρες πάνω του, είχαν ξεκαρδιστεί στα γέλια.

Τους ξέρω εγώ αυτούς τους ορεσίβιους• σου κάνουν τον μάγκα στην μπουνάτσα, αλλά αν τύχει και βάλει λίγο κυματάκι, σκύβουν στη θάλασσα να δουν μήπως τους έπιασε λάστιχο.

Τρομάζανε λοιπόν τα κορίτσια, τις καθησύχασα εγώ με αταραξία αρχηγού του στόλου κι' ας είχα τρομάξει περισσότερο και πάνε να συνεχίσουν τη φωτογράφηση, όταν γίνεται το κακό.

Αυτά δεν ήταν απόνερα! Είδα την κορυφή του Ψηλορείτη πάνω μας και μετά είδα

τα καβούρια να ξεκαρδίζονται ανάσκελα στον πάτο.

Δεν προλαβαίνω να τον σκυλοβρίσω και βλέπω τον σταυρό στο άλμπουρο να ανεβαίνει και να κατεβαίνει, σαν το χέρι του Καραγκιόζη, στο κεφάλι του Χατζηναβάτη.

Κάνω κρυφά τον σταυρό μου και θυμήθηκα τη θειά μου την Μετάξω θεός 'σχω-ρέσ' την, που ήταν νεωκόρα στο χωριό και έκρυβε τα κλεμμένα πρόσφορα κάτω από την ποδιά της και μετά έκανε κάτι μα-κρικούς σταυρούς μπροστά στην εικόνα εφησυχασμένη προκαταβολικά, για την κατανόηση του Αν-Νικόλα.

Κι' όπως σκεφτόμουνα τη θειά την Μετάξω, ακούω ένα «άσαχ» βλέπω την Παναγιώτα να έχει αρπαχτεί από το ρέλι σαν γκαζοτανάλια, βλέπω ένα κουτάκι στον αέρα και μετά στη θάλασσα και ξαναβλέπω την Παναγιώτα έτοιμη να λιποθυμίσει.

-Τι έγινε ρε! φωνάζω απορημένος ο αφελής.

-Το σκουλαρίκι!! Γαυγίζουν στριγγλιαστικά οι τρεις σουπιές, με τέτοια υποκριτική συμπόνοια, που θα ζήλευε και ένας καρδινάλιος, δικαστής της Ιερής εξέτασης, για τον καταδικασμένο του μπροστά στην πυρά.

Τότε υποψιάστηκα ότι το σκουλαρίκι της Παναγιώτας θα ήταν το καλύτερο και χάρηκαν οι τρεις σκληπούδες, που θα το φορούσαν τώρα οι ζαργάνες.

Ηρέμησε λοιπόν η θάλασσα, ηρέμησα κι' εγώ την Παναγιώτα, που ήμουν σίγουρος, πως αν είχα πέσει εγώ στο κύμα, καρφί δεν θα της καιγόταν και είπαμε να γυρίσουμε άδοξα στη μαρίνα.

-Και τώρα τι θα γίνει Ισίδωρε, που φάγωθηκες να μας πας βόλτα με το σκάφος; ξύπνησαν τα αιμοβόρα ένστικτα της Παναγιώτας.

-Εγώ ρε, σας κάλεσα για βόλτα; αντέδρασα με ιερή αγανάκτηση.

-Εσύ!!! Ούρλιαξαν και οι τέσσερες εν χορώ, έτοιμες να με κατασπαράξουν.

-Για καθήστε ρε κοπέλλες, προσπάθησα να τις ηρεμήσω, κάτι θα βρούμε.

-Τι θα βρούμε Κυριακάτικα; με αποστόμωσαν οχτώ γουρλωμένα μάτια.

Ε! άμα ξανακούσω τραγούδι για μάτια όμορφα και μάτια πράσινα και μάτια μπλε, θα κάνω φόνο.

Τέλος πάντων, τις ηρέμησα κάπως και «έσκιζ' η πλώρη το νερό στα δυο, γλυκειά αλμύρα» που λέει κι' ο ποιητής και δέσσα με ειρηνικά στην προβλήτα.

Κι' εδώ ξαναρχίζουν τα δύσκολα!

-Τι θα γίνει Ισίδωρε; ρωτάει το αγριεμένο μάτι της Παναγιώτας.

-Θα δούμε Πέγκα μου, της λέω γλυκά για να την καλοπιάσω.

Και κατεβαίνουμε στην καμπίνα και κάθονται βλοσυρές γύρω μου οι τέσσερες ιεροδικαστίνες, απλώνω εγώ στο τραπέζι κάτι μαραφετάκια που είχα, δηλαδή κάτι αγκυρούλες και κάτι τιμονάκια και κάτι δελφινάκια και προσπαθώ να τις πείσω πως είναι αριστουργήματα και ότι πρέπει για την περίπτωση.

-Αυτό το δελφινάκι είναι υπέροχο, λέω στην Παναγιώτα, με σοβαρότητα επαγγελματία παπατζή.

-Δεν μου αρέσουν τα δελφίνια, μου το ξεκόβει αποφασιστικά.

-Οι καρχαρίες μου τελείωσαν, απαντώ φουρκισμένος εγώ και σκέφτομαι να βγω και να πέσω στη θάλασσα και να με ψάχνει η Νικολούλη.

Εκεί που κάνω να σηκωθώ, κάτι πατάω, γλυστράω και ξαπλώνομαι φαρδύς - πλατύς στα πανιόλα.

Είχα πατήσει εκείνο το καταραμένο σκυλάκι, που το είχα αφήσει στο τραπέζακι και με το ταρακούνημα, φαίνεται, έπεσε.

Το σηκώνω και εκεί που ήμουν έτοιμος να το εκσφενδονίσω....

-Τι είναι αυτό; ξεφωνίζει η Παναγιώτα.

Το παίρνει, το περιεργάζεται, το ανοίγει και να δεις που το άτιμο άνοιξε απαλά, σαν το «μαλλί της γρηάς».

-Μου αρέσει! Δήλωσε με στόμφο και χράπ! Το φερμάρει στο ρουθούνι της.

Οι άλλες το ενέκριναν, αλληλοκοιτάχτηκαν και δεν κατάλαβα τι σκεφτήκανε, αλλά το ευχαριστήθηκαν, γιατί φύγανε ικανοποιημένες και με άφησαν ήσυχο.

Το γκαλά έγινε και μην μου πείτε ότι δεν το φιλοφантаστήκατε!

Ναι!!! Η Παναγιώτα με το σκυλάκι στη μύτη, κέρδισε τον διαγωνισμό!

Και οι άλλες τρεις σκύλιασαν απ' το κακό τους.

Την άλλη μέρα, μαζεύτηκε στη μαρίνα ένα τσούρμιο γυναίκες και μου ζητάγανε σκυλάκια.

Τώρα έχω ανοίξει ένα μαγαζάκι και πουλάω αποκλειστικά σκυλάκια για τη μύτη και κάνω χρυσές δουλειές.

Μέχρι και την εφορία πλήρωσα!

Και μεταξύ μας...λέω να πουλήσω τη "Μουρμούρα" και να πάρω ταχύπλοο.



του Κωνσταντίνου Τριγκώνη

Μεγάλη κουβέντα έγινε μετά την προσάραξη της ομάδας **Vestas Wind** σε έναν κοραλλιογενή ύφαλο στη μέση του πουθενά 200 μίλια βόρεια από τον Μαυρίκιο στον Ινδικό ωκεανό.

Ήταν όντως ένα τραγικό σφάλμα του navigator που οδήγησε σ αυτήν την κατάληξη. Κατακριτέο θα έλεγα σε μεγάλο βαθμό. Το είπε και ο ίδιος στην αρχική δήλωση που πόστταρε στο fb, για το συμβάν την οποία κατέβασε μετά από λίγο, δεν μπορώ να γνωρίζω για ποιους λόγους αν και μπορώ να υποθέσω. Με υποθέσεις όμως δεν βγάζεις συμπεράσματα και η συγκεκριμένη περίπτωση για μένα είναι μια πρώτης τάξεως ευκαιρία να αναρωτηθούμε για κάποια πράγματα.

Αλήθεια τι ήταν αυτό το οποίο οδήγησε έναν από του εμπειρότερους navigators-ομάδα, στον συγκεκριμένο αγώνα, να κάνει ένα τόσο μεγάλο λάθος.

Κατ αρχήν να πω ότι προσωπικά δεν εξεπλάγην από αυτό που συνέβη αν και η εμπειρία μου από την ανοιχτή θάλασσα μικρή. Δεύτερον να πω ότι έχω δει και από άλλους κορυφαίους ιστιοπλόους «χοντράδες» και φυσικά δεν ντρέπομαι να το πω, ότι έχω κάνει αντίστοιχα λάθη που λόγω διαφορετικών συνθηκών δεν είχαν τέτοια κατάληξη. Όλοι μας έχουμε κάνει το κάτι τις μας. Γι αυτό λοιπόν δεν αποδέχομαι σε καμία περίπτωση την καταδίκη κανενός για το συγκεκριμένο συμβάν, παρά μόνο για την ευθύνη. Σαφέστατα και έκανε λάθος και μάλιστα πολύ «ακριβό». Όταν όμως μπαίνεις σ' έναν τέτοιο αγώνα τα γνωρίζεις εκ των προτέρων αυτά. Στη θάλασσα πολλά συμβαίνουν και όχι μόνο εκεί. Και στη ζωή μια από τα ίδια είναι. Να πω επίσης ότι ακόμη και οι πιο έμπειροι έχουν τις άτυχες στιγμές τους όσο καλοί κι αν είναι. Και εκεί είναι το ζουμί. Από τη στιγμή λοιπόν που δε θρηνήσαμε θύματα μπορούμε να εστιάσουμε πια απόλυτα στο τι πήγε λάθος. Τι έφταιξε. Όχι ότι σε αντίθετη περίπτωση δεν θα το κάναμε.

Συνήθως σ' αυτές τις περιπτώσεις δεν είναι κάτι μεμονωμένο αυτό που προκαλεί το σφάλμα αλλά θέλω να εστιάσω σε πολύ συγκεκριμένα πράγματα. Στο φετινό Volvo Ocean Race έγιναν πολλές αλλαγές με πρώτο και καλύτερο το **one design**. Ίδια σκάφη. Ίδια περίπου απόδοση πια σε όλα τα σκάφη.

Το είδαμε στο πρώτο σκέλος.

Οκτώ και βάλε χιλιάδες ν.μ. και τερμάτισε ο 1ος με τον 2ο στα 10 λεπτά. Σχεδόν ένα μήνα πάλευαν με τη θάλασσα και τους χώρισαν 10 λεπτά.

Τα ίδια και στο δεύτερο σκέλος. Πιθανότατα τα ίδια θα δούμε και στο τρίτο που έχει μερικές ημέρες που ξεκίνησε.

Το one design λοιπόν έφερε ισορροπία στην επίδοση των σκαφών που πραγματικά έδινε πλεονέκτημα σε όποια ομάδα κατάφερνε να πετύχει τον σωστό σχεδιασμό στις προηγούμενες εκδόσεις του αγώνα. Η επίδοση του σκάφους είναι πολύ σημαντικός παράγοντας σ' αυτού του τύπου τους αγώνες όχι μόνο λόγω ταχύτητας αλλά και για άλλους λόγους που θα δούμε παρακάτω.

Οπότε έχουμε και λέμε. Σκάφη ίδια. Απόδοση ίδια. Που μεταφέρεται το βάρος;

Και όταν λέω βάρος εννοώ σε ποιόν τομέα πως μπορεί να αποκτηθεί κάποιο συγκριτικό πλεονέκτημα μιας ομάδας έναντι μιας άλλης;

Ανθρώπινη απόδοση, navigation, τακτική (κυρίως προς το τέλος των εκάστοτε σκελών) και γενικά το να μπορέσεις να πάρεις τη μέγιστη απόδοση από το σκάφος σου με 10 άτομα πλήρωμα.

Η μεγαλύτερη αλλαγή λοιπόν που έφερε το one design ήταν ότι έριξε το βάρος στην ομάδα, την απόδοση της και τις αποφάσεις της οι οποίες πια έγιναν πιο κρίσιμες.

Πλεονέκτημα ταχύτητας λοιπόν δεν υπάρχει όπως σε προηγούμενες εκδόσεις του αγώνα. Μαζί μ αυτό χάθηκε και η δυνατότητα του πληρώματος να κλέβει χρόνο ξεκούρασης μιας και το πλεονέκτημα της ταχύτητας του σκάφους τους έδινε αυτή τη δυνατότητα. Και πρόκειται για μεγάλο πλεονέκτημα όταν μιλάμε για 20 με 30 μέρες στο νερό κάτω από αφόρητη πίεση, κάτω από απάνθρωπες συνθήκες, χωρίς καλό φαγητό, με μια αλλαξιό ρούχα, μια μικροσκοπική τουαλέτα, χωρίς μπάνιο και τις περισσότερες φορές, το τονίζω ιδιαίτερα αυτό, με ελάχι στο ύπνο για μέρες ή μπορεί και καθόλου ανάλογα τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν.

Όλο το βάρος λοιπόν αυτής της αλλαγής (one design) έπεσε στο πλήρωμα όσον αφορά στο performance του σκάφους και στον navigator όσον αφορά στις αποφάσεις μιας και τώρα δεν συγκοινωνούν λάθη. Στην ιστιοπλοΐα ισχύει ο εξής κανόνας. If you go fast you look like a tactical genius! Και φυσικά και το αντίστροφο.

Στην περίπτωση αυτή λοιπόν είχαμε τα παρακάτω. Ο navigator απ ότι λένε οι μαρτυρίες είχε να κοιμηθεί σωστά μέρες. Κοινώς ήταν εξουθενωμένος με όχι καθαρό μυαλό. Παράλληλα με αυτό είχε να διαπραγματευτεί και με μια τροπική καταιγίδα που θα συναντούσε μπροστά του και φυσικά ήθελε να αποφύγει τόσο όσο να μη συναντήσει θύελλες και ρισκάρει να σπάσει το σκάφος στα δύο, αλλά 30 max knots άνεμο περίπου. Να ταξιδέψει δηλαδή σε ιδανική γωνία προς την πορεία του αποφεύγοντας όσο περισσότερο γίνεται μια πιθανή

καταστροφή βρισκόμενος στο μάτι του κυκλώνα αλλά να μη μείνει και απ έξω μιας και αυτό δεν θα τον έφερνε πιο γρήγορα μπροστά. Δεν θα τον έφερνε πιο κοντά σε μια πολυπόθητη πιθανή νίκη. Οι νίκες ξέρετε είναι πολύ καλές για τους χορηγούς. Και ξέρετε όλοι αυτοί εκεί μέσα είναι επαγγελματίες και εξαρτώνται από τους χορηγούς τόσο αυτοί όσο και οι οικογένειές τους (ναι έχουν και απ αυτές η πλειοψηφία αυτών).

Με τον τρόπο που το «αισθάνομαι» και το «βλέπω» λοιπόν, ο τύπος βρισκόταν κάτω από μεγάλη πίεση, ύπνος για κάποιες μέρες, έχοντας μπροστά του μια τροπική καταιγίδα με την οποία έπρεπε να «διαπραγματευθεί» που άλλαξε τα αρχικά του πλάνα κατά πολύ. Να σημειώσουμε εδώ ότι οι άνθρωποι αυτοί δεν ακολουθούν διαδρομές απλά από το ένα σημείο στο άλλο. Προσπαθούν να εκμεταλλευτούν οτιδήποτε θα τους φέρει πιο γρήγορα στον τερματισμό. Αν η γρηγορότερη διαδρομή είναι ανάμεσα από ξέρες και ρηχά δεν θα διστάσουν να περάσουν και από εκεί προκειμένου να κερδίσουν μέτρα.

Αυτοί οι άνθρωποι αγωνίζονται σ' αυτόν τον αγώνα για τη νίκη και θα παίξουν όποιο σενάριο ιστιοπλοϊκό θα τους φέρει πιο κοντά σ' αυτήν.

Κάπου εκεί λοιπόν του ξέφυγε να τσεκάρει με μεγαλύτερη προσοχή το σημείο εκείνο μιας και ήξερε ότι περνούσε από μια περιοχή η οποία εγκυμονούσε κινδύνους. Πίστεψε ότι ήταν αρκετά μακριά από την επικίνδυνη ζώνη η οποία δεν ήταν απόλυτα χαρτογραφημένη μα το κυριότερο απ όλα βυθιζόταν η εμφανιζόταν στην επιφάνεια ανάλογα τα ρεύματα. Ακόμη πιο σημαντικό το στοιχείο ότι περάσαν από το σημείο νύχτα μη έχοντας οπτική επαφή πράγμα το οποίο θα τους έσωζε (σίγουρα θα το έβλεπαν) σε κάθε περίπτωση αν περνούσαν ημέρα. Να σημειώσουμε εδώ ότι πολλές φορές κυρίως σε σημεία στον πλανήτη που δεν υπάρχει κίνηση πλοίων τα οποία είναι πολύ απομονωμένα κλπ ίσως η αποτύπωση τους στον χάρτη μπορεί να έχει κάποια απόκλιση. Κάποιοι μάλιστα μίλησαν για αποκλίσεις της τάξεως των τεσσάρων, πέντε μιλίων! Στη συγκεκριμένη περίπτωση το μέρος αυτό είναι τόσο απόμακρο από την ανθρώπινη δραστηριότητα που δικαιολογεί την μη απόλυτη αποτύπωση του μιας και δεν υπάρχει η ανάγκη εφ' όσον ισχύουν τα λεγόμενα των υπολοίπων.

Και για να μη παρεξηγηθώ, δεν τον δικαιολογώ. Δεν δικαιολογώ ότι δεν τσεκάρισε τους χάρτες με περισσότερη λεπτομέρεια και αποδέχθηκε ότι του έδειχνε ο υπολογιστής και το πλότερ η όποιο πρόγραμμα χρησιμοποιούσε. Απλά προσπαθώ να μωω στη θέση του. Προσπαθώ να αισθανθώ όλα αυτά που μπορεί να αισθανόταν αυτός την ώρα που πήρε αυτή την απόφαση. Να αισθανθώ σε τι κατάσταση ήταν. Την πίεση, την κούραση, την ανησυχία για την επερχόμενη καταιγίδα, μα πάνω απ όλα φαντάζομαι πόσο απογοητευμένος θα είναι μετά από το συμβάν. Τεράστιο το φορτίο. Ήταν σίγουρος για την απόφαση του. Αφού την πήρε έπεσε να κοιμηθεί. Αν δεν είσαι σίγουρος δεν κοιμάσαι. Δεν κλίνει το μάτι. Σε τρώει η ανησυχία. Ήταν σίγουρος... και έκανε λάθος. Είναι ένας από τους καλύτερους και πιο έμπειρους navigators στον πλανήτη και θα συνεχίσει να είναι παρά το συμβάν.

Όχι δεν τον λυπάμαι. Πήρε τις αποφάσεις του και σήκωσε το βάρος των ευθυνών που απορρέουν από αυτές. Ίσως στη συνέχεια να μη βρίσκεται καν στην ομάδα που τελικά κατάφερε να σώσει ότι απέμεινε από το σκάφος και θα ξαναμπει στον αγώνα τον ερχόμενο Μάιο πληρώνοντας το μάρμαρο αυτής της επιλογής του. Ίσως να μη τον ξαναδούμε στον αγώνα αυτόν ποτέ ξανά. Κανείς δεν γνωρίζει πιο θα είναι το μέλλον του.

Τα γεγονότα μετά το συμβάν έδειξαν ότι η ομάδα από εκεί και πέρα δεν έκανε κανένα λάθος δείχνοντας πραγματικά το πόσο έμπειροι είναι αυτοί οι άνθρωποι, πράγμα το οποίο απέτρεψε ίσως και μια τραγωδία δείχνοντας για μια ακόμη φορά το μεγαλείο των δυνατοτήτων του ανθρώπου.

Στα δικά μου μάτια αυτοί οι άνθρωποι, μιας και δεν μιλάμε για Θεούς, είναι ξεχωριστοί κι ως κάνουν λάθη. Χρειάζεται μεγάλη ικανότητα, μα πάνω απ όλα ψυχικό σθένος για να μπει σε μια τέτοια διαδικασία. Κι εμείς λοιπόν που βλέπουμε τον αγώνα από τον καναπέ, ως αντιμετωπίσουμε τα όποια λάθη τους με σύνεση διότι είναι βέβαιο ότι θα κάνουν κι άλλα σ' αυτόν τον ιστιοπλοϊκό υπέρ-μαραθώνιο γύρω από τη γη.





Επικοινωνούμε;



του Μάνου Ρούδα

*Ο Μάνος Ρούδας είναι γενικός διευθυντής της Aspida Maritime Security και μέλος του ΔΣ του ΠΟΙΑΘ.

Είναι απόφοιτος Πολυτεχνείου με μεταπτυχιακό στη διοίκηση επιχειρήσεων με πολυετή εμπειρία στον τομέα των τηλεπικοινωνιών. Είναι κάτοχος του πτυχίου Yachtmaster του Royal Yachting Association και έχει εκπαίδευση First Aid, Sea Survival και Short Range Communication του MCA.

Το θέμα της επικοινωνίας στη θάλασσα, ενώ όλοι αναγνωρίζουμε πόσο σημαντικό ζήτημα ασφάλειας είναι, το παραβλέπουμε εδώ και χρόνια σαν κάτι δευτερεύον. Ενώ λοιπόν όλοι αποδεχόμαστε ότι είναι απαραίτητο όλοι οι ναυτικοί (συμπεριλαμβανομένων των ερασιτεχνών) να γνωρίζουν τον χειρισμό των συσκευών που έχουν στο σκάφος τους, αλλά και τις γενικές αρχές λειτουργίας του συστήματος θαλάσσιας επικοινωνίας, είναι ελάχιστοι αυτοί που έχουν κατάλληλη εκπαίδευση και στοιχειώδη γνώση χειρισμού του εξοπλισμού. Ίσως να οφείλεται στο ότι ο περιοδικός Τύπος συχνά-πυκνά δημοσιεύει άρθρα σχετικά με τα τηλεπικοινωνιακά συστήματα από όπου οι περισσότεροι ερασιτέχνες ενημερώνονται, καθώς και το γεγονός ότι οι συσκευές μικρής εμβέλειας που έχουμε στα σκάφη είναι εύκολες στη λειτουργία και έτοιμες για χρήση, δίνοντας την ψευδαίσθηση ότι όλοι γνωρίζουμε πως να χρησιμοποιούμε τα ραδιοτηλέφωνα του σκάφους.

Ωστόσο, στην πραγματικότητα, πολλοί δεν γνωρίζουν καν τα κανάλια που επιτρέπεται να χρησιμοποιούμε για επικοινωνία στο VHF καθώς και τα είδη των σημάτων που έχουμε στη διάθεσή μας ώστε να μεταδίδουμε συμβάντα. Ειδικά με τις συσκευές DSC που διαθέτουν και ψηφιακά σήματα, τα πράγματα περιπλέκονται ακόμα περισσότερο και η εκπαίδευση στη λειτουργία και χρήση τους είναι περισσότερο απαραίτητη από ποτέ.

Επιπλέον, σε περίπτωση κινδύνου και ανάγκης, που οι συνθήκες δεν θα είναι ομαλές, ελάχιστοι θα έχουν την κατάρτιση που απαιτείται ώστε να δράσουν ψύχραιμα και αποτελεσματικά ώστε να σώσουν το σκάφος τους ή και τους επιβαίνοντες. Όλοι γνωρίζουμε πως το πρώτο βήμα σε μία κατάσταση ανάγκης και κινδύνου είναι η επικοινωνία, πριν καν τη χρήση των σωστικών, ενώ ακόμα και η κατηγοριοποίηση ασφάλειας των σκαφών, βασίζεται στον τηλεπικοινωνιακό τους εξοπλισμό και στα σωστικά μέσα που διαθέτει το σκάφος.

Πως μπορεί λοιπόν να εκπαιδευτεί κάποιος στη χρήση των τηλεπικοινωνιακών μέσων αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα;

Οι επαγγελματίες ναυτικοί μπορούν να ακολουθήσουν την εκπαίδευση των στελεχών Εμπορικού Ναυτικού στην Ελλάδα, που γίνεται στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, που περιλαμβάνει ειδική πρακτική και θεωρητική εκπαίδευση δύο εβδομάδων στις Δορυφορικές και Επίγειες Επικοινωνίες Κινδύνου και Ασφαλείας – GMDSS στο ΚΕΣΕΝ Ρ/Τ (Ραδιοτηλεγραφητών) το οποίο βρίσκεται στη Σχολή του Ασπροπύργου. Η εκπαίδευση είναι χρήσιμη για την απόκτηση του διπλώματος Πλοιάρχου Γ' Τάξεως και οι επιτυχόντες αποκτούν τον τίτλο Γενικού Χειριστή GMDSS - General Operator.

Για τους ερασιτέχνες, δεν υπάρχει καμία μέχρι σήμερα πρόβλεψη και η μόνη λύση εξ όσων γνωρίζω είναι μέσω των σχολών του RYA στην Ελλάδα που δίνουν πτυχίο χειριστού Short Range Communications (Marine Radio SRC) μετά από εξετάσεις που ακολουθούν την ολιγώρη εκπαίδευση στον χειρισμό VHF.

Έτσι λοιπόν διαφαίνεται επιτακτική η ανάγκη να υπάρξει εύκολη πρόσβαση σε εκπαίδευση προσαρμοσμένη στις ανάγκες των ερασιτεχνών ναυτικών, από σχολή που να διαθέτει κύρος και πείρα καθώς και επαφή με το θαλάσσιο περιβάλλον. Σε αυτό το πλαίσιο, ο ΠΟΙΑΘ επιθυμώντας να συμβάλλει στην ασφάλεια των ναυτιλλομένων και να καλύψει το κενό που δημιουργείται από τη σχετική νομοθεσία, διοργανώνει εντός του Φεβρουαρίου το πρώτο σεμινάριο εκπαίδευσης στις Ναυτικές Επικοινωνίες Μικρής Εμβέλειας, παρέχοντας την ευκαιρία στους ερασιτέχνες ιστιοπλόους να αποκτήσουν τόσο τις θεωρητικές γνώσεις όσο και την απαραίτητη πρακτική εξάσκηση στη χρήση των τηλεπικοινωνιακών συσκευών μικρής εμβέλειας.

