

# Ιστιοπλοϊκός κόσμος

ΜΑΡΤΙΟΣ-ΑΠΡΙΛΙΟΣ '08 / No 76

Διημερίδα Εκδόσεων Πανελληνίου Ομίλου

Ιστιοπλοϊκής Ανακτικής Βολήσεως

www.horc.gr

## 35ος αγώνας Ελληνικής Επανάστασεως Ύδρα 2008

Η Ελληνική  
ομάδα  
ιστιοπλοΐας  
στο Πεκίνο

Τι προβλέπουν οι  
νέοι κανονισμοί  
ασφαλείας για την  
ανοικτή θάλασσα

Συνέντευξη:  
Γιώργος Βασιλόπουλος

Lloyd's  
Register

LIFE MATTERS

Lloyd's  
Register  
LIFE MATTERS





## The New Generation SLK.

Η νέα γενιά SLK ήρθε και μεγαλώνει ακόμα περισσότερο την απόσταση που τη χωρίζει από τους ανταγωνιστές της. Το μοναδικό roadster με σκληρή οροφή, στην κατηγορία του, εξακολουθεί να πρωτοπορεί. Νέες επιδόσεις, νέα οδηγική συμπεριφορά και βέβαια νέο απαράμιλλο στιλ συνθέτουν τον θρίαμβο μιας νέας γενιάς. Επιλέξτε την έκδοση που σας ταιριάζει ανάμεσα στις νέες SLK 200 Kompressor με 184hp, SLK 350 με 305hp ή SLK 55 AMG με 360hp και πάρτε θέση. [www.mercedes-benz.gr](http://www.mercedes-benz.gr)



CO<sub>2</sub> 182 g/km, εντός πόλης 11,0 l/100 km, εκτός πόλης 5,7 l/100 km, συνδυασμένος 7,7 l/100 km.

Γραμμή εξυπηρέτησης πελατών 800 11 76000  
Mercedes-Benz Financial

Mercedes-Benz



# contents

Ιστιοπλοϊκός Κόσμος 76



014



020



030

070

## ΜΟΝΙΜΕΣ ΣΤΗΛΕΣ

- Σελ 02 EDITORIAL
- Σελ 04 Απόψεις
- Σελ 08 Ενημερωτικά
- Σελ 46 Κατηγορίες Τριγώνου
- Σελ 40 Φωτογραφία του Μήνα
- Σελ 56 Κωπηλασία
- Σελ 77 Μουσική
- Σελ 78 Ομιλικά

## ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ

- Σελ 14 Αγώνας Ελληνικής Επανάστασης ΥΔΡΑ 2008
- Σελ 16 Κι όμως μπορεί να συμβεί
- Σελ 24 Ελληνικοί Αγώνες Ανοικτής Θαλάσσης

## ΔΙΕΘΝΗ

- Σελ 28 Accura Key West 2008
- Σελ 30 Rolex Farr 40
- Σελ 33 35th International Rolex Regatta
- Σελ 34 Clipper 07-08 Round the World Yacht Race

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

- Σελ 38 Η αντίσταση των ιστιοπλοϊκών σκαφών (Μέρος Β')
- Σελ 42 Εξαγωγή αποτελεσμάτων με σταθερό βαθμό ικανότητας
- Σελ 50 Ναυτοσύνη
- Σελ 54 Τι προβλέπουν οι νέοι κανονισμοί ασφαλείας

## ΘΕΜΑΤΑ

- Σελ 20 Συνέντευξη: Γιώργος Βασιλόπουλος
- Σελ 58 Προστατέψτε τα μάτια σας
- Σελ 60 Ενοικίαση Σκάφους. Μετά το δίπλωμα τι;
- Σελ 64 Μόδα. Χρώμα καλοκαιριού
- Σελ 68 Ψυχολογική προετοιμασία πριν τον αγώνα
- Σελ 70 Αποδράσεις: Νάξος, η ήρεμη δύναμη



του Ι. Μαργαριτάκη / Πρώτηρου Δ.Ι.

Οι καιρικές συνθήκες που επεκράτησαν στον πρώτο στην ουσία αγώνα ανοικτής θαλάσσης «Υδρα 2008» επέβαλαν ένα δυναμικό ξεκίνημα της εφετινής χρονιάς και απέδειξαν ότι ο κλάδος αυτός του αθλήματος της ιστιοπλοΐας δεν είναι μόνο ψυχαγωγία αλλά και αγώνας δια την επιβίωση, που απαιτεί εξησκημένα πληρώματα, ψυχικές αντοχές και υψηλό επίπεδο ναυτικής τέχνης.

Κατ' αρχάς εντυπωσίασε ο μεγάλος αριθμός δηλώσεων συμμετοχής σκαφών που έφθασαν τις 93, το υψηλότερο επίπεδο μέχρι σήμερα για τον αγώνα αυτόν.

Στη συνέχεια περίπου 30 σκάφη λόγω των δυσμενών προγνώσεων καιρού απεσύρθησαν και πολύ σωστά, αφού θεώρησαν ότι το επίπεδό τους δεν ήταν ίσως κατάλληλο για τις συνθήκες που θα επικρατούσαν.

Κατά τη διάρκεια του αγώνα επεκράτησαν οι προβλεπόμενες από την Ε.Μ.Υ. συνθήκες, αλλά στο τελευταίο μέρος, ειδικά μετά τα Τσελεβίνια η δύναμη του ανέμου έφθασε τα 9 μποφόρ και η κατάσταση της θάλασσας πολύ τρικυμιώδης λόγω της κατεύθυνσης του ανέμου (Γρέγος με μεγάλο fetch). Παρ' όλα αυτά όλα τα σκάφη αντιμετώπισαν τις δύσκολες αυτές συνθήκες και ευτυχώς εκτός από υλικές ζημιές, που δεν ήταν λίγες, κατόρθωσαν να περάσουν το δύσκολο τερματισμό της Υδρας. Πάντως υπήρξαν και κάποια περιστατικά τα οποία όμως αντιμετωπίστηκαν επιτυχώς (βλέπε σχετικό άρθρο του τεύχους αυτού «και όμως μπορεί να συμβεί»).

Αυτό αποδεικνύει ότι η δουλειά που γίνεται στην ανοικτής θάλασσα είναι μεθοδική και υπεύθυνη. Τα τέσσερα υψηλού επιπέδου σεμινάρια ασφαλείας που διοργανώθηκαν από τον Π.Ο.Ι.Α.Θ. κατά την διάρκεια του χειμώνα υπό την αιγίδα της Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας και με την συνεργασία της εταιρίας Delphic Maritime Training Center, του ομίλου Αγγελικούση και τα οποία παρακολούθησαν ιστιοπλόοι απ' όλη την Ελλάδα βοήθησε πολύ στην συνειδητοποίηση των κινδύνων στη θάλασσα και στον τρόπο που πρέπει να αντιμετωπίζονται αυτοί.

Βέβαια η εκπαίδευση πρέπει να είναι συνεχής. Τόσο με άρθρα και αναλύσεις στον «Ιστιοπλοϊκό

Κόσμο», όσο και με ειδικά σεμινάρια την επόμενη χειμερινή περίοδο θα συνεχίσουμε την προσπάθεια αυτή. Πάντως για την αγωνιστική αυτή περίοδο, θα συνιστούσαμε στις Επιτροπές Αγώνων των Ομίλων να εντείνουν τους ελέγχους στον εξοπλισμό ασφαλείας. Αυτά για το μέχρι σήμερα παρελθόν.

#### Και τώρα το μέλλον.

Οι προσεχείς δύο μήνες προβλέπονται με συγκλονιστικό ενδιαφέρον. Μεταξύ των άλλων αγώνων το «POSIDONIA CUP» στις 30 Μαΐου με συμμετοχή 55 διεθνών ναυπλιακών εταιριών, το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα 15-20 Ιουνίου και το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα 20-28 Ιουνίου με μία πρωτοφανή συμμετοχή σύμφωνα με τα μέχρι σήμερα ισχύοντα διεθνώς για το εν λόγω Πρωτάθλημα. Είκοσι πέντε ξένες συμμετοχές από 9 κράτη μαζί με τις 30 περίπου ελληνικές συμμετοχές δημιουργούν νέο επίπεδο συμμετοχών και μεγάλο διεθνές ενδιαφέρον.

Αλλά περί αυτού στο επόμενο τεύχος.

Εν τω μεταξύ ολοκληρώθηκε και ο κύκλος των προκρίσεων για την Ελληνική Ολυμπιακή Ομάδα στην ιστιοπλοΐα τριγώνου.

Οκτώ οι ελληνικές προκρίσεις για το Qingdao της Κίνας που θα διεξαχθούν οι ιστιοπλοϊκοί αγώνες και ως ελπίσουμε σε καλά αποτελέσματα.

Στην Κωπηλασία δεν έχει ολοκληρωθεί ο κύκλος των προκρίσεων.

Μέχρι σήμερα έχει προκριθεί το διπλό σκιφ ελαφρών βαρών ανδρών και γυναικών με μεγάλη πιθανότητα μεταλλίων.

“Οι προσεχείς δύο μήνες προβλέπονται με συγκλονιστικό ενδιαφέρον.”



Technical  
Performance

sailing wear from the leader  
in yachting technology since 1964

  
**MUSTO**  
PERFORMANCE

ΝΕΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ  
στη Μαρίνα Θησείων

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ  
Αλέξανδρου Παπακωνσταντίνου 85  
185 33 Μικρολίμανο  
τηλ. 210 4125 069-4116 940





# Αλμυρή Τεχνολογία



του Μάνου Ρούδα

# Απεργία είναι, θα περάσει!



της Τέσσερ Πάιλον

Χρόνο με το χρόνο, οι εξελίξεις στην τεχνολογία είναι αλματώδεις. Η ιστιοπλοΐα ανοικτής θαλάσσης φυσικά δεν θα μπορούσε να μείνει ανεπηρέαστη. Νέα υλικά, νέες μέθοδοι, νέα σχέδια για σκάφη εμφανίζονται με ρυθμούς καταγιστικούς και τα αποτελέσματα είναι ορατά σε όλους. Πιο γρήγορα, πιο ανθεκτικά, πιο ασφαλή σκάφη. Πιο εντυπωσιακές διοργανώσεις, πιο μεγάλα κατορθώματα. Όμως η τεχνολογία έχει μπει για τα καλά στην ιστιοπλοΐα και έμμεσα, νέα ηλεκτρονικά βοηθήματα που βρίσκουν εφαρμογή και στη θάλασσα, πιο αξιόπιστα και με περισσότερη πληροφορία. Καλύτερη κάλυψη από τα ΜΜΕ, ακόμα και μέσα από τα σκάφη. Είναι σύνθημα πλέον να υπάρχει δορυφορική σύνδεση στα σκάφη που περιπλέουν τον κόσμο και να γίνεται απευθείας σύνδεση με το σκάφος μέσω βιντεοκάμερας ή και η καθημερινή απευθείας επικοινωνία των κυβερνητών και των πληρωμάτων μέσω Ίντερνέτ με την ιστοσελίδα της διοργάνωσης ή της ομάδας. Την πιο αξιοσημείωτη διαφορά θα κάνει σίγουρα ο μεγαλύτερος και σκληρότερος αγώνας περίπλου της Γης, το Volvo Ocean Race που θα ξεκινήσει τον Οκτώβριο. Εκτός από την εντυπωσιακή αναπαράσταση των θέσεων των σκαφών στο χάρτη, θα υπάρχει και ειδικά εκπαιδευμένο μέλος του πληρώματος που θα βιντεοσκοπεί την εξέλιξη του αγώνα μέσα από το κάθε σκάφος. Όσο για τα Ελληνικά... αδωμένα και δρώμενα, ο ΠΟΙΑΘ πάλι για πρώτη φορά θα εγκαταστήσει νέες συμπαγείς συσκευές αναμετάδοσης στα σκάφη που θα λάβουν μέρος στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα ORC International, ειδικά διαμορφωμένες ώστε να μεταδίδουν το στίγμα των σκαφών συνεχώς, με αποτέλεσμα η θέση των σκαφών να αποτυπώνεται λεπτομερώς πάνω στους ηλεκτρονικούς χάρτες! Έτσι, όλοι θα έχουν τη δυνατότητα να παρακολουθούν την εξέλιξη των ιστιοδρομιών σε πραγματικό χρόνο μέσω Ίντερνέτ και μάλιστα με τέτοια λεπτομέρεια ώστε να αντιλαμβάνονται την επίδραση που έχουν στην πορεία των σκαφών οι επιλογές τακτικής και τα γυρίσματα του καιρού!

Έχετε παρατηρήσει πως κάθε φορά που γίνονται «ανακοινώσεις», δηλώσεις ή απεργίες ως γνήσιοι νεοέλληνες τρέχουμε στα supermarket και κατεβάζουμε τα ράφια λες και έπεται ο 3ος παγκόσμιος πόλεμος;

Έτσι και με την πρόσφατη απεργία των βυτιοφόρων και φορτηγών. Ουρές στα βενζινάδικα, σφήνες και μαλλιοτραβήγματα. Που πας κυρά μου; Μέχρι ξύλο έπεφτε για ένα λίτρο βενζίνης!

Άδεια τα ράφια. Η μια τράβαγε το μαλλί της άλλης για το τελευταίο πακέτο φαρφάλες. Σκληρές απείρου κάλους διαδροματίστηκαν στα συνοικιακά μπακάλικα που ο γνωστός του γνωστού... και αν έχεις μέσον θα βρεις γάλα και σήμερα. Γιατί σου λέει η Στάη στις 8 πως λόγω της απεργίας των φορτηγών δεν μπορεί να εφοδιαστεί η αγορά. Και να τα πλάνα από τα έρημα καταστήματα, και να οι εικόνες από τα άδεια ράφια.... Χάος!

Το 2008 τελικά η Ελλάδα αναστενάζει στις εθνικές από τα μπλόκα και γενικώς τρέχει να προλάβει ένας Θεός ξέρει τι!

Το μόνο σίγουρο είναι πως για άλλη μια φορά κάποιοι διεκδικούν τα δικαιώματά τους ταλαιπωρώνοντας κάποιους άλλους... Δε βαριέσαι... απεργία είναι, θα περάσει!





## Ζεις στην Ελλάδα. Γνώρισέ την!

Αυτή την άνοιξη, δε χρειάζεται να ταξιδέψεις μακριά για να βρεις την ομορφιά. Δίπλα σου, γύρω σου, υπάρχει μια υπέροχη χώρα που σε περιμένει να την εξερευνήσεις. Ακολούθησε άγνωστα μονοπάτια, υπέροχες διαδρομές, λίμνες και ποτάμια που θα σε μαγέψουν. Γνώρισε τόπους και έθιμα που θα σε καταπλήξουν. Αυτή την άνοιξη, ανακάλυψε ότι οι καλύτερες εκδρομές της ζωής σου μπορεί να είναι πολύ πιο κοντά από ό,τι νομίζεις.

**Μένουμε Ελλάδα.**



Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης  
Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού  
[www.visitgreece.gr](http://www.visitgreece.gr)





# Περί ανέμων και υδάτων



του Δημήτρη Αλεβιζάκη

# Πράσινη θάλασσα



του Θάνου Ανδρόνικου

Εχω μπερδευτεί

• Προσπαθώ να εντοπίσω τον λαμπαδηδρόμο στα τηλεοπτικά στιγμιότυπα από τη διαδρομή της Ολυμπιακής δάδας μα είναι σχεδόν αδύνατον. Είναι αυτός κάπου στο κέντρο ανάμεσα σε δεκάδες σωματοφύλακες. Είναι ίσως, η μοναδική ευκαιρία για τους εθελοντές λαμπαδηδρόμους, να νιώσουν όπως οι VIP με τους σωματοφύλακές τους.

• Ο ΟΤΕ εξαγόρασε το Γερμανό ή οι Γερμανοί τον ΟΤΕ;

• Τελικά τα βιοκαύσιμα βοηθούν στην προστασία του περιβάλλοντος ή βοηθούν στην επανεμφάνιση της πείνας;

• Κινδυνεύει λέει, με εξαφάνιση η ράτσα των ημίαιμων (μουλάρια). Τότε γιατί εγώ συναντώ στο δρόμο όλο και περισσότερους;

• Γιατί άραγε είναι συννηθισμένο φαινόμενο 9 μήνες μετά από διακοπές του ρεύματος, να υπάρχει σημαντική αύξηση των γεννήσεων; Η μόνη σωτηρία για το δημογραφικό πρόβλημα της Ελλάδας είναι γενιά των Generation off!

• Ξέρει αλήθεια κανείς το τηλέφωνο της (Τ)ΣΟΥ ΑΙ;

• Γιατί ρωτάει η Πρωτοφάλη αν ο Θωμάς είναι σπίτι; αφού τον παίρνει (τηλέφωνο) και μιλάει!

Η ιστιοπλοία ως άθλημα και ως τρόπος αναψυχής πάντα εθεωρείτο ως οικολογικό καθώς εκμεταλλεύεται ως επί το πλείστον μια άκρως καθαρή πηγή ενέργειας, την αιολική.

Αυτή όμως είναι η μια πλευρά του νομίσματος. Εάν πραγματικά μας ενδιαφέρει το θέμα του περιβάλλοντος, θα πρέπει να κοιτάξουμε τη δραστηριότητά μας λίγο πιο σφαιρικά, χωρίς να μπαίνουμε στη λογική ότι ρυπαίνουμε την ατμόσφαιρα λιγότερο από το μηχανοκίνητο, άρα μπορούμε να κοιμόμαστε ήσυχοι.

Προκειμένου να κατανοήσουμε το θέμα, ή το πρόβλημα εάν θέλετε, θα πρέπει να κατανοήσουμε ότι οι ρύποι που αφεύδουν να μας ενδιαφέρουν δεν εκπέμπονται μόνο κατά τη χρήση του σκάφους, αλλά κατά επίσης κατά την κατασκευή και κυρίως κατά τον παραπολισμό του. Στην κατασκευή ενός πλαστικού σκάφους χρησιμοποιούνται αρκετές εξόχως πετρελαιοειδείς και βλαβερές ενώσεις. Δεν έχει σημασία να τις απαριθμήσουμε, όμως η ουσία είναι ότι η «παραδοσιακή» κατασκευή σε θηλυκό καλούπι κάθε άλλο παρά φιλική είναι προς το περιβάλλον. Υπάρχουν βέβαια άλλες μέθοδοι κατασκευής, όπως η επεξεργασία σε κενό, οι οποίες αν και περιορίζουν τους εκπνεόμενους ρύπους στην ατμόσφαιρα, δημιουργούν άλλα απόβλητα, με τη μορφή πλαστικών.

Βέβαια, δεν είναι μόνο οι μέθοδοι κατασκευής, οι οποίες επιδέχονται οικο-λογικότερης ανάπτυξης, με το ανάλογο κόστος πάντα, αλλά και τα ίδια τα υλικά τα οποία στον κύκλο ζωής ενός σκάφους επιβαρύνουν το περιβάλλον. Αυτή τη στιγμή τα επώνυμα νουπηγεία της Γαλλίας και της Γερμανίας παράγουν πάνω από 15.000 ιστιοπλοϊκά σκάφη μέχρι περίπου 60 πόδια. Ίσως το πρόβλημα να φαίνεται αστείο μπροστά στα εκατομμύρια των αυτοκινήτων που παράγονται ετησίως, όμως δεν είναι. Διότι, ενώ στα αυτοκίνητα έχει περάσει πλέον η λογική της ανακύκλωσης, στα σκάφη ακόμα δεν έχει ξεκινήσει ως συζήτηση. Τι θα απογίνουν όλα αυτά τα σκάφη όταν θα έρθει η ώρα να παραπολιστούν; Οι παλαιότερες γενιές σκαφών ήταν ξύλινες ή αν θέλετε βιοδιασπώμενες. Σε είκοσι με τριάντα χρόνια από σήμερα, τα περισσότερα σκάφη που βλέπουμε στα λιμάνια μας θα φτάσουν σε μια πολύ κρίσιμη ηλικία. Σίγουρα, η λύση δεν μπορεί να είναι ο βυθός της θάλασσας και εάν θέλουμε να κάνουμε κάτι γι αυτό, μάλλον θα πρέπει να προετοιμαζόμαστε σταδιακά. Ό,τι ισχύει για τα σκάφη, ισχύει και για τα πονιά. Αναλογίστηκε κανείς που καταλήγουν τα χιλιάδες τετραγωνικά πλαστικών πονιών που παράγονται ετησίως;

Το οικολογικό θέμα έχει πάντα δύο πτυχές. Η μία είναι η οικονομική. Με επιπλέον επιβάρυνση λύσεις βρίσκονται. Η σημαντικότερη πτυχή αφορά τη θέληση να υλοποιηθούν κάποιες ενέργειες. Η θέληση αυτή εφοπίζεται στον τελικό καταναλωτή, στον χρήστη του σκάφους, σε εμάς. Θα είναι προς τιμήν του χώρου, των ανθρώπων που αγαπούν τη θάλασσα, αφού θεωρητικά έχουν την ευαισθησία, να την αποδείξουν και έμπρακτα!