Αφιερωμένο στον NOX και τους δασκάλους μας

της Ρούλας Λαβούτα

Πως αισθάνθηκαν στην 38η Σχολή Ιστιοπλοΐας οι μαθητές στον Ν.Ο.Χανίων

Κατά την επίσημη εκδήλωση που έγινε στον Ν.Ο.Χανίων την 14η Ιανουαρίου 2015 για την απονομή πτυχίων της Σχολής, οι μαθητές θέλησαν να εκφράσουν τις εντυπώσεις τους δια της μαθήτριας Ρούλας Λαβούτα, η οποία έλαβε τον λόγο και διάβασε το παρακάτω κείμενο.

Τα ευμενή σχόλια φυσικά αφορούν και τον ΠΟΙΑΘ αφού τη σχολή, μπορεί να τη διοργανώνει ο NOX, αλλά τη λειτουργεί με βάση τον κανονισμό εκπαίδευσης του ΠΟΙΑΘ, γι' αυτό και τα πτυχία είναι του ΠΟΙΑΘ.

Πέραν τούτου θεωρώ ότι εκφράζει με ιδιαίτερη ευαισθησία την αξία της ιστιοπλοΐας και των ευμενών επιδράσεων που μπορεί να έχουν οι σχολές μας για την καλλιέργεια της αγάπης της νεολαίας μας προς τη θάλασσα.

*Κ. Μανιουδάκης
Υπεύθυνος Ιστιοπλοΐας NOX*

Η θάλασσά μου, η καρδιά μου.

Κοιτάζοντας τη μανιασμένη θάλασσα, μπορείς να νιώσεις τη δύναμή της και μόνο τότε αντιλαμβάνεσαι το πείσμα κάποιων ανθρώπων να τη δαμάσουν μετουσιώνοντας το πάθος και την αγάπη τους γι' αυτήν σε θέληση και προσπάθεια.

Είχαμε την τιμή και τη χαρά να διδαχτούμε από δύο τέτοιους ανθρώπους, τους δασκάλους μας **Μάκη Βασιλάκη** και **Ντίνο Μανιουδάκη**.

Πρώτα απ' όλα μας έμαθαν να αγαπάμε το θηρίο.

Να μην τρομάζουμε όταν θυμώνει και από λύσσα αφρίζει και ορθώνεται περήφανο, έτοιμο να μας ρουφήξει.

Τους ευχαριστούμε.

Δαμάσαμε για λίγο τα κύματα και κλέψαμε λίγο από τις εμπειρίες και τις γνώσεις τους.

Ξεγελάσαμε λίγο τον χρόνο, που πολύ θα θέλαμε να είχε σταματήσει.

Μας φάνηκε να τελειώνει τόσο γρήγορα, τόσο λίγος!!!!!!

Ζωγραφίσαμε, λες πάνω σε χαρτί, τα χρώματα, τις μυρωδιές και ονειρευτήκαμε ταξίδια με φουσκωμένα πανιά και ταχύτητες γάστρας.

Είδαμε την πλώρη μέσα στο νερό, τη θάλασσα να βρέχει το σκαρί, γίναμε για λίγο ναυτικοί, θαλασσοπόροι.

Μπήκαμε στο πετσί του ρόλου σας, πρωταγωνιστές στο άπειρο.

Θα θέλαμε να κρατήσει για πάντα.

Τους ευχαριστούμε που μας ταξίδεψαν.

Κι αυτό το ταξίδι θα το θυμόμαστε!!!!!!

Άρωμα και γεύση αλμύρας, άνεμος, κύματα, ουρανός, ξάρτια, πρότονος, επίτονος, κατάρτι, σκότες ανεμούρια, τζένοα, μαϊστρα, μαντάρι, μάτσα, αυτός έγινε και θα παραμείνει, ίσος για μερικούς από εμάς, ο κόσμος μας.

Θαλασσινό αγέρι και σύννεφα και βροχή και κακοκαίρι και δυνατός άνεμος και αφρισμένη θάλασσα και κύματα βουνά, έπαψαν να μας σκιάζουν, γίναμε τα φιλαράκια μας.

Συντροφέψανε τις απίστευτες στιγμές πίεσης αλλά και ξεγνοιασιάς μας που περάσαμε μαζί τους.

Τους ευχαριστούμε!!!!!!

Ευχαριστούμε τον Ναυτικό Όμιλο Χανίων που μας άνοιξε μια αγκαλιά θάλασσα και μας ξεπέταξε από τη μίζερη και βαρετή καθημερινότητα.

Μας ένωσε σε μία παρέα μοναδική και μας φλέρταρε με τα στοιχεία της φύσης που μας είχαν μάθει να φοβόμαστε!!!!!!

Πόσο θα θέλαμε να είχε κρατήσει κι άλλο το όνειρο!!!!!!

Το ταξίδι συνεχίζεται...ιστιοπλοΐα το μεγαλείο σου!!!



Η γλώσσα των αριθμών δείχνει τον δρόμο!



του Πάνου Δημητράκου

Τώρα που διαβάσετε αυτές τις γραμμές έχουν ήδη ολοκληρωθεί οι εκλογές και η χώρα έχει χαράξει την πορεία της. Όμως πόση διαφορά μπορεί να έχει η αλλαγή πορείας κάθε φορά που γίνονται εκλογές με την χάραξη μίας ουσιαστικής πορείας προόδου, με ένα και μόνο στόχο, αυτόν της ανάπτυξης. Όλα αυτά τα αναφέρω διότι πρόσφατα έπεσε στα χέρια μου μία **μελέτη της εταιρείας PricewaterhouseCoopers, που μελέτησε για λογαριασμό του Δήμου Alicante τα πλεονεκτήματα της ύπαρξης της εκκίνησης του Volvo Ocean Race σε αυτή την μικρή πόλη της Ισπανίας.**

Η μελέτη αναφέρει ότι η εκκίνηση του 2014-15 έδωσε τεράστια δυναμική στην κοινότητα του Alicante η οποία υπολογίζεται στα 66.3 εκ. δολάρια και σε 89.3 εκ. δολάρια για όλη την Ισπανία. **Η μελέτη μιλάει για 7.1 % περισσότερα οικονομικά οφέλη σε σχέση με την εκκίνηση της προηγούμενης διοργάνωσης του 2011-12.** Αυτή η βελτίωση γίνεται ακόμα πιο ενδιαφέρουσα αν αναλογιστεί κανείς ότι φέτος το χωρίο που φιλοξενούσε τα σκάφη για την εκκίνηση λειτούργησε μόνον δέκα ημέρες ενώ το 2011 λειτούργησε 23. Η πόλη του Alicante με την συνεργασία της με το Volvo Ocean Race μπήκε στον χάρτη των πόλεων – λιμανιών που είναι πλέον διεθνώς γνωστά από τους αγώνες που φιλοξένησαν. Αναλυτικότερα τα στοιχεία της μελέτης αναφέρουν 313.463 χιλιάδες επισκέπτες στο χωρίο του V.O.R. στο Alicante, οι οποίοι ξόδεψαν περίπου 34,18 εκ ευρώ στην ευρύτερη περιοχή της κοινότητας της Valenciana. Μόνον μία ημέρα αργίας στις 9 Οκτωβρίου επισκέφθηκαν το χωρίο 58.208 επισκέπτες. Η έκθεση αναφέρει επίσης ότι η διοργάνωση έχει δημιουργήσει 1.716 νέες θέσεις πλήρους απασχόλησης στην Ισπανία, εκ των οποίων οι 1.652 στην περιοχή της Valenciana.

Ως προς τους ξένους επισκέπτες που προαναφέραμε το 69,6 % από αυτούς που επισκέφθηκαν την περιοχή της Valenciana και το Alicante για πρώτη φορά, απάντησαν ότι θα επιστρέψουν στην περιοχή και το 97% από αυτούς, ότι θα την προτείνει σε φίλους του ως τόπο διακοπών. Ο Knut Frostad που διευθύνει την διοργάνωση του Volvo Ocean Race συμπλήρωσε στην όλη παρουσίαση, ότι η επιλογή να συνεργαστεί η διοργάνωση με την κοινότητα της Valenciana αποδείχτηκε εξαιρετικά σωστή και επωφελής και για τις δύο πλευρές και ότι θα συνεχίζουν να εργάζονται από κοινού έως και την διοργάνωση του 2017 -18 .

Έχοντας λοιπόν διαβάσει κανείς μέρος αυτής της παρουσίασης και έχοντας επισκεφτεί το Alicante, όπως είχα εγώ την τύχη το 2011 στην εκκίνηση του προηγούμενου V.O.R. καταλαβαίνει ποια θα ήταν τα οφέλη αν μπορούσαμε να συνεργαστούμε και να φέρουμε αγώνες ιστιοπολίας παγκόσμιου ενδιαφέροντος στην χώρα μας και όχι κατ' ανάγκη στον Πειραιά ή στο Μικρολίμανο που έχουν πλέον κορεστεί, αλλά σε άλλες πόλεις λιμάνια που έχουν ακόμα τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης. Στην εποχή που ο τουρισμός είναι ένα από τα σημαντικότερα οικονομικά όπλα της χώρας μας, οι παγκοσμίου εμβελείας εξιδεικευμένες & σωστά σχεδιασμένες διοργανώσεις έχουν μόνον να προσφέρουν σε μία περιοχή, που βλέπει την ανάπτυξη και την υποδέχεται με μακροπρόθεσμους σχεδιασμούς.





The Posidonia SEA TOURISM FORUM

International Conference & Exhibition

The Cruising & Yachting Event of the East Med The Future of Sea Tourism in the Spotlight

26-27 May 2015

Megaron Athens International
Conference Centre, Greece

MEET

- Cruise Lines that bring over 2.5 million passengers to the East Med
- Destinations
- Cruise Ports
- Port & Marina Investors and Operators
- Yacht Chartering and Management Companies

DO BUSINESS

- Book a Stand
- Engage with Cruise & Yachting Executives and Decision Makers

NETWORK

- Participate in the incisive 2-Day Conference
- Share views with major players of the Sea Tourism Industry

LINK UP WITH THE CRUISESHIP SUPPLY CHAIN

- Sign up for the F&B Supply Workshop and learn how to access the European Cruise Procurement Sector

Join this premium event for Destinations, Ports, Municipalities, Chambers of Commerce, Shipping Agents and Ship Suppliers, Shore Excursion & Ground Handling Operators, Yacht & Marina Operators.

To participate:

www.PosidoniaSeaTourism.com

seatourism@posidonia-events.com

Member of



Μέλος • Member



Gold Sponsor





1st SAILING TRAINING CUP (STC)

01-09 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2015

Ένα δεκαήμερο αγώνων και διακοπών

ΦΑΛΗΡΟ – ΑΓΚΙΣΤΡΙ – ΠΟΡΟΣ – ΘΕΡΜΙΣΙΑ – ΕΡΜΙΟΝΗ – ΤΟΛΟ - ΝΑΥΠΛΙΟ – ΣΠΕΤΣΕΣ – ΥΔΡΑ



Σχολή Ιστιοπλοΐας του Π.Ο.Ι.Α.Θ διοργανώνει έναν **καλοκαιρινό εκπαιδευτικό αγώνα**, σε συνδυασμό με διακοπές, στην ωραιότερη πλευρά του Αργοσαρωνικού που απευθύνεται όχι μόνον σε απόφοιτους της Σχολής μας αλλά και σε απόφοιτους κάθε σχολής.

Θα δοθεί έτσι η ευκαιρία σε νέους ιστιοπλόους να ζήσουν την ένταση και να μάθουν τις τακτικές της αγωνιστικής ιστιοπλοΐας σε συνδυασμό με **αξέχαστες καλοκαιρινές διακοπές**.

Η όλη διοργάνωση έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να αποτελεί μια καλοκαι-

ρινή απόδραση που τα έχει όλα, **αγώνες, ιστιοπλοΐα, BBQ και άλλα events, νυχτερινή ζωή, μπάνιο σε καθαρές θάλασσες**.

Θα είναι ένα δεκαήμερο γεμάτο θάλασσα και πανιά που θα φέρει κοντά τους απόφοιτους διαφόρων σχολών.

Θα δοθεί έτσι η ευκαιρία στους νέους ιστιοπλόους να γνωριστούν μεταξύ τους ν' ανταλλάξουν απόψεις αλλά και να διασκεδάσουν.

Ο Π.Ο.Ι.Α.Θ, στους συμμετέχοντες με τα σκάφη της σχολής του, θα προσφέρει **δωρεάν τρεις απογευματινές προπονήσεις** πριν τον αγώνα, ώστε τα πληρώματα να οργανωθούν και να εξοικειωθούν με τα σκάφη.

Για επιλογή σκάφους της σχολής ΠΟΙΑΘ θα τηρηθεί σειρά προτεραιότητας εγγραφής. Οι αγώνες θα διεξαχθούν με καταμετρημένα σκάφη ORCi και ORC Club. **Στον αγώνα μπορούν να συμμετάσχουν και με δικό τους σκάφος, απόφοιτοι της σχολής του ΠΟΙΑΘ ή άλλης σχολής, αρκεί το σκάφος να έχει το σχετικό πιστοποιητικό καταμέτρησης.**

Το δικαίωμα συμμετοχής στον αγώνα για όσους επιθυμούν να συμμετάσχουν με τα σκάφη του ΠΟΙΑΘ είναι **340 Ευρώ/άτομο**.

Για όσους επιθυμούν να συμμετάσχουν **με δικό τους σκάφος** το δικαίωμα συμμετοχής είναι **60 Ευρώ/σκάφος** πλέον **40 Ευρώ/άτομο**.

Για **περισσότερες πληροφορίες** επικοινωνήστε με τα γραφεία του Ομίλου:

ΠΟΙΑΘ

ΑΚΤΗ ΑΘ. ΔΗΛΑΒΕΡΗ 3 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ 18533

Τηλ.: 210 4113201 - 210 4123357, fax : 210 4227038

email : horc@otenet.gr

www.horc.edu.gr / www.horc.edu.gr





ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΓΩΝΑ ΚΑΙ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ

Παρασκευή 31/07 (ώρα 20:00)

Συγκέντρωση κυβερνητών και πληρωμάτων στον Όμιλο. Safety briefing.

Cocktail party.

Σάββατο 01/08

1η Ιστιοδρομία ΦΑΛΗΡΟ – ΑΓΚΙΣΤΡΙ 20 ν.μ (εκκίνηση 11:00)

Ελλιμενισμός στο Μεγαλοχώρι Αγκιστρίου.

Μπάνιο στην πλαζ πλησίον της μαρίνας.

Απονομή επάθλων 1ης ιστιοδρομίας.

Ελεύθερη βραδιά.

Κυριακή 02/08

2η Ιστιοδρομία ΑΓΚΙΣΤΡΙ – ΠΟΡΟΣ 19 ν.μ (εκκίνηση 11:00)

Μπάνιο στα λιμανάκια του Πόρου μετά τον τερματισμό των σκαφών

Ελλιμενισμός στον Πόρο.

Απονομή επάθλων 2ης ιστιοδρομίας.

Ελεύθερη βραδιά.

Δευτέρα 03/08

3η Ιστιοδρομία ΠΟΡΟΣ – ΘΕΡΜΙΣΙΑ 16 ν.μ (εκκίνηση 11:00)

Τα σκάφη θα τερματίσουν μπροστά στις εγκαταστάσεις του "Resort Makis Inn" και θα αγκυροβολήσουν αρόδου.

Μπάνιο και απογευματινό BBQ party με μουσική DJ, (προσφορά ΠΟΙΑΘ) και αγώνας Beach Volley. Απονομή επάθλων 3ης ιστιοδρομίας και νικητών Beach Volley.

Ελλιμενισμός στην Ερμιόνη. Ελεύθερη βραδιά.

Τρίτη 04/08

4η Ιστιοδρομία ΕΡΜΙΟΝΗ – ΤΟΛΟ 24 ν.μ (εκκίνηση 11:00)

Μπάνιο στο Τολό μετά τον τερματισμό των σκαφών.

Ελλιμενισμός στο Ναύπλιο. Ελεύθερη βραδιά.

Τετάρτη 05/08

Ελεύθερη ημέρα.

Απονομή επάθλων 4ης ιστιοδρομίας και βραδινό party στο 3Sixty wine bar and restaurant.

(ένα ποτό προσφορά ΠΟΙΑΘ)

Πέμπτη 06/08

5η Ιστιοδρομία ΝΑΥΠΛΙΟ – ΖΟΓΕΡΙΑ 22ν.μ (εκκίνηση 11:00)



Μπάνιο στη Ζογεριά μετά τον τερματισμό. Ελλιμενισμός στο Παλιό Λιμάνι Σπετσών. Απονομή επάθλων 5ης ιστιοδρομίας. Βραδιά ελεύθερη στις Σπέτσες.

Παρασκευή 07/08

6η Ιστιοδρομία ΣΠΕΤΣΕΣ – ΥΔΡΑ 15 ν.μ (εκκίνηση 11:00)

Τερματισμός στο λιμάνι της Ύδρας και ελλιμενισμός.

Ανάδειξη νικητή του αγώνα.

Απογευματινό cocktail party. Απονομές επάθλων

Σάββατο 08/08

ή

Κυριακή 09/08

Ελεύθερος πλους – Επιστροφή στο Φάληρο.





Με επιτυχία ολοκληρώθηκε στα τέλη Νοεμβρίου το ετήσιο συνέδριο των ενώσεων της ευρωπαϊκής κλάσης του σκάφους LASER, στις οποίες συγκαταλέγεται πλέον και η ελληνική.

Ανάμεσα στα θέματα που συζητήθηκαν, ήταν οι διάφορες **καινοτομίες για τον εξοπλισμό του σκάφους**, καθώς και η **έγκριση του διεθνούς αγωνιστικού προγράμματος για το 2015**.

Με την ολοκλήρωση του συνεδρίου όλες οι ευρωπαϊκές κλάσεις εκδήλωσαν την υποστήριξή τους στην ελληνική κλάση Laser που για δεύτερη χρονιά έκανε αισθητή την παρουσία της στο συνέδριο με προτάσεις και απόψεις και ανέθεσαν τη διοργάνωση του συνεδρίου του 2015 στην Ελλάδα, το τελευταίο σαββατοκύριακο του 2015.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ		ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ	ΗΜ/ΝΙΑ	ΤΟΠΟΣ
4.7		ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ	6/8-14/8/2015	MEDEMBLIK - ΟΛΛΑΝΔΙΑ
4.7		ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΙΚΟ	17/7-24/7/2015	GDYNIA - ΠΟΛΩΝΙΑ
RADIAL	ΝΕΩΝ	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ	14/8-20/8/2015	KINGSTON - ΚΑΝΑΔΑ
RADIAL	ΝΕΩΝ	ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΙΚΟ	18/7-25/7/2015	VIANA DO CASTELO - ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ
RADIAL	ΝΕΩΝ ΓΥΝΑΙΚΩΝ	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ	15/8-22/8/2015	MEDEMBLIK - ΟΛΛΑΝΔΙΑ
RADIAL	ΝΕΩΝ ΓΥΝΑΙΚΩΝ	ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΙΚΟ	28/8-5/9/2015	MURCIA - ΙΣΠΑΝΙΑ
RADIAL	ΓΥΝΑΙΚΩΝ	ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΙΚΟ	17/7-24/7/2015	AARHUS - ΔΑΝΙΑ
RADIAL	ΑΝΔΡΩΝ	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ	17/7-24/7/2015	AARHUS - ΔΑΝΙΑ
RADIAL	ΑΝΔΡΩΝ	ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΙΚΟ	17/7-24/7/2015	AARHUS - ΔΑΝΙΑ
STANDARD	ΝΕΩΝ	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ	15/8-22/8/2015	MEDEMBLIK - ΟΛΛΑΝΔΙΑ
STANDARD	ΝΕΩΝ	ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΙΚΟ	28/8-5/9/2015	MURCIA - ΙΣΠΑΝΙΑ
STANDARD	ΑΝΔΡΩΝ	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ	29/6-8/7/2015	KINGSTON - ΚΑΝΑΔΑ
STANDARD	ΑΝΔΡΩΝ	ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΙΚΟ	17/7-24/7/2015	AARHUS - ΔΑΝΙΑ
STANDARD	MASTERS	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ	10/7-18/7/2015	KINGSTON - ΚΑΝΑΔΑ
STANDARD	MASTERS	ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΙΚΟ	22/8-28/8/2015	GDYNIA - ΠΟΛΩΝΙΑ



ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟ ΣΚΑΦΟΣ BENETEAU FIRST CLASS 10 - VERENIKI

Year: 1987 - Location: Patras, Greece - Tax Status: Tax Not Paid

Beneteau First Class 10; length 10,45m; draft 1,87m; beam 3,00m; fin keel; 2 cabin layout; 6 berth; 1 head; 61lt fuel tank; 160lt fresh water capacity; 29Hp Mitsubishi Sole 3 cylinder diesel engine; 1 burner cooker; 1 depth sounder; 1 depth fish finder; VHF DSC radio; auto pilot; wind instruments; safety equipment.

Τιμή: **28.000 €**. - Πληροφορίες email: sanis@upatras.gr

αγγελίες

ΠΩΛΕΙΤΑΙ SPINNAKER
Triradial αχρησιμοποίητο
SL 15,90 - SMW 7,85.

Τιμή: **600 €**.

Πληροφορίες: 210 9850052
(10:00-17:00hrs)

Istion Yachting Academy

Η **ISTION Yachting Academy** ως πιστοποιημένο εκπαιδευτικό κέντρο της **Royal Yachting Association**, συνεχίζοντας σταθερά το εκπαιδευτικό της έργο στο πλαίσιο συνεργασίας της με τον Π.Ο.Ι.Α.Θ, ολοκλήρωσε με επιτυχία τη θεωρητική και πρακτική προετοιμασία της 16ης προγραμματισμένης σειράς YachtMaster τον Νοέμβριο 2014.

Οι υποψήφιοι Yachtmasters ολοκλήρωσαν συνολικά 50 ώρες θεωρίας καθώς και τα εκπαιδευτικά προγράμματα σωστικών: Sea Survival, First Aid και VHF.

Από την προετοιμασία δεν έλειπε και η πρακτική εξάσκηση των υποψηφίων με το ιστιοφόρο και το μηχανοκίνητο σκάφος της σχολής.

Παράλληλα ολοκληρώθηκε και η προετοιμασία των υποψηφίων της 10ης σειράς Yachtmaster Ocean.

Οι εξετάσεις των υποψηφίων θα ξεκινήσουν τον Ιανουάριο του 2015.

Επιπλέον ανακοινώνεται η έναρξη της προετοιμασίας της **17ης προγραμματισμένης σειράς Yachtmaster Offshore** καθώς και της **11ης σειράς Ocean**.

Τέλος με την έναρξη της νέας χρονιάς, χρονιάς η Istion Yachting Academy ξεκινάει σειρά σεμιναρίων για πληρώματα επαγγελματικών σκαφών αναψυχής τα οποία αφορούν στελέχη κάθε ειδικότητας με προϋπηρεσία, αλλά και νεοεισερχόμενους στο Yachting, οι οποίοι



επιθυμούν να εμπλουτίσουν τις γνώσεις τους, να αναβαθμίσουν την επαγγελματική τους κατάρτιση και να λάβουν σχετική πιστοποίηση

Πληροφορίες και εγγραφές:

Δημήτριος Κεσούδης

Τηλ: 2104226595 (4 γραμμές)

email: greece@yachtingacademy.gr

www.yachtingacademy.gr

J 24

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΛΑΣΗ ΣΚΑΦΩΝ J24

ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 2015



A/A	ΑΓΩΝΑΣ	ΜΕΡΟΣ	ΟΜΙΛΟΣ	ΗΜΕΡ/ΝΙΑ
1	ΔΙΑΣΥΛΛΟΓΙΚΟΣ J24 ΙΟΧ	ΣΟΥΔΑ	ΙΟΧ	21-22/03/2015
2	Α' ΦΑΣΗ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ J24	ΜΙΚΡΟΛΙΜΑΝΟ	ΝΟΕ	17-19/04/2015
3	ΔΙΑΣΥΛΛΟΓΙΚΟΣ J24 ΝΟΣ	ΣΗΤΕΙΑ	ΝΟΣ	30/05-01/06/2015
4	J24 EUROPEAN CHAMPIONSHIP	ΓΑΛΛΙΑ	Yacht Club du Crouesty Arzon	06-13/06/2015
5	J24 WORLD CHAMPIONSHIP	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Weißer Wiek, Boltenhagen,	28/08-04/09/2015
6	ΔΙΑΣΥΛΛΟΓΙΚΟΣ J24 ΙΟΑΝ	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΙΟΑΝ	26-27/09/2015
7	ΔΙΑΣΥΛΛΟΓΙΚΟΣ J24 ΝΟΓΚ	ΓΑΖΙ	ΝΟΓΚ	17-18/10/2015
8	Β' ΦΑΣΗ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ J24	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΙΟΗ	30/10-01/11/2015
9	MATCH RACE J24	ΡΕΘΥΜΝΟ	ΙΟΡ	14-15/11/2015

Π.Ο.Ι.Α.Θ.



ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ 2015

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ

7.01.2015 - 3.03.2015
2.03.2015 - 6.05.2015
4.05.2015 - 1.07.2015
29.06.2015 - 28.07.2015 (εντατικό)
7.09.2015 - 4.11.2015
2.11.2015 - 5.01.2016

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

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

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ

8.01.2015 - 3.03.2015
5.03.2015 - 5.05.2015
7.05.2015 - 30.06.2015
10.09.2015 - 3.11.2015
5.11.2015 - 5.01.2016

▲ Γίνονται πέντε έως επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Τρίτη από 20.00 - 22.00

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

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ

8.01.2015 - 3.03.2015
5.03.2015 - 5.05.2015
7.05.2015 - 30.06.2015
10.09.2015 - 3.11.2015
5.11.2015 - 5.01.2016

▲ Γίνονται πέντε έως επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Τρίτη από 20.00 - 22.00

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

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ

Νοέμβριος 2015 - Απρίλιος 2016

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

▲ Πραγματοποιούνται 5 οκτάωρες εξοδοί με σκάφος και ένα εκπαιδευτικό τριήμερο

• SAILING TRAINING CUP

1.08.2015 - 9.08.2015
Αγωνιστική ιστιοπλοΐα σε συνδυασμό με διακοπές στον Αργοσαρωνικό.

- Τα μαθήματα διδάσκονται με τους πλέον σύγχρονους τρόπους διδασκαλίας. Η σχολή διαθέτει 8 ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ.
- Το διδακτικό δυναμικό της σχολής αποτελείται από 20 ΕΜΠΕΙΡΟΥΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΕΣ
- Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα με επιδείξεις LIFERAFT, ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΩΤΩΝ ΒΟΗΘΕΙΩΝ.