# Take a walk on the wet side



#### Top performance sailing Footwear

Αντιγλιστρική σόλα που δεν μαρκάρει.  
Χειροποίητη κατασκευή true moccasin.  
Δερμάτινο κορδόνι ενιαίο  
Καπούλια ασφαλείας που δεν σκουριάζουν.

*America  
Cup*  
**CHICAGO**



Επίσημος προμηθευτής των ομάδων  
**WIND ZANTINO, OPTIMUM - SUPERFAST ,  
BLUE SEAL - MERCEDES-BENZ, ΕΡΥΤΟΣ II - COSMOTE .**  
Αποκλειστική διόθεση: Master A.E. τηλ: 210 9969 303  
[www.mastersa.gr](http://www.mastersa.gr)



# οι Γερμανοί αποχωρούν από το επόμενο America's Cup

**Στις 31 Μαρτίου η ομάδα που είχε συμμετάσχει στο προηγούμενο America's Cup έλυσε τις συμβάσεις όλων των μελών της ομάδας και έκλεισε τη βάση της στη Βαλένθια.**



Η απόφαση αυτή αντανάκλα τη δύσκολη θέση στην οποία έχει περιέλθει η διοργάνωση μετά από τις διάφορες νομικές διαμάχες. Μετά από την αποτυχημένη τους παρουσία στο 32ο America's Cup, η γερμανική ομάδα είχε αποφασίσει να συμμετάσχει στην επόμενη διοργάνωση με την υποστήριξη μεγάλων εταιρειών, όπως η Audi και η Porsche. Προσελήφθη ο Γερμανός Jochen Schuermann, κυβερνήτης της ομάδας Alinghi, αγοράστηκε το σκάφος SU1-91 και δημιουργήθηκε πολύ καλή ομάδα ιστιοπλόων και σχεδιαστών από άλλες ομάδες. Μαζί με το Desafio Español, ήταν οι μόνες ομάδες που συνέχιζαν να προπονούνται με σκάφη America's Cup.

Όμως η δικαστική διαμάχη και οι αποφάσεις υπέρ της BMW Oracle δείχνουν ότι οι μόνες ομάδες που θα γίνουν δεκτές στην επόμενη διοργάνωση θα είναι η Alinghi και οι Αμερικανοί. Έτσι, πριν από μερικές εβδομάδες η Team Germany αποφάσισε το τέλος της προετοιμασίας της και έστρεψε τις προσπάθειες της στην μεθεπόμενη διοργάνωση, η οποία θα γίνει με διαφορετικούς κανονισμούς.

Κατά τη διάρκεια του χειμώνα η διοίκηση της ομάδας προσπάθησε να διοργανώσει το Grand Prix Circuit, στο οποίο θα συμμετείχαν σκάφη και ομάδες από την 32η διοργάνωση, σε αγώνες που θα γινόταν στο Μάλμο, το Κίελο, το Πόρτσμουθ, τη Βαλένθια και τη Νάπολη. Η προσπάθεια δεν υλοποιήθηκε λόγω έλλειψης χορηγών.

Στο μεταξύ, οι ιστιοπλόοι της ομάδας προετοιμάζονται συμμετέχοντας στο φετινό Audi Medcup με σκάφη TP52. Το Γερμανικό σκάφος θα ονομάζεται "Platoon powered by Team Germany" και θα έχει κυβερνήτη τον Schuermann.

## Σουηδία

Ενώ χρειάζεται δίπλωμα για να οδηγήσει κανείς ένα αυτοκίνητο ή να πετάξει ένα αεροπλάνο στη Σουηδία, το να κυβερνήσει ένα ταχύπλοο με μηχανή 200 ίππων είναι ελεύθερο για τον καθένα.

Αυτό όπως φαίνεται πρόκειται να αλλάξει σύντομα, όταν θα ψηφιστεί σχετικός νόμος για τα ταχύπλοα. Οι λάτρες της θάλασσας από την άλλη πλευρά αντιτίθενται λέγοντας πως αυτό το μέτρο θα οδηγήσει σε περισσότερη γραφειοκρατία, και περιορισμό της θαλάσσιας δραστηριότητας, αν και δεν παραβλέπουν το γεγονός ότι θα αυξηθεί το επίπεδο ασφαλείας. Περίπου 35-40 άνθρωποι σκοτώνονται ή χάνονται στη θάλασσα κάθε χρόνο λέει ο Lars Hogdahl του υπουργείου ανάπτυξης της Σουηδίας.

Ο υπουργός είναι ο άνθρωπος πίσω από την πρόταση εισαγωγής οδών για χειρισμό ταχύπλοου σκάφους, που αν το καταφέρει θα εφαρμοστεί από το επόμενο καλοκαίρι. Η ιδέα

πάντως δεν είναι καινούργια, συζητιόταν περίπου τα τελευταία δέκα χρόνια, αλλά πάντα έβρισκε αντίσταση από τους λάτρες της θάλασσας που τη θεωρούσαν το τελευταίο ελεύθερο καταφύγιο.

Τώρα όμως παρά τις αντιρρήσεις, φαίνεται ότι ο νόμος θα περάσει, ειδικά μετά το συνεχή γεγονός που εμπλέκονταν ερασιτέχνες κυβερνήτες οι οποίοι ήταν αδέξιοι, σπαιδευτοί και πολλές φορές μεθυσμένοι. Η κοινή γνώμη έχει αρχίσει να τίθεται υπέρ του κρατικού ελέγχου που θα εφαρμοστεί σε σκάφη άνω των επτά μέτρων που μπορούν να ταξιδέψουν με ταχύτητα άνω των 10 κόμβων.

Ο Goran Andersson, πρόεδρος του Σουηδικού Συμβουλίου Σκαφών, με την υποστήριξη των 160.000 μελών, υποστηρίζει την πρόταση. Επιπλέον, το κράτος θα εξαιρέσει από τυχόν εξετάσεις όσους μπορούν να αποδείξουν ότι έχουν την απαραίτητη πείρα στη θάλασσα.



Π.Ο.Ι.Α.Θ.



# ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ 2008

## • ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ

7. 1.2008 - 4. 3.2008  
3. 3.2008 - 7. 5.2008  
5. 5.2008 - 2. 7.2008  
30. 6.2008 - 30. 7.2008 (επταήμερο)  
8. 9.2008 - 5.11.2008  
3.11.2008 - 7. 1.2009

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

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

## • ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ

10. 1.2008 - 4. 3.2008  
6. 3.2008 - 7. 5.2008  
8. 5.2008 - 2. 7.2008  
11. 9.2008 - 5.11.2008  
6. 11.2008 - 7. 1.2009

▲ Γίνονται από θεωρητικά μαθήματα κάθε Τρίτη από 20.30 - 22.00

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

## • ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ

10. 1.2008 - 4. 3.2008  
6. 3.2008 - 7. 5.2008  
8. 5.2008 - 2. 7.2008  
11. 9.2008 - 5.11.2008  
6. 11.2008 - 7. 1.2009

▲ Γίνονται από θεωρητικά μαθήματα κάθε Τρίτη από 20.30 - 22.00

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

## • ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ

Νοέμβριος 2008 - Μάρτιος 2009

▲ Τα θεωρητικά μαθήματα γίνονται κάθε Τετάρτη από 18.00 έως 22.00 από μισήρρη συμμετοχή.

▲ Προγραμματίζονται 6 σκάφους εφόδος με σκάφος και ένα εκπαιδευτικό τριήμερο



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



S Y N T E X M A R I N E

# Syntex®

*Εξειδικευμένα προϊόντα για ιδιαίτερες απαιτήσεις*

Ναυτιλιακά Χρώματα  
Βερνίκια Συντηρητικά



Γραφείο: Θεσσαλονίκης 45, Μοσχάτο 183 46 Τηλ.: 210 4827 001 Fax: 210 4815 378  
Εργοστάσιο: 11<sup>η</sup> χλμ. Ε.Ο. Αθηνών - Κορίνθου 193 00 Τηλ.: 210 9574 111 Fax: 210 9573 490





## ΡΑΛΛΥ ΙΟΝΙΟΥ 2008

Η 20η Διεθνής Ιστιοπλοϊκή Εβδομάδα Ιονίου θα διεξαχθεί από 2 έως 9 Αυγούστου 2008. Το πρόγραμμα έχει ως εξής:

**Σάββατο 2 Αυγούστου**

**Κυριακή 3 Αυγούστου**

**Δευτέρα 4 Αυγούστου**

**Τρίτη 5 Αυγούστου**

**Τετάρτη 6 Αυγούστου**

**Πέμπτη 7 Αυγούστου**

**Παρασκευή 8 Αυγούστου**

**Σάββατο 9 Αυγούστου**

Προσέλευση σκαφών

Τελετή έναρξης

1η ιστιοδρομία Κέρκυρα - Λευκάδα

Απονομή 1ης ιστιοδρομίας

2η ιστιοδρομία Λευκάδα - Ιθάκη

3η ιστιοδρομία Ημερήσιος αγώνας στην Ιθάκη

Απονομή 2ης και 3ης ιστιοδρομίας

4η ιστιοδρομία Ιθάκη - Ζάκυνθος

Απονομή 4ης ιστιοδρομίας -

Overall και τελετή λήξης

## ΑΓΩΝΑΣ «ΘΥΣΙΑΣ» 2008

Το Σάββατο 29/04/08 και την Κυριακή 30/04/08 διεξήχθη ο αγώνας ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης «ΘΥΣΙΑΣ» με διαδρομές Πάτρα-Φίδαρης (12ν.μ.) και Μεσολόγγι-Πάτρα (16ν.μ.).

Όπως κάθε χρόνο, ο αγώνας ήταν ενταγμένος στο πρόγραμμα εορταστικών εκδηλώσεων για την Έξοδο του Μεσολογγίου.

Στον αγώνα έλαβαν μέρος 20 σκάφη, τους κυβερνήτες και τα πληρώματα των οποίων υποδέχτηκε ο Δήμαρχος Ι.Π. Μεσολογγίου στην Πινακοθήκη του Μεσολογγίου, όπου έγινε η βράβευση των νικητών της 1ης ιστιοδρομίας και απονεμήθηκαν τιμητικά μετάλλια σε όλους τους συμμετέχοντες. Κατά τη διάρκεια της τελετής, ο πρόεδρος του Ι.Ο. Πατρών κ. Δ. Γεωργίου απένειμε αναμνηστική πλακέτα στο δήμαρχο Μεσολογγίου κ. Γ. Αναγνωστόπουλο.

Τα αποτελέσματα του αγώνα είχαν ως εξής:

### Κατηγορία ORC International

1ο ΗΡΩΔΑΝΟΣ με κυβερνήτη τον Διονύση Ραυτόπουλο

2ο ΦΟΙΒΗ με κυβερνήτη τη Χάρη Κανδρή

3ο ΧΥΜΟΥΛΗΣ με κυβερνήτη το Γιώργο Χύμα

### Κατηγορία ORC Club

1ο ΑΛΚΗΣΤΙΣ με κυβερνήτη το Παναγιώτη Παπαθανασίου

2η ΣΙΒΑ με κυβερνήτη το Θύμιο Μπούντα

3ο ΑΓ. ΡΑΦΑΗΛ με κυβερνήτη το Δήμο Τουλιάτο

## «ΗΡΩΕΣ 1821»

### Χορηγός «Δόμοις Α.Ε.»

Με επιτυχία και κάτω από πολύ καλές συνθήκες ολοκληρώθηκαν οι διασυλλογικοί αγώνες Optimist και Laser που διοργάνωσε ο Ν.Α.Σ.Κ. «ΑΙΟΛΟΣ» στις 29 & 30 Μαρτίου. Οι συμμετοχές ήταν πολλές από τους περισσότερους συλλόγους της περιφέρειας παρά τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν τις προηγούμενες ημέρες δυσκολεύοντας τις αποστολές κατά τη μετάβασή τους. Τα αποτελέσματα είχαν ως εξής:

### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ OPTIMIST

| Κατάταξη | Κυβερνήτης           | Όμιλος             |
|----------|----------------------|--------------------|
| 1st      | ΖΕΡΒΑΣ ΗΛΙΑΣ         | Ν.Α.Σ.Κ. ΑΙΟΛΟΣ    |
| 2nd      | ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ  | Ν.Α.Σ.Κ. ΑΙΟΛΟΣ    |
| 3rd      | ΓΡΑΦΑΚΟΥ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ | Ν.Ο. ΛΑΚΩΝΙΑΣ      |
| 4th      | ΜΟΥΓΑΚΟΣ ΛΑΜΠΡΟΣ     | Ν.Ο. ΛΑΚΩΝΙΑΣ      |
| 5th      | ΚΥΡΟΥΣΗ ΜΑΡΙΝΑ       | Α.Ι.Ο ΡΙΟΥ ΎΔΑΣΣΩΝ |
| 6th      | ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΥ ΑΘΗΝΑ    | Ν.Ο ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ      |

### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ LASER 4.7

| Κατάταξη | Κυβερνήτης         | Όμιλος        |
|----------|--------------------|---------------|
| 1st      | ΧΟΧΩΛΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ | Ν.Ο ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ |
| 2nd      | ΚΟΜΠΟΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ  | Ν.Ο ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ |
| 3rd      | ΣΙΜΑΚΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ | Ι.Ο ΠΑΤΡΩΝ    |

### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ LASER RDL

| Κατάταξη | Κυβερνήτης           | Όμιλος             |
|----------|----------------------|--------------------|
| 1st      | ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ Θ.      | Α.Ι.Ο ΡΙΟΥ ΎΔΑΣΣΩΝ |
| 2nd      | ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ Ι.        | Α.Ι.Ο ΡΙΟΥ ΎΔΑΣΣΩΝ |
| 3rd      | ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Ι. | Α.Ι.Ο ΡΙΟΥ ΎΔΑΣΣΩΝ |

## Μποϋκοτάζ στην Κίνα

Ο μεγάλος διεθνής ξεσκακισμός κατά της πολιτικής της Κίνας για τα ανθρώπινα δικαιώματα και ειδικά ο χειρισμός της στην κρίση του Τιβέτ, κορυφώθηκε όταν η Ολυμπιακή φλόγα βρέθηκε στο Λονδίνο στις 6 Απριλίου. Η αστυνομία κατέβαλλε υπεράνθρωπες προσπάθειες να μην εξεγερθούν οι διαδηλωτές και ξεφύγει η κατάσταση τελείως εκτός ελέγχου, συλλαμβάνοντας μάλιστα 37 άτομα, στην κατά τη δήλωση της

υπουργού Ολυμπιακών Αγώνων Τερέζα Τζούελ- ειρηνική διαδήλωση.

Και ενώ το Λονδίνο έγινε το κέντρο των κινητοποιήσεων για το μποϋκοτάζ των Ολυμπιακών Αγώνων του Πεκίνου, ο πρωθυπουργός της γηραιάς Αλβιώνος Γκόρντον Μπράουν πόζαρε με την Ολυμπιακή Φλόγα έξω από την πρωθυπουργική κατοικία, το περίφημο 10 της Ντόουνινγκ Στρίτ, την ίδια

στιγμή που 25 διαδηλωτές συλλαμβάνονταν λίγα μέτρα παραπέρα.

Ο γέγνης του κόμματος των Τόρι, Ντέιβιντ Κάμερον, παραδέχτηκε ότι μεγάλο μέρος της κοινής γνώμης είναι κατά των γεγονότων στο Τιβέτ, αλλά

δεν θεωρεί την κατάσταση ακόμα κρίσιμη ώστε η χώρα του να μποϋκοτάρει τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Κίνας.

Ωστόσο, ο Γάλλος πρόεδρος Νικολά Σαρκοζί άφησε ανοικτό το ενδεχόμενο η χώρα του να απέχει από την τελετή έναρξης, ενώ η Γερμανία από την

άλλη διέκοψε τις οικονομικές σχέσεις με την Κίνα. Ο πρίγκιπας Κάρολος, φίλος του Δαλάι Λάμα, μιλώντας σε μία συγκέντρωση για τα ανθρώπινα

δικαιώματα δήλωσε πως ο ίδιος θα απέχει από την τελετή έναρξης.

Και δηλώνοντας σαφώς την αντίθεση της Βρετανίας στη στάση της Κίνας απέναντι στο Δαλάι Λάμα, ο Γκόρντον Μπράουν σχεδιάζει να συναντηθεί

με τον πνευματικό γένητο το Μάιο. Επίσης ο Δαλάι Λάμα έχει προσκληθεί ως ομιλητής σε μία εκδήλωση που θα γίνει στη Γαλλία, κατά τη διάρκεια των αγώνων τον Αύγουστο.

Η Διεθνής Ολυμπιακή Επιτροπή είναι κατά κάθε τέτοιας κίνησης που μποϋκοτάρει τους Ολυμπιακούς Αγώνες και ο ίδιος ο πρόεδρος Ζακ Ρογκ το

Πάσχα δήλωσε πως οι Ολυμπιακοί Αγώνες είναι μία θετική δύναμη και θα συμβάλλουν ώστε η Κίνα να ανοίξει τα σύνορά της προς τον υπόλοιπο

κόσμο.



# Εκδήλωση της Ε.Θ.Ε για την ιστορία και παράδοση του Ιονίου

Η Ελληνική Θαλάσσια Ένωση (Ε.Θ.Ε), στα πλαίσια της Ναυτικής Εβδομάδας διοργάνωσε τη Δευτέρα 14 Απριλίου 2008 εκδήλωση με θέμα «ΙΟΝΙΑ 2008: ΘΕΛΕΙ ΑΡΕΤΗ ΚΑΙ ΤΟΛΜΗΝ Η ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ». Σε μια κατάμεστη αίθουσα από φίλους της ΕΘΕ, παρουσιάστηκαν η Ιστορία, ο Λόγος, η Τέχνη και ο Στοχασμός του Ιονίου, του Πελάγους των Ποιητών, μέσα από την δημιουργία των Επτανήσιων Δημιουργών.

Η εκδήλωση άνοιξε με ομιλία του Προέδρου της Ελληνικής Θαλάσσιας Ένωσης Αντιναυάρχου (ε.α.) Ξενοφώντα Μαυρογιάννη Π.Ν., με θέμα: «Το Φως του Ιονίου». Ο κ. Μαυρογιάννης αναφέρθηκε διεξοδικά στην ιστορία των νησιών του Ιονίου, αναλύοντας τα γεγονότα και τις συγκυρίες που από τον 9ο αιώνα έως και την προσάρτηση των Επτανήσιων στις 21 Μαΐου 1864, διαμόρφωσαν την πλούσια

παράδοση του τόπου.

Αναφέρθηκε στην ανθεκτικότητα των Επτανήσιων στα ήθη των κατακτητών, Ενετών, Γάλλων, Άγγλων και άλλων, σημειώνοντας πως η ορθοδοξία προστάτευσε σε σημαντικό βαθμό την εθνική ταυτότητα από την δυτική επιρροή. Ο κ. Μαυρογιάννης μίλησε διεξοδικά για τον Διονύσιο Σολωμό, αλλά και για τους Κάλβο, Μάντζορο, Θεοτόκη, Ξενοπούλο και Σικελιανό, το έργο των οποίων σημάδεψε την ελληνική λογοτεχνία και ποίηση και απέδειξε πως «το Ιόνιο είναι το πέλαγος της πράξης και της περισυλλογής».

Στην συνέχεια της εκδήλωσης η ηθοποιός Γεωργία Ανέστη απέδωσε το ποίημα «Η φαρμακωμένη» που συνέγραψε ο Σολωμός το 1826, ενώ η φίλη της Ελληνικής Θαλάσσιας Ένωσης, Μαρίζα Κώκ, ερμήνευσε συνοδεία τριμελούς ορχήστρας τα τραγούδια του Ν. Καββαδία, «Μουσώνας», «Πούση», «Στεριανή Ζάλη» και το αγαπημένο του κοινό «Φάτα Μοργάνα».

Ο σκηνοθέτης και συγγραφέας Νέστορας Μάτσας αναφέρθηκε με την σειρά του στην ποίηση και την παράδοση των Επτανήσιων, ενώ ακολούθησε προβολή ντοκιμαντέρ του ίδιου, ενός βιογραφικού και πολιτιστικού σχεδιάσματος της ζωής και του έργου του Διονυσίου Σολωμού.