CRETA UNION CUP

Φωτογραφίες: Nikos Zagas



Το **Cretan Union Cup** ετοιμάζεται να ανοίξει και πάλι πανιά από τις **23 έως τις 31 Μαΐου 2015** και να προσφέρει για άλλη μια χρονιά μοναδικές εμπειρίες, αλλά και τη ζεστή Κρητική φιλοξενία σε όλους τους συμμετέχοντες.

Το **Cretan Union Cup** γεννήθηκε στον απόηχο των εορταστικών εκδηλώσεων για τα **100 χρόνια από την ένωση του νησιού των Μινωιτών με την ελεύθερη Ελλάδα** και ύστερα από τη μεγάλη επιτυχία του αγώνα το 2013, οι ιστιοπλοϊκοί όμιλοι της Κρήτης αποφάσισαν να ενωθούν και να διοργανώσουν εκ νέου τον αγώνα το 2015.

Το Cretan Union Cup δεν αποτελεί απλά μια ιστιοπλοϊκή διοργάνωση, αφού όλοι οι συμμετέχοντες πέρα από την ένταση και τις συγκινήσεις των αγώνων, θα απολαύσουν και ένα ξεχωριστό ταξίδι

στο Κρητικό πέλαγος, γνωρίζοντας παραδόσεις, ήθη και έθιμα και κερδίζοντας μοναδικές γαστρονομικές εμπειρίες, καθώς παράλληλα με το αγωνιστικό πρόγραμμα θα πραγματοποιηθεί και πληθώρα πολιτιστικών εκδηλώσεων σε όλους τους σταθμούς του θεσμού.

Η εκκίνηση θα δοθεί από το μαγευτικό **λιμάνι του Ηρακλείου** και τα σκάφη θα πλεύσουν ανατολικά με προορισμό τη **Σπεία** και επιστροφή στο λιμάνι του **Αγίου Νικολάου**. Οι άριστες καιρικές συνθήκες που επικρατούν στο κρητικό πέλαγος, σε συνδυασμό με το μοναδικής ομορφιάς σκηνικό που προσφέρει η γενέτειρα του Δία και τη ζεστή φιλοξενία που μόνο η Κρήτη μπορεί να προσφέρει, εγγυούνται μια άκρως επιτυχημένη διοργάνωση.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επισκεφτείτε την επίσημη ιστοσελίδα της διοργάνωσης **www.cucup.gr**

Επίσκεψη στη φρεγάτα "Αδριάς"

Τους μικρούς ιστιοπλόους του **Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Πατρών** υποδέχτηκε στη **Φρεγάτα ΑΔΡΙΑΣ** το **Πολεμικό Ναυτικό**.

Η επίσκεψή μας είχε σκοπό να ενημερωθούν οι μικροί μας αθλητές για τη διαχρονικότητα, τη συνεισφορά και τον ρόλο του Πολεμικού Ναυτικού. Στους χώρους του πλοίου μάς ξενάγησε ευγενέστατη υπαξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού, η οποία συγκινημένη μας αποκάλυψε ότι έκανε και αυτή αγωνιστική ιστιοπλοΐα στα παιδικά της χρόνια.

Ο Ι.Ο.Πατρών ευχαριστεί θερμά τον κυβερνήτη της Φρεγάτας και τον Ναυτικό Διοικητή Ιονίου, **Αντιπλοίαρχο Δημήτριο Μαντέλη** για την εξαιρετική και διαρκή συνεργασία.



Η Salty Bag IKE είναι η πρώτη εταιρεία upcycling στην Ελλάδα

Στόχος μας είναι να συμβάλλουμε στη **διαχείριση των απορριμάτων** που δημιουργεί η ιστιοπλοΐα. Με σκοπό να βοηθήσουμε εταιρίες στην Ελλάδα να αποκτήσουν ένα δυναμικό και σύγχρονο "πράσινο" προφίλ έχουμε δημιουργήσει ένα **πρόγραμμα ανακύκλωσης ακρηστευμένων πανιών** που "επιστρέφει" παροπλισμένα πανιά στους δωρητές ως αντικείμενα αξίας (συνήθως τσάντες ή είδη για το σκάφος).

Συγκεκριμένα:

- Κάθε Salty Bag σχεδιάζεται έτσι ώστε να μπορεί είτε να επαναχρησιμοποιηθεί είτε να καταλήξει σε μια μορφή που δεν προσθέτει στον όγκο σκουπιδιών που παράγουμε.
- Οι Salty Bag σχεδιάζονται και κατασκευάζονται στην Κέρκυρα εξ' ολοκλήρου στο χέρι. Έχουν φτιαχτεί από πανιά που έζησαν τη ζωή τους στην Ελλάδα και τις θάλασσες της Μεσογείου.
- Μιας και κάθε πανί κουβαλάει τη δική του, μοναδική ιστορία, εμείς φροντίζουμε να τη συνεχίσουμε μέσα από τα προϊόντα μας. Δωρίζοντας και εσείς πανιά, έχετε την ευκαιρία να συνεισφέρετε στον στόχο μας και να μεταδώ-

σετε την ιστορία σας στον κόσμο.

- Κάθε "Salty Bag" συνοδεύεται από την ιστορία του πανιού από το οποίο έχει κατασκευαστεί και όλες οι ιστορίες των πανιών είναι διαθέσιμες στην ιστοσελίδα μας.

Ενδεικτικά οφέλη συμμετοχής στο πρόγραμμα ανακύκλωσης της "Salty Bag" είναι **Μία Salty Bag "I donated a Sail"** καθώς και **εκπτώσεις** για μελλοντικές αγορές από την ιστοσελίδα μας σύμφωνα με τα παρακάτω:

- 10-149 m² ... Salty Bag και 10% έκπτωση
- 150-249 m² ... 2 Salty Bags και 15% έκπτωση
- 250-349 m² ... 3 Salty Bags και 20% έκπτωση
- 350-449 m² ... 4 Salty Bags και 25% έκπτωση +
- 450 m² ... 5 Salty Bags και 30% έκπτωση

Πλέον προσφέρουμε την προβολή των συμμετεχόντων στη σελίδα Salty Story του ιστότοπού μας.

Η ιστορία του κάθε συμμετέχοντα θα μπορεί να περιέχει και πληροφορίες ή/και φωτογραφίες εάν το επιθυμεί και συνδέσμούς σε ιστοσελίδες που ο ίδιος επιθυμεί.

T.+306955799975 - www.saltybag.com

Σχολή Ναυτικών Επικοινωνιών Μικρής Εμβέλειας (Short Range Communications)

Ο ΠΟΙΑΘ επιθυμώντας να συμβάλλει στην ασφάλεια των ναυτιλομένων και να καλύψει ένα κενό που δημιουργείται από τη σχετική νομοθεσία, διοργανώνει εντός του Φεβρουαρίου την πρώτη **Σχολή Ναυτικών Επικοινωνιών Μικρής Εμβέλειας**.

Η σχολή θα γίνει σύμφωνα με τους ραδιοκανονισμούς της **Διεθνούς Ενώσεως Τηλεπικοινωνιών ITURR Resolution 343** (WRC-97) (WRC-07) και την υπόδειξη της **Επιτροπής Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Διοικήσεων των Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών CEPT/ECC Recommendation 31-04** και θα αποτελείται από 8 ώρες θεωρητικής κατάρτισης και 6 ώρες πρακτικής εκπαίδευσης.

Η θεωρητική κατάρτιση θα πραγματοποιείται σε ομάδες 24 ατόμων και θα περιλαμβάνει τις ενότητες:

- Βασική θεωρία Maxwell
- Χαρακτηριστικά κυμάτων
- Φάσμα ηλεκτρομαγνητικής ακτινοβολίας
- Φάσμα συχνοτήτων ραδιοεπικοινωνιών
- Ιδιότητες ηλεκτρομαγνητικών κυμάτων

- Τύποι εκπομπών ναυτιλίας
- Τρόποι διάδοσης ηλεκτρομαγνητικών κυμάτων
- Διάδοση των ηλεκτρομαγνητικών κυμάτων ανάλογα με τη συχνότητα
- Διατάξεις εκπομπής και λήψης ηλεκτρομαγνητικών κυμάτων (Πομπός – Δέκτης – Κεραία – Γραμμή μεταφοράς – Γειώσεις)
- Κυκλώματα επικοινωνίας
- GMDSS
- MSI
- NAVTEX
- EPIRB
- SART
- AIS
- Προσόντα χειριστού
- Κλάσεις εξοπλισμού
- Έλεγχος εξοπλισμού
- Αριθμοί MMSI
- Επιτήρηση
- PLB
- Οδηγός ενεργειών για κλήσεις κινδύνου-επείγοντος-ασφάλειας μέσω συσκευής VHF/DSC
- Ραδιοκανονισμοί
- Γενικές οδηγίες χρήσης VHF στη θάλασσα Annex της Resolution A.954 (23) του IMO

- Φωνητική επικοινωνία μέσω VHF για κλήσεις κινδύνου, επείγοντος και ασφάλειας (για NON-GMDSS σκάφη)
- Τυποποιημένες εκφράσεις ναυτικής επικοινωνίας
- Πίνακας συχνοτήτων εκπομπής στην κινητή ναυτική ζώνη VHF
- Βιβλία και έντυπα σταθμού τηλεπικοινωνιών εντός περιοχών A1 GMDSS πλοίων υπό ελληνική σημαία.

Η πρακτική εκπαίδευση θα πραγματοποιείται σε ομάδες 8 ατόμων στο ειδικά προς τούτο δημιουργηθέν πρότυπο εργαστήριο επικοινωνιών το οποίο περιλαμβάνει:

- Τράπεζα εκπαίδευσης με πολλαπλές συσκευές VHF σε πραγματικές συνθήκες επικοινωνίας.
- Εξοπλισμό ελέγχου σωστής εγκατάστασης και λειτουργίας συσκευών VHF.
- Εγκατάσταση συσκευής NAVTEX για εκπαίδευση στη χρήση της.
- Συσκευές EPIRB, SART και PLB.

Μετά την επιτυχή παρακολούθηση θα χορηγείται Πτυχίο Επικοινωνιών Μικρής Εμβέλειας (Short Range Certificate).

Η σχολή θα πραγματοποιηθεί **10 έως 26 Φεβρουαρίου 2015** με το ακόλουθο πρόγραμμα:

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ	ΩΡΕΣ	
Τρίτη 10/02/15	18:00 – 22:00	Θεωρία
Πέμπτη 12/02/15	18:00 – 22:00	Θεωρία
Τρίτη 17/02/15	19:00 – 22:00	Πρακτική 1η ομάδα
Τετάρτη 18/02/15	19:00 – 22:00	Πρακτική 2η ομάδα
Πέμπτη 19/02/15	19:00 – 22:00	Πρακτική 3η ομάδα
Τρίτη 24/02/15	19:00 – 22:00	Πρακτική 1η ομάδα
Τετάρτη 25/02/15	19:00 – 22:00	Πρακτική 2η ομάδα
Πέμπτη 26/02/15	19:00 – 22:00	Πρακτική 3η ομάδα

Το κόστος συμμετοχής στη σχολή είναι 80Ευρώ /άτομο.

Δεδομένου του περιορισμένου αριθμού συμμετοχής θα τηρηθεί σειρά προτεραιότητας.

Για **περισσότερες πληροφορίες** ή για να δηλώσετε συμμετοχή μπορείτε να επικοινωνείτε με την Γραμματεία του ΠΟΙΑΘ στα τηλέφωνα 210 4113201 & 210 4123357 (ώρες 09:00-15:00)





Η HELMEPA παρουσίασε τις σύγχρονες εκπαιδευτικές της πρωτοβουλίες στο SS HELLAS LIBERTY



Σε έναν ιστορικό χώρο-σύμβολο της διαχρονικής εξέλιξης της ελληνικής ναυτιλίας, το **SS HELLAS LIBERTY** και συγκεκριμένα στην αίθουσα «**Καπετάν Βασίλη Κωνσταντακόπουλου**», η HELMEPA παρουσίασε τη **Δευτέρα 24 Νοεμβρίου**, τις νέες εκπαιδευτικές της πρωτοβουλίες στην ευρύτερη ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα. Την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου κ. Μ. Βαρβιτσιώτης συνοδευόμενος από την ηγεσία του Λ.Σ., η μέχρι πρόσφατα Επίτροπος Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας, κα Μ. Δαμανάκη, ο Πρέσβης της Νορβηγίας στην Ελλάδα κ. S. Larsen, η διπλωματική ακόλουθος της Πρεσβείας του Μεξικού κα R.M. Betancourt-Moreno, ο Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος κ. Γ. Γράτσος, ο Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων κ. Χρ. Σημαντώνης, Μέλη του ΔΣ της HELMEPA, Διευθυντές και στελέχη εταιρειών και οργανισμών μελών της, εκπρόσωποι φορέων και του ναυτιλιακού Τύπου.

Καλωσορίζοντας τους προσκεκλημένους, ο Πρόεδρος, **Δρ. Ι.**



Κούστας, αναφέρθηκε στη συμβολή της ανανεούμενης εκπαίδευσης που προσφέρει η HELMEPA στη διατήρηση των ποιοτικών χαρακτηριστικών της ελληνικής ναυτιλίας. Με το νέο πρόγραμμα e-learning, που προετοιμάστηκε σε συνεργασία με τη **DYNAMARINE**, εταιρικό μέλος, η HELMEPA συμβαδίζει με τη μοντέρνα τεχνολογία προς όφελος των μελών της. Έτσι, δίνει τη δυνατότητα στα μέλη να αξιοποιήσουν τα σύγχρονα μέσα για την επιμόρφωση του ανθρώπινου δυναμικού τους και ευχαρίστησε τη DYNAMARINE για την ευγενική της προσφορά καθώς και την Επιτροπή Εκπαίδευσης (Training Committee) και όλες τις εταιρεί-



ες και τους οργανισμούς για τη συμβολή τους.

Χαιρετίζοντας την εκδήλωση, ο ΥΝΑ κ. **Βαρβιτσιώτης**, εξήρε τη συμβολή και την ιστορική διαδρομή της HELMEPA, τονίζοντας πως είναι «**ο άξονας που έφερε την ελληνική ναυτιλία στη Λευκή Βίβλο των αναγνωρισμένων ναυτιλιακών χωρών, που θα είχαμε καθυστερήσει χωρίς αυτόν**». Αναφερόμενος στην ανάγκη να προστατέψουμε το περιβάλλον, ο Υπουργός υπογράμμισε πως «**οφείλουμε να χρησιμοποιούμε οργανισμούς με διεθνή αναγνώριση όπως η HELMEPA για να θωρακίσουμε την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και προσβλέπουμε στη στενή συνεργασία μαζί της.**»



Στο σύντομο χαιρετισμό της, η **κα Δαμανάκη**, συνεχάρη τη HELMEPA για το έργο της και αναφέρθηκε στη σημασία της προσπάθειας για συνεχή εξέλιξη και βελτίωση, η οποία αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο των «πρωταθλητών», όπως είναι η ελληνική ναυτιλία.

Ο **Δρ. Στ. Περισσάκης** της DYNAMARINE παρουσίασε το πρόγραμμα e-learning, που είναι στη διάθεση των μελών της HELMEPA και περιλαμβάνει παρουσιάσεις στην αγγλική σε θέματα πρόληψης της ρύπανσης και ασφάλειας στα πλοία. Ακόμη, έχει τη δυνατότητα ο χρήστης να αξιολογήσει τις γνώσεις του και μετά από επιτυχή εξέταση να λάβει σχετικό πιστοποιητικό της HELMEPA.

Στη συνέχεια, η Εκτελεστική Συντονίστρια της HELMEPA, κα **Κρ. Πρεκεζέ**, παρουσίασε το νέο Επιμορφωτικό Πρόγραμμα 2015, που περιλαμβάνει 5 κατηγορίες σεμιναρίων. Πρόκειται για τις: Safety First, Pollution Prevention, Marine Environmental Awareness, Lessons Learnt and Experience Sharing και Navigational Procedures. Τα θέματα έχουν επιλεγεί σε στενή συνεργασία με την Εκπαιδευτική Επιτροπή της HELMEPA. Βασί-

ζονται στις σημαντικότερες νομοθετικές εξελίξεις στον IMO, τις προτάσεις των εταιρειών μελών και των συμμετεχόντων στα προηγούμενα προγράμματα και στα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων πλοίων στα λιμάνια.

Εισηγητές είναι έμπειρα στελέχη 5 νπογνωμόνων και 7 εταιρειών μελών της HELMEPA: American Bureau of Shipping, Andriaki Shipping Co. Ltd., Bureau Veritas, Chandris (Hellas) Inc., Cleopatra Shipping Agency Ltd., Costamare Shipping Company S.A., Danaos Shipping Co. Ltd., DNV GL, Euronav Shipmanagement (Hellas) Ltd., Hellenic Lloyd's S.A., Rina Hellas και Tsakos Columbia Shipmanagement ("TCM") S.A., του Εργαστηρίου Θαλάσσιων Μεταφορών-Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ, ο Χημικός Ναυτιλίας, κ. Κ. Καραντζής, καθώς και 5 επιστημονικά στελέχη της HELMEPA.

Η εκδήλωση έκλεισε με τον Γενικό Διευθυντή της HELMEPA κ. **Δ. Μπτσάτσο**, που παρουσίασε συνοπτικά τα επιχειρησιακά οφέλη που απολαμβάνουν τα μέλη. Τόνισε δε, τη διεθνή αναγνώριση που έχουν ως επιχειρήσεις ποιοτικής ναυτιλίας οι οποίες εκφράζουν την εταιρική κοινωνική τους ευθύνη, συνδράμοντας προγράμματα και δράσεις περιβαλλοντικής ενημέρωσης που προσφέρει η HELMEPA για την ευαισθητοποίηση χιλιάδων παιδιών αλλά και της ευρύτερης ελληνικής κοινωνίας.

Σε αναγνώριση της φιλοξενίας της εκδήλωσης, ο κ. Μπτσάτσος προσέφερε στον εκπρόσωπο του «Ομίλου Φίλων του SS HELLAS LIBERTY» Καπετάν Βαγγέλη Κούζιλο, τη σημαία της HELMEPA για να κυματίζει στον ιστό αυτού του ιστορικού πλοίου-μουσείου της ελληνικής ναυτικής οικογένειας.

Επεκτείνονται οι σχέσεις HELMEPA-USCG



Από αριστερά:

Ο κ. Π. Πίννος της Euronav Ship Management Hellas Ltd., ο κ. F.J. Sturm, Deputy Director of Commercial Regulations and Standards, ο Captain J.C. Burton, Director of Inspections and Compliance, ο Captain Kyle McAvoy, Chief of Commercial Vessel Compliance, ο κ. Jeffrey G. Lantz, Director of Commercial Regulations and Standards, ο κ. Δ. Κ. Μπτσάτσος, Γενικός Διευθυντής HELMEPA, ο Καπετάν Ι. Δρακογιαννόπουλος της Costamare Shipping Company S.A., ο κ. Ι. Λαδός της Danaos Shipping Co. Ltd., ο κ. Ν. Καμπούρης της Chandris Hellas Inc, η κα. Κρ. Πρεκεζέ, Εκτελεστική Συντονίστρια HELMEPA και ο κ. Ι. Κουλουκουντής της Cleopatra Shipping Agency Ltd.

Στο πνεύμα της συνεχιζόμενης συνεργασίας μεταξύ των δύο Οργανισμών, αντιπροσωπεία εταιριών μελών συναντήθηκε με στελέχη της Αμερικανικής Ακτοφυλακής (USCG) στο Αρχηγείο της στη Washington D.C την 12η Νοεμβρίου 2014.

Οι αντιπρόσωποι των Μελών της HELMEPA είχαν την ευκαιρία να αναπτύξουν ελεύθερα ανησυχίες πλοίων τους που ταξιδεύουν στις περιοχές δικαιοδοσίας USCG. Πήραν απαντήσεις και διευκρινίσεις, όπου απαιτήθηκε, έτσι ώστε συνεχώς να βελτιώνεται το ήδη υψηλό επίπεδο των πλοίων-μελών στις ΗΠΑ.

Ο Assistant Commandant for Prevention Policy, **RADM Paul F. Thomas**, δεν μπόρεσε να προεδρεύσει στη συνάντηση, στην οποία πήραν μέρος:

- Captain Kyle McAvoy, Chief of Commercial Vessel Compliance
- Captain J.C. Burton, Director of Inspections and Compliance
- Mr F.J. Sturm, Deputy Director of Commercial Regulations and Standards
- κ. Ν. Καμπούρης της CHANDRIS HELLAS INC
- κ. Ι. Κουλουκουντής της CLEOPATRA SHIPPING AGENCY LTD
- Καπετάν Ι. Δρακογιαννόπουλος της COSTAMARE SHIPPING CO SA
- κ. Ι. Λαδός της DANAOS SHIPPING CO LTD
- κ. Π. Πίννος της EURONAV SHIP MANAGEMENT HELLAS LTD
- κ. Δ. Κ. Μπτσάτσος, κα. Κρ. Πρεκεζέ και κα. Ε. Μαστροκώστα της HELMEPA.

Επίσης, ο κ. **Jeffrey G. Lantz**, Director of Commercial Regulations and Standards παρακολούθησε τη συνάντηση κατά την οποία συζητήθηκαν κυρίως τα θέματα:

- Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Θαλασσέρματος (Alternative Management Systems-AMS in the interim)
- Το Παράρτημα VI της MARPOL 73/78 και τα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο καύσιμα και τη συμμόρφωση με την επικείμενη ημερομηνία ισχύος τους
- Θέματα OSROs και του Προγράμματος ALASKA APC καθώς και ύπαρξη άλλων τέτοιων οργανισμών λόγω των ιδιαιτεροτήτων της περιοχής
- Κανονισμοί της USCG καθώς και το Vessel General Permit (VGP2013)
- Θέματα πιλότων σε ποτάμια και επιπτώσεις λόγω υψηλών ταχυτήτων.

Μετά την επιτυχία της πρώτης συνάντησης τον Νοέμβριο 2013 και με δεδομένο τις ειλικρινείς συζητήσεις που έγιναν μεταξύ μελών και υψηλόβαθμων αξιωματικών της Ακτοφυλακής, η HELMEPA πιστεύει ότι οι συναντήσεις αυτές θα συνεχιστούν και στο μέλλον.

«Το έργο σας είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια και security στη θάλασσα», υπογράμμισε ο Υπαρχηγός της USCG, Ναύαρχος **Peter V. Neffenger**, στο μήνυμά του στον Γενικό Διευθυντή της HELMEPA.



Διεθνές συνέδριο ORC 2014

Πεπραγμένα 2014 καθώς και συμπεράσματα

Το Διεθνές Συνέδριο του ORC διεξήχθη στην **Πάλλα** της Μαγιόρκας από τις **2 έως τις 9 Νοεμβρίου 2014**. Την ΕΑΘ αντιπροσώπευσαν ο Πρόεδρος της **Λ. Τσαλίκης** μέλος των επιτροπών Congress και Offshore, το μέλος της **Γ. Ανδρεάδης** μέλος των επιτροπών Management και Congress, ο Γ. Γραμματέας **Ι. Καλατζής** μέλος του Congress, ο Ε. Γραμματέας **Χ. Θεοδόσης** μέλος της επιτροπής Promotion & Development. Παρέστησαν επίσης ο Rating Officer της ΕΑΘ **Π. Παπαποστόλου** και το μέλος της τεχνικής επιτροπής της ΕΑΘ **Δ. Δήμου** μέλος της Επιτροπής Measurement.

Διαπιστώθηκε ότι ήδη το **ORC έχει γίνει αποδεκτό από 38 χώρες**, με περισσότερα από 9000 πιστοποιητικά μέσα στο 2014, μέχρι και τη στιγμή του συνεδρίου. Οι χώρες που έχουν τον μεγαλύτερο αριθμό των πιστοποιητικών ORC περιλαμβάνουν τη Νορβηγία, την Ιταλία, την Ισπανία, την Ολλανδία τη Γερμανία αλλά και την Ελλάδα. Ιδιαίτερα σημαντικός ήταν ο αριθμός – ρεκόρ των συμμετοχών στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ανοικτής Θάλασσας που διεξήχθη στο Κίελο, με 151 σκάφη από 19 χώρες.

Αυτή η τεράστια ανάπτυξη και δημοτικότητα έχει προσελκύσει ενδιαφέρον από πολλούς διοργανωτές μελλοντικών αγώνων και έχουν ήδη κατατεθεί προσφορές μέχρι και για το 2018 για διοργάνωση Πανευρωπαϊκών και Παγκοσμίων πρωταθλημάτων.

Έγιναν επισκέψεις του προσωπικού του ORC στο Βανκούβερ του Καναδά, στο Ράνγκστετ της Δανίας, στο Τελ Αβίβ του Ισραήλ και στην Κωνσταντινούπολη της Τουρκίας ενώ έχει προγραμματιστεί επίσκεψη στη Βουλγαρία και στην Κορέα. Σε όλες τις περιπτώσεις έγιναν παρουσιάσεις και σεμινάρια.

Επίσης υπάρχει σε εξέλιξη η συνεργασία με το **ORA** για το **High Performance Rule (HPR)** και με το **US Sailing** των ΗΠΑ για την ανάπτυξη μιας

βάσης τεχνικών δεδομένων που θα υποστηρίξει το **Unified Measurement System (UMS)**.

Το ORC προσκλήθηκε να βοηθήσει μέσα στον επόμενο χρόνο 2015 στην **ανάπτυξη ενός νέου συστήματος ισοζυγισμού για την κατηγορία Super Maxi, βασισμένου πλέον στο Velocity Prediction Program (VPP)**.

Όσον αφορά τις καταμετρήσεις, για τη μέτρηση της ευστάθειας επιπλέον της γνωστής διαδικασίας χρησιμοποίησης σπινακόξυλων για την ανάρτηση των βαρών προστέθηκε η δυνατότητα χρήσης της μάτσας. Αυτή η δυνατότητα είναι χρήσιμη σε περιπτώσεις σκαφών που δεν διαθέτουν σπινακόξυλο, καθώς και στις περιπτώσεις μεγάλων σκαφών στα οποία υπήρχε προβληματισμός στον τρόπο ανάρτησης μεγάλων βαρών.