Στα πλαίσια της εκδήλωσης επιδόθηκε τιμητική διάκριση στο δημοσιογράφο και ιστορικό του αθλητισμού Πέτρο Λινάρδο, για την 40ετή προσφορά του στο περιοδικό Ναυτική Ελλάς, το οποίο εκδίδει η Ε.Θ.Ε.

Το πρόγραμμα της εκδήλωσης έκλεισε με τη Χορωδία Κηφισιάς 1937. Την 30μελή χορωδία διέυθυνε ο Μάεστρος Χαράλαμπος Μιχαηλίδης. Στο πιάνο συνόδευσε η Πένυ Μαραβέλη, ενώ συμμετείχε ως σολίστ, η σοπράνο Ειρήνη Τσαλαβούτα. Οι Επτανησιακές Καντάδες τα «Δύο Γλυκά Ματάκια», η «Ξανθούλα», η «Ψαρόβαρκα», το «Καράβι» και το «Λαλούν τα Αηδόνια», αποδόθηκαν μελωδικά από τα μέλη της Χορωδίας, ενθουσιάζοντας το κοινό.

Το πρόγραμμα παρουσίασαν οι φιλόλογοι κ.κ. Γιώργος Κατσέλης και Ζωή Ρόκα.

Την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους η ηγεσία του Πολεμικού Ναυτικού, ο εκπρόσωπος του Μακαριστάτου Αρχιεπισκόπου Αθηνών κ. Ιερωνύμου, βετεράνοι του Πολεμικού Ναυτικού, αντιπροσωπεία αξιωματικών Πολεμικού Ναυτικού και Λιμενικού Σώματος, καθώς και πλήθος κόσμου.







## Ρεκόρ Ταχύτητας

Το Παγκόσμιο Συμβούλιο Κατοχύρωσης Ρεκόρ Ταχύτητας (World Sailing Speed Record Council) έδωσε την έγκριση για το παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας με πανιά, στο εκπληκτικό 49.09 που έκανε ο Γάλλος Antoine ALBEAU. Ο Antoine ALBEAU πέτυχε το πρωτοφανές αυτό ρεκόρ ταχύτητας στο ειδικό κανάλι που έχει διαμορφωθεί στο Les Saintes Maries de la Mer της Γαλλίας.

Συγκεκριμένα:

**Όνομα του Ρεκόρ: Outright World Speed Record**

Τοποθεσία: Les Saintes Maries de la Mer, Γαλλία

Κάτοχος: **Antoine Albeau (Γαλλία)**

Εξοπλισμός: Ιστιοσανίδα 4.8 Neil Pryde

Ημερομηνία: 5 Μαρτίου 2008

Διάρκεια του ρεκόρ σε μήκος: 500 μέτρα

Διάρκεια του ρεκόρ σε χρόνο: Από 12:12:36.53 μέχρι 12:12:56.33,

δηλαδή 19.80 δευτερόλεπτα

Ταχύτητα: 49.09 κόμβοι

### Προηγούμενο Ρεκόρ:

Όνομα του Ρεκόρ: Outright World Speed Record

Τοποθεσία: Les Saintes Maries de la Mer, Γαλλία

Κάτοχος: Finian Maynard

Ημερομηνία: Απρίλιος 2005

Διάρκεια του ρεκόρ σε μήκος: 500 μέτρα

Ταχύτητα: 48.70 κόμβοι

## Κι Άλλο Ρεκόρ Ταχύτητας

Άλλο ένα ρεκόρ έγραψε το Gitana 13 στο ρόστερ του, αυτό του βόρειου Ειρηνικού, διανύοντας τα 4.482 ναυτικά μίλια της θεωρητικής απόστασης σε 11 ημέρες 12 λεπτά και 55 δευτερά. Το σκάφος έφυγε από το Σαν Φραντσίσκο το Σάββατο 29 Μαρτίου στις 22:45:45 ώρα UTC, με στόχο την κατάρριψη του δεύτερου ρεκόρ, βάσει του προγράμματος του 2008 (γιατί αυτά δεν συμβαίνουν απλώς), με τον Lionel Lemonchois και το δεκαμελές πλήρωμα μέσα στα κέφια. Το σκάφος πέρασε τη γραμμή τερματισμού στη Γιοκοχάμα στο Τόκιο, πριν καλά-καλά το καταλάβουν, την Τετάρτη 9 Απριλίου στις 22:58:40 ώρα UTC. Το maxi-catamaran βελτίωσε τον προηγούμενο χρόνο κατά 3 ημέρες 22 ώρες 27 πρώτα και 46 δευτερά, χρόνο που είχε πετύχει ο Olivier de Kersauson και το πλήρωμα του Geronimo το 2006.

Το Gitana 13 έπλευσε θεωρητική (το ξαναλέω) απόσταση 4.482 ναυτικών μιλίων για τον διάπλου με μέση ωριαία ταχύτητα τους 16.96 κόμβους. Ωστόσο, στην πραγματικότητα, το maxi-catamaran ταξίδεψε 5.616 ναυτικά μίλια, με πραγματική μέση ωριαία ταχύτητα 21.26 knots. Ο λόγος ήταν ότι οι πλεύσεις που επέλεξαν τους ευνόησαν ώστε να ταξιδεύουν ταχύτερα και με περισσότερη ασφάλεια, παράλο που διέγραφαν λοξοδρομίες.

Η μέγιστη ταχύτητα που έπιασε το σκάφος ήταν 39.7 knots. Η πιο αποδοτική ημέρα για το Gitana 13 σε σχέση με τα μίλια που κάλυψε μέσα σε 24 ώρες ήταν η 3η Απριλίου, όπου ταξίδεψε 612 ναυτικά μίλια μέσα σε μία ημέρα.

## Το Volvo Ocean Race στην Ινδία...και το Ericsson στην Ελλάδα



Η στάση του Volvo Ocean Race στο Kochi της Ινδίας από 3 μέχρι 13 Δεκεμβρίου θα ενισχύσει την αναδυόμενη οικονομία της χώρας και θα προβάλει τις τουριστικές δυνατότητές της. Για πρώτη φορά στην τριανταπεντάχρονη

ιστορία του αγώνα συμπεριλαμβάνεται στάση σε λιμάνι της Ινδίας, η οποία αναμένεται να προσελκύσει εκατοντάδες σκάφη πολυτελείας, μεγάλους επιχειρηματίες και εμπορικές εταιρείες-χορηγούς.

«Η στάση θα αποτελέσει σημαντικό βήμα στην προώθηση του Kochi και της Kerala ως τουριστικών προορισμών και θα τραβήξει την προσοχή των μέσων ενημέρωσης» λέει ο γραμματέας τουρισμού της περιοχής V. Venu.

Ο τουριστικός οργανισμός εκτιμά ότι θα χρειαστούν 1200 δωμάτια πολυτελείας. Για να καλυφθεί αυτή η ανάγκη αποφασίστηκε η

δημιουργία ενός πλωτού χωριού με 100 - 150 πλοία. Για τη στέγαση των εκδηλώσεων θα δημιουργηθεί το αγωνιστικό χωριό έκτασης 10.000 τ.μ. στο νησί Willingdon και θα δημιουργηθούν ειδικοί χώροι επίσκεψης των σκαφών γύρω από τις εξέδρες.

Πρόσφατα μια ομάδα τριών ατόμων της Ericsson, η οποία θα συμμετάσχει με δύο σκάφη, επισκέφθηκε το λιμάνι Cochin για να συζητήσει τις λεπτομέρειες της προετοιμασίας.

Άλλες στάσεις του αγώνα θα είναι στο Cape Town, την Σιγκαπούρη, το Qingdao, το Rio de Janeiro, τη Βοστώνη, το Galway, το Γκέτεμποργκ και την Στοκχόλμη.

Μετά από την Ινδία, τα σκάφη θα συνεχίσουν προς το νησί Sentosa της Σιγκαπούρης.

Απο σκάφος Ericsson που συμμετείχε στον προηγούμενο αγώνα Volvo Ocean Race επισκέφθηκε τη χώρα μας για λίγες ημέρες στις αρχές Απριλίου και ελλιμενίστηκε στην μαρίνα Παλαιού Φαλήρου. Η στάση είναι μέρος ενός ταξιδιού επίδειξης του σκάφους σε διάφορες χώρες. Κάποιοι Έλληνες ιστιοπλόοι που είχαν την ευκαιρία να το ταξιδέψουν, εντυπωσιάστηκαν από την ακρίβεια του τιμονέματος και κατάλαβαν τις δυνάμεις που απαιτούνται για το βιράρισμα και το τριμάρισμα των πλοίων σε τέτοιου είδους σκάφη. Όσοι το είδαν να ταξιδεύει, μπόρεσαν να παρατηρήσουν την ιστιοφορία του, και ειδικά τον μεγάλο αετό της μεγίστης, αλλά και την ταχύτητά του.



### ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΤΟ «ΑΣΤΑΡΤΗ»

DUF0UR 35 CLASSIC 7ος 1998 ΣΕ ΑΡΙΣΤΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕ ΠΛΗΡΗ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ 6932201307





**Hermes 9.00m.** Η "ναυαρχίδα" της Olympic. Ένα σκάφος μεγάλων αποστάσεων, ευρύχωρο και άνετο, με εσωτερική καμπίνα δανική για διανυκτέρευση, μεγάλο εξωτερικό σαλόνι και άπλετους αποθηκευτικούς χώρους.

## Olympic Ribs. Πρωτοπορία και αισθητική.

Η Olympic Ribs δραστηριοποιείται για πάνω από 20 χρόνια στο σχεδιασμό, τη μελέτη και την κατασκευή ταχύπλων σκαφών και πολυεστερικών αντικειμένων. Η εταιρεία έχει συνεργαστεί με το Ελληνικό πολεμικό ναυτικό για την κατασκευή περιπολικών σκαφών και πετρελαιακάτους για αντιτορπιλικά σκάφη, με στόχο την υψηλή ποιότητα, η αντοχή και η ασφάλεια. Τα σκάφη της Olympic χαρακτηρίζονται από σύγχρονο σχεδιασμό και υψηλή αισθητική.

Η κατασκευή της γάστρας γίνεται με πρότυπες μεθόδους sandwich και υλικά υψηλής τεχνολογίας Airex, Dyneema, ομοαξονικά νήματα, που αντικαθιστούν τα απλά υαλοϋφάσματα και το ξύλο, αυξάνοντας την αντοχή και μειώνοντας το βάρος. Ακόμα χρησιμοποιούνται για ειδικές κατασκευές carbon cenlar και άλλες ρητίνες.

Τα υφάσματα που χρησιμοποιούμε για την κατασκευή των μπαλονιών είναι ORCA 1670 DTEX.

Η Olympic κατασκευάζει σκάφη που ανταποκρίνονται τόσο στις ανάγκες των πελατών της, όσο και στις συνθήκες των Ελληνικών θαλασσών. Διαθέτει υπερασύγχρονες κτιριακές εγκαταστάσεις συνολικού εμβαδού 12 στρ. και πισίνα δοκιμών 20μ x 10 μ.

**Olympic:** ΑΛΜΥΡΕΣ - ΜΕΓΑΡΑ / ΘΛΑ: 22960 22002 / FAX 22960 22007 / [www.olr.gr](http://www.olr.gr) / e-mail: [info@olr.gr](mailto:info@olr.gr)

## SAIL RACING & ZERORH+

Νέα κορυφαία προϊόντα από την **Perga Marine!**

Η PERGA MARINE που εισάγει και διαθέτει ότι καλύτερο κυκλοφορεί παγκοσμίως με εξειδίκευση στον χώρο της ιστιοπλοΐας και του yacht-ing, αντιπροσωπεύει πλέον για την Ελληνική αγορά τόσο την κορυφαία Σουηδική εταιρεία **Sail Racing** όσο και την Ιταλική **Zerorh+**.

Η Sail Racing ιδρύθηκε το 1977 από μια ομάδα φανατικών ιστιοπλόων και μέχρι σήμερα κατασκευάζει πρωτοποριακά ιστιοπλοϊκά προϊόντα. Η πολύχρονη συνεργασία μεταξύ σχεδιαστών, ιστιοπλόων, τεχνικών και παραγωγών υφασμάτων, μεταξύ των οποίων και την GORE-TEX®, έχει αποδώσει μοναδικά προϊόντα που ικανοποιούν τις ανάγκες και τις απαιτήσεις στη θάλασσα.

Η Sail Racing που επιτόνησε, σχεδίασε και κατασκεύασε το πρωτοποριακό για την εποχή του "Floater Vest", σήμερα κατασκευάζει αντρικά, γυναικεία και παιδικά τεχνικά ιστιοπλοϊκά ρούχα σχεδιασμένα για να προσφέρουν τέλεια άνεση και προστασία στη θάλασσα.

Η Zerorh+ διαθέτει γυαλιά ηλίου που διακρίνονται για τον σχεδιασμό, την τεχνολογία και το στυλ τους. Όλες οι συλλογές της εταιρείας είναι εξ ολοκλήρου σχεδιασμένες και κατασκευασμένες στην Ιταλία.

Οι φακοί της Zerorh+ είναι άθραυστοι ενώ ενισχύουν την ικανότητα όρασης στη θάλασσα εξασφαλίζοντας καθαρή οπτική του ορίζοντα και των αλλαγών του ανέμου, ενώ προστατεύουν από την ηλιακή ακτινοβολία και τις αντανάκλασεις του νερού.

**Το Sail Racing και Zerorh+ θα βρείτε:**

PERGA MARINE - Μαρίνα Φλοίσβου, Παλαιό Φάληρο, Τηλ.: 210 9851882  
- Αλ. Παπαναστασίου 85 Μικρολίμανο, Τηλ.: 210 4125069



## Lagos Mare. Σαν στο σπίτι σας!

Ένα νέο ξενοδοχείο αλλάζει τα στάνταρντ φιλοξενία στην μαγευτική Νόξο. Το νεόκτιστο Lagos Mare είναι ένα κομψό Boutique Hotel κυκλοδότης αρχιτεκτονικής. Διαθέτει 38 δωμάτια και σουίτες υψηλής αισθητικής, ενώ απέχει μόλις 7 λεπτά από την αμμουδερή παραλία του Αγ. Προκόπη. Όλα τα δωμάτια είναι ιδιαίτερα ευρύχωρα, διακοσμημένα με έπιπλα και υφάσματα υψηλής αισθητικής που δημιουργούν μια ατμόσφαιρα χαλάρωσης και κάνουν τον επισκέπτη να νιώθει σαν στο σπίτι του.

Το ξενοδοχείο διαθέτει δύο πισίνες, εστιατόριο με Ελληνικές και Μεσογειακές γεύσεις, γυμναστήριο, αίθουσα συνεδρίων, spa και υπέροχους κήπους για relax.

**Lagos Mare:** Αγ. Προκόπιος Νόξου, τηλ.: 22850 42844, [www.lagosmare.gr](http://www.lagosmare.gr)



# Αγώνας Ελληνικής Επανάστασης Υδρα 2008

Ο σημαντικότερος αγώνας που ανοίγει ουσιαστικά την αυλαία της ιστιοπλοϊκής περιόδου για την αγωνιστική ιστιοπλοία ανοικτής θαλάσσης, είναι ο αγώνας της Υδρας, ο οποίος διεξάγεται κοντά στην εθνική επέτειο της 25ης Μαρτίου και τον διοργανώνει ο ΠΟΙΑΘ.



Εφέτος ήταν η 35η διοργάνωση και τα σκάφη που δήλωσαν συμμετοχή έφτασαν τα 93 συνολικά σε όλες τις κατηγορίες. Παρόλο που αρκετά σκάφη ακόμα δεν είχαν καταφέρει να ολοκληρώσουν την προετοιμασία τους και να βγουν από τη φάση της διαχείρισης, ο αριθμός των συμμετοχών αποτέλεσε ρεκόρ για το συγκεκριμένο αγώνα. Μάλιστα, ο φετινός αγώνας της Υδρας συγκέντρωσε το ενδιαφέρον όλων σχεδόν των ιστιοπλόων της Αττικής αλλά και ομάδων από την περιφέρεια με τη συμμετοχή σκαφών από το Βόλο, τη Σύρο, τη Χαλκίδα, την Κόρινθο, το Κίατο και τις Ράχες Λαμίας.

Η ώρα εκκίνησης ήταν την Παρασκευή 28 Μαρτίου στις 16:00 και τα σκάφη συγκεντρώθηκαν στο Φαληρικό όρμο για να προετοιμαστούν. Ο καλός καιρός διαγραφόταν ήδη στον ορίζοντα, αν και στην περιοχή κοντά στην εκκίνηση, η ένταση του ανέμου δεν ήταν ιδιαίτερα δυνατή. Ετσι λοιπόν το σκηνικό που συνέθετε ο συννεφιασμένος ουρανός, το μούδιασμα από τη χειμερινή απραξία και ο μεγάλος αριθμός σκαφών, προδιέγραφε ένα ιδιαίτερα σκληρό αγώνα, που θα έδινε όμως την ευκαιρία στα καλύτερα προετοιμασμένα πληρώματα, να αναδείξουν τις ναυτικές τους ικανότητες και να διεκδικήσουν μια καλή θέση στη γενική κατάταξη.

Η πρώτη ιστιοδρομία, Φάληρο - Υδρα, ξεκίνησε κανονικά στην ώρα της, με τις κατηγορίες σκαφών να παίρνουν εκκίνηση με τη σειρά ώστε να μη δημιουργηθεί συνωστισμός. Παρόλο αυτά δεν έλειψαν και κάποια απρόοπτα. Τα σκάφη ξεκίνησαν όρτσα μέχρι το σημείο στροφής που είχε ποντίσει η επιτροπή αγώνος, ώστε τα σκάφη να έχουν καλύτερη δυνατότητα χειρισμών. Η διεύθυνση του ανέμου κατά την εκκίνηση ήταν βορειοανατολική και η έντασή του κυμαινόταν μεταξύ 15 και 20 κόμβων. Αργότερα όμως, η ένταση του ανέμου αυξήθηκε σταδιακά φτάνοντας και τους 30 κόμβους ενώ το κύμα γινόταν όλο και πιο ακατάστατο με αποτέλεσμα να μην μπορούν να στρώσουν τα μπαλόνια. Έτσι, το ένα μετά το άλλο τα σκάφη μαινόταν στα μπαλόνια ή τα έσκιζαν. Όμως και με τις τζένοες στα πρύμα η κατάσταση δεν ήταν καλύτερη. Πλησιάζοντας τον Πόρο η ένταση του ανέμου ανέβηκε κι άλλο, φτάνοντας ακόμα και τους 45 κόμβους, ενώ τα μεγάλα κύματα δυσχεραίναν ακόμα περισσότερο την κατάσταση. Τα περισσότερα σκάφη πέρασαν έξω από τα Τσελεβήνια, μη δισκινδυνεύοντας το στενό πέρασμα με τόσο

αντίξοες συνθήκες. Όμως και στο στενό της Υδρας η κατάσταση δεν βελτιώθηκε. Ο άνεμος εξακολουθούσε να φτάνει στις ριπές στα 9 Μποφόρ και η πλεύση ήταν κατήρυμα. Τα σκάφη τερμάτισαν με δυσκολία και δυστυχώς δεν έλειψαν οι ζημιές και οι εγκαταλείψεις. Όμως τουλάχιστον η κούρσα ήταν σύντομη. Στο λιμάνι, που έπρεπε να στριμωχτούν τα σκάφη, επικράτούσε ρεαγία που δυσκόλευε το δέσιμο, όμως οι έμπειροι ιστιοπλόοι τα κατάφεραν άριστα.

Ευτυχώς η παραμονή στην Υδρα αποζημίωσε τα πληρώματα με καλό καιρό το πρωί του Σαββάτου και μια όμορφη εκδήλωση στην Λαγουδέρα, του Υδραϊκού Ναυτικού Ομίλου, παρουσία του τέως υπουργού Εθνικής Άμυνας Σπύλιου Σπηλιωτόπουλου, ο οποίος μάλιστα συμμετείχε και στον αγώνα, του Δημάρχου Υδρας Κώστα Αναστόπουλου και άλλων τοπικών παραγόντων.