Στο νέο VPP του 2015 θα περιλαμβάνεται ένας νέος συντελεστής οπισθέλκουσας που αναπτύχθηκε και που θα επιτρέπει προπέλες τριών αναδιπλούμενων πτερυγίων. Έγινε σχετική δοκιμαστική λειτουργία και τα αποτελέσματα ήταν θετικά.

Επαναβεβαιώθηκε ότι **τα πανιά πρέπει να μετρούνται όπως χρησιμοποιούνται** συνεπώς εφιστάται η προσοχή στο ότι τα πληρωιά πανιά τύπου "flying" δεν πρέπει να μουδάρνται. Αποφασίστηκε να προστεθεί στον κανονισμό του 2015 κείμενο που δεν θα επιτρέπει τη χρήση εναλλακτικών σημείων πρόσδεσης του πανιού όπως οπές Cunninghamham. Η τροποποίηση αυτή θα συμπεριληφθεί στο 2015 VPP.

Επίσης θα επανα-διατυπωθούν τα κείμενα που περιγράφουν τη χρήση των εσωτερικών staysails, τη χρήση των πολλαπλών πληρωιών πανιών σε διάφορους συνδυασμούς, και την απαγόρευση της χρήσης bloopers εξωτερικά από ένα άλλο μπαλόνι ή πληρωιά πανί.

Μια ιδιαίτερα σημαντική διαπίστωση ήταν ότι ο άνεμος implied που προκύπτει για τα σκάφη με μέση του στόλου είναι συχνά πολύ πιο χαμηλός από τον άνεμο που παρατηρείται στον στίβο του αγώνα. Μόνο το πρώτο σκάφος μπορεί μερικές φορές να υπερβαίνει τον παρατηρούμενο άνεμο. Αυτή είναι η φύση της προσέγγισης του Implied Wind η οποία είναι το αποτέλεσμα υπολογισμού, όπου η πορεία, ο elapsed χρόνος, και οι μετρήσεις που περιλαμβάνονται στο πιστοποιητικό χρησιμοποιούνται σαν μοναδικές μεταβλητές για να κατασκευαστεί η πορεία.

Επιλέγν έτσι η χρήση του **Implied Wind** στην έκδοση αποτελεσμάτων με τη χρήση της Καμπύλης Επιδόσεων PCS όπου η τιμή του Implied Wind του νικητή του αγώνα θα χρησιμοποιείται και για τα υπόλοιπα σκάφη σε αντικατάσταση του ξεχωριστού υπολογισμού για κάθε σκάφος στην κατηγορία. Έτσι εκτός του ότι είναι σωστότερο όλα τα σκάφη να αγωνίζονται με την ίδια ταχύτητα ανέμου σε μια παράκτια διαδρομή, παράγονται αποτελέσματα που είναι δικαιότερα για τα ελαφρύτερα σκάφη τα οποία βαθμολογούνται πιο γρήγορα σε συνθήκες ασθενούς ανέμου. Έγινε δοκιμαστικά εκ νέου υπολογισμός των αποτελεσμάτων των αγώνων του 2014 ο οποίος δεν οδήγησε σε σημαντικές μεταβολές στη γενική κατάσταση, έδωσε όμως καλύτερα αποτελέσματα στα ελαφρύτερα σκάφη, τα οποία δυσκολεύονται να επιτύχουν τον ονομαστικό βαθμό ικανότητάς τους σε χαμηλούς ανέμους 6-8 κόμβων. Αποφασίστηκε έτσι η εκ νέου τροποποίηση των προγραμμάτων λογισμικού έκδοσης αποτελεσμάτων το 2015 ώστε να αντικατοπτρίζουν αυτή τη νέα και πιο ακριβή προσέγγιση για την έκδοση αποτελεσμάτων με PCS.

Διαπιστώθηκε ότι **έχει σχεδόν ολοκληρωθεί η επανεγγραφή του κώδικα του LPP ώστε να είναι διαχειρίσιμος** και ο οποίος αποτελείται τώρα από άνω των 15000 γραμμών. Όλες οι πιο σημαντικές διαδικασίες έχουν πλήρως αναθεωρηθεί και ελεγχθεί. Ο νέος κώδικας κάνει εκτενή χρήση των τελευταίων εκδόσεων Fortran90 – Fortran 2003 και χρησιμοποιούνται τεχνικές object oriented programming. Μέσα στο 2015 θα γίνουν κάποια ακόμα validation tests και θα ενσωματωθούν σε νεώτερες εκδόσεις του VPP.

Ο υπάρχων ORC Manager είναι έτοιμος και πλήρως διαθέσιμος για να καλύψει και άλλες πλατφόρμες όπως το ORR ή το PHRF, αλλά οι Αμερικανοί φαίνεται να ακολουθούν διαφορετικό δρόμο στη διαχείριση της βάσης πληροφοριών τους πράγμα που οδηγεί σε καθυστερήσεις.

Όσον αφορά το IRC ο υπάρχων ORC Manager διαθέτει τη δυνατότητα παραγωγής δεδομένων IRC από τις υπάρχουσες μετρήσεις γάστρας εξαρτίας και ιστιοφορίας που έγιναν με τις διαδικασίες ORC, αλλά σε μια μορφή που δεν επιτρέπει να έχουν την ίδια μορφή που ήδη χρησιμοποιείται, και δεν δημιουργούν

κάποια "γέφυρα" που θα επιτρέψει στον ORC Manager να αποκτήσει δεδομένα IRC. Αυτό είναι έργο σε εξέλιξη και ελπίζεται να υπάρχουν νεώτερες εξελίξεις σύντομα.

Το σημαντικό είναι ότι ο κανόνας IMS έχει όλα τα χαρακτηριστικά για να γίνει η πλατφόρμα UMS, αλλά χρειάζεται ακόμα εργασία ώστε να ενοποιηθούν κάποιες μετρήσεις στην ιστιοφορία και στην εξαρτία, στις ονομασίες τους και τα ακρωνύμια τους.

Όσον αφορά τη γεωμετρία της γάστρας, η παρούσα μορφή των αρχείων έχει υποδειχθεί ως το καλύτερο και πιο ισχυρό παγκόσμιο πρότυπο πληροφοριών γεωμετρίας της γάστρας που προέρχεται είτε από ένα αρχείο σχεδίασης είτε από απευθείας μέτρηση, αλλά ούτως ή άλλως η δημιουργία αρχείου Offset είναι ένα απαραίτητο βήμα πριν από την εκτέλεση του LPP. Επί του παρόντος, το ήδη χρησιμοποιούμενο λογισμικό μπορεί να δημιουργήσει Offset αρχεία από καθαρά και σωστά προσανατολισμένα σύνολα σημείων στον χώρο χωρίς να απαιτείται μετέπειτα επεξεργασία για τη δημιουργία της επιφάνειας, σε οιαδήποτε διαθέσιμη μορφή, όπως DXF, STL, IGS. Τώρα πλέον με την ευρεία διάθεση σαρωτών 3D ο στόχος είναι να δημιουργηθεί μια τυπική διαδικασία για να έχουμε καλά και χωρίς λάθη αρχεία Offset.

Με την εμπειρία που αποκτήθηκε σε κάποιους μεγάλους στόλους όπως της Νορβηγίας και της Ολλανδίας για πιστοποιητικά Double Handed αποφασίστηκε ότι επιπλέον του ορισμού του βάρους πληρώματος στα 180 κιλά, το πιστοποιητικό αυτό μπορεί να περιλαμβάνει διαφορετικές συνθέσεις εξαρτίας και πανιών από τις υπάρχουσες στο στάνταρ πιστοποιητικό, κατάλληλων για ιστιοπλοία double handed. Έτσι πλέον στα πιστοποιητικά αυτά ο συντελεστής scoring θα αποτελεί για τον Rating Officer μια δυνατή επιλογή για κάθε σκάφος. Έτσι τα σκάφη τα οποία ουδέποτε είχαν χρησιμοποιήσει τέτοια πιστοποιητικά δεν θα περιλαμβάνουν στα πιστοποιητικά τους τέτοιες επιλογές scoring. Τα σκάφη πάλι τα οποία χρειάζονται ισοζυγισμό double handed με την ίδια όμως ιστιοφορία και εξαρτία του κανονικού πιστοποιητικού, θα περιλαμβάνουν στο πιστοποιητικό αλλαγή του βάρους πληρώματος στα 180 κιλά και τον συντελεστή double handed. Τέλος για τα σκάφη τα οποία επιθυμούν διαφορετική εξαρτία και ιστιοφορία για double handed τα γραφεία έκδοσης πιστοποιητικών θα δημιουργούν διαφορετικό αρχείο για τα σκάφη αυτά που θα διαχειρίζεται ένα διαφορετικό προφίλ του προγράμματος, με ιδιαίτερη σήμανση που θα επιτρέπει την ύπαρξη δύο αρχείων για κάθε σκάφος.

Όσον αφορά τα προγράμματα εξαγωγής αποτελεσμάτων, μετά από ενδελεχή μελέτη των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων κάθε

ενός από αυτά, αποφασίστηκε να υποστηριχθεί η δημιουργία κατάλληλου λογισμικού μέσα στους επόμενους 12 μήνες με τις ακόλουθες απαιτήσεις. Να δημιουργεί αποτελέσματα PCS τα ίδια με το Altura ή το Velum.

Να λειτουργεί μέσω διαδικτύου, ώστε τα αποτελέσματα να είναι προσίτα στους παρατηρητές, αμέσως μετά την εισαγωγή των στοιχείων. Να περιλαμβάνει δυνατότητες πλήρους διαχείρισης μιας αθλητικής διοργάνωσης (Event management), όπως καταστάσεις πληρωμάτων κλπ. Να έχει τη δυνατότητα κάλυψης μη συνήθων τύπων αγώνων όπως group sailing. Και βέβαια το κόστος του θα πρέπει να επιτρέπει τη χρήση του σε όλα τα επίπεδα του συναγωνισμού.

Τέλος μια από τις σημαντικότερες εξελίξεις είναι η **υποστήριξη της ιδέας εισαγωγής μιας νέας παραμέτρου, της CDL ως μιας νέας προσέγγισης για τα παγκόσμια και ευρωπαϊκά πρωταθλήματα**. Οι Race Officers είναι ελεύθεροι να υιοθετήσουν τη νέα αυτή παράμετρο CDL.

Η Τεχνική Επιτροπή είχε ήδη από καιρό εντοπίσει δύο θεμελιώδη ζητήματα σχετικά με τον διαχωρισμό των κλάσεων με βάση το GPH.

Πρώτον τη χαμηλή πιθανότητα να σχεδιαστούν νέα γρήγορα σκάφη στις χαμηλές κατηγορίες, όπως πχ στις κατηγορίες B και C του τελευταίου παγκόσμιου πρωταθλήματος στο Κίελο χωρίς τον κίνδυνο να σχεδιαστούν πολύ μικρά σκάφη ώστε να χωρέσουν στα όρια του GPH. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να κερδίζουν στις χαμηλές κατηγορίες σκάφη μεσαίου/βαρέος εκτοπίσματος, συνήθως τα μεγαλύτερα των κατηγοριών αυτών. Δεύτερον το πρώτο σκέλος στα όρτσα των παράκτιων ιστιοδρομιών αποτελεί θεμελιώδες μέρος της ιστιοδρομίας και είναι καλύτερο να υπάρχουν όσον το δυνατόν πιο πολλά σκάφη με την ίδια ταχύτητα στα

όρτσα στην ίδια κατηγορία.

Στο παρελθόν για υπάρξει λύση στο πρώτο ζήτημα οι διοργανωτές κατέβαζαν τα μικρότερα σκάφη της μεγαλύτερης κατηγορίας στη μικρότερη ή αντίθετα ανέβαζαν επάνω τα μεγαλύτερα σκάφη της μικρότερης κατηγορίας, με αποτέλεσμα τη δημιουργία παραπλόνων.

Για να επιλυθεί το δεύτερο ζήτημα αποφασίστηκε η επιλογή ενός νέου χάντικαπ αντί της χρήσης του GPH σε σκάφη με παρόμοιες ταχύτητες στα όρτσα προκειμένου να ομαδοποιούνται τα σκάφη σε μια κατηγορία. Το αποτέλεσμα ονομάστηκε CDL (Class Division Length).

Η βελτίωση περιλαμβάνει την εισαγωγή αυτής της νέας καινοτόμας παραμέτρου στον διαχωρισμό των κατηγοριών στα πρωταθλήματα ORC (Διαχωρισμός κατηγοριών βάση μήκους σκάφους). Η παράμετρος αυτή συσχετίζει την απόδοση ενός σκάφους στα όρτσα με το μήκος της ισόλου του, και μπορεί να ομαδοποιηθεί καλύτερα τα σκάφη παρομοίων επιδόσεων. Έτσι η παράμετρος αυτή δεν εκφράζεται πια σε όρους βαθμού ικανότητας, αλλά σε μέτρα μήκους σκάφους.

Τα προταθέντα όρια από την Τεχνική Επιτροπή είναι:

17,0 m ≥ Κατηγορία A > 11,6 m

11,6 m ≥ Κατηγορία B > 9,7 m

9,7 m ≥ Κατηγορία C > 8,5 m

Το ORC προτίθεται να χρησιμοποιήσει την CDL στον διαχωρισμό των ορίων των κλάσεων του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος ORC 2015 στη Βαρκελώνη, και του Πανευρωπαϊκού Πρωταθλήματος ORC 2015 στο Παρνόυ της Εσθονίας.

Τέλος αποφασίστηκε **το επόμενο συνέδριο να γίνει στο νησί Σάνια της Νοτίου Κίνας, 7 - 11 Νοεμβρίου 2015.**





Ο ΑΣΙΑΘ Ρόδου για 20η συνεχόμενη χρονιά πραγματοποίησε το καθιερωμένο ταξίδι του στο Καστελόριζο και τίμησε τους ακρίτες της Ελλάδας



Ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΚΩΣΕ ΤΗ ΒΑΣΙΛΟΠΙΤΑ ΤΟΥ ΚΑΙ ΜΟΙΡΑΣΕ ΔΩΡΑ ΣΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ

Πραγματοποιήθηκε και φέτος για 20η συνεχόμενη χρονιά, το καθιερωμένο ταξίδι που πραγματοποιούν τα μέλη του **ΑΣΙΑΘ Ρόδου** στο **Καστελόριζο**, κατά τις πρώτες ημέρες κάθε έτους. Τέσσερα ιστιοπλοϊκά σκάφη της δύναμης του Συλλόγου (Πανορμίτης, Das Boot, Αρμίδα και Telchinis) ταξίδεψαν το **Σάββατο 3 Ιανουαρίου**, παρά τις δύσκολες καιρικές συνθήκες και το πολύ κρύο, και έφτασαν στο ακριτικό νησί - κοντά στους νησιώτες.

Οι συνολικά περίπου 20 ιστιοπλόοι διοργάνωσαν όπως κάθε χρόνο μια όμορφη γιορτή το πρωί της **Κυριακής 4 Ιανουαρίου** στο λιμάνι του Καστελόριζου, κατά την οποία πραγματοποιήθηκε η πρώτη **κοπή της Βασιλόπιτας** του ΑΣΙΑΘΡ παρουσία των αρχών του νησιού. Στη συνέχεια μοιράστηκαν δώρα στα 50 περίπου παιδιά του νησιού και συγκεκριμένα σε όλους τους μαθητές

ηλικίας νηπιαγωγείου, δημοτικού, γυμνασίου και λυκείου.

Επίσης στο ταξίδι έλαβαν μέρος και 2 ιστιοπλοϊκά σκάφη από την Τουρκία, με ιστιοπλόους από το Μαρμαρί, μεταξύ των οποίων και ο Πρόεδρος του Ιστιοπλοϊκού Συλλόγου του Μαρμαρί κ. Cem Tekdag, ο οποίος ήταν και φιλοξενοούμενος των Ροδιτών ιστιοπλόων.

Τα 4 σκάφη επέστρεψαν στη Ρόδο τη Δευτέρα 5 Ιανουαρίου μετά από δύσκολο ταξίδι, αφού και κατά τη διάρκεια της επιστροφής επικρατούσαν δυνατοί άνεμοι και τσουκερό κρύο.

Με τον τρόπο αυτό ολοκληρώθηκε η πρώτη εκδήλωση του ΑΣΙΑΘ Ρόδου, ο οποίος για μια ακόμη χρονιά δείχνει ότι βρίσκεται και έμπρακτα κοντά στους ακρίτες του Αιγαίου και αποδεικνύει με αυτόν τον τρόπο το κοινωνικό του έργο.

Προπονητικό Camp ιστιοπλοΐας από τον Ναυτικό Όμιλο Ρόδου



Με ένα σπουδαίο αθλητικό γεγονός, ο **Ναυτικός Όμιλος Ρόδου** ολοκλήρωσε το αγωνιστικό πρόγραμμά του για τη χρονιά 2014. Ο Ν.Ο.Ρόδου **διοργάνωσε για έβδομη συνεχή χρονιά προπονητικό Camp ιστιοπλοΐας για σκάφη optimist, Laser 4,7 και RDL, από 27 έως 30 Δεκεμβρίου.**

Ο διασυλλογικός αγώνας, **Κύπελλο "Εμμ. Ρουσάκης"**, προς τιμήν του αείμνηστου νομικού συμβούλου του Ν.Ο.Ρόδου και επιτίμου μέλους, ήταν ένας αγώνας συναρπαστικός λόγω του έντονου συναγωνισμού που υπήρξε μεταξύ των αθλητών που συμμετείχαν. Με τη **συμμετοχή τριάντα πέντε (35) αθλητών από τρεις (3) Ναυτικούς Ομίλους** της περιφέρειάς μας διεξήχθησαν 7 ιστιοδρομίες.

Με την ένταση του ανέμου να κυμαίνεται από 5 έως 12 knots, πραγματοποιήθηκαν 7 ιστιοδρομίες και στις τρεις κατηγορίες. Διεξήχθησαν συναρπαστικές ιστιοδρομίες με πολλές ανακατατάξεις. Ο Ν.Ο.Ρόδου ανταποκρίθηκε πλήρως στις προσδοκίες όλων και διοργάνωσε άρτιους ιστιοπλοϊκούς αγώνες.

Το προπονητικό camp, έδωσε την ευκαιρία στους αθλητές να προετοιμαστούν πάρα πολύ καλά για το περιφερειακό πρωτάθλημα optimist και Laser 4,7, από το οποίο θα προκριθούν οι αθλητές που θα λάβουν μέρος στους αγώνες πρόκρισης για την εθνική ομάδα

αλλά και στα πανελλήνια πρωταθλήματα των κατηγοριών αυτών που θα ακολουθήσουν.

Ολοκληρώνοντας, σε αυτό το σημείο να ευχαριστήσουμε τον Ναυτικό Όμιλο Σύρου και τον Ναυτικό Όμιλο Κω που συμμετείχαν στη διοργάνωση. Αθλητές και συνοδοί δήλωσαν ενθουσιασμένοι τόσο για τη φιλοξενία που τους προσφέρθηκε όσο και για τις καιρικές συνθήκες κάτω από τις οποίες διεξήχθησαν οι ιστιοδρομίες.

Ευχαριστούμε τον Διευθυντή του Ξενοδοχείου κ. **Γεωργά Λουκά** για την άρτια φιλοξενία του Ξενοδοχείου "Plaza" και τον κ. **Κλαδογένη Κυριάκο** που μας παραχώρησε το ιστιοπλοϊκό σκάφος "TUCACU" για την Επιτροπή Αγώνων. Καλή χρονιά σε όλους με υγεία!

Τα αποτελέσματα για τις κατηγορίες που συμπληρώθηκαν οι ανάλογες συμμετοχές ήταν:

OPTIMIST ΓΕΝΙΚΗ

1. **ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ ΕΡΜΗΣ** - ΝΟΣΥΡΟΥ
2. **ΡΟΥΣΣΟΥ ΜΑΡΙΑ** - ΝΟΣΥΡΟΥ
3. **ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΑ** - ΝΟΣΥΡΟΥ

OPTIMIST 11χρονα

1. **ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ ΕΡΜΗΣ** - ΝΟΣΥΡΟΥ
2. **ΣΑΒΒΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛΗΣ** - ΝΟΡΟΔΟΥ
3. **ΒΑΓΓΕΡ ΑΝΤΩΝΗΣ** - ΝΟΡΟΔΟΥ

LASER 4,7 ΓΕΝΙΚΗ

1. **ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΟΥ ΑΝΤΩΝΙΑ** - ΝΟΣΥΡΟΥ
2. **ΣΤΑΜΠΟΥΛΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ** - ΝΟΣΥΡΟΥ
3. **ΧΑΤΖΗΠΑΥΛΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ** - ΝΟΡΟΔΟΥ

LASER 4,7 ΚΟΡΙΤΣΙΑ

1. **ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΟΥ ΑΝΤΩΝΙΑ** - ΝΟΣΥΡΟΥ
2. **ΑΛΕΞΙΟΥ ΑΘΗΝΑ** - ΝΟΡΟΔΟΥ
3. **ΚΟΖΑ ΣΥΛΒΙΑ** - ΝΟΡΟΔΟΥ

LASER 4,7 ΑΓΟΡΙΑ

1. **ΣΤΑΜΠΟΥΛΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ** - ΝΟΣΥΡΟΥ
2. **ΧΑΤΖΗΠΑΥΛΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ** - ΝΟΡΟΔΟΥ
3. **ΚΕΦΑΛΑΣ ΜΙΧΑΗΛΗΣ** - ΝΟΡΟΔΟΥ

LASER RDL ΓΕΝΙΚΗ

1. **ΚΑΡΑΚΙΑΟΥΡΗ ΜΑΡΙΑ** - ΝΟΡΟΔΟΥ
2. **ΒΟΥΛΓΑΡΙΔΗΣ ΝΤΟΡΟΣ** - ΝΟΡΟΔΟΥ
3. **ΜΑΓΚΑΝΙΩΤΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ** - ΝΟΡΟΔΟΥ



Σίδνεϊ – Χόμπαρτ 2014

Κάθε χρόνο στις **26 Δεκεμβρίου** το μεσημέρι, το **Σίδνεϊ** της Αυστραλίας μεταμορφώνεται σε ένα αμφιθέατρο γεμάτο θεατές που ανυπομονούν να παρακολουθήσουν την εκκίνηση ενός από τους σπουδαιότερους ιστιοπλοϊκούς αγώνες παγκοσμίως. Αυτός δεν είναι άλλος από τον **αγώνα Σίδνεϊ - Χόμπαρτ**, μήκους 628 νμ που **εφέτος έκλεισε 70 χρόνια ζωής**, με 117 σκάφη και περίπου 1500 ιστιοπλόους να λαμβάνουν μέρος. Ανάμεσά τους κάποιοι οι οποίοι ταξίδεψαν χιλιάδες μίλια για να φτάσουν στο Σίδνεϊ για να συμμε-

τάσουν για πρώτη φορά, όπως ο Πολωνός Mariusz Koper με το Katharsis II. Αλλά και άλλοι που συμμετείχαν για τελευταία φορά, όπως ο ελληνικής καταγωγής Εντ Ψάλτης που συμμετείχε ανελλιπώς τα τελευταία 35 χρόνια, αφήνοντας όμως στο πόδι του τώρα πια τον γιο του Μπεν που συμμετείχε εφέτος για πρώτη φορά με το St George Midnight Rambler.

Ο μοναδικός αγώνας, προσφέρει μοναδικές εμπειρίες, επιτυχίας, αποτυχίας, αδρεναλίνης, προσπάθειας, φιλοδοξίας, φιλίας κ.α. στους συμμετέχοντες. Και κάθε φορά ο αγώνας έχει να προσφέρει κάτι μοναδικό.

Πέντε σκάφη Μάξι μήκους 100 ποδών έλαβαν μέρος εφέτος στον αγώνα, διεκδικώντας κυρίως την πρωτιά στη γραμμή τερματισμού, τα λεγόμενα line honours. Ωστόσο, το **Perpetual Loyal** του **Άντονι Μπελ** έπαθε ζημιά ήδη από την πρώτη νύχτα και αναγκάστηκε να εγκαταλείψει ενώ και το αμερικάνικο **RIO 100** και το **Ragamuffin 100**, με κυβερνήτη τον 87χρονο **Syd Fischer**, αντιμετώπισαν προβλήματα.

Έτσι λοιπόν έμειναν δύο μόνο μεγάλα σκάφη να διεκδικούν τον πολυπόθητο τίτλο, το **Wild Oats XI** και το νεότερο και υπερσύγχρονο **Comanche**. Δύο σκάφη πολύ διαφορετικά μεταξύ τους, όχι μόνο από πλευράς ηλικίας αλλά και από πλευράς σχεδίασης και αισθητικής. Το Wild Oats XI ανοιχτόχρωμο και στενό σκάφος σε αντίθεση με το σκουρόχρωμο και πλατύ, ανοιχτό Comanche. Και τα δύο σκάφη ωστόσο είχαν επάνω επαγγελματίες ιστιοπλόους.





Έτσι λοιπόν δόθηκε η εφειτηνή εκκίνηση από το Σίδνεϊ, με αρκετό αέρα να συνοδεύει τους ιστιοπλόους, προσφέροντας απλόχερα ένα μοναδικό θέαμα στους φίλους του αγώνα, με το Comanche να φεύγει πρώτο μπροστά και φυσικά να φτάνει πρώτο στο πρώτο σημείο στροφής σε χρόνο ρεκόρ.

Τα δύο μεγάλα σκάφη συνέχισαν τη μονομαχία τους, φτάνοντας στις ακτές της Νέα Νότιας Ουαλλίας με το Comanche να βρίσκεται επικεφαλής τις πρώτες 24 ώρες, όταν όμως οι καιρικές συνθήκες έγιναν ηπιότερες και η ένταση του ανέμου εξασθένησε, βρέθηκε το Wild Oats XI μπροστά.

Την Κυριακή το απόγευμα και μετά από μόλις 50 ώρες στη θάλασσα κατέπλευσε στο Χόμπαρτ το πρώτο σκάφος – δυστυχώς όμως έχοντας χάσει το ρεκόρ για οκτώ ώρες. Το ρεκόρ κατείχε από το 2012 το σκάφος Wild Oats XI. Το πλήρωμα του **Bob Oatley** έγινε δεκτό με επευφημίες. Το Comanche κατέπλευσε στο λιμάνι του Χόμπαρτ μόλις 49 λεπτά αργότερα.