**“Σημαντική  
ήταν η παρουσία  
των 20 εταιριών  
που μετείχαν  
στον αγώνα  
ως χορηγοί  
σκαφών.”**

Η Κυριακή ξημέρωσε επίσης με καλό καιρό. Φυσούσε αρκετός άνεμος και ο καθαρός ουρανός προμήνυε μία γρήγορη και ευχάριστη ιστιοδρομία. Αρκετά σκάφη όρτσαν να βγουν από το λιμάνι, επειδή είχαν μπλέξει οι άγκυρές τους, μέσα στην κακοκαιρία της Παρασκευής, αλλά τελικά οι εκκινήσεις προσαρμόστηκαν ανάλογα. Ο καιρός βορειοανατολικός ακόμα και τα σκάφη ταξίδεψαν όρτσα, με κάποια τακ για να περάσουν τα Τσελεβήνια. Κοντά στις στεριές της Πελοποννήσου ο άνεμος κατέβαινε από τα βουνά, πιο βόρειος και όσοι επέλεξαν να πάνε προς τα εκεί, χρειάστηκαν περισσότερα τακ. Μετά τα Τσελεβήνια ο καιρός έστρωσε και τα σκάφη ταξίδεψαν πάνω στην πορεία τους αν και όρτσα. Ο άνεμος διατηρήθηκε ομείωντος ενώ η θάλασσα ήταν αρκετά στρωτή. Πλησιάζοντας τον τερματισμό όμως η διεύθυνση του ανέμου γύρισε στο βοριά με αποτέλεσμα να χρειάζονται τακ για να περάσουν τα σκάφη τη γραμμή του τερματισμού. Ο καλός καιρός βοήθησε να γίνει μία γρήγορη και ευχάριστη ιστιοδρομία, η οποία ολοκληρώθηκε νωρίς το απόγευμα της Κυριακής.

Η απονομή των επάθλων έγινε στο νεοκλασικό κτίριο του ΠΟΙΑΘ στο Μικρολίμνο την Τετάρτη 16 Απριλίου το βράδυ. Σημαντική ήταν η παρουσία των 20 εταιριών που μετείχαν στον αγώνα ως χορηγοί σκαφών.



## Τα αποτελέσματα έχουν ως εξής:

### Κατηγορία ORCI (Γενική κατάταξη)

1. GUAPA με κυβερνήτη τον Απόστολο Λεωνιδόπουλο
2. ASTRAPI με κυβερνήτη τον Άγγελο Ορφανό
3. CHRISTINA II με κυβερνήτη τον Σπύρο Κανάρη

### Ομάδα 1 Σκαφών ORCI A

1. ALPHA BANK με κυβερνήτη τον Θεόδωρο Τσουλάφ
2. ALSOUMA-Allianz με κυβερνήτη τον Θεόδωρο Γεωργιάδη
3. IONIA με κυβερνήτη τον Αναστάσιο Δελιγιώργη

### Ομάδα 2 Σκαφών ORCI A

1. ASTRAPI με κυβερνήτη τον Άγγελο Ορφανό
2. GUAPA με κυβερνήτη τον Απόστολο Λεωνιδόπουλο
3. ZANTINO-WIND με κυβερνήτη τον Παναγιώτη Στρούζα

### Ομάδα 1 Σκαφών ORCI N

1. CHRISTINA II με κυβερνήτη τον Σπύρο Κανάρη
2. ANEMOESSA με κυβερνήτη τον Γιώργο Μητρόπουλο
3. NAXOS με κυβερνήτη τον Παναγιώτη Χατζικυριακάκη

### Ομάδα 2 Σκαφών ORCI N

1. WATER GIPSY με κυβερνήτη τον Ιωάννη Μοραγκουδάκη
2. SIMON με κυβερνήτη τον Ιωάννη Αργυράκη
3. ALKYON με κυβερνήτη τον Γεώργιο Λούντσα

### Κατηγορία O.R.C.Club

1. DE MALO II με κυβερνήτη τον Ιωάννη Γιαλαλάκη
2. TILE με κυβερνήτη τον Λοίζο Χρήστου
3. GLAROS με κυβερνήτη τον Σωτήρη Λαφιώτακη

### Κατηγορία I.R.C. (Γενική κατάταξη)

1. URSUS MINOR με κυβερνήτες τους Στ. Δρίτσα & Παντ. Μπαρούχα
2. AON με κυβερνήτη τον Σταύρο Παπαγιαννόπουλο
3. JINETERA - ATTICA DPS με κυβερνήτη τον Ιωάννη Κοψιδά.

### Ομάδα 1 Σκαφών I.R.C.

1. URSUS MINOR με κυβερνήτες τους Στ. Δρίτσα & Παντ. Μπαρούχα
2. AON με κυβερνήτη τον Σταύρο Παπαγιαννόπουλο
3. JINETERA - ATTICA DPS με κυβερνήτη τον Ιωάννη Κοψιδά.

### Ομάδα 2 Σκαφών I.R.C.

1. GANT με κυβερνήτη τον Γεώργιο Κριμισιά
2. ΖΟΙ με κυβερνήτη τον Στέλιο Ηλιάδη
3. NIKI-CHRISTINA με κυβερνήτη τον Αρτέμιο Θεοδωρίδη



Ο αρχικατομετρητής του OFFSHORE RACING CONGRESS, κος Nicola Sironi, εξηγεί το νέο σύστημα ισοζυγισμού ORC international στα αγωνιστικά πληρώματα, παρουσία του έλληνα αρχικατομετρητή και Χρίστου Θεοδόση και του ναυπηγού και Ευάγγελου Κορρά.



Ο Πρόεδρος της Ε.Α.Θ. κος Γεώργιος Συκάκης με τον 1ο νικητή Ομάδας 1 ORCI A, κ. Θεόδωρο Τσουλάφ, κυβερνήτη του σκάφους ALPHA BANK.



Ο κος Nicola Sironi απονέμει (επάνω) το έπαισό του 1ου νικητή γενικής βαθμολογίας κατηγορίας ORCI στο σκάφος GUAPA του Ι.Ο.Πειραιά και (κάτω) του 2ου νικητή στο σκάφος ASTRAPI του Ι.Ο.Χαλκίδας.



Το πλήρωμα του σκάφους WATER GIPSY, 1ος νικητής Ομάδας 2 ORCI N, με τον πρώην πρόεδρο της Ε.Α.Θ. κων Γ. Αθανασόπουλο.



Ο «πρύτανης» των Ελλήνων Ιστιοπλόων Στέλιος Μπόνας, απονέμει το έπαισό στον 1ο νικητή κατηγορίας σκαφών O.R.C.Club, στην άλλη μεγάλη μορφή της ιστιοπλοΐας, Γιάννη Γιαλαλάκη.



Ο Άλκης Γεωργιάδης παραλαμβάνει το πτυχίο του Σεμιναρίου Ασφαλείας, που διοργάνωσε ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. σε συνεργασία με την Delphic Maritime Training Center του Ομίλου Άγγελικου και με την έγκριση της Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας.





# Και όμως μπορεί να συμβεί

Για πολλούς η τραγωδία του Fastnet το 1979 ή του Sydney-Hobart το 1998 μπορεί να φαντάζει ως κάτι απόμακρο και εξωτικό, που μπορεί να συμβεί μόνο σε μακρινά μέρη, σε ωκεανούς. Λίγοι όμως συνειδητοποιούν ότι μια τέτοια τραγωδία μπορεί εύκολα να χτυπήσει την πόρτα μας, ιδιαίτερα όταν εφησυχάζουμε.

Σίγουρα οι αριθμοί παίζουν τον ρόλο τους. Το 1979 στο Fastnet συμμετείχαν 306 σκάφη με απώλειες 15 άτομα ενώ από τα 115 σκάφη του Sydney Hobart πέντε βούλιαξαν και πήραν μαζί τους έξι ανθρώπινες ζωές. Φανταστείτε λοιπόν έναν αγώνα της Ύδρας, όπως αυτόν της 25ης Μαρτίου φέτος, 20 φορές μεγαλύτερο σε διάρκεια και πέντε φορές μεγαλύτερο σε συμμετοχές. Τότε, σίγουρα οι πιθανότητες να συμβεί κάτι αντίστοιχο θα ήταν πολύ μεγαλύτερες. Όμως, η αλήθεια είναι ότι τραγωδίες μπορούν να συμβούν και στα δικά μας μεγέθη. Ο Giovanni Soldini συνήθιζε να λέει ότι δεν χρειάζεται να βρεθείς στη μέση του ωκεανού για να πνιγείς. Πνίγεσαι όπου δεν πατώνεις, και δίπλα στη στεριά. Σε κάποιες περιπτώσεις η αποτροπή ατυχημάτων ήταν μόνο θέμα εμπειρίας των κυβερνητών και των πληρωμάτων τους. Ας δούμε όμως τρεις πραγματικές ιστορίες που συνέβησαν δίπλα μας με βασικό στόχο, όχι να σχολιάσουμε αλλά να διδαχτούμε.

## Ιστορία πρώτη: Ο χειρότερος εφιάλτης.

Αν κάποιος χρειάζεται να τους το εξηγήσουμε πρόκειται για το «άνθρωπος στη θάλασσα» ή εάν προτιμάτε τη διεθνή συντομογραφία του MOB (Man Over Board). Ένα από τα έμπειρα μέλη του πληρώματος ενός σκάφους και με πολύ καλή φυσική κατάσταση ήταν αυτός που βρέθηκε στο νερό, με σωσίβιο! Μια στιγμιαία απώλεια της ισορροπίας του, ενώ βρισκόταν στο cockpit κοντά στο βιτζρέλα της τζένοας, σφράγισμα είχε ως αποτέλεσμα να βρεθεί στη θάλασσα, στην περιοχή έξω από το Μόδι και ενώ το σκάφος ταξίδευε δευτερόλεπτο με μαίετρα και τζένοα. Ευτυχώς,

στο τιμόνι του σκάφους βρισκόταν ένας από τους πιο έμπειρους τιμονιέρηδες του ελληνικού στόλου. Βλέποντας ένα μέλος του πληρώματός του να πέφτει στο νερό εκτέλεσε με ακρίβεια «by the book» τις κινήσεις που όφειλε προκειμένου να τον μαζέψει. Εκτέλεσε στην ουσία ένα οκτάρι προκειμένου να τον φέρει σταβέντο του. Μάλιστα, η πρώτη απόπειρα δεν στέφθηκε με επιτυχία το επείχε και μια δεύτερη φορά, χωρίς να καταφέρει καν στη χρήση μηχανής, κάτι που θα μπορούσε να καθυστερήσει την κίνηση, μέχρι να ελεγχθεί εάν υπάρχουν σκότες μέσα στη θάλασσα.

Η εμπειρία του κυβερνήτη και του πληρώματος απέτρεψε μια άσχημη κατάληξη, μιας πτώσης στη θάλασσα, η οποία όμως θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί με τη χρήση και ζώνης.

## Προς γνώση και συμμόρφωση

Όσοι πιστεύουν ότι το να κινούνται στην πλώρη χωρίς ζώνη ασφαλείας είναι κάποια διεστραμμένη μαγκιά, ή χρήζουν ψυχιατρικής βοήθειας, ή απλά δεν έχουν ποτέ αντιμετωπίσει πραγματικά δύσκολες συνθήκες στην ανοικτή θάλασσα. Το «μπορώ να κρατηθώ χωρίς ζώνη» όταν στην πλώρη σκάνε κύματα έχει τόσο σοβαρότητα όση έχει το να ισχυριστεί κάποιος σε αυτοκίνητο ότι μπορεί να κρατηθεί σε μετωπική σύγκρουση με τα χέρια του, χωρίς ζώνη ασφαλείας! Στην προκειμένη περίπτωση δεν είναι η αρχή της διατήρησης της ορμής που μας προκαλεί το πρόβλημα, αλλά η άγνοια σε συνδυασμό με τη σχετική ταχύτητα του νερού. Το κύμα, πρώτα μας σηκώνει με το σκάφος, και ύστερα μας σηκώνει βίαια έξω από αυτό. Ακόμα και εάν προσπαθήσουμε να κρατηθούμε οι δυνάμεις είναι συντριπτικά μεγαλύτερες και δεν πρόκειται να μας επιτρέψουν κάτι τέτοιο. Μάλιστα, σε αυτή τη φάση, το σωσίβιο μπορεί να αποβεί μοιραίο, αφού η επιπλέον άγνοια που μας προσφέρει συμβάλει στη δυσκολία μας να κρατηθούμε πάνω στο σκάφος. Βέβαια, εάν τελικά η θάλασσα μας παρασύρει, θα του είμαστε ευγνώμονες. Τα φορτία, όπως προαναφέραμε που ασκούνται πάνω στις ζώνες είναι τεράστια, γι αυτό και τα τελευταία μοντέλα έχουν συστήματα που μας ειδοποιούν για το πόσο έχει ζοριστεί ο συγκεκριμένος ιμάντας, έτσι ώστε να τον αντικαταστήσουμε. Είναι ξεκάθαρο, ότι αντί να επενδύσει κανείς σε μια πιο ακριβή ντισερόδα καλύτερα να αγοράσει μια φθηνότερη και ένα σωσίβιο με ενσωματωμένη ζώνη. Όμως, για τον εξοπλισμό αυτό σας παραπέμπουμε στο σχετικό άρθρο του τεύχους αυτού.

## Ενημέρωση

Η πληροφόρηση και η εκπαίδευση των επιβατών για τα σωστικά μέσα του σκάφους καθώς και των σχετικών διαδικασιών είναι σημαντική.





Καλό δε είναι να ορίζεται και δεύτερος κυβερνήτης έτσι ώστε να πάρει αμέσως κάποιος το πρόσταγμα, είτε στην περίπτωση που φύγει στη θάλασσα ο ίδιος ο κυβερνήτης, είτε στην περίπτωση που τη δεδομένη στιγμή δεν βρίσκεται πάνω στο κατάρτι. Στην Ελλάδα είχαμε ένα ατυχές περιστατικό στα τέλη της δεκαετίας του '80, όπου ο άνθρωπος που έπεσε στη θάλασσα, και μάλιστα κατά τη διάρκεια του αγώνα της Ύδρας ήταν ο εκπαιδευτής Μάκης Γκριτζαλής, σχολής με J24, την ώρα που το σκάφος ταξίδευε με μπαλόνι. Ούτε οι μαθητές, αλλά ούτε και τα υπόλοιπα σκάφη του αγώνα μπόρεσαν να τον εντοπίσουν. Για την αποφυγή της πτώσης κατά την μετακίνηση πάνω σε σκάφος τη νύκτα ή σε άσχημο καιρό, η καλή συνεννόηση με τον κυβερνήτη είναι πολύ σημαντική καθώς αυτός δύναται με τους χειρισμούς του να την αποτρέψει. Καλό είναι όποτε μπορούμε να πραγματοποιούμε εξάσκηση για τους χειρισμούς της περίπτωσης ανθρώπου στη θάλασσα. Όταν ο καιρός δυναμώνει πάντως δεν υπάρχει η εύκολη ορατότητα του θύματος, το ρεύμα και ο κυματισμός είναι μεγαλύτερα και γενικότερα οι καταστάσεις πιο δύσκολες.

## Ιστορία δεύτερη: Λίγο πριν την καταστροφή.

Δεν είναι τυχαίο που αναφέρουμε αυτήν την ιστορία δεύτερη, καθώς το περιστατικό με τον οποίο θα ασχοληθούμε είναι ο δεύτερος σημαντικότερος κίνδυνος σε ένα σκάφος, εκτός από το MOB, και ο κίνδυνος αυτός δεν είναι παρά η στεριά και για την ακρίβεια η σταβέντο στεριά. Οι Άγγλοι το λένε σαφώς: «Πάντα να αποφεύγεις τη σταβέντο στεριά (lee shore)». Ο πρωταγωνιστής του συγκεκριμένου επεισοδίου ήταν το σκάφος Albatros II, ένα Eilan 37 του Αλέξανδρος Μυρμιρίδης, με κυβερνήτη τον Στέργιο Παπαδόπουλο και πλήρωμά τον Ιστιοπόλη Γιάννη Ταχτατζή και τον Νάκη Καραγιαννίδη, (επαγγελματίες ιστιοπλόοι, ο οποίος για πάνω από 12 χρόνια έχει συμμετάσχει σε αγώνες σε κάθε γωνιά της υδρογείου), Μιχάλη Μαυρουδή, Φάνη Κούμπη, Κυριάκο Ιντζόγλου και Καββαδία Γιώργο. Τι πήγε στραβά; Το σκάφος είχε τερματίσει με μπίρα και storm jib. Αφού πήρε μπροστά η μηχανή μαϊνάρισαν τα πανιά και ετοιμάζονταν να μπουν στο λιμάνι. Μια σκότα όμως στην προπέλα, μετά τον τερματισμό είχε ως αποτέλεσμα να σβήσει η μηχανή. Την ώρα εκείνη μάλιστα, η ένταση του ανέμου είχε κορυφωθεί ξεπερνώντας συχνά τους 40 κόμβους στις σπυλιές. Το μόνο πανί που είχε ελπίδα να σηκωθεί πάλι, στον ελάχιστο χρόνο που είχαν στη διάθεσή τους ήταν φυσικά ο φλόκος θυέλλης. Οι καταστροφές συνήθως γίνονται από προβλήματα τα οποία συνδυάζονται και τελικά λειτουργούν συγκεντρωτικά σαρωτικά. Έτσι και στη συγκεκριμένη περίπτωση ο φλόκος βγήκε έξω από το γραντί. Σαν να μην έφτανε αυτό από το χτύπημα οι σκάτες έγιναν «Γόρδιος» δεσμός, κουβάρι, έφυγαν και δεν μπορούσαν να τις πιάσουν για να τις φερμαρουν. Το πρώτο πρόβλημα λύθηκε με αποφασιστικότητα καθώς έγινε το βίρα με ελεύθερο το γραντί. Το δεύτερο πρόβλημα λύθηκε με εφευρετικότητα. Ο Μιχάλης Μαυρουδής με τον γάτζο έπιασε το κουβάρι και το τράβηξε με δύναμη προς το μέρος του. Ταυτόχρονα συνέβαιναν και άλλα ενδιαφέροντα. Στην αγωνιώδη προσπάθειά του να βάλει μπρος της μηχανή ο Στέργιος υπερθέρμανε τη μίζα, με αποτέλεσμα να εκδηλωθεί βραχυκύκλωμα και πολύς καπνός από το καμένο καλώδιο. Όλα αυτά συνέβαιναν καθώς το Albatros ξέσπρε και είχε φτάσει πολύ κοντά στα βράχια κάτω από την Λαγουδέρα. Και όταν λέμε κοντά, ως αυτότης μάρτυρας μπορώ να βεβαιώσω ότι απείχαν κάτι περισσότερο από ένα μήκος σκάφους, όταν τραβώντας με το γάντζο τις σκάτες μπόρεσαν οριστικά να ορτσάρουν και να ξεκολλήσουν λίγο. Λίγο δευτερόλεπτα πριν ο τιμονιέρης Στέργιος Παπαδόπουλος ζητούσε την άδεια από τον ιδιοκτήτη να το «κάτσει» στα βράχια σε κάποιο όσο το δυνατό πιο επιλεγμένο σημείο. Βέβαια, σε όλη αυτή την ακτή τα κύματα χτυπούσαν ανελέητα. Ο Α. Μυρμιρίδης συναίνεσε σε αυτό που εκείνη τη στιγμή φαινόταν ως η μόνη επιλογή. Σωστό ή λάθος θα φαινόταν μόνο εκ του αποτελέσματος. Η λογική πάντως σε αυτήν την απειλητική κίνηση

Οι Άγγλοι το λένε σαφώς: «Πάντα να αποφεύγεις τη σταβέντο στεριά (lee shore)».

ήταν να περιμένουν μέχρι να «κάτσει» γερά το σκάφος στα βράχια και ύστερα να βγουν όλοι περπατώντας. Η άλλη λογική έλεγε να ηδηξουν στη θάλασσα και να περιμένουν να τους μαζέψει κάποιο άλλο σκάφος από αυτά που τερμάτιζαν εκείνη την ώρα. Το ορτσάρισμα τους έδωσε τη δυνατότητα να αποφύγουν τη στεριά κάτω από τη Λαγουδέρα, αλλά λίγο μετά υπάρχει μια μύτη από βράχια, κάτω από τον ιστό, στην προέκταση της σπηλιάς που τους έκοβε την πορεία προς το πέλαγος. Ευτυχώς, και χάρη στην ψυχραιμία του τιμονιέρη και του πληρώματος μπόρεσαν και πέρασαν λιγότερο από τρία μέτρα μακριά από το σημείο που ξενέριζε. Ήταν πρακτικά μια αγωνιώδης συγκυρία η οποία έληξε θετικά με τη βοήθεια ενός κύματος. Αφού ανοίχτηκαν στο πέλαγος περίμεναν βοήθεια προκειμένου να τους ρυμουλκήσει ένα άλλο σκάφος. Το Water Gipsy που είχε εν το μεταξύ τερματίσει, άκουσε στο VHF την αίτηση βοήθειας, βγήκε από το λιμάνι της Ύδρας, τους συνάντησε ανοικτά και τους παρακολούθησε από κοντά, διότι τελικά μπήκαν μόνοι τους στο λιμάνι. Να σημειωθεί ότι η επικοινωνία των δύο σκαφών από ένα σημείο και μετά γινόταν με κινητά τηλέφωνα, διότι η μπαταρία του Albatros II είχε εξαντληθεί από την προσπάθεια να ξαναμπει μπροστά η μηχανή.