«Η ομάδα μας έκανε ότι καλλίτερο μπορούσε», αρκέστηκε να δηλώσει ο κυβερνήτης του σκάφους Ken Read. **«Από τη μία πλευρά είμαστε απογοητευμένοι, από την άλλη όμως είμαστε ικανοποιημένοι που δώσαμε τον κα-**

λύτερο μας εαυτό. Και οι δύο ομάδες έκαναν πολύ καλό αγώνα αποφεύγοντας τα λάθη. Ωστόσο οι συγκεκριμένες καιρικές συνθήκες ευνοούσαν περισσότερο το Wild Oats.»

Για τον **Richards**, κυβερνήτη του νικητήριου

σκάφους Wild Oats XI στη γραμμή τερματισμού, η ικανοποίηση ήταν μεγάλη.

Ωστόσο, ο νικητής στη βαθμολογία του διορθωμένου χρόνου δεν ήταν κάποιο από τα μεγάλα σκάφη. Ήταν ένα σκάφος μετρίου





μεγέθους, παλιό, αλλά με ιστορία. Ο κύριος Hickman αγόρασε το 1991 από τον Bob Oatley, το νικητή του φετινού αγώνα, το σκάφος που ονόμασε Wild Rose για να μην μπερδεύεται με το νέο σκάφος του Oatley. Δύο χρόνια αργότερα, ο **Hickman** με τους φίλους του **Bruce Foye** και **Lance Peckman** κέρδισαν για πρώτη τους φορά τον αγώνα.

Έτσι λοιπόν εφέτος, το πεπαλαιωμένο πλέον Wild Rose με τους 14 ιστιοπλόους που είχε πλήρωμα - ανάμεσά τους και 6 γυναίκες, μέλη της οικογένειας και φίλους που συμμετείχαν για πρώτη φορά - κατάφερε να πετύχει την καλύτερη επίδοση και να κατακτήσει την πρώτη θέση της βαθμολογίας. Ο Hickman

είναι παθιασμένος και ικανός ιστιοπλόος ο οποίος επιθυμούσε τη διάκριση στην 70η επέτειο του αγώνα και μετά από 38 συμμετοχές που είχε ο ίδιος. **«Είμαι ιδιαίτερα χαρούμενος που έχω λάβει μέρος σε περισσότερες από τις μισές διοργανώσεις και ειδικά εφέτος που είναι χρονιά ορόσημο για τον αγώνα καθώς σηματοδοτεί την επιτυχία της διοργάνωσης στις νεότερες γενιές.»**

Οι δύο μεγάλοι νικητές έλαβαν τα έπαιρά τους και επιπλέον προσφορά του χορηγού ειδική έκδοση πολύτιμων ρολογιών για τους κυβερνήτες. Η τελετή έγινε στους χώρους του διοργανωτή ομίλου, Cruising Yacht Club of Australia.



Το πλήρωμα του WILD OATS XI μετά την 8η νίκη του στον πραγματικό χρόνο. Σχεδιαστής: Reichel Pugh 100, Ιδιοκτήτης: Robert Oatley, Κυβερνήτης: Mark Richards.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ ΤΟΥ 2014

5,720 – Σκάφη που έχουν λάβει μέρος συνολικά σε όλες τις διοργανώσεις Σίδνεϊ - Χόμπαρτ

70 χρόνια από την πρώτη διοργάνωση

117 σκάφη πήραν εκκίνηση, **103** τερμάτισαν, **14** εγκατέλειψαν

3 ημέρες, **7** ώρες, **4** λεπτά και **43** δευτερόλεπτα ήταν ο χρόνος που χρειάστηκε ο νικητής *Wild Rose* για να καλύψει τα **628 ν.μ.**

2 ημέρες, **2** ώρες, **3** λεπτά και **26** δευτερόλεπτα ήταν ο χρόνος που χρειάστηκε το *Wild Oats XI* για να περάσει πρώτο τη γραμμή τερματισμού

Ο ιδιοκτήτης και καπετάνιος του *Ragamuffin 100*, Syd Fischer, σε ηλικία **87** ετών ήταν ο γηραιότερος αγωνιζόμενος

Ο κυβερνήτης του *Duende*, Tony Cable, συμπλήρωσε **49** συμμετοχές στον αγώνα, τις περισσότερες από κάθε άλλο αγωνιζόμενο

Ο νικητής του αγώνα, Roger Hickman, είχε λάβει μέρος στον συγκεκριμένο αγώνα **38** φορές

Το σκάφος *Bacardi* συμμετείχε για **29η** φορά στον αγώνα

21 χρόνια πέρασαν από τότε που το *Wild Rose* κέρδισε για πρώτη φορά τον αγώνα το 1993 (τότε με το όνομα *Wild Oats*)

14 ιστιοπλόοι αποτελούσαν τη νικήτρια ομάδα του *Wild Rose*

Το *Wild Oats XI* κέρδισε για **8η** φορά τον τίτλο Line Honours (του ταχύτερου σκάφους) στον αγώνα



MARAN GAS MARITIME INC.



Maran Gas Maritime Inc. is expanding its fleet with new DFDE LNG Carriers and seeks to employ talented Deck and Engine Officers, motivated to operate ships to the highest standards.

The company offers competitive **salaries**, world-class **training** and an **exceptional working environment** on-board the vessels.

- Modern LNG Fleet under the **Greek Flag**
- In-house DNV Certified Maritime **Training Center**
- Long term **career prospects**
- Emphasis on the **human element** (Telemedicine, Broadband Internet)

DON'T LIMIT YOUR CHALLENGES
CHALLENGE YOUR LIMITS!

Interested seafarers are invited to submit CVs to: employment@marangas.com

ADDRESS :8, ACHILLEOS & LABROU KATSONI STR., GR-17674 ATHENS, GREECE - TEL.: +30 (2130) 174 500



Barcelona World Race



Ο αγώνας **Barcelona World Race** είναι ο πρώτος και μοναδικός πλέον αγώνας ελαχίστου πληρώματος (double-handed, δηλαδή με δύο μόνο άτομα σε κάθε σκάφος), γύρω από τον κόσμο χωρίς στάσεις. Λόγω της φύσεως του αγώνα, επιτρέπεται η εξωτερική βοήθεια υπό συνθήκες, όμως με πολύ αυστηρές ποινές. Θεωρείται λοιπόν δικαίως μία ακραία αθλητική πρόκληση και μία ανεπανάληπτη περιπέτεια για τους συμμετέχοντες που υπερβαίνει τα ανθρώπινα όρια.

Ο σκληρός αυτός περίπλους της Γης έχει αφετηρία και τερματισμό την Βαρκελώνη της Ισπανίας και διεξάγεται κάθε δύο χρόνια.

Η εφετινή διοργάνωση είναι η τρίτη. Η πρώτη διεξήχθη το 2007/08 και η δεύτερη το 2010/11.

Διοργανωτής όμιλος είναι το **Fundació Navegació Oceànica Barcelona** (FNOB), ενώ ο αγώνας αποτελεί μέρος του παγκόσμιου πρωταθλήματος της κλάσης **IMOCA Ocean Masters World Championship** με συντελεστή στη βαθμολογία 8 και κατατάσσεται στην κατηγορία Major Event της ISAF.

Τα σκάφη καλύπτουν 23.000 ναυτικά μίλια περιπλέοντας τον πλανήτη μας και περνώντας από τα θρυλικά ακρωτήρια Καλής Ελπίδος στη νότιο Αφρική, του Leeuwin της Αυστραλίας και του ακρωτηρίου Χορν στη Χιλή, ταξιδεύοντας από Δυσμός προς Ανατολάς, έχοντας δηλαδή την Ανταρκτική στα δεξιά τους. Κατά τη διάρκεια του τρίμηνου ταξιδιού τους οι ιστιοπλόοι θα βρεθούν σε δώδεκα διαφορετικές κλιματικές ζώνες, διασχίζοντας τρεις ωκεανούς καθώς και τη Μεσόγειο Θάλασσα.

Τα σκάφη όλων των ομάδων είναι της κλάσης IMOCA 60, μήκους 18 μέτρων. Τα άλμπουργά τους φτάνουν σε ύψος 29 μέτρων, δηλαδή όσο ένα δεκαόροφο κτίριο.

Παρά το παράτολμο του εγχειρήματος, οι ομάδες που λαμβάνουν μέρος εφέτος στη διοργάνωση είναι οκτώ και είναι οι

1. Cheminées Poujoulat
2. GAES Centros Auditivos
3. Hugo Boss
4. Neutrogena
5. One Planet, One Ocean & Pharmaton
6. Renault Captur
7. Spirit of Hungary
8. We Are Water





Η εκκίνηση του εφετινού αγώνα δόθηκε στις 31 Δεκεμβρίου του 2014 στις 13.00, με τη γραμμή εκκίνησης να είναι τοποθετημένη έξω από το λιμάνι της πόλης. Οι τερματισμοί αναμένονται στα τέλη Μαρτίου του 2015.

Ο **Alex Thomson** και ο **Pepe Ribes** με το **Hugo Boss** ετέθησαν επικεφαλής αμέσως μετά την εκκίνηση. Παρά τους ασθενείς ανέμους, το βρετανο-ισπανικό δίδυμο κατάφερε να συντονιστεί σωστά με την αντίστροφη μέτρηση και να περάσει τη γραμμή της εκκίνησης με ταχύτητα πάνω στην εκκινή.

Την πρώτη νύχτα του αγώνα και παραμονή του 2015 ο **Jean Le Cam** και ο **Bernard Stamm** με το **Cheminées Poujoulat** κατάφεραν να περάσουν μπροστά, αποκτώντας ένα μικρό προβάδισμα καθώς ο στόλος περνούσε

μπροστά από την ισπανική πόλη Tarragona. Παρόλο που οι ιστιοπλόοι υποδέχτηκαν το νέο έτος με διαφορετικό τρόπο από ότι ο υπόλοιπος κόσμος, το δώρο τους ήταν αναπάντεχο, καθώς οι βορειοανατολικοί άνεμοι ενισχύθηκαν, ωθώντας το στόλο προς τα στενά του Γιβραλτάρ γρηγορότερα από όσο αναμενόταν.

Έτσι, το πρώτο σκάφος, το Hugo Boss του Alex Thomson και του Pepe Ribes κατάφερε να επιτύχει και νέο ρεκόρ στη διαδρομή Βαρκελώνη – Γιβραλτάρ, απόστασης 538 ναυτικών μιλίων, με χρόνο 2 ημέρες, 5 ώρες και 50 λεπτά.

Στις 3 Ιανουαρίου, τα πέντε πρώτα σκάφη του στόλου είχαν περάσει το Γιβραλτάρ και ταξίδευαν πλέον στον Ατλαντικό, ξεκινώντας το

μακρύ ταξίδι των 6000 ναυτικών μιλίων μέχρι το επόμενο σημείο στροφής, το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδος. Ωστόσο το ίδιο βράδυ μια δυσάρεστη έκπληξη περίμενε το πλήρωμα του Hugo Boss, όταν μέσα στο σκοτάδι το σκάφος προσέκρουσε σε κάποιο αντικείμενο και έπειτα μπλέχτηκε σε δίχτυα. Το σκάφος απαλλάχτηκε από τα απομεινάρια των δικτύων το πρωί και συνέχισε το ταξίδι του.

Τρεις ημέρες αργότερα τα πρώτα σκάφη περνούσαν από τα Κανάρια Νησιά, με το Hugo Boss να προηγείται με διαφορά 20 ναυτικών μιλίων, ενώ το Cheminées Poujoulat ανέβηκε στην τρίτη θέση. Η συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή προσφέρεται για κινήσεις τακτικής, μιας και ο στόλος προετοιμάζεται να μπει στη ζώνη των αληγών ανέμων και μπορεί να



επιλέξει είτε δυτική είτε νότια πορεία, γεγονός που θα καθορίσει τη θέση των σκαφών στο σημείο στροφής. Οι επιλογές αυτές λοιπόν καθόρισαν τις επόμενες ημέρες, καθώς το **GAES** κατάφερε να περάσει μπροστά από το Cheminées Poujoulat που είχε βρεθεί δεύτερο και λίγο αργότερα και από το Hugo Boss που βρισκόταν πρώτο.

Δύο ημέρες αργότερα ο στόλος παρέπλεε τα νησιά του Πράσινου Ακρωτηρίου (Capo Verde) με τα πρώτα σκάφη να έχουν μπει σε καλό άνεμο ταξιδεύοντας γρήγορα και καλύπτοντας τα μίλια με ευκολία.

Την επόμενη ημέρα και καθώς όλα τα σκάφη είχαν μπει στην ορθή πορεία τους, η σειρά άλλαξε και πάλι, με το **Neutrogena** του **Guillermo Altadill** και του **José Muñoz**, να βρίσκονται επικεφαλής με μικρή διαφορά από το Cheminées Poujoulat του Bernard Stamm και του Jean Le Cam.

Όταν ο στόλος μπήκε επιτέλους στους αλγείς, το Hugo Boss, το Neutrogena και το GAES Centros Auditivos ακολούθησαν την ίδια τακτική, παραμένοντας στην ίδια πορεία, ενώ το Cheminées Poujoulat προτίμησε να κρατηθεί ανατολικότερα.

Κάθε μέρα τις επόμενες ημέρες οι μικρές διαφορές διαμόρφωναν τη σειρά των σκαφών, με την τακτική να παίζει πρωτεύοντα ρόλο.



Ιστιοπλοϊκός αγώνας Match Race J24 "ΑΡΚΑΔΙΑ" - Ρέθυμνο 22-23 Νοεμβρίου

Με σύμμαχο τον καιρό, παρά τις αρχικές προβλέψεις, ξεκίνησε το Σάββατο **22 Νοεμβρίου 2014** ο προγραμματισμένος αγώνας **Match Race** που διοργάνωσε ο **Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Ρεθύμνου**, σε συνεργασία με την κλάση J24. Επτά ομάδες, 3 από Αθήνα, 1 από Θεσσαλονίκη, 3 από την Κρήτη και 4 σκάφη τύπου J24 συγκεντρώθηκαν στο πανέμορφο λιμάνι της πόλης του Ρεθύμνου και ήταν έτοιμα το πρωί του Σαββάτου για τις ιστιοπλοϊκές μονομαχίες που θα οδηγούσαν στην ανάδειξη του τελικού νικητή.



Από το πρωί του Σαββάτου, ο άνεμος έπνεε από σταθερές βόρειες διευθύνσεις και η έντασή του έφτανε τα 8-10 μίλια. Μετά την εγγραφή και το ζύγισμα των ομάδων οι 4 πρώτες ομάδες έλυσαν από το λιμάνι για τις πρώτες μονομαχίες. Οι κούρσες ξεκίνησαν γύρω στις 13:00 και διεξήχθησαν πολύ κοντά στην προβλήτα, όπου αρκετός κόσμος είχε μαζευτεί για να δει τις θεαματικές πραγματικές μονομαχίες ανάμεσα στις ομάδες. Με βασικό σύμμαχο τον καιρό την πρώτη ημέρα των αγώνων πραγματοποιήθηκαν τα 8 από τα 11 προγραμματισμένα flights. Οι πρώτες τρεις ομάδες είχαν ξεχωρίσει ήδη στη βαθμολογία και είχαν εξασφαλίσει ήδη τη θέση τους στα ημιτελικά, τα οποία θα πραγματοποιούντουσαν την Κυριακή 23 Νοεμβρίου. Το προβάδισμα είχαν οι ομάδες της Ελληνικής Αστυνομίας με κυβερνήτη τον Αλέξανδρο Ταγαρόπουλο, ο οποίος είχε μόνο νίκες στις 6 μονομαχίες της πρώτης ημέρας, η ομάδα του Αγγέλου Ψωμό-

πουλου με 4 νίκες σε 5 μονομαχίες και αυτή του Μιχάλη Βαϊδάνη που ολοκλήρωσε τον προκριματικό γύρο με 4 νίκες στις 6 μονομαχίες. Όλα ήταν ανοιχτά όμως για την τέταρτη και τελευταία προνομιούχο θέση που εξασφάλιζε το εισιτήριο για τα ημιτελικά, καθώς όλες οι υπόλοιπες ομάδες είχαν πιθανότητα να την κατακτήσουν. Το βράδυ του Σαββάτου ο όμιλος του Ρεθύμνου είχε διοργανώσει ένα δείπνο για όλες τις ομάδες.

Την Κυριακή 23 Νοεμβρίου, ο καιρός ήταν χειμωνιάτικος με βόρειους ανέμους των οποίων η ένταση έφτανε τα 19-23 μίλια και η επιτροπή απαγόρευσε τη χρήση των μπαλονιών. Η ολοκλήρωση του προκριματικού γύρου έφερε στην τέταρτη θέση την ομάδα του Μάνου Αγγελάκη, η οποία πήρε και το τελευταίο εισιτήριο για τα ημιτελικά. Ύστερα, από μία διακοπή για να κληρωθούν σκάφη ξεκίνησαν τα ημιτελικά. Η ομάδα της Ελληνικής Αστυνομίας επέλεξε για αντίπαλο την ομάδα του Μιχάλη Βαϊδάνη, ενώ η ομάδα του Αγγέλου Ψωμόπουλου θα μονομαχούσε με την ομάδα του Μάνου Αγγελάκη. Όποιος έφτανε πρώτος στις δύο νίκες θα κέρδιζε το εισιτήριο για τον μεγάλο τελικό, ενώ οι χαμένοι θα έπαιζαν μεταξύ τους στον τελικό της παρηγοριάς για την 3η και 4η θέση.

Οι ημιτελικοί ολοκληρώθηκαν με επικράτηση των φαβορί, καθώς η ομάδα της Ελληνικής Αστυνομίας και η ομάδα του Αγγέλου Ψωμόπουλου επικράτησαν εύκολα

των αντιπάλων τους με 2-0 και θα έρχονταν αντιμέτωποι στον μεγάλο τελικό. Μόλις δύο flights ήταν αρκετά για την ανάδειξη του τελικού νικητή, που ήταν η ομάδα της Ελληνικής Αστυνομίας με κυβερνήτη τον Αλέξανδρο Ταγαρόπουλο, η οποία επιβλήθηκε του αντιπάλου της με 2-0. Με το ίδιο ακριβώς σκορ επικράτησε και η ομάδα του Μάνου Αγγελάκη στον μικρό τελικό.

Αναλυτικά οι τελικοί νικητές:

1. **Ταγαρόπουλος Αλέξανδρος** με πλήρωμα τους Νίκο Μαύρο, Δημήτρη Κόκορη και Περικλή Αιδινίδη, από την Ομάδα της Ελληνικής Αστυνομίας.
2. **Ψωμόπουλος Άγγελος**, με πλήρωμα τους Σμυρλή Μανώλη, Αλτσιάδη Δημήτρη και Διαλεκτάκη Γιάννη.
3. **Αγγελάκης Μάνος**, με πλήρωμα τους Γαράκη Χριστίνα, Μακριδάκη Γιώργο και Δεληγιώργη Γιώργο.
4. **Βαϊδάνης Μιχάλης** με πλήρωμα τους Αλεξία Δεσποτοπούλου, Κύνθια Σκοτίδα και Γιάννη Παχάκη
5. **Λαδάς Δημήτρης** με πλήρωμα τους Καφετζιάκη Βαγγέλη, Φωτεινή Γεωργάκη και Χαρούλα Κόλλια.
6. **Βιστάκης Γιώργος** με πλήρωμα τους Λιβανού Ελένη, Σεβαστάκη Μαρία και Κοσκινοπούλου Μαριάννα.
7. **Κουρής Σταύρος** με πλήρωμα τους Γιώργο



θύμνου (τη πρόεδρο Ρένα Κουτσαλιδάκη, την διευθύντρια Αθανασία Δασκαλάκη και όλο το προσωπικό), το Λιμεναρχείο Ρεθύμνου (τον Λιμενάρχη Φραγκίσκο Δασκαλάκη) για την υποστήριξή τους καθώς και τους εθελοντές του Ερυθρού Σταυρού.

Χορηγοί του Αγώνα ήταν οι: Γενική Προμηθευτική είδη Χρωματοπωλείου, Πιτσαρία PEPERONCINO, CLOCO'S ART, AGRECOFARMS, ACHILLION PALACE HOTEL, COCOMAT, Ζαχαροπλαστείο ΓΕΩΡΓΟΥΛΑΚΗΣ, AMSTEL BEER, Ψησταριά ΚΟΚΚΙΝΟΣ, Εκτυπώσεις EXPRESS, κατάστημα ενδυμάτων MONTAZ, Bar - MINI BAR, club METROPOLIS, Καφενείο ΑΡΑΜΠΑΣ, Έλενα Πατσασάκη Φωτογράφος, ANEK LINES, ΧΑΣΙΚΟΣ κρητικά προϊόντα, Ανταλλακτικά Γαλαγκουράκης, Επιγραφές PLANO, Κρητικά Αναψυκτικά ΑΡΚΑΔΙ, ΣΑΝ ΑΛΛΟΤΕ και χορηγοί Επικοινωνίας: Νέα Τηλεόραση Κρήτης, GOODnet.gr, Rethemnos.gr, Mykriti.gr. Tous οποίους ο διοργανωτής Όμιλος και οι συμμετέχοντες ευχαριστούν θερμά.

Καρυδάκη, Ελένη Κουνιάκη και Σοφία Καραδήμα.

Αξιοσημείωτο είναι ότι ο αγώνας ήταν αγώνας κατηγορίας Grade 4, δηλαδή πιστοποίησης από την Παγκόσμια Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία, και ότι κάποια πληρώματα ήταν μέλη από το Match Race Academy οι οποίοι και έτρεξαν με μεγάλη ικανότητα.

Ο Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Ρεθύμνου, ο οποίος διοργανώνει έναν τέτοιο απαιτητικό αγώνα για 2η φορά, διοργάνωσε έναν πολύ καλό αγώνα, ο οποίος εξελίχθηκε μέσα στο Λιμάνι του Ρεθύμνου δίνοντας την ευκαιρία στο κοινό να τον παρακολουθήσει από τη στεριά.

Φιλοξενήθηκαν τα πληρώματα με την χαρακτηριστική Κρητική φιλοξενία, όλοι έφυγαν

ευχαριστημένοι και έδωσαν ραντεβού για το Match Race του 2015. Τα match του αγώνα σφύριξαν σαν δαιτυπείς οι Εθνικοί Διαιτητές, Σμυρλής Σταύρος και Κάρταλης Σωτήρης με πρόεδρο Επιτροπής Αγώνα τη Ρούλα Φλουρή.

Ο Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Ρεθύμνου, ευχαριστεί την διοίκηση του Λιμενικού Ταμείου Ρε-



«Ασήμι» από το Αμπού Ντάμπι

Δύο ελληνικά πληρώματα ξεχώρισαν στην **παγκόσμια γιορτή της ιστιοπλοΐας που διεξήχθη τον Δεκέμβριο στο Αμπού Ντάμπι**. Ήταν ο πρώτος, στην ιστορία, τελικός του παγκοσμίου κυπέλλου της ISAF και πήραν μέρος τα είκοσι κορυφαία πληρώματα σε κάθε κατηγορία. Ο **Βύρων Κοκκαλάνης** στα RSX και οι **Μάντης – Καγιαλής** στα 470 ανέβηκαν στη δεύτερη θέση του βάθρου στις κλάσεις τους. Το χρηματικό έπαθλο για κάθε ασημένιο μετάλλιο, ξεχωριστά, ήταν 6.500 δολάρια. Συνολικά και για τις 10 ολυμπιακές κατηγορίες οι μεταλλιοχόοι μοιράστηκαν 200.000 δολάρια (10.000 στους πρώτους, 3.500 στα χάλκινα μετάλλια). **Ανάμεσα στα καλύτερα πληρώματα του κόσμου βρέθηκαν, συνολικά, τέσσερα ελληνικά.**



Στα 470 διεξήχθησαν επτά ιστιοδρομίες. Οι Μάντης –Καγιαλής τερμάτισαν 3,5,5,4,1,3,12 και με 28 β κατέλαβαν τη 2η θέση. Νικητές ήταν οι Αυστραλοί Μ.Μπέλχερ – Ο.Ράιαν με 20β και 3οι ήταν οι Αμερικανοί Σ.Μακνέι –Ντ Χιούζ με 31 βαθμούς. **«Κατακτήσαμε το μετάλλιο ανάμεσα στους κορυφαίους ιστιοπλόους της κατηγορίας και έκλεισε**



ωραία η χρονιά», τόνισε ο **Παύλος Καγιαλής**. Για το πλήρωμα των 470, η πρώτη αγωνιστική υποχρέωση της χρονιάς είναι το παγκόσμιο κύπελλο του Μαϊάμι.

Στα RSX πραγματοποιήθηκαν 10 κούρσες και αγωνίστηκαν 19 σκάφη. Ο Κοκκαλάνης τερμάτισε 4, 3, 7, 2, 2, 5, 4, 4, 3 και 6 και με 33 βαθμούς ήταν δεύτερος πίσω από τον Γάλλο Λ. Γκιρντ, ο οποίος συγκέντρωσε 28 βαθμούς. Τρίτος ήρθε ο Βρετανός Ν. Ντέμπεσι με 46 βαθμούς. **«Είμαι ευχαριστημένος. Ήταν μια διοργάνωση που διεξαγόταν για πρώτη φορά με πολύ καλούς αθλητές. Σε ότι αφορά τους αγώνες για κάτι που γίνεται πρώτη φορά μπορώ να πω ότι όλα πήγαν καλά. Οι "οικο-**

δεσπότες" ήταν συνεχώς δίπλα μας και μάς βοηθούσαν σε ότι χρειάζομασταν», μας είπε ο **Βύρων Κοκκαλάνης**. Η χρονιά και για τον αθλητή των σέρφερ θα ξεκινήσει στο Μαϊάμι.

Στα Nacra, οι **Σοφία Μπεκατώρου-Κώστας Τριγκώνης** πήραν την 11η θέση με 76 βαθμούς σε σύνολο 17 σκαφών. Έγιναν 10 ιστιοδρομίες και τις πρώτες θέσεις κατέλαβαν Γάλλοι. Το χρυσό πήραν οι Μπ. Μπεσόν - Μ.Ριού με 34 βαθμούς. Ακολούθησαν οι Α. Ογκερό - Μ.Βαντάμ με 42 βαθμούς και οι Μ.Βαϊρό - Μ.Οντινέτ με 50β.

Καλή ήταν η εμφάνιση και του **Γιάννη Μιτάκη** στα Finn. Ηρθε 11ος ανάμεσα σε επτά σκάφη. Την 1η θέση πήρε ο Σλοβένος Β. Ζμπόγκαρ.



«Αστέρια» στις Μπαχάμες

Στις Μπαχάμες συγκεντρώθηκαν τις πρώτες ημέρες του Δεκεμβρίου οι κορυφαίοι ιστιοπλόοι των Star. Εκεί διεξήχθη ο τελικός **"Star Sailor League"**, μία διοργάνωση με παγκόσμια προβολή. Ανάμεσα στα 20 σκάφη με τα 'αστέρια' ήταν και οι Έλληνες, **Αιμίλιος Παπαθανασίου - Αντώνης Τσότρας**. Οι αθλητές μας, παρά τα προβλήματα που αντιμετώπισαν, κατάφεραν να πλασαριστούν στη 16η θέση. Αξίζει να αναφέρουμε ότι στο 'ζευγάρι' έκανε μεγάλο αφιέρωμα η ιστοσελίδα της διοργάνωσης. Το χρηματικό έπαθλο για τους νικητές ήταν 200.000 δολάρια.

Το ελληνικό πλήρωμα ξεκίνησε με τους καλύτερους οιωνούς στις δύο πρώτες ιστιοδρομίες αλλά τρεις κούρσες πριν από το τέλος του αγώνα, κατά τη διάρκεια της εκκίνησης, ο χρυσός Ολυμπιονίκης στα Φινν, στην Ατλάντα, Ματέους Κουζινιέρεβιτς (και 3ος στην Αθήνα) έπεσε ακούσια επάνω στο σκάφος των πρωταθλητών μας με αποτέλεσμα να ανοικτεί τρύπα και να σκιστεί το πανί. Οι Παπαθανασίου - Τσότρας κατάφεραν να επισκευάσουν το σκάφος αλλά δεν μπόρεσαν να βρουν άλλο πανί και τη δεύτερη ημέρα δεν κατάφεραν να αγωνιστούν σύμφωνα με τις δυνατότητές τους. Έτσι, τερμάτισαν 16, 20 και 19 στις τελευταίες τρεις κούρσες. **«Ήταν μία ιδιαίτερα δυνατή**

διοργάνωση. Από τις κορυφαίες που έχω τρέξει. Στις Μπαχάμες βρέθηκαν μεγάλα ονόματα της παγκόσμιας ιστιοπλοΐας ενώ δεν κατάφεραν να προκριθούν αθλητές με πολλές διακρίσεις», δήλωσε στον "Ιστιοπλοϊκό Κόσμο" ο **Αιμίλιος Παπαθανασίου** ενώ ο **Αντώνης Τσότρας** πρόσθεσε: **«Το να είσαι μέρος αυτού του σπουδαίου γκρουπ των τριαντούχων και διάσημων αθλητών που πήραν μέρος σε αυτούς τους αγώνες αποτελεί από μόνο του τιμή. Το επίπεδο ήταν τόσο υψηλό, που δεν το συναντάς ούτε στους Ολυμπιακούς Αγώνες. Είμαστε σίγουροι ότι ηλίγκα θα συνεχίσει να αναπτύσσεται τα επόμενα χρόνια συμπεριλαμβανομένων των Grand Slams που θα έχουν και αυτά χρηματικό έπαθλο»**.

Την πρώτη θέση κατέλαβαν οι Αμερικανοί Μέντεμπλτ - Μπράιαν, ενώ ακολούθησαν οι Σουηδοί Λουφ - Άντερς και οι Πολωνοί Κουζινιέρεβιτς - Ζίκι.

Στη διοργάνωση πήραν μέρος αθλητές που, κατά το παρελθόν, έχουν κατακτήσει, συνολικά, 20 ολυμπιακά και 99 παγκόσμια μετάλλια.

Ο νέος χρόνος βρήκε τους δύο πρωταθλητές μας στη... στεριά με προπονήσεις για τη φυσική κατάσταση. Περιμένουν να βγει το πρόγραμμα του 2015 ώστε να επιλέξουν αγώνες



που δίνουν πολλούς βαθμούς και, φυσικά, θα υπάρξει δυνατός συναγωνισμός. **«Ακόμα δεν έχουμε αποφασίσει σε ποιες διοργανώσεις θα πάρουμε μέρος. Σίγουρα μας ενδιαφέρουν το παγκόσμιο και το ευρωπαϊκό πρωτάθλημα, ένας αγώνας στην Ελβετία, που θα δώσει αρκετούς βαθμούς, και θα δούμε και σε ποιούς άλλους. Σε, περίπου, ένα μήνα θα ξέρουμε»**, τόνισε ο **Αιμίλιος Παπαθανασίου**.



Ελληνικές διοργανώσεις

Με επιτυχία διοργανώθηκε τις τελευταίες ημέρες της χρονιάς, στον όρμο της Παντάνασας, ο **Παγκρήτιος Διασυλλογικός Αγώνας Ιστιοπλοΐας "Παγκρήτιο Κύπελλο 2014"**, που διοργάνωσε η Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία σε συνεργασία με τον Ναυταθλητικό Όμιλο Γαζίου Κρήτης. Πρώτευσαν οι: Οπτιμιστ, γενική κατάταξη: 1η) **Θάλεια Παπαδάκη** (ΝΟΓΚ), 2η) **Βάσω Βλαχάκη** (ΝΟΓΚ), 3ος) **Γιάννης Μονιάκης** (ΝΟΓΚ). Λέιζερ Ράντιαλ: 1ος) **Δημήτρης Μαθιουδάκης** (ΙΟΑΝ), 2η) **Κατερίνα Λειβαδάρου** (ΝΟΓΚ), 3η) **Εύα Ατζολετάκη** (ΙΟΗ). Λέιζερ 4,7 γενική: **Δημήτρης Αλευράκης** (ΙΟΧ), **Οδυσσεάς Μάμαλης** (ΙΟΧ), **Μίνως Ζαμπουλάκης** (ΙΟΗ). Ο καιρός, ιδιαίτερα την πρώτη ημέρα ήταν φουρτουνιασμένος αλλά οι Κρήτες ιστιοπλόοι έδειξαν ότι μπορούν να αγωνιστούν σε όλες τις καιρικές συνθήκες.

Χρονιά γεμάτη ιστιοπλοϊκές προκλήσεις

Προκρίσεις για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του Ρίο και διακρίσεις στις διεθνείς διοργανώσεις της χρονιάς αποτελούν τους βασικούς στόχους των Ελλήνων ιστιοπλόων για αυτή τη χρονιά. Το 2014, η χώρα μας κατάφερε να εξασφαλίσει μόνο δύο 'εισιτήρια' για τη διοργάνωση της **Βραζιλίας**. Πρόκειται για τις κλάσεις RSX με τον **Βύρωνα Κοκκαλή** και 470 με τους **Παναγιώτη Μάντη - Παύλο Καγιαλή**. Στα παγκόσμια πρωταθλήματα των κατηγοριών τους θα προσπαθήσουν να εξασφαλίσουν τα πολυπόθητα 'μαγικά χαρτάκια' και οι υπόλοιποι ιστιοπλόοι μας. Η προετοιμασία για τους περισσότερους έχει αρχίσει καθώς δεν υπάρχει χρόνος για χάσιμο.

Οι **Σοφία Μπεκατώρου - Κώστας Τριγκώνης** (Νάκρα) βρίσκονται στην Αμερική. **«Θα πάρουμε μέρος σε τρεις αγώνες. Αποφασίσαμε αυτή τη χρονιά η προετοιμασία μας να ξεκινήσει με διοργανώσεις. Θέλουμε να πάρουμε την πρόκριση για το Ρίο και πιστεύουμε ότι όλα θα πάνε καλά»**, δήλωσε η Σοφία Μπεκατώρου στον "Ιστιοπλοϊκό Κόσμο".

Στη Νέα Ζηλανδία θα βρεθεί το φθινόπωρο ο **Γιάννης Μιτάκης**. **«Όλη η δουλειά της χρονιάς θα κριθεί τον Νοέμβριο στο Όκλαντ. Εκεί θα διεξαχθεί το παγκόσμιο πρωτάθλημα των Φινν. Θα πάρουν πρόκριση τέσσερις χώρες. Ελπίζω ότι θα φέρω την Ελλάδα μέσα σε αυτές γιατί στην προηγούμενη διοργάνωση έμεινα έξω για μόλις μία χώρα»**, τόνισε ο πρωταθλητής των Φινν.

Το 2014 ολοκληρώθηκε με τον καλύτερο τρόπο για τον **Βύρωνα Κοκκαλή**. Ο πρωταθλητής της ιστιοσανίδας είδε τον εαυτό του να 'φιγουράρει' στην πρώτη θέση της παγκόσμιας λίστας των RSX. Συγκέντρωσε 976 βαθμούς ενώ ο Βραζιλιάνος P. Σάντος τον 'κοιτάζει' από τη 2η θέση με 814 βαθμούς. Ο Ρώσος M. Ομπερέμκο είναι τρίτος (761). **«Το 2014 ήταν μία καλή χρονιά. Εξασφαλίσαμε την πρόκριση που αποτελούσε τον μεγαλύτερο στόχο και συνεχίζουμε»**, τόνισε ο Κοκκαλής.

Το δεύτερο ελληνικό πλήρωμα που βρίσκεται στον ... αφρό της παγκόσμιας ιστιοπλοΐας είναι αυτό των **Παναγιώτη Μάντη - Παύλου Καγιαλή**. Είναι 2οι στα 470 με 964 βαθμούς. Προηγούνται με 23 βαθμούς περισσότερους οι Αυστραλοί M. Μπέλχερ - O. Ράιν. Στην τρίτη θέση βρίσκονται οι Κροάτες Σ. Φαντέλα - I. Μάρενιτς με 956 βαθμούς. **«Το 2014 ολοκληρώθηκε, σχεδόν, όπως το φανταζόμασταν. Πήραμε την πρόκριση και κατακτήσαμε διακρίσεις σε σπουδαίους διεθνείς αγώνες. Η προσπάθεια συνεχίζεται με απώτερο στόχο τη μεγάλη διοργάνωση της Βραζιλίας»**, υπογράμμισε ο Παναγιώτης Μάντης.

Χτίζει λαμπρή παράδοση η κωπηλασία



Κορυφαία αθλήτρια στην Ελλάδα για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά αναδεικνύεται η **Κατερίνα Νικολαΐδου** που το βράδυ της Δευτέρας (15/12) τιμήθηκε από τον ΠΣΑΤ στο αμφιθέατρο του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας.

Η Ελληνίδα πρωταθλήτρια γίνεται η δεύτερη κωπηλάτρια που διατηρεί τον τίτλο για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά μετά την αντίστοιχη επιτυχία της **Αλέξανδρας Τσιάβου** που είχε τιμηθεί το **2009** και το **2010**. Παράλληλα είναι η πέμπτη φορά τα επτά τελευταία χρόνια που η κωπηλασία βρίσκεται με εκπρόσωπό της στα βραβεία των κορυφαίων αθλητών-

αθλητριών-ομάδων της χρονιάς.

Θυμίζουμε

2008: Κορυφαία ομάδα διπλό σκιφ ελ βαρών **Β.Πολύμερος-Δ. Μούγιος**

2009: Κορυφαία Αθλήτρια **Αλεξάνδρα Τσιάβου**

2010: Κορυφαία Αθλήτρια **Αλεξάνδρα Τσιάβου**

2013: Κορυφαία Αθλήτρια **Κατερίνα Νικολαΐδου**

2014: Κορυφαία Αθλήτρια **Κατερίνα Νικολαΐδου**

Επίσης μια φορά έχει αναδείξει τον κορυφαίο προπονητή και συγκεκριμένα το **2008** τον ομοσπονδιακό **Τζιάνι Ποστιλιόνε**.



Αναλυτικά οι ψήφοι των τριών πρώτων αθλητριών στην ψηφοφορία του ΠΣΑΤ:

1. **Κατερίνα Νικολαΐδου** (κωπηλασία): 1969
2. **Κατερίνα Στεφανίδη** (στίβος): 1159
3. **Βάσω Βουγιούκα** (ξιφασκία): 558

Για την ιστορία κορυφαίος αθλητής αναδείχθηκε ο πρωταθλητής του τζούντο **Ηλίας Ηλιάδης**, κορυφαίος προπονητής ο **Νίκος Γέμελος** της κολύμβησης και κορυφαία ομάδα η **Εθνική ποδοσφαίρου** για την πρόκριση στους «16» του Μουντιάλ.

Βροχή τα ρεκόρ στο πρωτάθλημα κλειστής κωπηλασίας



Για μια άλλη χρονιά πραγματοποιήθηκε με μεγάλη επιτυχία το Σάββατο στις **13 Δεκεμβρίου** στο κλειστό του Ρέντη ο **10ος** κατά σειρά **αγώνας C2 Indoor Rowing Hellas 2014**. Στους αγώνες **σημειώθηκαν 9 νέα Πανελλήνια ρεκόρ και ρεκόρ συμμετοχών**.

Στις ηλικίες 12-14 ετών αγοριών ο **Ηλίας Κούδουνas** μετά από μια επιτυχημένη κωπηλατική χρονιά κατέκτησε άνετα και το **χρυσό** στο Indoor Rowing. Στα κορίτσια η μικρή **Μαρία Κυρίδου** μετά από μάχη με την **Ευαγγελία Δεμελή** κατάφερε και κέρδισε δείχνοντας έτσι και το μέλλον της ανάπτυξης.

Στα 15-16 αγοριών ο ήδη κάτοχος του Πανελλήνιου ρεκόρ **Δημήτρης Σάκκας** στην κατηγορία 12-14 έσπασε και το ρεκόρ της νέας κατηγορίας του. Το ρεκόρ στην ίδια κατηγορία έσπασε και η **Αννέτα Κυρίδου** και αυτή από τον Ν.Ο.Θεσσαλονίκης συμπληρώνοντας έτσι 4 στα 4 χρυσά για τη συμπτωτεύουσα.

Στα 17-18 αγοριών οι δύο πρώτες θέσεις είχαν διαφορά μόλις 6/10 με

πρώτο τον **Κωνσταντίνο Λεμονά** και δεύτερο τον **Νίκο Κουτσομπίνα**. Στα κορίτσια επικράτησε άνετα η **Δήμητρα Μάμαλου** για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά.

Στα 19-29 αγοριών ο **Γιώργος Μέλλος** επικράτησε με διαφορά 2/10 του **Παναγιώτη Παράκοιλα** μετά από μια πολύ δυνατή κούρσα με μεγάλο ανταγωνισμό και συμμετοχή. Στις γυναίκες η **Έλενα Ασουμάνη** κάνοντας περίπατο συνέτριψε το Πανελλήνιο ρεκόρ βάζοντας νέα διεθνή στάνταρ.

Στα 30-39 ο **Γεώργιος Γιούνης** από το Crossfit Coast με χρόνο κάτω των 3 λεπτών κέρδισε την πρωτιά σε ένα πολύ δύσκολο αγώνα με παραπλήσιους χρόνους. Αντίθετα η **Nicole Zavouni** κέρδισε σχετικά άνετα δημιουργώντας νέο Πανελλήνιο ρεκόρ.

Στα 40 -49 ο **Νίκος Χριστοδουλίδης** επικράτησε άνετα των αντιπάλων του. Στις γυναίκες η **Γεωργία Περραματζή** συνέτριψε το Πανελλήνιο ρεκόρ και είναι από τις λίγες που κατεβαίνουν τα 3,30 σε όλες τις κατηγορίες γυναικών.

Στα 50 - 59 δεν περιμέναμε τίποτε λιγότερο από ένα νέο Πανελλήνιο ρεκόρ από τον **Πλάτωνα Γκιόγκα**, ο οποίος το συνέτριψε χωρίς καν να απειληθεί. Πανελλήνιο ρεκόρ και από τη γνωστή μας **Nicole Heijden** σε μια άνετη για αυτήν κούρσα.

Στα 60 - 69 ο περυσινός πρωταθλητής και κάτοχος του Πανελλήνιου ρεκόρ επικράτησε άνετα του αντιπάλου του **Θωμά Γκότζου**. Στις γυναίκες η φανταστική **Αφροδίτη Γκότζου** χωρίς αντίπαλο έκανε μια πολύ καλή κούρσα χωρίς να καταφέρει να κάνει ΝΠΡ.

Στα 70 - 79 ο **Φάνης Πρίφτης** δημιούργησε νέα δεδομένα αφού συνέτριψε το Πανελλήνιο ρεκόρ κάνοντας το φανταστικό χρόνο 3,49,8

Στις σκυτάλες ανδρών ο συναγωνισμός ήταν απίστευτος σε όλες τις θέσεις. Η πρώτη ομάδα του ΝΑΟΚέρκυρας κέρδισε τελικά με διαφορά ενός δευτερολέπτου την πάρα πολύ καλή ομάδα του Crossfit South Factory1 μετά από ένα αγώνα κουπίας με κουπίά. Στις γυναίκες επικράτησαν οι περυσινές πρωταθλήτριες με νέο Πανελλήνιο ρεκόρ που φέτος κατεβήκαν σαν Desport1.

Δυναμικά στη νέα χρονιά η Ανάπτυξη

Η ανάπτυξη στην κωπηλασία δεν σταματά ούτε κατά τη διάρκεια των γιορτών. Το πρώτο σαββατοκύριακο του 2015 νέα ταλέντα από ομίλους όλης της Ελλάδας συγκεντρώθηκαν σε Θεσσαλονίκη, Ηγουμενίτσα και Πόρο πραγματοποιώντας **σειρά προπονήσεων υπό την επίβλεψη των αρμόδιων προπονητών της Δήμητρας Γιαννιού και Ζυγούρα Παναγιώτη** και τον ομοσπονδιακών τεχνικών **Σάκη Αθανασιάδου, Τόλη Παλαιοπάνο και Κώστα Κοντομανώλη**. Στις προπονήσεις πήραν μέρος αθλητές κι αθλήτριες γεννημένοι το 2001-02-03.

Οι προπονήσεις πραγματοποιήθηκαν στη Θεσσαλονίκη (ΝΟΘ και ΟΦΘ) και συμμετείχαν αθλητές από τα σωματεία ΝΟΚατερίνης, ΝΟΓιαννιτών, ΙΟΘ,ΝΟΘ, ΟΦΘ, ΝΑΟΚΘ, ΝΟΠεθελινού και στην Ηγουμενίτσα με τη συμμετοχή αθλητών-τριών από τον ΝΑΟΚέρκυρας, Ν.Ο.Ιωαννίνων και Ν.Ο.Ηγουμενίτσας. **Οι προπονήσεις εστιάζστηκαν στην εκμάθηση της ενιαίας τεχνικής του αθλήματος.** Την προπόνηση της Θεσσαλονίκης παρακολούθησε και συμμετείχε μετά από πρόσκληση

μας και ο εθνικός προπονητής της Άρσης Βαρών **Ιωαννίδης Δημήτρης**, τον οποίο και ευχαριστούμε πολύ για τις πολύτιμες συμβουλές γύρω από τη σωστή τεχνική των ασκήσεων δύναμης.

Από το Σάββατο 3/01/2015 μέχρι και την Τρίτη 6/1/2015 μετά από πρόσκληση του Ν.Ο.Πόρου Τροιζηνίας, πραγματοποιήθηκε στον **Πόρο** mini κοινόβιο της κατηγορίας αυτής με **επίλεκτους αθλητές** από τα σωματεία του κέντρου και της Μυτιλήνης υπό την επίβλεψη της κ. **Αξιώτη Ρίας**. Την Κυριακή στην προπόνηση συμμετείχε και καθοδήγησε τους αθλητές-τριες και ο κ. **Κοντομανώλης** προπονητής της Εθνικής Ομάδας Εφήβων.

Ευχαριστούμε πολύ τον Ναυτικό Όμιλο Πόρου

Τροιζηνίας και ιδιαίτερα τον προπονητή του Συλλόγου κ. **Χρήστο Λίτσα** ο οποίος έκανε όλες τις ενέργειες ώστε να πραγματοποιηθεί το κοινόβιο αυτό. (εξασφάλιση διαμονής και διατροφής), καθώς και τους προπονητές των συλλόγων που παρευρέθηκαν και βοήθησαν για να πραγματοποιηθούν οι προπονήσεις. Θα ήταν ευχής έργον το παράδειγμα του ΝΟΠΤ με τη φιλοξενία των παιδιών να ακολουθήσουν κι άλλοι όμιλοι προκειμένου να μην υπάρχει το εμπόδιο της μετακίνησης και να μπορούν οι προπονητές να δουλεύουν περισσότερες ώρες με τους αθλητές.

Ανάλογα κοινόβια ανάπτυξης θα πραγματοποιηθούν και σε άλλες περιοχές της Ελλάδας μέσα στο επόμενο διάστημα.



Στα κεντρικά της Εθνικής τράπεζας οι Παγκόσμιοι πρωταθλητές

Στα κεντρικά γραφεία της Εθνικής Τράπεζας βρέθηκαν πριν λίγες μέρες **οι αθλητές της προολυμπιακής ομάδας κωπηλασίας** συνοδευόμενοι από τους προπονητές τους προκειμένου να συναντήσουν τον διευθύνοντα σύμβουλο κ. **Αλέξανδρο Τουρκολιά**.

Η **Εθνική Τράπεζα**, ανταποκρινόμενη σε πρόσκληση της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής για στήριξη του προγράμματος "**Υιοθέτηση Αθλητών**" για συμμετοχή στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2016 στη Βραζιλία (Ρίο), αποφάσισε τη στήριξη της Ελληνικής Κωπηλατικής Ομοσπονδίας και της Ελληνικής Γυμναστικής Ομοσπονδίας.

Ειδικότερα, από την Κωπηλατική Ομοσπονδία υποστηρίζονται τα πληρώματα του Διπλού Σκιφ Ελαφρών Βαρών Γυναικών, του Διπλού Σκιφ Ελαφρών Βαρών Ανδρών και της Τετρακώπου Ανδρών που απαρτίζονται οι αθλητές: Κατερίνα Νικολαΐδου, Γιώργος Κόνσολας, Λευτέρης Κόνσολας, Σπύρος Πάνναρος, Παναγιώτης Μαγδανής, Γιάννης Χρή-

στου, Γιάννης Τσίλης, Γιώργος Τζιάλλας και Διονύσης Αγγελόπουλος. Τους αθλητές και τους προπονητές συνόδευε ο πρόεδρος της Κωπηλατικής Ομοσπονδίας **Γιάννης Καρράς** που αναφέρθηκε στη συνεργασία των δυο πλευρών.

«Είναι μια πολύ σημαντική στιγμή για την Ομοσπονδία μας καθώς με αυτή τη χορηγία εξασφαλίζεται η σωστή προετοιμασία των αθλητών μας τόσο για το παγκόσμιο πρωτάθλημα του 2015 που τα πληρώματά μας θα διεκδικήσουν την πρόκριση για το Ρίο όσο και μέχρι τους Ολυμπιακούς αγώνες. Ευχαριστούμε θερμά την Εθνική τράπεζα και προσωπικά τον κύριο Τουρκολιά για την απόφασή τους να σταθούν δίπλα μας.

Ελπίζουμε ότι με τη βοήθειά τους θα μπορέσουμε να συνεχίσουμε τον δρόμο των επιτυχιών κι ευελπιστούμε η συνεργασία μας να επεκταθεί και στο μέλλον και σε άλλες κατηγορίες αθλητών καθώς το άθλημα της κωπηλασίας βρίσκεται σε ανοδική πορεία σε όλα τα επίπεδα».

Με άρωμα κωπηλασίας σημαντικές δράσεις του Ολυμπιακού Μουσείου



Το **Ολυμπιακό Μουσείο**, για πρώτη φορά - μετά από δέκα χρόνια επιτυχούς υλοποίησης μουσειοπαιδαγωγικών προγραμμάτων, σε περισσότερους από 25.000 μαθητές ετησίως - βγαίνει εκτός των "τειχών" του και... πάει σχολείο παρέα με τους δυο Ολυμπιονίκες της Κωπηλασίας **Βασίλη Πολύμερο** και **Χρύσα Μπισκιτζή**!

Το Μουσείο, **με δωρεά του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος**, έρχεται ακόμα πιο κοντά στα

σχολεία που βρίσκονται εκτός της πόλης της Θεσσαλονίκης, **προσθέτοντας έτσι, στα δεκάξι στο σύνολο μουσειοπαιδαγωγικά του προγράμματα** - που εκπονούνται εντός του Μουσείου καθ' όλη τη διάρκεια της φετινής σχολικής χρονιάς - **το καινοτόμο εκπαιδευτικό πρόγραμμα, με τίτλο: "ΤΟ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΠΑΕΙ.... ΣΧΟΛΕΙΟ!.."** το οποίο διεξάγεται εντός των σχολείων και είναι αφιερωμένο στην ειδική θεματική **"Σύγχρονοι Ολυμπιακοί & Παραολυμπιακοί Αγώνες"**.

Η αφιετηρία δόθηκε με αφορμή την **Πανελλήνια Ημέρα Σχολικού Αθλητισμού**, που ορίσθηκε ως ημέρα εορτασμού για όλα τα σχολεία της χώρας μας και με θεματικό άξονα **"Ρατσισμός και Διαφορετικότητα, όλοι διαφορετικοί όλοι ίσοι"** ενώ το πρόγραμμα συνεχίζεται με μεγάλη επιτυχία, με τη συμμετοχή και των Ολυμπιονικών μας.

Την εναρκτήρια αυλαία άνοιξαν δύο Έλληνες Ολυμπιονίκες, **Βασίλης Πολύμερος** και **Χρύσα Μπισκιτζή**, οι οποίοι βρέθηκαν κοντά σε μικρούς και μεγάλους θαυμαστές τους, για ένα.... **"Ολυμπιακό Πρωινό"**. Αναφέρθηκαν στις υπέροχες αθλητικές στιγμές και αναμνήσεις, αλλά και στις δυσκολίες που βιώνει ένας αθλητής υψηλού επιπέδου, το άγχος και το στρες που τον διακατέχει πριν τον αγώνα, αλλά και την υπέροχη εμπειρία της συμμετοχής και της νίκης. Κατόπιν απάντησαν σε ερωτήματα και προβληματισμούς των παιδιών, τα οποία μπόηκαν για τα καλά σε ρόλο δημοσιογράφου, ενώ λίγο αργότερα έγινε



παρουσίαση και επίδειξη του αθλήματος, σε επαγγελματικά εργομετρικά μηχανήματα κωπηλασίας που ευγενικά προσέφερε ο ΟΦΘ, με προπονητές τους ίδιους!