### Σκέψεις εκ των υστέρων

Ενός κακού μύρια έπονται. Φυσικά το ξεκίνημα έγινε από τη σκότα που ήταν στη θάλασσα. Όμως, ένα σύνθετο λάθος είναι ότι σκάφη είτε λύνουν είτε μπαίνουν στο λιμάνι χωρίς να έχουν έτοιμα τα πανιά τους για βίρα. Βέβαια, στη συγκεκριμένη περίπτωση, που μόλις είχαν κατέβει, και με σπυλιές στους 40 κόμβους, η μπίρα θα ήταν αδύνατο να σηκωθεί ολόκληρη, και μισοσηκωμένη σίγουρα δεν θα τους επέτρεπε να ορτσάρουν. Όπως έδειξαν και έρευνες από το ναυόγιο του Σάμιντα, ο μεγαλύτερος εκθρόνος του ναυαγού είναι τα βράχια και όχι τα κύματα στην ανοικτή θάλασσα, υπό την προϋπόθεση ότι έχει σωσίβιο. Και στη συγκεκριμένη περίπτωση επειδή η βοήθεια χρονικά ήταν πολύ κοντά, ίσως τελικά η λύση του «καθίσματος» να ήταν απασπλη. Από την άλλη η πρόωρη εγκατάλειψή του σκάφους, όταν όλα έδειχναν αρνητικά, θα είχε σημαίνει την απώλεια του. Τέλος, αυτό που πρέπει να αναφέρουμε ως σημαντικό είναι η ψυχραιμία αλλά και η πειθαρχία του πληρώματος. Έστω και εάν ένας είχε πανικοβληθεί και είχε ηδηξεί στη θάλασσα η κατάληξη θα μπορούσε να είναι πολύ χειρότερη. Εδώ οφείλουμε να κάνουμε και μια γενικότερη παρατήρηση σχετικά με τον τερματισμό ή γενικότερα με τους τερματισμούς, οι οποίοι είναι συνήθως σχεδιασμένοι έτσι ώστε να βοηθούν τις επιτροπές και όχι τους αγωνιζόμενους. Εκείνη τη στιγμή μαζί με το Albatros τερμάτιζαν και τρία ακόμα σκάφη, σε ένα πολύ μικρό σχετικά χώρο, όπου το μάνι των πανιών ήταν πραγματικά δύσκολο. Για τα δε μεγαλύτερα σκάφη ήταν μάλλον οριστικό. Εάν αναλογιστεί κανείς ότι για παράδειγμα το DK 46 το πρώτο σκάφος που τερμάτισε πέρασε τη γραμμή πλανόροντας με ταχύτητα 17 κόμβων...!

## Ιστορία τρίτη: Όρτσα ή μπότζα λαμπάντα.

Η ιστορία αυτή δεν αφορά τόσο κάποια συγκεκριμένη άσχημη κατάσταση, αλλά περισσότερο τις επιλογές που είχε να αντιμετωπίσει κάποιος σε αυτές τις δύσκολες συνθήκες. Συγκεκριμένα, όταν το σκάφος Jinetera – Attica – Helly Hansen έφερε σε παράλληλη τα Τσελεβίνια ο καιρός άρχισε να σιγοντάρει με αποτέλεσμα να γίνει σαφές ότι δεν πρόκειται να βγει στην Ύδρα μονόμυρτα και θα χρειάζονταν τουλάχιστον δύο τσίμες. Εκείνη τη στιγμή είχε πλέον θαλασσοώσει για τα καλά και οι σπυλιές συχνά έφταναν τους 34 κόμβους. Το σκάφος έπλεε με #3 και με ολόκληρη της μπίρα καθώς λίγο πριν μια σπυλιά στους 36 περίπου κόμβους είχε σκίσει το A5 (μικρό ασύμμετρο μπαλόνι). Οι επιλογές εκείνη τη στιγμή ήταν πρακτικά δύο. Η μια ήταν να γίνει υποστροφή και η δεύτερη όρτσα λα μπάντα.



Σε ένα σκάφος που πλανόριζε με ταχύτητες που συχνά έφταναν και ορισμένες φορές ξεπερνούσαν τους 20 κόμβους σε ότι αφορά την υποστροφή υπάρχει ένα πολύ σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα, το οποίο αφορά στο φαινόμενο άνεμο. Περιμένοντας ένα κόψιμο του ανέμου, οριακά κάτω από τους 30 κόμβους, η μπότζα πάνω στο πλανόρισμα ήταν μάλλον η καλύτερη επιλογή, λαμβάνοντας πάντα υπόψη ότι ο τιμονιέρης του σκάφους, ο Χάρης Πιπεράκης είχε την εμπειρία και την ικανότητα να κάνει σωστά την κίνηση, δηλαδή να «πίσει» το πλανόρισμα και ύστερα γρήγορα χωρίς δισταγμό να γυρίσει το σκάφος.

Βέβαια, μια τέτοια κίνηση δεν σημαίνει ότι δεν έχει προβλήματα. Το σημαντικότερο πρόβλημα είναι το ίδιο το πλήρωμα. Αμέσως μετά την τσίμα είναι πολύ δύσκολο να αποφύγει κάποιος ένα μεγάλο πάτημα ή ένα μικρό broach. Εκείνη δε τη στιγμή το πλήρωμα θα έπρεπε να μετακινηθεί από τη μια μεριά του σκάφους στην άλλη. Δηλαδή, ενώ κάθονταν στα ρέλια δεμένοι με τις ζώνες ασφαλείας θα έπρεπε σε εκείνη τη φάση να τις λύσουν και να αλλάξουν μεριά. Η απόφαση ήταν όσοι δεν είχαν δουλειά, τουλάχιστον 8 άτομα, να κατέβουν κάτω, όσο όβολο και εάν ήταν αυτό.

Από εκεί και πέρα, στην κίνηση αυτή, το σημαντικότερο ρόλο παίζει η μπίστρα. Την τζένοα μπορεί να την αφήσει κανείς σχεδόν στην τύχη της, φερμάροντάς την και λίγο παραπάνω από την καινούρια πλευρά με το σκεπτικό ότι δρα ως σταθεροποιητικό πανί και όχι ως μέσο πρόωσης.

Σε ότι αφορά τη μπίστρα λίγο πριν την υποστροφή θέλει να λασκάρει το boom vang (εάν το έχει κάποιος εντελώς λάσκα συνεχείρα ανοίγει όλους ο αετός ψιλά και αποσταθεροποιεί το σκάφος). Στη συνέχεια πρέπει με πολύ μεγάλη ταχύτητα και δύναμη (στην προκειμένη περίπτωση χρησιμοποιήθηκαν τρία άτομα σε δύο βιτζέρελ, να τη φερμάρουμε και καθώς γυρίζει το σκάφος να την λασκάρουμε ελεγχόμενα, αλλά πάντα γρήγορα. Να μην ξεχνάμε ότι σε αυτές τις περιπτώσεις, πέρα από τη μπίστρα, η οποία είναι θανάσιμη εάν χτυπήσει κάποιον, το ίδιο ισχύει και για τη σκότα της μπίστρας. Δεν είναι τυχαίο ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση οι Άγγλοι ονομάζουν τη διαδρομή της «death path», δηλαδή μονοπάτι του θανάτου. Είναι ένα δύσκολο παιχνίδι χρονισμού.

Πιο γρήγορο και πολύ λάσκα από ότι πρέπει μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα, ιδιαίτερα σε fractional σκάφη με τους σταυρούς πίσω όπως είναι το dk 46, να κοφωθεί η μπίστρα στο σταυρό. Μάλιστα, όταν συμβαίνει κάτι τέτοιο και το μόνι της μπίστρας γίνεται ιδιαίτερα δύσκολο. Άλλο πρόβλημα στα κατάπημα θα μπορούσε να είναι να ακουμπήσει η μπίστρα στα ξάρτια και να κοπεί εκεί. Τέλος, υπάρχουν και πιο καταστρεπτικά σενάρια που αφορούν για παράδειγμα ξήλωμα του σιδερόδρομου από το deck, σπάσιμο κάποιου ρόουλου της σκότας, κόψιμο του foresheet, κοκ, τα οποία καλό είναι να τα σκέφτεται και να τα γνωρίζει κανείς έτσι ώστε να τοποθετεί το πλήρωμα σε ασφαλείς θέσεις. Παραπάνω μιλήσαμε για επιλογές. Αυτό που έχει ενδιαφέρον είναι ότι ενώ για το συγκεκριμένο σκάφος η υποστροφή αποδείχτηκε ως η σωστή και δόκιμη λύση για άλλα σκάφη, ή ακόμα και για το ίδιο σε άλλη χρονική περίοδο μπορεί να μην ήταν. Το συγκεκριμένο σκάφος τερμάτισε πριν οι σπιλιόδες να αγγίξουν τους 40 κόμβους. Εκεί μάλλον η επιλογή της υποστροφής θα ήταν λάθος. Επίσης, για ένα σκάφος με μεγαλύτερο εκτόπισμα, το οποίο δεν πλανόρει εύκολα η

υποστροφή θα ήταν μάλλον επικίνδυνη, με την εξαίρεση ενδεχομένως σε κάποια παλαιότερα τύπου IOR τα οποία είχαν πολύ μικρή μπίστρα και κατ' επέκταση μπίστρα. Ακόμα και μια κίνηση όπως το όρτσα λα μπάντα, που στην πραγματικότητα δεν είναι τίποτα άλλο παρά ένα απλό τακ, στην εκτέλεσή του απαιτεί τεχνολογία σε αυτές τις συνθήκες. Το πιο σημαντικό είναι ότι πρέπει να θεωρηθεί ως συγχρονισμένη κίνηση και να συνεργαστεί το πλήρωμα. Ο κυβερνήτης πρέπει να επιλέξει το κύμα στο οποίο θα γυρίζει να είναι όσο πιο ήπιο γίνεται και να ορτσάρει το σκάφος σταδιακά. Παράλληλα, το πλήρωμα πρέπει να πάρει μέσα στις σκότες έτσι ώστε να δώσει στο σκάφος την απαραίτητη δύναμη που χρειάζεται για να περάσει το ή τα κύματα και να γυρίσει στο άλλο μπράτσο. Επειδή είναι πολύ δύσκολο να πάρεις την τζένοα γεμάτη όταν η ένταση του ανέμου είναι πολύ μεγάλη, απαραίτητο είναι να την πάρεις μέσα όσο το σκάφος πηγαίνει στα πρύμα. Ιδανικά, η όλη κίνηση θα πρέπει να γίνει σε ένα κύμα, με την πλώρη να «ανεβαίνει» ορτσάροντας τη μια πλευρά του κύματος, και να ποδίζει στο νέο μπράτσο καθώς το κύμα απομακρύνεται. Εάν δεν γίνει αυτό, τότε είναι σχεδόν σίγουρο ότι το σκάφος θα κοπανίσει, κάτι που μπορεί να είναι επικίνδυνο, αφού συχνά το επόμενο κύμα καβαλάει την πλώρη και μπαίνει με δύναμη στο χωρίς ταχύτητα σκάφος. Εάν δε εκείνη τη στιγμή το σκάφος έχει μόνο μπίστρα υπάρχει σημαντικός φόβος να μην μπορέσει να περάσει στο καινούριο μπράτσο, και να «υποχωρήσει» προς τα πίσω. Προσοχή χρειάζεται σε εάν σκάφος που «φεύγει» προς τα πίσω ανεβαίνοντας ένα κύμα στο τιμόνι του! Σε τέτοια περίπτωση, το να προσπαθεί κάποιος επίμονα να γυρίσει το σκάφος χωρίς φόρα είναι μάλλον ματαιοπονία, εκτός και υπάρξει κάποιο βολικό κύμα. Τότε, θα πρέπει να ποδίσει, να πάρει πάλι φόρα και να δοκιμάσει ξανά.

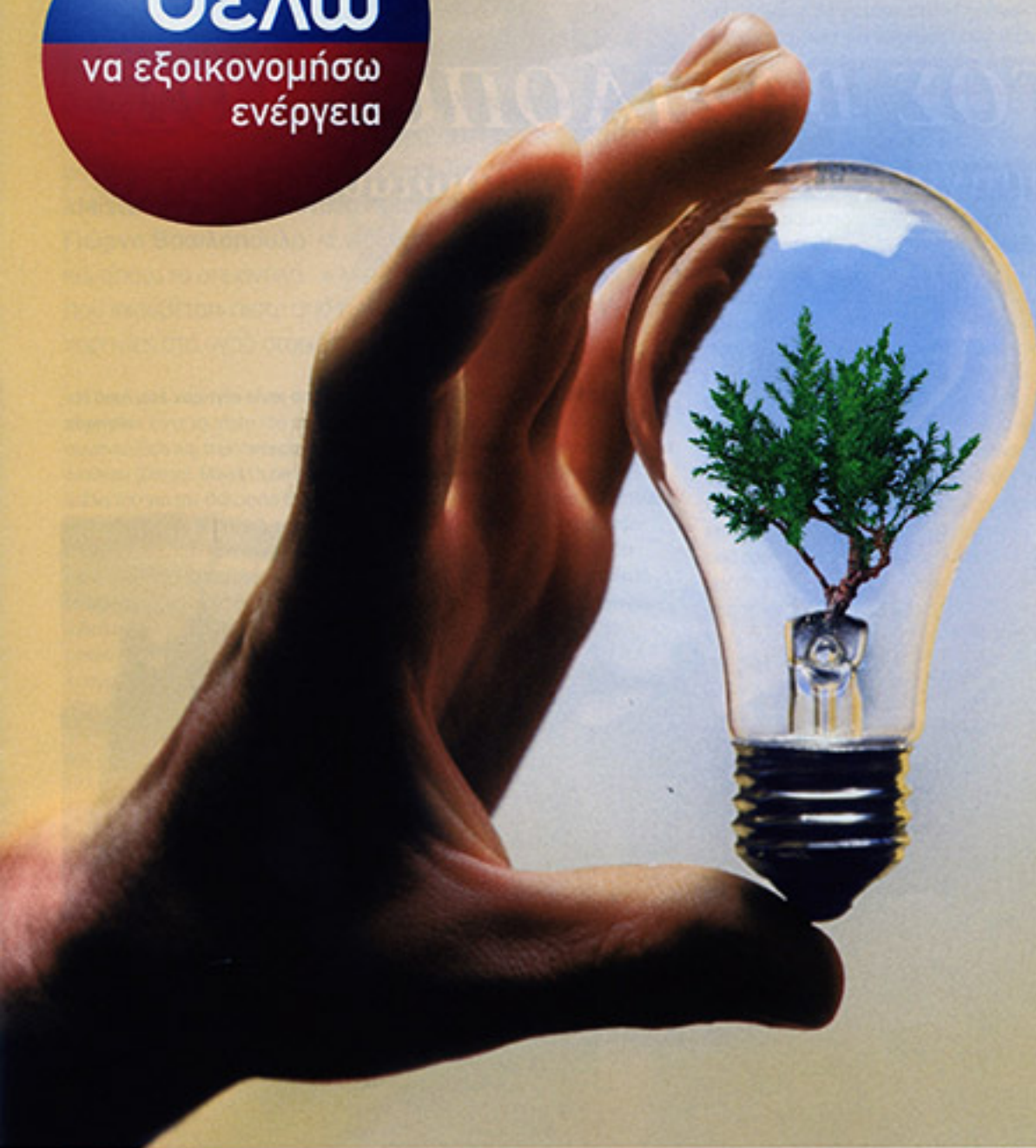
Είναι προφανές λοιπόν ότι σε αυτές τις συνθήκες δεν υπάρχουν μαγικές συνταγές οι οποίες θα λύσουν όλα τα προβλήματα. Χρειάζεται εμπειρία και σκέψη. Όμως για να μπορεί κάποιος να σκέφτεται ήρεμα πρέπει να αισθάνεται ασφαλής και ζεστός! Η ανασφάλεια και το κρύο θολώνουν πολλές φορές την σκέψη. Ευτυχώς ο αγώνας της Υδρας δεν κράτησε για τα περισσότερα σκάφη πάνω από τέσσερις ώρες, εκ των οποίων ούτε ο μισός χρόνος δεν ήταν νύκτα. Σε μεγαλύτερη έκθεση στα στοιχεία, σε ένα σκάφος έλλειπε η προετοιμασία θα κινδύνευαν να γίνουν αρκετές ζημιές και να παρουσιαστούν πολλά προβλήματα. Από την άλλη μεριά, το ότι ο στόλος βγήκε πρακτικά αλώβητος δείχνει ότι το Αιγαίο μας έχει ετοιμάσει αρκετά καλά για άσχημες συνθήκες και εμείς απλά θα πρέπει να βρισκόμαστε συνεχώς σε εγρήγορση.





# Θέλω

να εξοικονομήσω  
ενέργεια



## Στη WIND προστατεύουμε το περιβάλλον με πράξεις. Εσείς;

Για εμάς στη WIND, η προστασία του περιβάλλοντος είναι προτεραιότητα και αυτό το έχουμε αποδείξει στην πράξη, εφαρμόζοντας συστηματικά προγράμματα ανακύκλωσης και εγκατάστασης συστημάτων ηλιακής ενέργειας. Γι' αυτό, ανάψαμε αμέσως το «πράσινο φως» στο πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης Greenlight και βελτιώσαμε την ποιότητα του φωτισμού των κτιρίων μας για να είναι φιλικός προς το περιβάλλον. Με αυτόν τον τρόπο, πετύχαμε 40% μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και σας προτείνουμε να κάνετε κι εσείς το ίδιο. Σβήστε τα φώτα του σπιτιού σας πριν κλείσετε την πόρτα. Το περιβάλλον το 'χει ανάγκη.

**Θέλω παντού περισσότερα. WIND**

**WIND**





# ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ:

«Χωρίς χορηγούς δεν υπάρχει πρωταθλητισμός»





**«Ευχαριστώ τους γονείς μου και τον κ. Γιώργο Βασιλόπουλο».** Σαβάνα, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, 28 Ιουλίου 1996. Με το χρυσό μετάλλιο στο λαιμό και αφού δευτερόλεπτα πριν έχει ακούσει τον Ελληνικό Εθνικό ύμνο ο **Νίκος Κακλαμανάκης** αποκαλύπτει στην κάμερα της κρατικής τηλεόρασης τον άνθρωπο που τον βοήθησε να υλοποιήσει το μεγάλο του όραμα. Τον **«Mister Diesel»**, τον άνθρωπο της θάλασσας, τον **Γιώργο Βασιλόπουλο**. **«Εντάξει εμείς τότε δεν κάναμε και τίποτα το σημαντικό...»** λέει ο low profile επιχειρηματίας που **«κρύβεται»** πίσω από τις μεγαλύτερες αθλητικές χορηγίες στο υγρό στοιχείο.

**«Η δική μας χορηγία είναι απλά κοινωνική προσφορά, δεν είναι χορηγία»** είναι το μοτο του ανθρώπου που αθόρυβα, χωρίς φωτογραφίες, συνεντεύξεις και τυμπανοκρουσίες έχει βοηθήσει, μέσω των εταιρειών που διαθέτει (Diesel, Mega Outlet), ιστιοπλόους, κολυμβητές και πολιστες. Η τρέλα του για την θάλασσα δεδομένη. Μέτραγε ...πλάκακια ως κολυμβητής και πολιστες στον Εθνικό και στο Καλαμάκι αλλά στο πέρασμα των ετών η ιστιοπλοία ήταν εκείνη που τον κέρδισε. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι πριν αγοράσει το πρώτο του αυτοκίνητο, το 1974, είχε ήδη στην διάθεσή του σκάφος. **«Καπετάν Σάββας»**, **«Sugar»**, **«Perception»**, **«Αριάννα»**, **«Rosa de eventi»**, **« Brave»** είναι μόνο μερικά από τα σκάφη με τα οποία ...όργωνε και συνεχίζει να ...οργώνει τις θάλασσες όλου του κόσμου. Πειραιώτης με σπουδές στην Ιταλία, ο εργασιομανής Γιώργος Βασιλόπουλος δίνει την πρώτη του συνέντευξη στον **«Ι. Κ.»** και μιλάει για την σημασία της χορηγίας στον αθλητισμό, για τον Κακλαμανάκη, για την ιστιοπλοία, για τον ΠΟΙΑΘ και τον Εθνικό. Δεν μιλάει καθόλου για τον Βασιλόπουλο. Το συντηρίζει άλλωστε...

**Γιατί αποφασίσατε να επενδύσετε σε έναν χώρο που δεν έχει την δυναμική που έχει το ποδόσφαιρο ή το μπάσκετ;**

Εγώ δεν συνδυάζω τη χορηγία με την προβολή. Για μένα η χορηγία στην ιστιοπλοία ή στην υδατοσφαίριση, χώρους που δραστηριοποιούμαι, έχει την σημασία της κοινωνικής προσφοράς. Έτσι το αντιλαμβάνομαι εγώ. Θα ήταν χορηγία αν είχαμε κάποια επιστροφή. Υπάρχει επιστροφή από τις παραπάνω κινήσεις αλλά εγώ ποτέ δεν προσδοκώ επιστροφή όταν μπαίνω να βοηθήσω κάποιον αθλητή ή κάποιο σωματείο. Αν δεν είχατε αυτή τη σχέση που έχετε εδώ και χρόνια με το υγρό στοιχείο θα πραγματοποιούσατε τις ίδιες κινήσεις; Έτσι όπως είναι τώρα η αγορά, ναι θα επέλεγα την ιστιοπλοία ή την υδατοσφαίριση γιατί και τα δύο αθλήματα έχουν μεγάλη δυναμική με μικρό κόστος χορηγικά. Εγώ προτείνω σε επιχειρηματίες να δοκιμάσουν σε αυτούς τους χώρους και δεν θα χάσουν.

**Επαγγελματικά οι εταιρείες σας τι έχουν κερδίσει από τις χορηγίες στο υγρό στοιχείο;**

Τα ρούχα της Diesel είναι για cool ανθρώπους. Πιστεύω λοιπόν ότι αυτοί που παίζουν πόλο ή αυτοί που ασχολούνται με την ιστιοπλοία είναι από τους πιο cool ανθρώπους που υπάρχουν. Φορώντας λοιπόν αυτοί τα ρούχα της εταιρείας μας έφεραν αρκετούς πελάτες κοντά μας. Τους έκαναν και αυτούς cool και ...Diesel. Δεν είναι τυχαίο ότι πλέον η εταιρεία μας είναι η πρώτη σε ένδυση. Μπορεί να μην έχει άμεση ανταποδοτικότητα αλλά μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα η χορηγία σε αυτά τα αθλήματα φέρνει πολύ θετικά αποτελέσματα. Μπορεί να μην έρθει το αποτέλεσμα που θα σου φέρει μια αφισκοκλήση ή μια καταχώρηση σε ένα περιοδικό αλλά έχεις καλύτερα αποτελέσματα μελλοντικά. Αφήστε που υπάρχει και ένα δέσιμο με αυτούς που φοράνε τα ρούχα μας.

**Υπάρχει κάποιο άλλο άθλημα που είχατε ή έχετε σκεφτεί να επενδύσετε χορηγικά;**

Εγώ είμαι του υγρού στοιχείου, δεν έχω καμία σχέση με τα άλλα αθλήματα. Τα αγαπώ όλα τα αθλήματα, αγαπώ και εκτιμώ όλους τους αθλητές αλλά επειδή έχω παίζει πόλο και επειδή κάνω ακόμη ιστιοπλοία

έχω πλέον προσωπική γνώμη για τους κόπους που χρειάζεται να κάνει ένας αθλητής, ένας πρωταθλητής για να αναδειχθεί μέσα από αυτά τα αθλήματα. Δεν έχουν τα μέσα που έχουν οι υπόλοιποι αθλητές και κάνουν τα πάντα για να μπορέσουν να επιβιώσουν στο άθλημα τους. **Ουσιαστικά εσείς αντικαθιστάτε ή αν θέλετε δίνετε μια επιπλέον βοήθεια από αυτή που προσφέρουν οι ομοσπονδίες των αθλημάτων στους αθλητές...**

Οι ομοσπονδίες δεν κάνουν τίποτα. Οι ομοσπονδίες μόνο παίρνουν. Δίνουν μόνο όταν οι αθλητές έχουν φθάσει σε ένα πολύ υψηλό επίπεδο. Μόνο τότε δίνουν, ποτέ άλλοτε. Όλη την δουλειά την κάνουν τα σωματεία και αυτοί που υποστηρίζουν τα σωματεία. Δεν νομίζω ότι η ομοσπονδία μπορεί να φτιάξει έναν αθλητή πρωταθλητή Ευρώπης ή Ολυμπιονίκη. Μόνοι τους γίνονται πρωταθλητές με την βοήθεια των σωματείων και των χορηγών. Έτσι κτίστηκε ο Κακλαμανάκης. Μέσω της Βουλιαγμένης άρχισε να ανεβαίνει. Όταν ο Νίκος χρειαζόταν 10 δραχμές, έβαζε η Βουλιαγμένη τις επτά, εγώ τις άλλες τρεις και έκανε αυτό που ήθελε.

**Γιατί επιλέξατε τον Κακλαμανάκη και όχι έναν άλλον αθλητή;**

Ο Νίκος ήταν οδικοκλήσιμος. Το παιδί έπρεπε να είχε πάει και στους Ολυμπιακούς αγώνες της Σεούλ αλλά τον πολέμησαν. Υπήρχε ένας τεράστιος πόλεμος από την τότε ομοσπονδία που το παιδί αν δεν είχε την στήριξη, οικονομική και ηθική, της οικογένειάς του και αν δεν είχε εμάς να τον υποστηρίξουμε δεν ξέρω αν θα είχε καταφέρει αυτά που κατάφερε. Πιστεύω ότι ο Νίκος θα μπορούσε να φέρει μετάλλιο νωρίτερα από τους Ολυμπιακούς της Ατλάντα. Δεν τον αφήσανε και δεν τον βοήθησαν όμως. Δεν θα ξεχάσω μια φορά που ζητάγε τα δεδουλευμένα από την ομοσπονδία και δεν του δίνανε δραχμή. Και φανταστείτε ότι αυτά τα χρήματα τα ζητάγε για να φτιάξει το σκάφος του και να ταξιδεύσει στο εξωτερικό. Γιατί χρήματα για να ζήσει του έδιναν οι γονείς του. Από εκείνους ζούσε το παιδί.

**Δηλαδή αν δεν υπήρχαν τα σωματεία ή οι χορηγοί δεν θα μπορούσαμε να δούμε τον Κακλαμανάκη χρυσό Ολυμπιονίκη;**

Σε καμία περίπτωση. Όσο και καλός να είσαι πρέπει να έχεις μέσα. Πρέπει να πηγαίνεις ταξίδια, να πληρώνεις προπονητή, να έχεις τα καλύτερα υλικά στο σκάφος σου.

**Πάντως η Diesel κέρδισε από τον Κακλαμανάκη και ο Κακλαμανάκης κέρδισε από τη Diesel...**

Από το Νίκο έμαθαν όλοι τη Diesel. Μας αγαπούσε και μας αγαπάει ακόμη. Είχαμε και έχουμε μια πολύ καλή φιλική σχέση. Αυτός θεωρεί ότι του προσέφερε πάρα πολλά αλλά η πραγματικότητα είναι ότι εμείς δεν του προσέφερε το μεγαλύτερο κομμάτι. Οι γονείς και το σωματείο ήταν αυτοί που του προσέφεραν τα περισσότερα. Αλλά ο Νίκος αισθανόταν ότι μας είχε δίπλα του και αυτό είναι το σημαντικότερο για έναν αθλητή. Δεν παίζουν πάντοτε ρόλο τα χρήματα που επενδύεις σε έναν αθλητή. Εμένα με ένιωθε σαν πατέρα του. Βοηθήθηκε πολύ από αυτή τη σχέση αγάπης και αλληλοεκτίμησης που είχαμε.

**Είχατε ένστικτο με τον Κακλαμανάκη. Γιατί τον επιλέξατε;**

Γυάλιζε το μάτι του Νίκου. Δεν υπήρχε περίπτωση να μην κερδίσει. Το τι έκανε για να βελτιωθεί δεν περιγράφεται.

**Σκεφθήκατε ποτέ ότι θα μπορούσε αυτή η χορηγία στο Νίκο Κακλαμανάκη να μην έφερνε τα αποτελέσματα που έφερε;**

Εμένα δεν με ενδιέφερε καθόλου το αποτέλεσμα της χορηγίας. Εγώ έβλεπα ότι ο Νίκος προσπαθούσε και αυτό μου αρκούσε. Στον αθλητισμό για τίποτα δεν μπορείς να είσαι σίγουρος. Οι αθλητές είναι παραδείγματα προς μίμηση. Το παράδειγμα δεν το δίνουν με τις νίκες τους και τα μετάλλια τους. Το δίνουν με την προσπάθειά τους. Αυτό μετράει. Μόνο με την προσπάθεια μπορείς να πετύχεις...

**Υπάρχει αθλητισμός χωρίς την βοήθεια των χορηγών;**

Τώρα; Αποκλείεται. Είναι πολύ δύσκολο ένας αθλητής να ξεκινήσει από το μηδέν όπως ήταν ο Νίκος και να φθάσει στο υψηλότερο σημείο. Εξαρτάται βέβαια και από το άθλημα. Στην κολύμβηση για παράδειγμα χρειάζεται ένα μαγιά, μια πισίνα και έναν καλό προπονητή. Αν πας ένα ταξίδι θα βρεις τρόπο να εξασφαλίσεις το εισιτήριο σου. Δεν χρειάζεται δηλαδή πολλά χρήματα, δεν έχεις τα έξοδα που έχει ένας ιστιοπλόος. Μόνο για να πας ταξίδι στην ιστιοπλοία χρειάζεσαι μεταφορικά για το



σκάφος σου. Θα χρειαστείς νέα υλικά. Όλα παίζουν το ρόλο τους για να γίνεις πρωταθλητής.

#### **Η Diesel πως δραστηριοποιείται αυτή την εποχή στα θέματα των χορηγιών;**

Θα σας ξαναπώ ότι η εταιρεία μας δεν κάνει χορηγίες. Η δική μας χορηγία ονομάζεται κοινωνική προσφορά. Δεν θα δείτε για παράδειγμα πουθενά την επωνυμία της επιχείρησής μας. Η Diesel θα έλεγα ότι είναι στραμμένη χορηγικά περισσότερο στην μουσική και στην τέχνη. Στον αθλητισμό απλά προσφέρουμε κοινωνικά. Προσφέρει αυτό που εισπράττει από τον κόσμο. Βοηθάμε όπου μπορούμε.

#### **Γενικά πάντως δεν σας αρέσει η δημοσιοποίηση των ενεργειών σας;**

Μα δεν το κάνουμε για αυτό. Δεν ψάχνουμε για διαφήμιση. Για παράδειγμα αν κάποια τράπεζα δίνει 10 ή 20 ή 30 χιλιάδες Ευρώ για τους πυρόπληκτους θα πρέπει να βγει και να το πει. Ας τα δώσει και ας μην το μάθουμε ποτέ. Εμένα δεν μου αρέσει η δημοσιότητα. Είμαι μονόχωνος, ντρέπομαι, δεν είμαι εγώ για εξώφυλλα και φωτογραφίες. Ότι κάνω το κάνω για μένα, γιατί γουστάρω και το κάνω. Ο κάθε άνθρωπος έχει διαφορετικό χαρακτήρα. Εγώ από μικρό παιδί ήμουν χαμηλών τόνων και δεν θα αλλάξω τώρα. Δεν θέλω να ακούσω τα «μπράβο» κανένος επειδή είμαι χαμηλών τόνων. Έτσι ήμουν και έτσι θα είμαι, τελείωσε. Γεννήθηκα στον Πειραιά, χωρίς πολλά λεφτά, δουλέψα και ανταμείφθηκα. Χαλάω πολλά λεφτά στον αθλητισμό και αυτό είναι όλο. Αυτός είναι ο Βασιλόπουλος. Δεν είμαι ικανός ούτε να κάνω δημόσιες σχέσεις. Δεν μπορώ ούτε καν να διανοηθώ ότι θα πάω να φάω με κάποιον για να κλείσω μια δουλειά.

#### **Αν ο Γιώργος Βασιλόπουλος δεν ήταν ένας επιτυχημένος επιχειρηματίας θα ήταν ένας επιτυχημένος αθλητής;**

Δεν ξέρω. Πάντως όταν ήμουν μικρός είχα ταλέντο. Δεν νομίζω όμως ότι ποτέ θα μπορούσα να ζήσω με την δόξα των νεανικών μου χρόνων. Μου άρεσε ο αθλητισμός αλλά δεν ήμουν από αυτούς που θα ζούσαν μόνο με τον αθλητισμό. Ήθελα να δουλέψω και να χρησιμοποιήσω τις γνώσεις μου.

#### **Λένε ότι οι περισσότεροι υπάλληλοι σας έχουν ή είχαν σχέση με τον αθλητισμό και πολλοί από αυτούς ήταν πλήρωμα στα σκάφη σας. Τους εμπιστεύεστε περισσότερο και για αυτό το λόγο τους επιλέγετε για συνεργάτες;**

Δεν νομίζω. Στην αρχή υπάρχει η γνωριμία, μετά έρχεται η φιλία. Επιλέγω λοιπόν τους φίλους μου αντί να πάρω κάποιους άλλους. Σε όλες τις δουλειές εκτός από συνάδελφοι είμαστε φίλοι. Συνδεόμαστε με κάτι πιο στενό από την συναδελφικότητα. Αυτοί που είναι δίπλα μου είναι πάνω από όλα φίλοι μου. Δυστυχώς πάντως αρκετοί από αυτούς που ήρθαν δίπλα μου σταμάτησαν την ιστιοπλοΐα. Τους την έκοψα... (γέλια) λόγω των αυξημένων υποχρεώσεων που είχαν. Τους «έβαψα» ιστιοπλοϊκά... (γέλια).

#### **Ελεύθερες ώρες έχει ο Γιώργος Βασιλόπουλος;**

Προσπαθεί να έχει. Κάνω αρκετή γυμναστική και περνάω πολύ ώρα στην θάλασσα. Μην νομίζετε ότι κάνω πολλά πράγματα στη ζωή μου. Πραγματοποιώ αρκετά επαγγελματικά ταξίδια ενώ αρέσουν και σε μένα και στη γυναίκα μου οι συχνές αποδράσεις. Όποτε μπορούμε ξεφεύγουμε. Αν για παράδειγμα έχουμε μπροστά μας ένα τριήμερο μπορούμε να φθάσουμε ακόμη και στη Κίνα.

#### **Είσατε άνθρωπος της ιστιοπλοΐας ή της υδατοσφαίρισης μιας και αναμειγνύεστε ενεργά και με αυτόν τον χώρο;**

Στην ιστιοπλοΐα αθλούμαι κιόλας, στην υδατοσφαίριση είμαι απλά ένας παράγοντας. Εγώ είμαι άνθρωπος της ιστιοπλοΐας. Στην υδατοσφαίριση ασχολούμαι με τον Εθνικό.

#### **Το έχασε και το πρωτάθλημα και το Κύπελλο από τον Ολυμπιακό;**

Ο Ολυμπιακός είναι καλύτερη ομάδα.

#### **Θα υπάρχει ρελάνς από τον Εθνικό;**

Θα πρέπει πρώτα να περιμένουμε τις αρχαιρεσίες του συλλόγου. Υπάρχει μια κόντρα και δεν ξέρω αν θα μείνω στην διοίκηση του συλλόγου. Σε περίπτωση πάντως που εκλεγούμε αυτό που θα κάνουμε θα είναι να επενδύσουμε στο μέλλον. Να φτιάξουμε δηλαδή ένα καλυμπτήριο, γιατί παρά την πλούσια ιστορία που έχει ο Εθνικός στην υδατοσφαίριση,

καλυμπτήριό δικό του δεν έχει. Έτσι μόνο θα μαζέψουμε μικρά παιδιά και έτσι θα αναδείξουμε τους πολίτες της επόμενης γενιάς. Αλλιώς δεν θα μπορέσουμε να ανταγωνιστούμε τον Ολυμπιακό. Είναι ακτύπητος ο Ολυμπιακός και εμείς δεν μπορούμε να τον φθάσουμε. Θα κοιτάξουμε λοιπόν να ηλαιοιώσουμε το υπάρχον έμπυχο δυναμικό με νέα παιδιά τα οποία θα μπορέσουν να εξελιχθούν δίπλα στους πρωταθλητές.

#### **Ο Εθνικός είναι σαν τον Άρη στο μπάσκετ... Μπορεί αυτή η ομάδα που για πολλούς παραμένει ο «αυτοκράτορας» της υδατοσφαίρισης να μην κοιτάζει το σήμερα;**

Έτσι είναι αλλά είδατε τι έπαθε ο Άρης. Έκαναν επιφανειακή δουλειά και την πάτησαν. Εμείς ξοδέψαμε πολλά χρήματα για να ξαναδώσουμε αίγλη στον Εθνικό που είχε φθάσει σε πολύ χαμηλό επίπεδο. Ταυτόχρονα φέραμε και πολλά παιδιά στις ακαδημίες. Αυτές οι ακαδημίες θα φέρουν αποτελέσματα μετά από τρία χρόνια γιατί τα παιδιά τώρα μόλις ξεκίνησαν. Θα αρχίσουμε να έχουμε γηγενείς αθλητές, κάποιοι από τους οποίους θα στηρίξουν και την ομάδα. Αυτοί μαζί με τις μεταγραφές θα αποτελούν τον Εθνικό. Με αυτόν τον τρόπο θα ανταγωνιστούμε τον Ολυμπιακό.

#### **Επιστρέφοντας στην ιστιοπλοΐα βλέπετε στο Πεκίνο η Ελλάδα να μπορεί να πανηγυρίσει μετάλλια όπως έγινε στην Αθήνα πριν από 4 χρόνια;**

Για μένα το σημαντικότερο δεν είναι αν οι Έλληνες αθλητές γυρίσουν με μετάλλια από το Πεκίνο ή το Λονδίνο. Και βέβαια θέλουμε μετάλλια αλλά δεν γίνεται πάντα να έχεις μετάλλια. Μπορεί να περάσουν και δύο γενιές αθλητές χωρίς διακρίσεις σε Ολυμπιακούς αγώνες. Δεν βγαίνει κάθε μέρα ένας Κακλαμανάκης ή μια Μπεκατώρου. Όμως για μένα σημαντικότερο θα είναι να ξέρουμε ότι γίνεται δουλειά σε βάθος. Πιστεύω λοιπόν ότι στα σωμάτεια, από κει που αναδεικνύονται οι αθλητές, γίνεται δουλειά. Θα επαναλάβω όμως ότι πρόκειται για ένα πολύ ακριβό σπορ και τα σωμάτεια δεν μπορούν να βοηθήσουν όσο θα ήθελαν όλα τα παιδιά. Χρειάζεται και η βοήθεια των χορηγιών. Δες τι συμβαίνει στην Αγγλία. Θα σαρώσουν όλα τα χρυσά μετάλλια στο Πεκίνο οι Άγγλοι. Ποιοι αυτοί που πριν από 10 χρόνια δεν υπήρχαν στο χάρτη. Έκαναν ένα προγραμματισμό, έφεραν χορηγούς και πλέον δεν χάνουν μετάλλια. «Εξοφάνισαν» και τους Αμερικανούς και τους Αυστραλούς. Φαίνεται δηλαδή ότι όποιος δουλεύει μεθοδικά, με οργάνωση και με όραμα πετυχαίνει. Εμείς δεν το κάνουμε αυτό. Είναι ρηχή η οργάνωση η δική μας. Αφορά ορισμένους αθλητές, όχι το σύνολο. Χρειάζεται μεγαλύτερη οργάνωση από την ομοσπονδία. Να βάλει μακρύτερους και πιο συγκεκριμένους στόχους. Αν δεν μπορεί να ρίξει το βάρος σε 10 κατηγορίες, ας το ρίξει σε 4. Αυτός είναι πιο σωστός και πιο μακροπρόθεσμος προγραμματισμός.

#### **Μας είπατε στην αρχή της συνέντευξης ότι φοιτήσατε στην σχολή του ΠΟΙΑΘ. Ποια είναι η συμβολή του ομίλου στην ανάπτυξη της ιστιοπλοΐας στην Ελλάδα;**

Ευτυχώς που υπάρχει και ο ΠΟΙΑΘ. Μάλλον όχι ο ΠΟΙΑΘ αλλά ο κ. Μαραγκουδάκης. Δεν ξέρω τι θα γινόταν αν δεν υπήρχε αυτός ο άνθρωπος στην ανοικτή θάλασσα. Έφερε χορηγούς κοντά στο άθλημα, κάνει τους καλύτερους αγώνες, μαζεύει όλα τον κόσμο, είναι απίστευτος. Έχει όραμα στην ιστιοπλοΐα και το υλοποιεί. Αν δεν ήταν ο κ. Μαραγκουδάκης δεν θα υπήρχε ανοικτή θάλασσα στην Ελλάδα. Έχει φτιάξει 500 ΠΟΙΑΘ σε όλη την χώρα και αυτό είναι ακόμη πιο σημαντικό. Σε όλα τα νησιά υπάρχει ΠΟΙΑΘ και όλοι ασχολούνται με την θάλασσα. Ο Γιάννης είναι ένας από τους λίγους που έχουν αφιερώσει τη ζωή του στην ιστιοπλοΐα. Δεν είναι μόνο τα χρήματα. Αυτά τα δίνεις από το περίσσειμά σου. Ο Γιάννης δουλεύει, δίνει και την ψυχή του. Αυτοί οι άνθρωποι πρέπει να παίρνουν τα εύσημα όχι εμείς που δίνουμε κάποια χρήματα.