Στο τέλος της εκπαιδευτικής δράσης, οι Ολυμπιονίκες μας, απένειμαν αναμνηστικά διπλώματα συμμετοχής σε όλους τους μικρούς φίλους, επιβραβεύοντας έτσι την έννοια της συμμετοχής. Στο πλαίσιο του καινοτόμου προγράμματος, η εκπαιδευτική μας ομάδα συγκεντρώνει τον απαραίτητο αθλητικό εξοπλισμό και επισκέπτεται απομακρυσμένα σχολεία, αντιμετωπίζοντας έτσι δυναμικά, τη δυσκολία της απόστασης, αλλά και της τρέχουσας οικονομικής συγκυρίας.

Το καινοτόμο, δώρως διάρκειας εκπαιδευτικό πρόγραμμα, σχεδιάζεται και υλοποιείται προσαρμοσμένο στις δυνατότητες και στη δυναμική του εκάστοτε σχολείου ενώ η συμμετοχή είναι δωρεάν, χάρη στην ευγενική δωρεά του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος.

Σημαντικές αλλαγές φέρνει το 2015

Ριζικές αλλαγές στον εσωτερικό αγωνιστικό προγραμματισμό φέρνει το 2015 στην κωπηλασία. Μετά από απόφαση που έλαβε το τελευταίο **Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΚΟΦΝΣ** που πραγματοποιήθηκε λίγο πριν τα Χριστούγεννα (19/12) **μειώνονται οι μέρες της Α΄ Φάσης του Πανελληνίου πρωταθλήματος από τέσσερις σε τρεις** για λόγους οικονομίας καθώς επίσης **διευκρινίστηκε ποια αγωνίσματα θα θεωρούνται επίσημα σε διασυλλογικούς αγώνες** και ποια όχι.

Αναλυτικά οι ημερομηνίες των σημαντικότερων εσωτερικών αγωνιστικών δραστηριοτήτων για το 2015 είναι οι:

Ορισμός αγωνιστικής περιόδου από 1/2/15 έως 31/10/15

- Α΄ Φάση Πανελληνίου πρωταθλήματος (Σχοινιάς) 17-19/4/15
- Β΄ Φάση Πανελληνίου πρωταθλήματος (Καστοριά) 18-19/7/15

Αγώνες Αξιολόγησης:

- 1ος 10-11 Ιανουαρίου
- 2ος 4-15 Μαρτίου
- 3ος 25-26 Απριλίου
- Για το Βαλκανικό 23/8



μέρος 2, συνέχεια

Από την Ελλάδα στην Καραϊβική

Ημερολόγιο S/Y Φιλίζι

Ο Γιώργος Χαράκογλου, παλιός μαθητής του ΠΟΙΑΘ και η γυναίκα του Καρίνα, αρμενίζουν στις θάλασσες της υδρογείου και μας χαρίζουν τις εμπειρίες τους.

Κυριακή 28 Σεπτεμβρίου

Gibraltar

Puerto Deportivo Alcaidesa - La Linea de Concepcion



Είναι Κυριακή και ξυπνάμε χορτασμένοι από ύπνο, έτοιμοι για εξερεύνηση. Ανοίγουμε το κατς περιμένοντας να δούμε τη θέα του βράχου, μάταια όμως. Πυκνή ομίχλη σκεπάζει τα πάντα και δεν βλέπουμε πέρα από τα 30 μέτρα.

Ευτυχώς, δύο ώρες αργότερα η μέρα έχει μεταμορφωθεί και ο ήλιος λάμπει. Ο Γιώργος κάνει μια βόλτα στην προβλήτα μας. Επιστρέφει και μου λέει ενθουσιασμένος «Είναι καταπληκτικό δεν έχω ξαναδεί τέτοιο θέαμα! Όλα τα σκάφη που βρίσκονται εδώ ή διέσχισαν τον ωκεανό για να έρθουν ή σκοπεύουν να το κάνουν. Είναι όλα εξοπλισμένα για μεγάλα ταξίδια. Δεν είδα ούτε ένα χωρίς solar panel η ανεμογεννήτρια ή wind vane. Λογικό, Γιβραλτάρ είναι αυτό. Τί κάνει ένα σκάφος εδώ εκτός από το να βγει στον Ωκεανό;» Τον ακούω και ξαναϊώθω αυτό το δέος.

Ντυνόμαστε, ετοιμαζόμαστε και βγάζουμε τα ποδήλατα από το σκάφος. Η Περκάν σηκώνει βαριεστημένα το κεφάλι, μας κοιτάζει και συνεχίζει τον ύπνο της. Φοράμε αντιηλιακό, παίρνουμε καπέλα και ένα μεγάλο μπουκάλι νερό στο back pack και φεύγουμε!

Εκτός από τον γιγάντιο εντυπωσιακό βράχο, όλη η περιοχή είναι εντελώς επίπεδη, τέλεια για ποδήλατο. Ο παραλιακός δρόμος κινείται σημειωτόν, αφού λίγο πιο κάτω είναι τα σύνο-



ρα Ισπανίας- Γιβραλτάρ. Προσπερνώντας με τα ποδήλατα την ατέλειωτη ουρά μας πιάνει το μοναδικό κόκκινο φανάρι και μένω αποσβολωμένη βλέποντας να περνάει τη διασταύρωση με μεγάλη ταχύτητα ένα αεροπλάνο και να απογειώνεται!!!! Διασχίσαμε κάθετα τον αεροδιάδρομο και περάσαμε τα σύνορα καβάλα στα ποδήλατα, δείχνοντας τα διαβατήριά μας στον φύλακα από μακριά. Τέλειο.



Στρίβουμε δεξιά προς τη θάλασσα να δούμε τις εγγλέζικες μαρίνες. Πρώτα μπαίνουμε στην Ocean Village, μια πραγματική μικρή πολιτεία, με καλοφτιαγμένα γυάλινα κτίρια διαμερισμάτων με θέα στον ωκεανό, εμπορικά κέντρα και pub, beer pub, irish pub, ocean pub και εστιατόρια. Κάπου στο βάθος τη μαρίνα για τα σκάφη. Μετά εξερευνούμε και την Queensway Marina - θέλουμε να έχουμε άποψη για την επόμενη φορά που θα βρεθούμε στα μέρη. Μοιάζει κάπως με τη μαρίνα του Φλοίσβου.

Προχωράμε προς το κέντρο της πόλης. Μπροστά μας, ένας κόκκινος τηλεφωνικός θάλαμος, λονδρέζικο trade mark και ο Γιώργος σχολιάζει «Μικρά Αγγλία!». Δεν αργούμε να εντοπίσουμε τη Main Street, που πρέπει να είναι ο κεντρικός εμπορικός πεζόδρομος της παλιάς πόλης. «Ευτυχώς είναι Κυριακή και τα μαγαζιά είναι κλειστά» λέει ο Γιώργος χαμογελώντας, όμως το χαμόγελό του παγώνει, αφού ανακαλύπτω το μοναδικό ανοιχτό μαγαζί και κάνομαι μέσα για κανένα μισάωρο - όχι άσκοπα όμως - γιατί σκέφτομαι να αγοράσουμε μια camera GO PRO... Συνεχίζουμε την ποδηλατάδα μας στην παλιά πόλη και σαν σε ταξίδι στο παρελθόν, περνούν από μπροστά μας παλιά κτίρια, μνημεία, μοντέρνα καταστήματα και φυσικά pubs. Η ώρα έχει πάει 12 και οι Άγγλοι παίρνουν το brunch τους, αυγά με τοστ και baked beans (φασόλια με κόκκινη σάλτσα)! Mas ανοίγει η όρεξη με όλα τα φαγητά που βλέπουμε και

έτσι όταν το έμπειρο μάτι του Γιώργου, εντοπίζει ένα μικρό καφέ πάνω στη Main street, με το αυτοκόλλητο Certificate of Excellence του Trip Advisor - απόλυτη εγγύηση ποιότητας του φαγητού κατά τη γνώμη μας - σταματάμε επιτόπου. Έφαγα μια σπανακόπιτα που θα μου μείνει αξέχαστη... Τυχαία έτρωγε σπανάκι ο Ποπάυ ο Ναύτης;

Συνεχίζοντας πιο κάτω, αναρωτιόμαστε πού θα μπορούσαμε να δούμε τις διάσπες μαϊμούδες του Γιβραλτάρ και όταν συναντάμε έναν περαστικό που μοιάζει ντόπιος, τον ρωτάμε. «Οι μαϊμούδες είναι στο πάρκο, ψηλά στην κορυφή του βράχου. Προσπαθούμε να τις περιορίσουμε εκεί γιατί κάνουν ζημιές. Ανεβήκατε στον Βράχο; Είναι πολύ ενδιαφέρον, υπάρχει το πάρκο και ένα ωραίο μουσείο. Μπορείτε να πάτε και με το τελεφερίκ», μας λέει με ένα ενδιαφέρον να θέλει να μας κάνει να αγαπήσουμε τον τόπο του. Σκύβει κοντά, μας δείχνει το κτίριο απέναντι και λέει σιγανά. «Πιθανότατα θα βρείτε μαϊμούδες και εδώ από πίσω». Τον ευχαριστούμε και ακολουθούμε τις οδηγίες του. Περνάμε μια αρχαία πύλη και να 'τες! Μια οικογένεια μαϊμούδων τριγυρνά ελεύθερα, πάνω στη σκαλωσιά που περιβάλλει το κτίριο: τα μικρά μαμουδάκια κάνουν απίθανα παιχνίδια, χαριτωμένα ακροβατικά πάνω στα κλαδιά και τα κάγκελα. Σκαρφαλώνω στη σκαλωσιά για να τα φωτογραφίσω και δεν τρομάζουν ούτε τα μικρά ούτε οι μαμάδες. Οι μαμάδες είναι απλώς σε χαλαρή επίβλεψη! Κάτι σαν παι-



δική χαρά.

Σκεφτόμαστε να γυρίσουμε πίσω στο Φιλίζι, κάνοντας με τα ποδήλατα τον γύρο του βράχου. Παίρνουμε τον περιφερειακό δρόμο και αρχικά φτάνουμε στο Europa Point τον Φάρο που σηματοδοτεί το πέρασμα από τον Ωκεανό στη Μεσόγειο. Δίπλα του αστράφτει στο φως

του ήλιου το τεράστιο λευκό τζαμί **Ibrahim-al-Ibrahim**, δώρο του βασιλιά **Fahd** της Σαουδικής Αραβίας και θα έβαζα στοίχημα πως ο πανύψηλος μιναρές του διακρίνεται από το Μαρόκο απέναντι, στην Αφρική, 7 μίλια μακριά. Συνεχίζουμε, ανεβαίνουμε μια εξουθενωτική ανηφόρα, μπαίνουμε βαθιά μέσα στον βράχο από ένα τούνελ, και βγαίνουμε ανατολικά. Ενώ η δυτική πλευρά του βράχου είναι κατάφυτη, με διάσπαρτα κτίσματα, φυλάκια & μνημεία, στην ανατολική του πλευρά, ο μεγαλειώδης, πανύψηλος βράχος, είναι εντελώς κάθετος και γυμνός, θέαμα μοναδικό. Για άλλη μια φορά αποδεικνύεται πως το ποδήλατο, με τη χαμηλή του ταχύτητα και την ευελιξία του, είναι ο καλύτερος τρόπος για να δούμε ένα μέρος.



Είμαστε ξεθεωμένοι, εγώ δηλαδή, αλλά τον καπετάνιο μου δεν τον σταματά τίποτα. «*Πάμε μια βόλτα από τη La Linea;*» λέει, μόλις ξαναπερνάμε τα σύνορα, αυτή τη φορά χωρίς καν να δείξουμε τα διαβατήριά μας. Ευτυχώς, αυτές οι αποστάσεις με το ποδήλατο εκμηδενίζονται και - ακολουθώντας τον Γιώργο, που έχει ενσωματωμένο GPS στον εγκέφαλο - στρίβουμε μέσα από τον παραλιακό δρόμο με το μοντέρ-



νο ξενοδοχείο και το Συνεδριακό Κέντρο και μπαίνουμε στην αληθινή πόλη. Διασχίζουμε ένα μεγάλο δρόμο που έχει δεξιά - αριστερά πολλές πανομοιότυπες, πολυώροφες μα καλοφτιαγμένες πολυκατοικίες, που θυμίζουν εργατικές. Οι καθαροί δρόμοι, τα απλωμένα ρούχα στα μπαλκόνια, τα παιδιά που παίζουν στις πυλωτές, μας κάνουν να αισθανόμαστε απόλυτα ασφαλείς. Θυμόμαστε τα λόγια του Ίαν του Νοτιοαφρικάνου. Μιλούσε για τη νύχτα, «*οι πόλεις αλλάζουν πρόσωπο τη νύχτα*».

Βγαίνουμε σε μια χαριτωμένη μικρή πλατεία στο «Ιστορικό Κέντρο», όπως μας ενημερώνει μια πινακίδα. Στη μια πλευρά είναι στημένη μια σκηνή και κάποιοι τοποθετούν την ηχητική εγκατάσταση, ενώ πάγκοι στήνονται γύρω γύρω. Η γιορτή θα αρχίσει το σούρουπο, μας λένε. Πέφτουμε πάνω σε ένα αργεντινικό εστιατόριο γεμάτο κόσμο. Εντυπωσιακά πιάτα με κρέατα και δίσκοι φορτωμένοι με μπύρες πηγαioέρχονται πυρετωδώς. Συνειδητοποιούμε πως πεινάμε σαν λύκοι και καθόμαστε σε ένα κεμπατζίδικο, όπου ο άντρας τρώει κεμπάπ που το λατρεύει και εγώ φαλάφελ που το λατρεύω, επίσης. Αυτά είναι!

Γυρνάμε στο Φιλίτζ κουρασμένοι και ευχαριστημένοι, έχοντας γράψει τουλάχιστον 20 ποδηλατικά χιλιόμετρα στο κοντέρ μας. Μόλις μας βλέπει η Περκάν - όπως πάντα- κάνει τόσες χαρές, λες και λείπαμε χρόνια, με την ουρά να χτυπιέται πάνω κάτω και ολόκληρη να χοροπηδάει πάνω μας, ίδια με ruppy. Αφού καϊδευόμαστε για αρκετή ώρα και λέμε γλυκόλογα πολλά, πιάνει το αγαπημένο της κόκκαλο και το μασουλάει 2-3 λεπτά - σημάδι μεγάλης χαράς. Σε λίγο, κάθεται στη στάση «καλό σκυλί», δηλαδή στα 2 πίσω πόδια και μας κοιτά εναλλάξ στα μάτια. «*Τί θέλεις Περκάν; Θες νερό; Θες Τί του 'χω εγώ' (μαμ); Θες βόλτα;*». Είναι σαφές ότι θέλει βόλτα, αφού και νερό έχει και δεν γλείφεται. Πάμε πάλι πάνω στα ποδήλατα για βόλτα οικογενειακή.

Τρίτη 30 Σεπτεμβρίου
Europa point - Gibraltar - 36°06.58 N 005°20.68 W

Αναχώρηση για τα Κανάρια νησιά (710 μίλια)

Την Τρίτη 30 Σεπτεμβρίου στις 11 π.μ. αφήνουμε πίσω μας το Γιβραλτάρ και τη μαρίνα Puerto Deportivo Alcaidesa - La Linea, και αποπλέουμε για το Αρχιπέλαγος των Καναρίων νησιών. Ομίκλη μισοκρύβει τον βράχο και ο ουρανός είναι βαρύς από τα σύννεφα, όμως δεν βρέχει και κάνει ζέστη. Το δελτίο δίνει A-BA άνεμο 15-20 kts που θα δυναμώσει τη νύχτα. Ενώ ετοιμαζόμαστε, βλέπουμε το παραδίπλα ιστιοπλοϊκό, ένα ketch (δικάταρτο) με το όνομα Petronella, να λύνει κάβους. Τους

χαιρετάμε και ρωτάμε που πάνε και η απάντησή τους μας γεμίζει χαρά: Αποπλέουν για τα Κανάρια και θα τους μιλήσουμε αργότερα στο VHF. «*Είναι μεγάλη ανακούφιση*» λέει ο Γιώργος «*να ξέρεις ότι και κάποιος άλλος αποφάσισε πως η σημερινή μέρα είναι κατάλληλη για να ξεκινήσει ένα τόσο μεγάλο πέρασμα.*»



Μαζεύουμε το φουσκωτό μας tender και το ταχτοποιούμε στην «αποθήκη», δηλαδή στην καμπίνα 3, μαζί με τα ποδήλατα - τα extra πανιά, τα καλάθια με τις προμήθειες - και ένα σωρό άλλα πράγματα! Καθαρίζουμε τα λάστιχα που σφραγίζουν τα παράθυρα, να αποκλείσουμε πιθανές διαρροές και τα κλείνουμε όλα καλά. Διπλώνουμε και δένουμε καλά τη βαριά Bezzenzoni πασαρέλα μας, μια και στις πλεύσεις πρύμα ταλαντεύεται επικίνδυνα και τέλος ταχτοποιούμε τα πάντα, ώστε τίποτα να μην πέσει όταν το σκάφος γύρει στην πλεύση. Εν ολίγοις, κάνουμε, μια προσεκτική προετοιμασία απόπλου.

Το συναίσθημα είναι έντονο, το βλέπω και στον Γιώργο, τα χαμόγελα, οι νευρικές κινήσεις. Περισσότερο δεμένοι από ποτέ, γεμάτοι σεβασμό, μη αγάπη, λύνουμε τους κάβους. «*Πάμε, μαρό μου! Κόλλα το!*»

Μόνοι μας στον Ωκεανό. Πριν 2 χρόνια, τον Ιούνιο του 2012, ταξιδέψαμε με άλλο ιστιοπλοϊκό από την Brest - μεγάλο λιμάνι και δυτικότερη πόλη της Γαλλίας στον Βόρειο Ατλαντικό, διασχίσαμε τον διαβόητο Βισκαικό κόλπο, διαπλεύσαμε τις δυτικές ακτές της Πορτογαλίας, περάσαμε το Γιβραλτάρ και όλη τη Μεσόγειο έως τη Βουλγαγμένη, όμως τότε ταξιδεύαμε με τέσσερις έμπειρους ιστιοπλόους, ο ένας από αυτούς Ολυμπιονίκης και δεν είχαμε την ευθύνη του σκάφους!

Σήμερα αποπλέουμε μόνοι, με προορισμό τη Λας Πάλμας, πρωτεύουσα του νησιού Γκράν Κανάρια και σημείο εκκίνησης του αγώνα ARC+ - Atlantic Rally for Cruisers που θα λάβουμε μέρος. Στις 9 Νοεμβρίου θα ξεκινήσουμε για να διασχίσουμε τον Ατλαντικό μαζί με άλλα 63 σκάφη. Τα άλλα σκάφη και το know how των έμπειρων διοργανωτών - ο αγώνας διεξάγεται εδώ και 29 χρόνια - θα είναι μεγάλη βοήθεια από πρακτική και ψυχολογική άποψη.

Η απόσταση Γιβραλτάρ - Λας Πάλμας, είναι (σε ευθεία γραμμή) 710 ναυτικά μίλια και αν υπολογίσουμε M.O. ταχύτητας 5,5 kts/h (έχουμε περίπου 0,5 κόμβο ρεύμα μαζί μας), σε 24 ώρες κάνουμε 132 μίλια, άρα θα χρειαστούμε 5,37 ημέρες, υπολογίζουμε, δηλαδή, να φτάσουμε Κυριακή απόγευμα, κατά προσέγγισή. Ο Γιώργος είναι αγχωμένος, ξέρει πως δεν μπορούμε να εμπιστευτούμε μακροπρόθεσμη πρόγνωση 5 ημερών, εδώ καλά καλά στις προγνώσεις της επόμενης μέρας και τα κάνουν θάλασσα οι μετεωρολόγοι. Κάπου διάβασε όμως πως οι προγνώσεις για τον Ατλαντικό είναι γενικά ακριβείς και αυτό είναι θετικό. Αν ο καιρός δεν βοηθά, ίσως να πάμε προς τη Μαδέιρα, που έχουμε ακούσει ότι είναι πολύ όμορφη. Ίσως πάλι μπορέσουμε να πάρουμε δελτίο καιρού από κάποιο πλοίο που θα συναντήσουμε.

Βγαίνουμε από το πολύβουο λιμάνι και αρχικά κρατάμε πορεία δυτικά, περνώντας από τον εσωτερικό βόρειο δίαυλο, έτσι όπως επιβάλλουν οι κανόνες του Στενού, κοινοί για όλα τα πλοία. Διαβάζουμε στο χάρτη του IMRAY «Από Απρίλιο έως Αύγουστο μπορεί να συναντήσετε φάλαινες στο Στενό του Γιβραλτάρ. Προς αποφυγήν συγκρούσεων, παρακαλούνται οι ναυτιλλόμενοι να έχουν τεταμένη την προσοχή και στενή επίβλεψη στην πορεία τους. Μέγιστο όριο ταχύτητας 13 kts.»

Εδώ θα προσπαθήσουμε να εξηγήσουμε με λίγα λόγια τι συμβαίνει στο Στενό του Γιβραλτάρ. Η κλειστή λεκάνη της Μεσογείου χάνει νερό λόγω της εξάτμισης το οποίο αναπληρώνει ο ωκεανός, και για αυτό υπάρχει ένα μόνιμο ρεύμα - για δεκάδες μίλια - από από τα δυτικά προς τα ανατολικά. Ακόμη, στον Ατλαντικό υπάρχει πλημμυρίδα και άμπωτη - σε πολλά παράλια μέρη η στάθμη του νερού ανεβοκατεβαίνει μέχρι και 12 μέτρα! Στο Στενό η στάθμη του νερού δεν αλλάζει περισσότερο από ένα μέτρο, δημιουργείται όμως ρεύμα προς την Ανατολή ή προς τη Δύση ανάλογα με το high-tide. Όπως λένε τα βιβλία, είναι φορές που ένα μικρό σκάφος είναι σχεδόν αδύνατο να μπει στη Μεσόγειο, αν έχει αντίθετά του τον άνεμο και το tide. Πολύπλοκο.

Έχουμε βγει από το λιμάνι και πέντε μίλια πριν από την Ταρίφα - ισπανικό λιμάνι στη δυτική έξοδο του Στενού και παράδεισο του



kite surfing, λόγω των ισχυρών ανέμων - οι συνθήκες γίνονται ζορικές. Ένας ανατολικός - βορειοανατολικός άνεμος 30 kts (πίσω μας) φυσάει και έρχεται κόντρα στο ρεύμα του Ατλαντικού και στην παλίρροια. Η θάλασσα βράζει αναστατωμένη και γύρω μας αφρίζουν πανύψηλα κύματα, κοφτά σαν τοίχοι. Ευτυχώς, οι υπολογισμοί του καπετάν Γιώργου είναι σωστοί και σερφάρουμε με μεγάλη ταχύτητα και πολύ μεγάλη προσοχή πάνω στα κύματα. Όπως το περιμένουμε, λίγη ώρα αργότερα, γυρνά ευνοϊκά και η παλίρροια. Όταν πια έχουμε ανοικτή αρκετά από τον δίαυλο, στρίβουμε νότια και παίρνουμε την πορεία μας για Κανάρια στις 225°. Η ταχύτητά μας μοιάζει με μαγική εικόνα! Τα όργανα δίνουν SOG 7,5 kts και Boat Speed 5,5 kts, δηλαδή το ρεύμα είναι 2 kts ευνοϊκό! Να πούμε πως SOG - Speed Over Ground - είναι η ταχύτητα πάνω στη Γη και τη μετράει το GPS ενώ, Boat Speed είναι η ταχύτητα σε σχέση με το νερό και τη μετράει ένα μικρό προπελάκι κάτω από το σκάφος. Όπως θα έλεγαν στο σχολείο, έστω άνθρωπος σε κινούμενο τραίνο. Έστω λοιπόν άνθρωπος (το σκάφος) που περπατά μέσα σε βαγόνι (το νερό) με ταχύτητα 5 kts (boat speed) ενώ το τραίνο κινείται με 2 kts (το ρεύμα), τότε ταχύτητά του σε σχέση με τη Γη είναι 5+2= 7 (Speed Over Ground).

Κάποιες στιγμές κυλάμε πάνω στο κύμα τόσο γρήγορα που πετάμε με 8,8 kts.

Η φωνή στο κανάλι 16 του VHF λέει δυνατά SECURITE, SECURITE, SECURITE. ALL SHIPS, ALL SHIPS, ALL SHIPS. Αυτό συνήθως είναι το δελτίο καιρού ή κάποια προειδοποίηση για τους ναυτιλλόμενους. Δεν προλαβαίνω να ακούσω τί λέει στην αρχή αλλά μόλις πλησιά-



ζω ακούω καθαρά να λέει WINDS 6, LATER 7, INCREASING TO 8. GALE WARNING. Ενημερώνω τον Γιώργο και μένουμε σκεπτικοί, εκείνος δεν έχει δει τέτοιο δελτίο από την άλλη εγώ είμαι σίγουρη για το τί άκουσα. Επικοινωνούμε με το λιμεναρχείο του Γιβραλτάρ, όχι δεν έχει gale (απαγόρευση πλοίων). Πρέπει να μάθουμε τί συμβαίνει, άλλωστε είμαστε 10 μίλια έξω από το λιμάνι και με τον άνεμο που φυσάει είναι σχεδόν αδύνατο να ξαναγυρίσουμε. Παίρνω το τιμόνι από τον καλό μου για να κατέβει κάτω στο μεγάλο VHF και να ψάξει το θέμα του gale. Ο αυτόματος δεν μπορεί να κρατήσει πορεία, ρεύμα, κύμα και άνεμος τον έχουν βγάλει knock out. Ούτε εγώ τα καταφέρνω χωρίς μεγάλη προσπάθεια. Λίγο αργότερα ο καπετάνιος επιστρέφει χαμογελαστός «Εύρηκα!» λέει, «Μίλησα με το Trafic στο λιμάνι της Tariffa. Υπάρχει gale και ισχυρές καταιγίδες αλλά ανατολικά από το Γιβραλτάρ στην Alboran sea!». Ουφ...

Το ρεύμα είναι μαζί μας 1 kt και ο άνεμος είναι BA γύρω στα 5 μποφόρ. Το κούνημα είναι ανεκτό, αλλά όχι τόσο λίγο που να μπορούμε να στρώσουμε τραπέζι. Ακόμη και αν χρησιμοποιούσαμε τα αντιολισθητικά σουπλά - σωτηρία όταν το σκάφος κουνιέται - μάλλον τα πιάτα θα εξφενδονιζόντουσαν στον Ωκεανό. Έτσι σερβίρω τα φρέσκα φασολάκια, που είχα μαγειρέψει από την προηγούμενη, σε βαθιά μπολ και τρώμε με τα πιάτα στο χέρι. Νυχτώνει και ο άνεμος δυναμώνει κι άλλο. Παίρνουμε 2 μούδες στην τζένοα. Πάνω από την Αφρική αστράφτουν κεραυνοί.