#### **Το καλοκαίρι θα σας δούμε και πάλι στην ανοικτή θάλασσα;**

Εννοείται. Φέτος έχουμε προγραμματίσει τον Ιούνιο να τρέξουμε σε όλους τους αγώνες και στο Παγκόσμιο πρωτάθλημα στο Φάληρο. Μετά τον Ιούλιο θα τρέξουμε το Ράλι Αιγαίου, τον Σεπτέμβριο θα πάμε σε διεθνή αγώνα της Γαλλίας και μετά θα τρέξουμε και στη Μάλτα.



# intersleek<sup>®</sup> 900

Fluoropolymer foul release coating



**Want to improve your profits**  
... and reduce emissions at the same time?

**6%**

predicted fuel  
and emission  
savings\*

Intersleek 900 is a new patented fluoropolymer foul release coating for all vessels above 10 knots. Exceptionally smooth with excellent foul release capabilities and good resistance to mechanical damage, Intersleek 900 can improve your profits through a 6% reduction in your annual fuel bill and enhance your environmental profile.

To find out more visit:

[www.international-marine.com/  
intersleek900](http://www.international-marine.com/intersleek900)

\* Depending on application and in service conditions

International, and Intersleek are trademarks of, or licensed to, Akzo Nobel. © Akzo Nobel, 2007

**International**  
Marine Coatings

International Paint (Hellas) S.A.  
41, Akti Miaouli, Piraeus 185 35, Greece  
Tel: +30 210 4295140 (8 lines) Fax: +30 210 4295149  
E-mail: [ip.hellas@internationalpaint.com](mailto:ip.hellas@internationalpaint.com)  
[www.international-marine.com](http://www.international-marine.com)

  
**AKZO NOBEL**





## 32 σκάφη στον πρώτο ιστιοπλοϊκό αγώνα Σαρωνικού για το 2008

Η αρχή της νέας ιστιοπλοϊκής χρονιάς έγινε με τον αγώνα του Ναυτικού Ομίλου Δελφιναρίου στη μνήμη του Ι. Καραπέτη. Τα 32 σκάφη ξεκίνησαν την Κυριακή 16 Μαρτίου στις 11 π.μ. από το Φάληρο. Η διαδρομή περιελάμβανε περίπλοκο σηματοδότη στον Τούρλο της Αίγινας και τερματισμό στο Φάληρο. Ο άνεμος κατά τη διάρκεια όλης της διαδρομής ήταν από νότιες διευθύνσεις. Στη αρχή ήταν χαμηλής έντασης αλλά νωρίς το μεσημέρι δυνάμωσε αρκετά φτάνοντας τους 15 κόμβους. Έτσι τα πρώτα σκάφη τερμάτισαν πριν τις 14:30 ενώ τα τελευταία έφτασε στις 17:15.

### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ IRC (10 σκάφη)

|               |               |       |
|---------------|---------------|-------|
| 1. GANT       | Γ. ΚΡΙΜΙΤΣΑΣ  | ΠΟΙΑΘ |
| 2. ΝΕΩΡΟΣ     | Γ. ΜΕΙΜΑΡΙΔΗΣ | ΝΟΠΦ  |
| 3. MAC GREGOR | Α. ΜΠΕΘΑΝΗΣ   | ΙΟΠ   |

### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ORC International (14 σκάφη)

|            |              |       |
|------------|--------------|-------|
| 1. SIMON   | Γ. ΑΡΓΥΡΑΚΗΣ | ΝΟΔ   |
| 2. ΕΡΩΔΙΟΣ | Σ. ΚΑΛΛΙΓΑΣ  | ΝΟΤΚ  |
| 3. ΔΗΜΗΤΡΑ | Μ. ΜΑΛΤΕΖΟΣ  | ΝΑΟΕΦ |

### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ORC Club (8 σκάφη)

|                      |                |       |
|----------------------|----------------|-------|
| 1. ΔΑΚΑΛ             | Μ. ΣΕΡΤΕΝΤΑΚΗΣ | ΝΟΔ   |
| 2. ΙΑΣΟΝΑΣ           | Β. ΚΟΝΤΟΛΑΙΜΟΣ | ΝΑΟΕΦ |
| 3. ΣΤΑΥΡΟΣ ΤΟΥ ΝΟΤΟΥ | Σ. ΠΙΤΣΙΟΡΛΑΣ  | ΝΟΠΦ  |

## ΑΝΔΡΕΑ ΖΙΡΩ 2 ΑΤΟΜΩΝ ΙΟΠ

Ο αγώνας που διοργανώνει ο ΙΟΠ έγινε και εφέτος το Σαββατοκύριακο 12 και 13 Απριλίου με αρκετές συμμετοχές. Αν και στο κάθε σκάφος το πλήρωμα αποτελείται υποχρεωτικά από δύο μόνο άτομα, οι συμμετοχές έφτασαν και εφέτος τα 45 σκάφη, εκ των οποίων μάλιστα τα 7 ήταν Platu 25. Ο καιρός όμως δυστυχώς δεν συνέβαλλε στη διεξαγωγή γρήγορων ιστιοδρομιών. Στο πρώτο σκέλος τερμάτισε μόνο το σκάφος Ερωδίας και τα μικρά 25άρια, λόγω της άπνοιας που επικρατούσε. Στην επιστροφή τα σκάφη έφτασαν με δυσκολία μέχρι την Αίγινα, αλλά εκεί συνάντησαν νοτιοανατολικό μέτριο άνεμο και έφτασαν στον τερματισμό με μπαλόνια. Πρώτο τερμάτισε το Ιωνία στις 17:15 το απόγευμα της Κυριακής. Τα τελευταία σκάφη τερμάτισαν κατά τις 20:00.

### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

#### Beneteau Platu 25 (7 σκάφη)

|             |                           |      |
|-------------|---------------------------|------|
| 1. ANACONDA | Τζουροπάνος - Βενεταϊάνος | ΝΟΕΦ |
| 2. PLATYPUS | Αθανασίου - Κεφαλά        | ΝΟΠΦ |
| 3. MAXIMUM  | Καμπουρίδης - Σεκούρης    | ΝΟΚ  |

#### ORC International N (20 σκάφη)

|              |                    |       |
|--------------|--------------------|-------|
| 1. ΕΡΩΔΙΟΣ   | Καλλιγιάς          | ΝΟΤΚ  |
| 2. ΓΛΑΡΟΣ II | Χούντας - Κομνός   | ΝΟΑ   |
| 3. DOCUMENTO | Καπασάκης - Πιτσάς | ΝΑΟΕΦ |

#### ORC International A (8 σκάφη)

|           |                        |      |
|-----------|------------------------|------|
| 1. X-HOT  | Τζάκος - Χατζηνικολάου | ΙΟΠ  |
| 2. ΙΩΝΙΑ  | Δελγιώργης - Μπίκος    | ΝΟΤΚ |
| 3. ΝΕΦΕΛΗ | Σκλάβος - Νάκης        | ΙΟΠ  |

#### ORC Club (11 σκάφη)

|                |                   |      |
|----------------|-------------------|------|
| 1. RAMBLE FISH | Λαγοπόδης         | ΝΟΑΜ |
| 2. BORAS       | Καφέρογλου        | ΝΟΑΜ |
| 3. ΑΛΚΥΩΝ      | Γάρος - Σταμούλης | ΝΟΑΜ |

## ΜΕΘΑΝΑ 2008

### Βροχή και δυνατός άνεμος για 55 σκάφη

Ο διήμερος αγώνας του ΣΕΑΝΑΤΚ στα Μέθανα το διήμερο 5 - 6 Απριλίου είχε μεγάλη ποικιλία καιρικών συνθηκών. Το Σάββατο ο καιρός ήταν συννεφιασμένος και ο άνεμος φυσούσε από τον νοτιά. Νωρίς το μεσημέρι ξεκίνησε η βροχή και δυνάμωσε ο άνεμος. Τα πρώτα σκάφη έφτασαν στις 2 το μεσημέρι και τα τελευταία πριν τις 6. Η βροχή συνεχίστηκε όλο το απόγευμα.

Την Κυριακή είχε άπνοια και λιγάκι. Τα σκάφη έφυγαν με χαμηλές ταχύτητες και έφτασαν με δυσκολία στην Αίγινα. Εκεί, όμως, τα περίμενε ο δυνατός νοτιοδυτικός άνεμος που φυσούσε από το πρωί ανοικτά από το Φάληρο με αποτέλεσμα να τερματίσουν όλα γρήγορα.

### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ IRC (6 σκάφη)

|                   |               |            |
|-------------------|---------------|------------|
| TOMAHAWK          | Π. ΣΚΑΡΜΕΑΣ   | ΝΟΕΦ       |
| JINETERA - ΑΤΤΙΚΑ | ΔΡΣ           | Ι. ΚΟΥΙΔΑΣ |
| SILVER SURFER     | Σ. ΓΕΡΟΠΑΝΝΗΣ | ΝΟΠΦ       |

### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ORC International (22 σκάφη)

|              |                 |         |
|--------------|-----------------|---------|
| ΓΟΡΓΩ-ΑΙΓΑΙΟ | Α. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ | ΝΟΤΚ    |
| ΕΜΜΑΝΟΥΕΛΑ   | Γ. ΒΑΡΒΑΡΗΓΟΣ   | ΣΕΑΝΑΤΚ |
| ΚΑΜΑΥΑ IV    | Σ. ΛΕΦΕΣ        | ΝΟΕΦ    |

### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ORC Club (27 σκάφη)

|                 |                |               |
|-----------------|----------------|---------------|
| ΜΑΡΑ            | Δ. ΔΗΜΑΚΑΡΑΚΟΣ | ΝΟΕΦ          |
| ΙΑΣΟΝΑΣ         | Β. ΚΟΝΤΟΛΑΙΜΟΣ | ΝΑΟΕΦ         |
| BELL' ANGIOLINA | Σ. ΠΛΕΙΑΔΑΚΗΣ  | ΝΑΟ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ |



# Διασυλλογικοί αγώνες PLATU 25

Ο ΠΟΙΑΘ διοργάνωσε το Σάββατο 5 και την Κυριακή 6 Απριλίου 2008, διασυλλογικό αγώνα για σκάφη τύπου PLATU 25. Δήλωσαν συμμετοχή 8 σκάφη ενώ στη γραμμή της εκκίνησης βρέθηκαν λόγω καιρικών συνθηκών 5 σκάφη.

Το Σάββατο πραγματοποιήθηκαν 2 ιστιοδρομίες. Ο άνεμος έπνεε με διεύθυνση από 160 μοίρες και ένταση που κυμάνθηκε στην 1η ιστιοδρομία από 16 έως 18 κόμβους. Στη δεύτερη ιστιοδρομία η ένταση του ανέμου ήταν στους 21 κόμβους και ανέβηκε στους 24 κόμβους γεγονός που έκανε πιο θεαματικό τον αγώνα. Κατά το τελευταίο μπράτσο της διαδρομής, η ένταση ανέβηκε πάνω από τους 25 κόμβους και οδήγησε στην απόφαση να μην πραγματοποιηθεί η προγραμματισμένη 3η ιστιοδρομία.

Την Κυριακή, υλοποιήθηκαν άλλες 2 ιστιοδρομίες. Οι αγώνες πραγματοποιήθηκαν με ανέμους δυτικών διευθύνσεων 260 - 270 μοίρες και με ένταση που ξεκίνησε από 16 και ανέβηκε μέχρι 28 κόμβους. Λόγω της έντασης του ανέμου δεν πραγματοποιήθηκε η προγραμματισμένη 6η ιστιοδρομία.

Ετσι λοιπόν στο σύνολο 4 πραγματοποιηθέντων ιστιοδρομιών, η τελική κατάταξη έχει ως εξής

| Ομιλος | Αθλητής              | Θέση | Θέση | Θέση | Θέση | Σύνολο βαθμών | Θέση |
|--------|----------------------|------|------|------|------|---------------|------|
| ΙΟΠ    | MODUS VIVENDI        | 1    | 2    | 2    | 1    | 6             | 1    |
| ΝΟΕ    | STORMY               | 4    | 1    | 1    | 4    | 10            | 2    |
| ΝΟΕΦ   | MURPHY NYE- ANACONDA | 2    | 3    | 3    | 5    | 13            | 3    |
| ΝΟΠΦ   | ΟΚΕΑΝΟΣ              | 3    | 4    | DNF  | 2    | 18            | 4    |
| ΝΟΠΦ   | ΠΛΑΤΥΠΟΥΣ            | DNF  | DNF  | 4    | 3    | 25            | 5    |
| ΝΟΠΦ   | ΝΙΚΟΛΑΣ              | DNF  | DNF  | DNF  | DNF  | 36            | 6    |
| ΝΟΚ    | MAXIMUM              | DNF  | DNF  | DNF  | DNF  | 36            | 6    |
| ΝΟΕ    | ALPHA BANK           | DNF  | DNF  | DNF  | DNF  | 36            | 6    |

Η απονομή πραγματοποιήθηκε στις εγκαταστάσεις του ΠΟΙΑΘ στις 16 Απριλίου.







# ΑΓΩΝΑΣ ΠΟΡΟΥ ΤΟΥ ΝΟΤΚ 2008

Μεγάλος νικητής  
η άπνοια

Πενήντα τρία σκάφη ξεκίνησαν το απόγευμα της Παρασκευής 18 Απριλίου με προορισμό τον Πόρο αλλά κανένα από αυτά δεν μπόρεσε να τερματίσει λόγω της άπνοιας που επικρατούσε. Στην επιστροφή ο άνεμος ήταν φιλικότερος και τα σκάφη τερμάτισαν με μπολόνια. Για κάποια σκάφη δεν έλειψε η ταλαιπωρία όταν τοπικά η ένταση του ανέμου μειωνόταν, με αποτέλεσμα να χάσουν θέσεις.

Την Παρασκευή 18 Απριλίου 2008 και ώρα 16:00 δόθηκε η εκκίνηση για τον αγώνα που διοργανώνει ο ΝΟΤΚ με προορισμό το νησί του Πόρου. Στη διοργάνωση αυτή προβλεπόταν να τρέξουν σκάφη καταμετρημένα κατά ORC International, class A και N, ORC Club και IRC. Οι συμμετοχές ήταν πάνω από 50 σκάφη συνολικά. Πρώτα έφυγαν τα ORC A και N και μετά από δέκα λεπτά ξεκίνησαν και τα υπόλοιπα σκάφη. Ο καιρός αρχικά ήταν από νοτιοανατολική διεύθυνση εντάσεως 15 κόμβων αλλά πολύ σύντομα γύρισε σε καθαρό νοτιά με προοδευτική εξασθένηση. Το μεγαλύτερο μέρος το στόλου κρατήθηκε κοντά στην Αίγινα πιστεύοντας πως τη νύχτα θα μπορέσουν να ταξιδέψουν με τα τοπικά στεριανά της περιοχής από δυτικές διευθύνσεις, πράγμα το οποίο δεν έγινε ποτέ. Η μερίδα του στόλου που κράτησε πιο ανοικτά στο πέλαγος, εμπιστευόμενη προφανώς τις μετεωρολογικές προβλέψεις που δίνουν νοτιάδες, προς στιγμήν ευνοήθηκε, αλλά με τη δύση του ηλίου έπεσε γενικό καραντί το οποίο άφησε και έντονη ρεαγία για πολλή ώρα, με αποτέλεσμα όλος ο στόλος να ταλαιπωρηθεί, προσπαθώντας να στήσουν πανιά και να ταξιδέψουν έστω και λίγο, ευελπιστώντας στην κλασική «νυχτόμηση». Τα σκάφη δε που ξέμειναν από αέρα και βρέσκονταν κοντά στον Τούρλο χρειάστηκε να κάνουν και αρκετά τακ προκειμένου να αποφύγουν τη γνωστή ξέρα.

Αρκετά αργότερα με κάποιο τοπικό Πουνέντι τα προπορευόμενα σκάφη (Jinetera – Erytos – Anemos – Sugar) κατάφεραν να φτάσουν και να περάσουν τον κόβο Αντώνη όπου εκεί τελείωσε ουσιαστικά και το πρώτο σκέλος του αγώνα, μιας και δεν φύσηξε καθόλου μετά. Ως αποτέλεσμα αυτού, άλλοι εγκατέλειψαν από νωρίς και άλλοι δεν πρόλαβαν το όριο τερματισμού. Γενικά στο πρώτο σκέλος δεν τερμάτισε κανένα σκάφος, προς μεγάλη έκπληξη και απογοήτευση από τα πληρώματα και τους κυβερνήτες που έσπευσαν με ποικίλους τρόπους να παρηγορηθούν μόλις έδεσαν κάβους στον Πόρο.

Την Κυριακή 20 Απριλίου στις 11:00 δόθηκε η εκκίνηση για το σκέλος της επιστροφής. Με νοτιοανατολικές ρέφλες και με τα χρωματιστά τους

πανιά τα σκάφη ξεκίνησαν τον αγώνα της επιστροφής. Το ελαφρύ αεράκι τάξεως 7 κόμβων άλλαξε γρήγορα διεύθυνση και έγινε λεβάντες και αργότερα γρέγος. Τα περισσότερα σκάφη κρατήθηκαν κοντά στην Αίγινα. Κάποια λίγα σκάφη κρατήθηκαν στο πέλαγος (Blue Seal – Ionía) και τελικά ευνοήθηκαν γιατί ο καιρός ξαναγύρισε προοδευτικά σε λεβάντες και μετά βορροκαθούρα, όπου πήρανε πρώτοι την αλλαγή και εξοφανίστηκαν (η τύχη βοηθάει τους τολμηρούς.) Πρώτο έκοψε την γραμμή τερματισμού το Blue Seal ακολουθούμενο από το Ιωνία και μετά το Jinetera. Γενικά ήταν ένα όμορφο τριήμερο στον γραφικό Πόρο. Από ιστιοπλοϊκές πλευρές όμως ήταν αρκετά απογοητευτικά. Ίσως θα πρέπει να συνειδητοποιήσουμε πως οι αέρηδες που ξέραμε από παλιά μας εγκαταλείπουν σταδιακά καθώς φροντίζουμε επιστομένως να επιμεινουμε στη φύση που κι αυτή με τη σειρά της μας ανταποδίδει το ανάλογα.

## ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

### ORC A (9 σκάφη)

|                            |               |       |
|----------------------------|---------------|-------|
| 1. ΙΩΝΙΑ                   | A. ΔΕΛΗΓΩΡΓΗΣ | ΝΟΤΚ  |
| 2. BLUE SEAL MERCEDES BENZ | X. ΚΑΡΥΔΗΣ    | ΠΟΙΑΘ |
| 3. SUGAR                   | A. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ  | ΝΑΣ   |

### ORC N (23 σκάφη)

|                   |                 |      |
|-------------------|-----------------|------|
| 1. ΕΡΩΔΙΟΣ        | Σ. ΚΑΛΛΙΓΑΣ     | ΝΟΤΚ |
| 2. ΚΑΗΛΙΑ         | N. ΠΑΣΙΜΑΔΑΣ    | ΝΟΤΚ |
| 3. ΓΟΡΓΩ – ΑΙΓΑΙΟ | A. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ | ΝΟΤΚ |

### ORC Club (12 σκάφη)

|                    |                |               |
|--------------------|----------------|---------------|
| 1. ΑΝΕΜΟΣ          | S. ΔΙΜΟΚΑΣ     | ΝΟΤΚ          |
| 2. ΒΕΛΛ' ΑΝΓΙΟΛΙΝΑ | Σ. ΠΛΕΙΑΔΑΚΗΣ  | ΝΑΟ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ |
| 3. ΑΛΕΝΤΙΝΟΣ       | A. ΜΠΕΖΕΡΙΑΝΟΣ | ΝΑΟΕΦ         |

### IRC (9 σκάφη)

|                    |               |      |
|--------------------|---------------|------|
| 1. ΝΙΚΗ – ΧΡΙΣΤΙΝΑ | A. ΘΕΟΔΩΡΙΔΗΣ | ΝΟΠΦ |
| 2. FLIRT II        | E. ΠΕΤΟΥΣΗΣ   | ΝΑΟΒ |
| 3. ΟΥΣΥΡΑ          | A. ΞΗΡΑΔΑΚΗΣ  | ΝΟΣ  |





ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΠΙΑΣΟΥΜΕ ΤΑΧΥΤΗΤΑ  
20 ΚΟΜΒΩΝ ΧΩΡΙΣ ΑΕΡΑ



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



**KRISTEN NAVIGATION INC.**

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





# Acura Miami Grand Prix

Το δεύτερο μέρος των διοργανώσεων της Premiere Racing, μετά τους αγώνες του Key West, είναι το Γκραν Πρι του Μαϊάμι, με χορηγό πάλι το αυτοκίνητο Acura της Honda.