Τετάρτη 1 Οκτωβρίου 2014
35°24'12 N 006°37'40 W

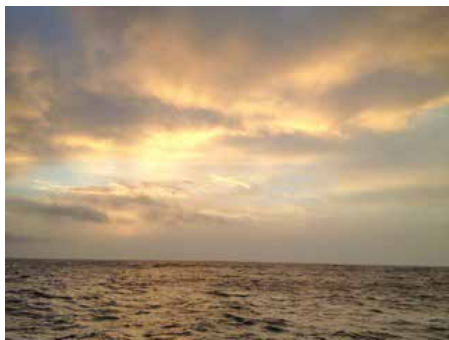
Εν πλω για Κανάρια

12 τα μεσάνυχτα και αλλάζει η μέρα «Καλό μήνα μωρό μου! Κοίτα πού είμαστε! Out of Africa!» Γελάω και σκέφτομαι «Ανάνευσε! Νοιώσε» Αυτή εδώ είναι η ζωή μας, αυτό που συμβαίνει τώρα, ξέχνα όλα τα άλλα θέματα, υπάρχει χρόνος για «τα άλλα θέματα. Νοιώσε».

Αρχίζουμε τις βάρδιες αλλά δεν μπορώ να κοιμηθώ καθόλου. Ίσως το κούνημα, ίσως η υπερένταση. Κατά τις 3 το πρωί ο Γιώργος πάει να ξαπλώσει και μένω μόνη. Μισή ώρα

αργότερα ο αέρας σπάει πολύ - ΒΑ 2μπ. Βάζω μπρος και ξεμουδάρω το πανί για να βελτιώσω την ταχύτητα. Ό ρυθμικός ήχος της μηχανής με υπνωτίζει. Σήκω! Φέρνω την κιθάρα μου και η μούσα, αν και νυσταγμένη, μου σφυράει καινούργιο τραγουδάκι. Ταξιδιωτικό. Το ηχογραφήω στο κινητό. Οι ώρες περνούν αργά. Βάζω δυνατά μουσική και στέκομαι πάντα όρθια μπροστά από το τιμόνι και τα όργανα. Ακούω το soundtrack από την ταινία του Νικολαΐδη «Ο χαμένος τα παίρνει όλα», μουσικάρα που τη χορεύω σαν αφρικάνα και διώχνω με μαγικά τη νύστα μου μακριά.

6 π.μ. και ο Γιώργος ξυπνά και πιάνει βάρδια. Πάω να ξαπλώσω και καταφέρνω να κοιμηθώ 1.5 ώρα! Η μηχανή σταματά, ιστιοπλοΐα και πάλι με απαλό ανατολικό αεράκι. Πάμε γλυκά με 5.5 kts. Βλέπουμε μαγεμένοι την πρώτη μας ανατολή στον ωκεανό.



Σηκώνομαι - ο Γιώργος με φωνάζει, δεν προλαβαίνω όμως να δω τη μεγάλη φάλαινα κάπου στο βάθος. Πλέουμε πια χωρίς υποψία στεριάς στον ορίζοντα. Κατά τις 11.15 ένα μικρό κοπάδι δελφίνια μας κάνει παρέα για λίγο Η Περκάν χοροπηδά και γαβγίζει - τόσο χαίρεται που κάνει τα «μπράβο» της στην πλώρη. Εγώ, παρακολουθώ εκ του μακρόθεν, αφού είμαι μέσα στον υπολογιστή και γράφω και παράλληλα ετοιμάζω φαγητό: σπαγγέτι ολικής άλεσης με σάλτσα από λιαστή ντομάτα, μεγάλη νοστιμιά από τις Συρακούσες και σαλάτα με iceberg, καρότο και φρέσκο καλαμπόκι. Αφού φάμε φτιάχνω και το επιδόρπιο: χαλβά από σιμιγδάλι με το ωραιότερο σιρόπι βύσσινο από τον Προμπονά της Νάξου! Ασθενής και οδοιπόρος δίαιτα δεν κάνει.

Κατά τις 6 το απόγευμα ο αέρας σπάει εντελώς και μένει μόνο το σουέλ, ευτυχώς όμως το κούνημα είναι ανεκτό. Μαζεύουμε τα πανιά, δεν μπορούν να μας βοηθήσουν.

Νυχτώνει και βγαίνει το φεγγάρι. Ο καλός μου κοιμάται 8.00μμ - 11.00 μμ. και εγώ 11.00-3.00 π.μ. Νιώθω ξεκούραστη και ακμαία.

Πέμπτη 2 Οκτωβρίου
33°59 80 N 008°37 84 W

Εν πλω προς Κανάρια

3.00 π.μ. Ξεκινάω τη βάρδια μου. Φυσάει ελαχιστα, γύρω στα 3 μποφόρ ανατολικός. Έχει φοβερή υγρασία, όλα είναι μούσκεμα. Βάζω δυνατά μουσική στα ακουστικά και χορεύω ή κάνω ασκήσεις, κάθε που νιώθω νυσταγμένη. Αν ξυπνούσε ο Γιώργος και με έβλεπε...Χορεύω μέσα στην απέραντη θάλασσα, νιώθω απίστευτη αρμονία έτσι όπως γίνομαι ένα με την αένα κίνηση της. Πίσω από την πρύμνη, μεγάλα κύματα, το ένα μετά το άλλο σε ένα ατελείωτο παιχνίδι τρέχουν να μας φτάσουν και μετά μας δίνουν μια σπρωξιά και ξανά πάλι. Οι αφροί τους λαμπυρίζουν, το πλανητόν φωσφορίζει. Κάπου - κάπου το βυθόμετρο δείχνει πως έχουμε παρέα: 6 μέτρα, 8 μέτρα 10 μέτρα. Αυτοί είναι οι κάτοικοι του ωκεανού. Εμείς απλοί επισκέπτες. Η ώρα έχει πάει 7.30πμ και χαράζει. Ο Γιώργος έρχεται για τη βάρδια του. Θέλω να μείνω παρέα του, μα με παρακινεί να πάω να ξαπλώσω και δεν χρειάζεται να προσπαθήσει πολύ. Κατεβαίνοντας τη σκάλα, χτυπάω στον πυροσβεστήρα. «Ωχχχ!» βογκάω και ο Γιώργος έρχεται κοντά μου αμέσως. «Χτύπησες? Να σου φέρω λίγο πάγο;» με ρωτάει. «Όχι, δεν είναι τίποτα, μια ακόμη μελανιά να στολίσει το μαύρισμά μου ... Ωχχχ» κάνω εγώ. «Καλά και εγώ έτσι το είπα, άλλωστε πάγο δεν έχουμε» λέει και σκάμε στα γέλια. Με τούτο και με εκείνο μου έφυγε η νύστα. Ξάπλωσα αλλά τίποτα. Σκέψεις σωρός. Φτιάχνω ελληνικό καφέ και πάω παρέα του στο κόκπιτ.



Μου λέει «Αναβοσβήνει μια κόκκινη φωτεινή ένδειξη, που μάλλον σημαίνει βλάβη στο alternator. Πρέπει να το κουβεντιάσω με τον μηχανικό μας, μόλις φτάσουμε». «Και ανησυχώ για τις καινούργιες μπαταρίες. Δεν είμαι ευχαριστημένος από το επίπεδο της φόρτισης.» συνεχίζει ενώ σημειώνει κάτι στο log book. «Πάντως δεν την περιμέναμε τέτοια μπουντάσα». Εγώ φιάχνω πρωινό σαντουιτσάκια: προσούτο κρούντο, πεκορίνο και αγγούρι για τον άντρα μου και για μένα το ίδιο, αλλά με αυγό αντί για προσούτο.

Ο Γιώργος απλώνει τα βιβλία του και τους χάρ-

τες του και μελετά εναλλάξ. Και παρ' ότι διαβά-ζει πάρα πολύ τον τελευταίο χρόνο, πάντα είναι πιο πολλά αυτά που θέλει και πρέπει να μάθει, από αυτά που προλαβαίνει. Και πέρα από τα διαβάσματα, έχει αναπιάσει το προζύμι από χτες, οπότε σήμερα θα φτιάξει και ψωμί. Να είναι καλά η Μαλάμω, αυτή η καταπληκτική γυναίκα στα Χανιά που μας έμαθε πώς να φτιάχνουμε νόστιμο ψωμί και να κατασκευάζουμε δικό μας προζύμι. Τον έμαθε δηλαδή, εγώ στη λούφα.

Σιγά σιγά, ζυμώνει μια φρατζόλα ψωμί, αραβικές πίτες και 1 πίτσα, όλα από βιολογικό αλεύρι ολικής άλεσης. Τα αραβικά πιττάκια δεν πέτυχαν ακριβώς, ήταν όμως μια τίμια πρώτη προσπάθεια. Το ψωμί έγινε υπέροχο. Η πίτσα έγινε μια λεπτή καλοψημένη μαργαρίτα, με μοτσαρέλα, φρέσκια ντομάτα και βασιλικό από την γλάστρα μας και τσιπς για να σπάσουμε λίγο το υγιεινό. Οι μικρές χαρές της σκληρής ζωής του ναύτη! Κατά τις 3 το μεσημέρι βγάζει αεράκι, οπότε επιτέλους σβήνουμε τη μηχανή και ανοί-γουμε φουλ ιστιοφορία. Πάμε με 5.5k ts - με τη βοήθεια και του ρεύματος - και ήλιος λάμπει.



Κάνω τη λάντζα και μετά ξεκινάω την απογευματινή μου βάρδια. Δουλεύω τους στίχους του τραγουδιού. Γράφω, ξαναγράφω, μουτζουρώ-νω όμως δεν είναι έτοιμο. Θα έρθει όταν...

Κατά τις 9 το βράδυ ο άνεμος σπάει. Βάζω μπρος τη μηχανή και αφήνω μόνο τη τζένοα. Αυτό ήταν, δεν κράτησε και πολύ το ονειρε-μένο ταξίδι του ανέμου - μηχανότρατα πάλι. Κατά τις 11 το βράδυ ο Γιώργος βλέπει στο AIS ένα πλοίο κοντά μας και τους καλεί στο κανάλι 16 του VHF. Ζητάει μήπως μπορούν να μας δώσουν τον καιρό αλλά ο μαρκόνης δυσσα-σχετεί, ίσως να βαριέται και του το κλείνει στα μούτρα. Μένουμε ξαφνιασμένοι με την αντίδραση. Πλησιάζει και δεύτερο πλοίο. Καλώ εγώ, αυτή τη φορά.. Μου απαντούν και τα δύο πλοία. Άντρες.... Θα κάνω τη βάρδια μέχρι τη 1 το πρωί.

Παρασκευή 3 Οκτωβρίου
32o22 31 N 010o37 81 W

Το VHF ακούγεται ξαφνικά πολύ δυνατά «Pan-

pan, pan-pan, pan-pan, all ships, all ships, all ships. Tarifa radio weather forecast» Ο Γιώργος μένει με το στόμα ανοικτό από έκπληξη: η Ταρίφα βρίσκεται πια 318 μίλια μακριά μας!!! Είναι απίστευτο. Τελικά η πραγματικά μεγάλη υγρασία σίγουρα βοηθάει τα ραδιοκύματα. Λίγο αργότερα παίρνει δελτίο καιρού από την Τενερίφη 370 μίλια μακριά. Η πρόγνωση ίδια 4-5-6 BA για όλα τα Κανάρια. Εμάς μας έρχεται κουτί. Εγώ κοιμάμαι 1-3 και 5-7 το πρωί. Ο καλός μου ούτε πανί δεν σηκώνει, μη και με ξυπνήσει. Ξεκουράστηκα κάπως. Μένουν ακόμα 254 μίλια για το Las Πάλμας. Για φαντάσου!

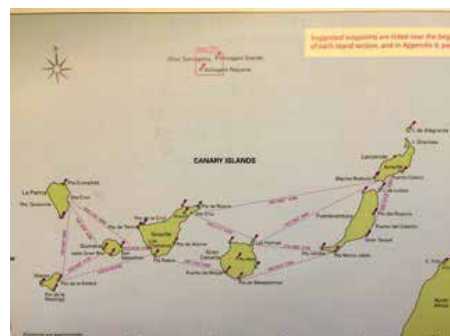


Η μέρα είναι συννεφιασμένη και φυσάει ελαχίστα πρύμα, δηλαδή με την ίδια κατεύθυνση που κινούμαστε, με αποτέλεσμα να νιώθουμε σαν να είναι άπνοια! Ετοιμάζω πρωινό, ταξίνι ολικής άλεσης από την Καβάλα και μέλι από τα Χανιά πάνω στο ναυτικό ζυμωτό ψωμί μας, αμύγδαλα και το καθημερινό μας χαρούφι για βιταμίνες. Από δίπλα και η Περκάν, ζει στιγμές ευτυχίας τρώγοντας παριζάκι, bonus για το δύσκολο πέρασμα που ζει. Συνεχίζω το γράψιμο και μαζί ετοιμάζω φαγητό, μπριάμ στη χύτρα. Είμαι τόσο αφοσιωμένη στις δουλειές μου που περνάω ώρες πριν συνειδητοποιήσω ότι έχω ζαλιστεί. Ο λιγοστός άνεμος πρύμα φέρνει τις αναθυμιάσεις της εξάτμισης μέσα στο σκάφος. Πονάει το κεφάλι μου και το στομάχι μου αναστατώθηκε. Βγαίνω έξω, δεν ξέρω που να σταθώ για να ανασάνω καθαρό αέρα. Ο Γιώργος που νωρίτερα είχε ανοίξει τη τζένοα, και την έχει σταθεροποιήσει με το ειδική παραγγελία σπινακόφυλλο μας, σβήνει τη μηχανή και όλα αλλάζουν. Το οξυγόνο και η ψυχία βοηθούν. Συνέρχομαι! Πάμε πολύ αργά γιατί ούτε ρεύμα δεν έχουμε σήμερα μα τί πειράζει; Αναρωτιόμαστε μόνο πού να πήγαν τα 4-5-6 μποφόρ που μας λένε οι μετεωρολόγοι... Μετά από καμιά ώρα μαζεύουμε τη τζένοα και βάζουμε πάλι μηχανή. Ξαπλώνω 5 με 8.30 το απόγευμα και ξανά 12.30 με 3 3.30 το πρωί. Πρώτη νύχτα που είδα όνειρα, ή έστω που τα θυμάμαι μετά. Κι ο Γιώργος επίσης. Είναι επειδή ξεκουραστήκαμε», μου λέει το πρωί.

Σάββατο 4 Οκτωβρίου
30057 22 N 0110 4181 W

Γύρω στη 1 μετά τα μεσάνυχτα έρχεται σιγά σιγά ο αέρας που περιμέναμε, BA 3 μποφόρ. Ο Γιώργος ανοίγει μαίστρα και σβήνει τη μηχανή, «να ησυχάσουμε τα αυτιά μας». Η ταχύτητά μας γύρω στα 3,7 kts και το ρεύμα μαζί μας 0,5-1,0 kt! Κατά τις 3 π.μ. το αεράκι δυναμώνει κι άλλο, γίνεται 4 μποφόρ, πάμε ακόμα καλύτερα γύρω στους 5 κόμβους. Τα κύματα μεγαλώνουν. Πιάνω βάρδια, ζαλισμένη και κουρασμένη αλλά τα βγάζω πέρα με τα ...ακροβατικά μου. Γύρω στις 5 το πρωί, ένα πλοίο στον ορίζοντα. Εύρηκα! Πάω στο AIS, το παράξενο όνομά του είναι Aagaou, cargo ship και πάει στην Καζαμπλάνκα. Τους καλώ στο VHF «Aagaou, Aagaou, Aagaou, this is sailing vessel Filizi. Over». «Yes Filizi, this is Aagaou, over.» Τον ρωτώ αν μας βλέπει στο AIS και αν θα μπορούσαν να μας δώσουν δελτίο καιρού της περιοχής για τις επόμενες 24 ώρες. Ευγενέστατος ο watchman - βασιμάνης στη γλώσσα των ναυτικών - χαιρείται μάλλον που ακούει μια φωνή στη μοναχική του βάρδια και μάλιστα γυναικεία. Πολύ ευγενής «Yes Lady, please hold on» μου απαντά και μου δίνει δελτίο. Ευχόμαστε καλή βάρδια ο ένας στον άλλο και κλείνουμε. Ωραία η αλληλεγγύη της θάλασσας. Ωραίο και το δελτίο με καιρό βολικό για μας: BA 3-4-5 μποφόρ. Είναι όμορφη νύχτα, ο ουρανός είναι ασυννέφιαστος και το φεγγάρι λάμπει. Ακούω Peter Gabriel και Pink Floyd. Αγαπημένη μουσική και χαλαρή ιστιοπολία μέσα στον ωκεανό. Δώρο!

Ξημερώνει. Σύννεφα μισοκρύβουν τον ήλιο σε μια δραματική ανατολή. Φιάχνω ζεστό ρόφημα χωρίς καφεΐνη και πιάνω την κιθάρα μου. Θα αφήσω το Γιώργο να κοιμηθεί όσο γίνεται παραπάνω. Τελικά ξυπνάει στις 9.00. Τέσσερις ώρες ύπνος, στη στεριά δράμα, στη θάλασσα κατόρθωμα! Πίνουμε παρέα καφεδάκι και πάει για ένα ντους. Μετά από λίγο εμφανίζεται φρεσκοπλυμένος και φρεσκοξυρισμένος. Ομορφιές! Κεφάλτος και μυρωδάτος, έρχεται στο τιμόνι, ρίχνει μια ματιά και πατά στον αυτόματο 10° δεξιά. Σε λίγα δευτερόλεπτα κερδίζουμε μισό μίλι ταχύτητα και στρώνει κάπως το μπότζί. Ετοιμάζω το γνωστό πρωινό μας, ταχινόμελο με αμύγδαλα. Η Περκάν γλύφει τα μουστάκια της, μαζί με το παριζάκι της. «Ξεφεύγουμε από την πορεία μας τώρα ο καιρός μας βγάζει πιο καλά ανατολικότερα, προς Lanzarote ή Fuerteventura» λέει ο Γιώργος. «Μήπως κάνουμε στάση στα δύο νησιά, πριν πάμε νότια για το Gran Canaria;» Το ίδιο αναρωτήθηκα και εγώ την προηγούμενη μέρα, μελετώντας το βιβλίο Atlantic Islands και τον χάρτη στο Navionics.



Το Αρχιπέλαγος των Κανάριων νησιών, αποτελείται από επτά κύρια νησιά και πολλά μικρότερα νησάκια και βραχονησίδες, τα Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife, La Gomera, La Palma και El Hierro - από τα ανατολικά προς τα δυτικά. Εμείς κατευθυνόμαστε στο Gran Canaria και την πρωτεύουσά του Las Palmas, η πρωτεύουσα όμως των Καναρίων νησιών είναι η Santa Cruz, στην Τενερίφη. Υπάρχουν πολλές εκδοχές για την ετυμολογία του ονόματος Κανάρια. Οι πρώτοι Ευρωπαίοι επισκέπτες ονόμασαν τα νησιά Fortunate - τυχερά. Ο Πλίνιος ο πρεσβύτερος (23-79 μ.Χ.) αναφέρει πως όταν γύρω στα 60 μ.Χ, στρατιώτες του βασιλιά Τζούα II της Μαυριτανίας (Μαρόκο) έφτασαν στα νησιά βρήκαν μεγάλο πληθυσμό από μεγαλόσωμα σκυλιά και έτσι τα νησιά ονομάστηκαν Insulae Canium - Τα νησιά των σκύλων. Δύο από τα σκυλιά τα πήραν μαζί τους για τον βασιλιά τους. Άλλη άποψη είναι πως ονομάστηκαν έτσι από τις πολλές φώκιες (sea dogs) που υπήρχαν στα νησιά.

Κάνουμε ένα μακροσκελές συμβούλιο πάνω από το chart table, βάζοντας κάτω τον χάρτη, τα βιβλία, το δελτίο καιρού και τη λίστα με τις δουλειές που εκκρεμούν πριν την εκκίνηση του αγώνα. Οι παράμετροι πολλές, υπάρχουν αγκυροβόλια στη Fuerteventura ή τη Lanzarote που μας κρατούν με τον βορειοανατολικό ή θα πρέπει να πάμε σε μαρίνα; Ποιες μαρίνες υπάρχουν και με τί κόστος; Υπάρχουν ελεύθερα αγκυροβόλια; Έχουμε δει πως στα βόρεια της Lanzarote υπάρχει ένα μικρό νησάκι η Graziosa και εκεί αξίζει να πάμε, όμως, όπως διαβάζουμε μετά, είναι κι αυτό μια Reserva Naturale και πρέπει να κάνουμε αίτηση για αγκυροβόλιο 10 μέρες πριν.



MARAN TANKERS MANAGEMENT INC.

Efficient Ship Management...

...in Harmony with Nature!



ACHILLEOS 8 & LABROU KATSONI STR., 17674 KALLITHEA, ATHENS, GREECE

TEL: + 30 (2130) 174 500

FAX: +30 (2130) 174 800

Email: mail@marantankers.gr

Απονομή πτυχίων και το Χριστουγεννιάτικο πάρτυ της σχολής

Την **Παρασκευή** το βράδυ **19/12/2014** έγιναν στην αίθουσα Αιγαίου του Ομίλου οι απονομή των πτυχίων της **229ης σειράς Αρχαρίων**, της **120ης σειράς Προχωρημένου** και της **108ης σειράς Αγωνιστικού τμήματος**.

Ακολούθησε, με πολύ κέφι και χορό, το καθημερινό Χριστουγεννιάτικο πάρτυ της Σχολής.





Τον Ι.Κ. θα τον βρείτε στα εξής σημεία

Mecca

Ακτή Κουμουνδούρου 60, Πειραιάς

Magic Marine

Μεγάλου Αλεξάνδρου 8, Πειραιάς

Perga

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

Pelagos

Λ. Ποσειδώνος 19 Άλιμος

Skordilis S.A

Λ. Ποσειδώνος 10 Άλιμος
Ακτή Γρ. Μουτσοπούλου 36 Πειραιάς

Tecrep Marine

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

SAILINGSHOP

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

Plous Podilatou

Ακτή Κουμουνδούρου 42, Μικρολίμανο

Marina stores

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

ΝΑΥΤΙΛΟΣ ΕΠΕ

Ακτή Μουτσοπούλου 36, Πειραιάς

VMG

Ακτή Κουμουνδούρου, Μικρολίμανο



Ιστιοπλοϊκός Κόσμος

Ψηφιακή έκδοση: www.istioploikoskosmos.gr

Διμηνιαία Έκδοση

Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης

· Βραβείο Ακαδημίας Αθηνών 2013 ·

www.horc.gr

φωτογραφία: **Ainhoa Sanchez/Volvo Ocean Race**
"Φάση από την εκκίνηση του δεύτερου σκέλους
του VOR στο Cape Town"

Ιδιοκτήτης

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Ακτή Δηλαβέρη 3, 18533 Πειραιάς

T. 2104123357, 2104113201

F. 2104227038 • www.horc.gr

Εκδότης

Ιωάννης Μαραγκουδάκης

Ειδικός Συνεργάτης

Μάνος Ν. Ρούδας

Σ' αυτό το τεύχος συνεργάστηκαν

Κωνσταντίνος Τριγκώνης, Δημήτρης Τσελίκας,

Ρούλα Λαβούτα, Πάνος Δημητρακόπουλος,

Χρήστος Θεοδόσης, Μάνος Ν. Ρούδας, Σπυριδούλα Σπανέα,

Γιώργος & Καρίνα Χαράκογλου, Νίκος Γκομώλης

Φωτογραφίες

Νίκος Αλευρομύτης / www.alen.gr,

Νίκος Ζάγκας / www.zagas.gr (Nikos Zagas Photography),

Barcelona World Race / Giles Martin-Raget,

Rolex / Daniel Forster,

Νίκος Γκομώλης,

Πάνος Δημητρακόπουλος / www.paralosphotos.gr, Αρχείο

Διεύθυνση Πωλήσεων

Πάνος Δημητρακόπουλος

Υπεύθυνος σύμφωνα με τον νόμο

Ιωάννης Μαραγκουδάκης

Σχεδιασμός εντύπου / επιμέλεια έκδοσης

PARALOS - events & design

T. 210 9680820 • F. 210 6626972

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

CTP - Εκτύπωση

ARIAGRAF & ΣΙΑ ΟΕ

Γραφικές Τέχνες

Νέα Ζωή - Ασηρόπυργος

T: 210-5593720

ΠΟΙΑΘ ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ



ταξιδέψτε
τις θάλασσες
μαζί μας!



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

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



quatix™ - μέλος του πληρώματος

Το πρώτο ρολόι με GPS από την Garmin αποκλειστικά για τους φίλους της θάλασσας. Διαθέτει δέκτη GPS υψηλής ευαισθησίας, αλτίμετρο, βαρόμετρο για την πρόβλεψη καιρικών μεταβολών και ηλεκτρονική πυξίδα 3 αξόνων. Το quatix έχει εξειδικευμένες λειτουργίες για την ιστιοπλία: αντίστροφη χρονομέτρηση και εικονική γραμμή αφετηρίας αλλά και λειτουργία Tack Assist για βέλτιστη πλεύση. Σας δίνει πρόσβαση στα δεδομένα NMEA 2000 του σκάφους και δυνατότητα χρήσης του αυτόματου πιλότου από απόσταση*. Έχει ενσωματωμένους πίνακες παλίρροιας και δυνατότητα αυτόματης ενεργοποίησης MOB (άνθρωπος στη θάλασσα). Φοριέται τέλεια και σαν απλό ρολόι.

GARMIN®

Για περισσότερες πληροφορίες επισκεφτείτε www.garmin.gr

*Απαιτείται προαιρετικό αισθητήριο GNT™10



www.garmin.gr
Τηλ.: +30 210 9840141

Skordilis S.A.

ΑΛΙΜΟΣ: Ποσειδώνος 10 • info@skordilis.gr
Τηλ.: 210 9858241, 210 9814806, 210 9847305
ΚΕΡΚΥΡΑ: Τηλ.: 26610 24718
www.skordilis.gr

quatix™