Η πρώτη αγωνιστική ημέρα, Πέμπτη 6 Μαρτίου, ξεκίνησε με αναβολή μιάμισης ώρας λόγω έλλειψης ανέμου. Η επιτροπή αποφάσισε να βγουν τα σκάφη στο θαλάσσιο στίβο στις 10:30 όπου περίμεναν αρκετή ώρα. Τελικά κατά τις 13:00 δόθηκε η εκκίνηση της πρώτης ιστιοδρομίας. Ο άνεμος ερχόταν από τις 170 μοίρες και κυμαινόταν στους 10 κόμβους. Πιο ευνοϊκή πλευρά στο στίβο ήταν εκείνη της στεριάς, αφού το ρεύμα του Κόλπου του Μεξικού περνάει στα δύο μίλια από τις ακτές με ένταση περί τους δύο κόμβους. Έτσι λοιπόν στα όρτσα με νότιους ανέμους η πλευρά του στίβου προς τη στεριά έχει το πλεονέκτημα, παρόλο που αυτό δεν είναι ικανό για να εξασφαλίσει τη νίκη, όπως φάνηκε. Ευτυχώς ο άνεμος δύο ώρες αργότερα ανέβηκε στους 12 κόμβους και σταθεροποιήθηκε με αποτέλεσμα να μπορέσει να γίνει και δεύτερη ιστιοδρομία.

Νικητής και στις δύο ιστιοδρομίες στην αγωνιστική κατηγορία των Farr40 ήταν ο παγκόσμιος πρωταθλητής της κλάσης, το Ιταλικό Mascalzone Latino από τη Νάπολη. Το αμερικανικό Barking Mad έφερε δύο δεύτερες θέσεις, ενώ το Nerone, το άλλο Ιταλικό σκάφος από τη Ρώμη έφερε μία τρίτη θέση. Το Warpath με τον Paul Cayard έφερε μία 5 και μία 6.

Τα υπόλοιπα σκάφη μοιράστηκαν στις υπόλοιπες θέσεις. Ο συναγωνισμός, ειδικά στη συγκεκριμένη κατηγορία ήταν όπως πάντα μεγάλος, με τα 30 σκάφη να διεκδικούν ανά πάσα στιγμή την καλύτερη θέση, μην αφήνοντας περιθώρια λάθους στους αντιπάλους τους.

Την επόμενη, Παρασκευή 7 Μαρτίου, η μέρα στο Μαϊάμι ξημέρωσε φανταστική. Γερές δόσεις ανέμου και μία παραγμένη θάλασσα ηλαιώσαν τις θεαματικές ιστιοδρομίες της δεύτερης αγωνιστικής ημέρας.

Πρόεδρος της επιτροπής αγώνων ήταν ο γνωστός και από το America's Cup, Peter Craig.

Ο Wolfgang Stolz με το Opus One έκανε καταπληκτική εμφάνιση, κερδίζοντας δύο ιστιοδρομίες και και μία πέμπτη θέση ακόμα,

παίρνοντας έτσι την πρωτιά στην κλάση των Farr 40. Ο Γερμανός Stolz, ήταν απόλυτα ικανοποιημένος τόσο με την απόδοση του πληρώματος όσο και με τις επιλογές τακτικής. Στην τακτική ήταν ο Kelvin Harrap, μέλος της ομάδας Team New Zealand από το τελευταίο America's Cup. Το Opus One τελευταία πηγαίνει πολύ καλά στην αγωνιστική κατηγορία των Farr 40 κερδίζοντας μάλιστα την τέταρτη και την πέμπτη θέση στα δύο τελευταία παγκόσμια πρωταθλήματα της κλάσης. Όμως η Γερμανική ομάδα αναζητά κάτι περισσότερο από αυτό και μία διάκριση σε ένα γκραν-πρι αγώνα όπως το Μαϊάμι είναι ότι πρέπει. Σημειωτέον ότι στην κατηγορία των Farr 40 δεν επιτρέπεται η απόρριψη της χειρότερης ιστιοδρομίας, οπότε τα λάθη στοιχίζουν ακριβά. Ο Jim Richardson κυβερνήτης του Barking Mad, μίας από τις καλύτερες ομάδες στην κατηγορία και νικητής του Acura Key West 2008, το κατάλαβε όταν έφερε μία 19η και μία 11η θέση οι οποίες του χάλασαν τη γενική βαθμολογία.

Το Mascalzone Latino με κυβερνήτη τον Vincenzo Onorato, που την πρώτη ημέρα ήταν πρώτο στη βαθμολογία, επίσης δεν έφερε καλά αποτελέσματα, με την καλύτερη θέση της ημέρας να είναι η έκτη. Οι

δύο φορές παγκόσμιοι πρωταθλητές όμως τη γλίτωσαν φτηνά, πέφτοντας απλώς στη δεύτερη θέση, τρεις βαθμούς μπροστά από το άλλο Ιταλικό σκάφος Nerone του Massimo Mezzaroma, που δεν εκμεταλλεύτηκε την ευκαιρία που του δόθηκε.

Ο νοτιοανατολικός άνεμος έφτασε στους 25 κόμβους στις ριπές ενώ τα κύματα έφταναν τα 2 μέτρα στην πρώτη ιστιοδρομία της ημέρας. Το Numbers, ένα J/24/Vrolijk 66 το μεγαλύτερο σκάφος του αγώνα, διαπίστωσε αποκόλληση της γόστρας με το κατάστρωμα, από τα βίαια χτυπήματα στα κύματα και αναγκάστηκε να εγκαταλείψει. Το Roxanne, ένα Melges 32 έσπασε ένα στουρό ενώ και άλλα δύο σκάφη της κατηγορίας δεν κατάφεραν να τερματίσουν λόγω ζημιάς. Το TP52 Mayhem και το Thin Ice επίσης εγκατέλειψαν λόγω ζημιάς.

Το Σάββατο 8 Μαρτίου ξεκίνησε λιγότερο επιθετικά αλλά με όριστες συνθήκες για ιστιοπλοΐα. Το πληρώμα του Numbers κατέβαλε



© Sharon Green/ultimatesailing.com



υπεράνθρωπη προσπάθεια ώστε να επισκευαστεί το σκάφος κατά τη διάρκεια της νύκτας ώστε να είναι έτοιμο την επόμενη ημέρα για να αγωνιστεί. Βέβαια το πρόβλημα δεν ήταν ούτε απλό, ούτε εύκολο, αλλά τελικά βρέθηκε λύση. Έτσι το Numbers όχι μόνο αγωνίστηκε, αλλά κέρδισε και την πρώτη ιστιοδρομία στην κατηγορία του.

Η Μπρέρα Φύση τελικά έκανε το χατίρι στους ιστιοπλάους και ενώ οι προγνώσεις έδιναν καταιγίδες στη διάρκεια της ημέρας, αυτές ήρθαν πιο νωρίς, το βράδυ, με αποτέλεσμα να ξεμερώσει μία μεγαλειώδης λιακάδα. Έτσι, την ώρα που ξεκίνησαν οι ιστιοδρομίες, στις 11 τοπική ώρα, ο ήλιος και ο δυτικός βορειοδυτικός άνεμος έπλεξαν το σκηνικό του στίβου. Ο άνεμος όμως δεν ήταν σταθερός, με αποτέλεσμα να χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή στην τακτική αλλά και το χειρισμό των σκαφών στο κύμα που πολλές φορές ήταν αντίθετο από τον άνεμο.

Η επιτροπή αγώνα κατάφερε να διεξάγει άλλες τρεις ιστιοδρομίες, που σήμαινε ότι ο αγώνας θα ήταν δίκαιος, αφού θα διεξάγονταν και οι δέκα προβλεπόμενες κούρσες. Αφού με το πέρας της ημέρας, οι ιστιοδρομίες που διεξήχθησαν έφτασαν τις επτά, στις τρεις από τις τέσσερις κατηγορίες, επιτρεπόταν η απόρριψη της χειρότερης ιστιοδρομίας.

Στην αγωνιστική κατηγορία των Farr 40 το Barking Mad έκανε πάλι το θαύμα του και από την τρίτη θέση βρέθηκε στην πρώτη μετά από δύο πρώτες θέσεις, παρά το ότι είχε μία κακή εκκίνηση. Ο κυβερνήτης του σκάφους, Jim Richardson, ήταν απόλυτα ικανοποιημένος.

Το Barking Mad στη δεύτερη ιστιοδρομία έπρεπε να επανεκκινήσει, περνώντας έτσι τη γραμμή 26ο σκάφος στη σειρά, αλλά κατάφερε να εκμεταλλευτεί κάθε γύρισμα του καιρού και να διατηρήσει επίσης μία καλή ταχύτητα ώστε να περάσει το πρώτο σημείο στροφής πέμπτο. Τελικά ο Richardson τερμάτισε πρώτος στην έβδομη ιστιοδρομία ανεβάζοντας το συνολικό του σκορ στους 42 βαθμούς, εννέα ολόκληρους βαθμούς μπροστά από το δεύτερο σκάφος, το Opus One.

Στην τακτική της ομάδας ήταν ο Terry Hutchinson, που ήταν στον ίδιο ρόλο στο America's Cup με τον διεκδικητή, την ομάδα Team New Zealand, χάρις στον οποίο η ομάδα είχε κερδίσει πέρυσι και το Acura Key West και το Acura Miami Grand Prix.

Το Opus One του Wolfgang Stolz δεν έφερε καλά αποτελέσματα το Σάββατο, αλλά με μία και μόνο νίκη στην όγδοη ιστιοδρομία, κατάφερε να διατηρηθεί στη δεύτερη θέση με τέσσερις βαθμούς διαφορά από το Ιταλικό Mascalzone Latino.

Στην κατηγορία των Melges 32 όπου συμμετέχουν 20 σκάφη, το Γερμανικό Pinta του γνωστού Michael Illbruck, σιγοούρεψε τη θέση του στην κορυφή της βαθμολογίας. Ο βετεράνος από το America's Cup



και το Volvo Ocean Race, John Kostecki, ήταν υπεύθυνος για την τακτική στο Pinta, το οποίο έφερε τις πρώτες και τις δεύτερες θέσεις στη σειρά. Δεύτερο με 10 βαθμούς διαφορά ήταν το New Wave.

Την τελευταία αγωνιστική ημέρα, Κυριακή 9 Μαρτίου, οι προσπάθειες όλων των ομάδων έφτασαν στην κορύφωση. Ωστόσο, το Barking Mad αν και ανακηρύχθηκε Σκάφος της Εβδομάδας, δεν κατάφερε να επαναλάβει την εντυπωσιακή του απόδοση.

Ο Colm Barrington και η ομάδα Flash Glove είχαν τόσες πρώτες και δεύτερες θέσεις που δεν χρειάστηκε καν να αγωνιστούν την τελευταία ημέρα για να κερδίσουν την αγωνιστική κατηγορία IRC 1. Ο Andy Fisher κυβερνήτης του Bandit όμως, δυσκολεύτηκε για να κατακτήσει την πρώτη θέση στην κατηγορία IRC 2, στην οποία άλλαζε το σκάφος επικεφαλής κάθε αγωνιστική ημέρα.

Ο Michael Illbruck με το Pinta στην κατηγορία Melges 32, κέρδισε σαρωτικά, παρόλο που η συγκεκριμένη ομάδα αγωνίστηκε για μόλις δεύτερη φορά στη συγκεκριμένη κατηγορία.

Το τρόπαιο Acura Trophy πήγε στην κατηγορία Farr 40 και το σκάφος Barking Mad, του Jim Richardson, το οποίο κέρδισε τρεις από τις δέκα ιστιοδρομίες και κατάφερε να εξισώσει τις κακές του εμφανίσεις, διατηρώντας την αγωνία στα ύψη μέχρι τον τερματισμό της τελευταίας κούρσας. Βασικός του αντίπαλος ο οποίος συνεχώς απειλούσε τη θέση του, ήταν ο Ιταλός Vincenzo Onorato.

Ο Richardson ωστόσο έχει κερδίσει και τις τρεις μεγάλες διοργανώσεις της κλάσης των Farr 40 εφέτος. Τώρα βλέπει το παγκόσμιο πρωτάθλημα των Farr 40 που θα διεξαχθεί στα μέσα Απριλίου.

## Αποτελέσματα μετά από 10 ιστιοδρομίες:

### Farr 40 (28 σκάφη)

1. Barking Mad, Jim Richardson
2. Mascalzone Latino, Vincenzo Onorato
3. Warpath, Fred & Steve Howe

### Melges 32 (20 σκάφη)

1. Pinta, Michael Illbruck
2. New Wave, Mike Carroll/Marty Kullman
3. Star, Jeff Ecklund

### IRC 1 (6 σκάφη)

1. Flash Glove, J/V 52, Colm Barrington, Ireland
2. Windquest, TP52, Doug DeVos, Holland
3. Rusal Synergy, Sergey Pichugin, Russia

### IRC 2 (6 σκάφη)

1. Bandit, Swan 42, Andy Fisher
2. Teamwork, J/122, Robin Team
3. Gold Digger, J/44, James Bishop



# Ελληνική συμμετοχή στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Rolex Farr 40

Το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα της πιο αγωνιστικής κατηγορίας, αυτής των Farr 40, ολοκληρώθηκε στην Φλόριντα των ΗΠΑ.

Την Τετάρτη 16 Απριλίου ξεκίνησαν οι αγώνες του παγκοσμίου πρωταθλήματος των Farr40 που έγινε στο Μαϊάμι της Φλόριντα των ΗΠΑ. Τριάντα τρία εκλεκτά σκάφη ίδιου τύπου από όλο τον κόσμο συνέθεσαν τον στόλο της πιο αγωνιστικής κλάσης σήμερα, ανάμεσά τους και το Ελληνικό σκάφος ΑΤΑΛΑΝΤΗ του Στρατή Ανδρεάδη, ένα σκάφος με ένδοξο παρελθόν και πολλά υποσχόμενο μέλλον.

Το πρωτάθλημα περιελάμβανε στο πρόγραμμά του 10 ιστιοδρομίες.

## Ημέρα Πρώτη – Μουδιασμένη προεμίερα

Οι τρεις πρώτες έγιναν την πρώτη ημέρα. Η πρώτη ημέρα ήταν «Presidents' Day» αφιερωμένη στους τέσσερις προέδρους της κλάσης τα τελευταία 11 χρόνια. Η πρώτη ιστιοδρομία ξεκίνησε στις 11 το πρωί με τον άνεμο να πνέει στους 18 κόμβους από βόρειες διευθύνσεις. Η απόφαση για το ποια πλευρά θα ήταν πιο ευνοημένη από το γύρισμα του καιρού, ήταν δύσκολη για αυτό και ο στόλος μοιράστηκε πάνω στη γραμμή.

Ο δύο φορές παγκόσμιος Πρωταθλητής της κλάσης Vincenzo Onorato με το Mascalzone Latino, που θα διεκδικούσε με πάθος την τρίτη στη σειρά διάκριση, είχε μία αναγκαστική αλλαγή του tactician της ομάδας την τελευταία στιγμή, που τους χάλασε τα σχέδια. Ωστόσο η ομάδα δεν πτοήθηκε και τερμάτισε πρώτη στη γενική κατάταξη της ημέρας, με μία τρίτη, μία δωδέκατη και μία πρώτη θέση. Δύο βαθμούς πίσω από το Mascalzone Latino ήταν το επίσης Ιταλικό Joe Fly του Giovanni Maspero, το οποίο πήρε την πρώτη θέση στη δεύτερη ιστιοδρομία.

Το αμερικάνικο Groovederci 57 (ένα από τα δύο Groovederci που συμμετείχαν) της Deneen Demourkas πήρε την τρίτη θέση, ο Carlo Alberini με το Calvi Network την τέταρτη και η γνωστή ομάδα Alinghi με τον ίδιο τον Ernesto Bertarelli στο ηνδάλιο, πήρε την πέμπτη θέση.

Ωστόσο την παράσταση έκλεψε το Ελληνικό σκάφος Atalanti του Στρατή Ανδρεάδη το οποίο πήρε την πέμπτη θέση στην πρώτη ιστιοδρομία και τη δεύτερη θέση στη δεύτερη. Δυστυχώς όμως κάποιες αβερσίες στην τρίτη ιστιοδρομία τους στέρησαν και μία τρίτη θέση στη δεκάδα, με αποτέλεσμα στη γενική βαθμολογία να πέσουν στην όγδοη θέση.

Υπεύθυνος για την τακτική στην Ελληνική ομάδα ήταν ο αμερικανός Brad Read ο οποίος έκανε ότι μπορούσε στις δύο πρώτες ιστιοδρομίες, αλλά στην τρίτη μία ακιμαγμένη τζένοα και ένα σπασμένο μαντάρι τους άφησε εκτός συναγωνισμού. Παρόλα αυτά μίλησε με πολύ καλά λόγια για την ομάδα, τον ενθουσιασμό του πληρώματος και την επιμονή τους.

Ο Στρατής Ανδρεάδης ήξερε ότι ήταν αρχή ακόμα και έπονταν πολλές ιστιοδρομίες που θα μπορούσαν να ανατρέψουν κάθε αποτέλεσμα. "Θα συγκεντρωθούμε σε αυτό που κάναμε σωστά, ενώ για τα υπόλοιπα θα προσπαθήσουμε να τα κάνουμε καλύτερα στις επόμενες ιστιοδρομίες"

είπε. "Αφού τα πράγματα πήγαν καλά στις δύο πρώτες ιστιοδρομίες είναι ένα καλό σημάδι ότι η ομάδα λειτουργεί σωστά. Αυτό που χρειάζεται προσοχή είναι στους χειρισμούς και στον εξοπλισμό." Από την άλλη πλευρά, ο Read, ήταν ικανοποιημένος από την απόδοση της ομάδας, αλλά κυρίως με το θαυμάσιο κλίμα που επικρατούσε.

## Ημέρα Δεύτερη – Τα φαβορί ξεχώρισαν ήδη

Τη δεύτερη αγωνιστική ημέρα, Πέμπτη 17 Απριλίου, οι καιρικές συνθήκες είχαν αλλάξει. Ο άνεμος ήταν πιά ασθενής και η θάλασσα είχε ηρεμήσει. Όμως ευτυχώς έγιναν άλλες τρεις ιστιοδρομίες, παρά τον λιγοστό αέρα.

Στην πρώτη ιστιοδρομία τις εντυπώσεις έκλεψε το Γερμανικό Opus One το οποίο ξεκίνησε και τερμάτισε πρώτο με διαφορά άνω των τριών λεπτών από το δεύτερο, το Barking Mad.

Στη δεύτερη ιστιοδρομία της ημέρας κέρδισε το Ιταλικό Nerone του πρώην παγκόσμιου πρωταθλητή Massimo Mezzaroma και του Antonio Sodo Migliori. Παρόλο που το Mascalzone Latino έκανε όριστη εκκίνηση και προηγείτο στον πρώτο γύρο, το Silver Bullet πέρασε μπροστά του στο δεύτερο σημείο στροφής, ακολουθούμενο από το Nerone, το Ramrod και το Morning Glory. Το Silver Bullet διατήρησε την πρώτη θέση αλλά στο τελευταίο σκέλος στα πρύμα δέχτηκε επίθεση από το Nerone, το οποίο κατάφερε τελικά να περάσει και να τερματίσει μπροστά του.

Η δεύτερη ιστιοδρομία είχε δυσάρεστη κατάληξη για το Opus One, ωστόσο στο τέλος της μέρας το σκάφος κατάφερε να κρατηθεί στην 7<sup>η</sup> θέση της γενικής.

Στην τελευταία ιστιοδρομία της ημέρας, το Mean Machine πήρε την πρώτη θέση με δεύτερο το Joe Fly και τρίτο το Asterisk. Στην ομάδα υπεύθυνος για την τακτική είναι ο Νεοζηλανδός Ray Davies ο οποίος έκανε πολύ καλή δουλειά. Το σκάφος ήταν τέταρτο στη γενική στο τέλος της ημέρας. Στην πέμπτη θέση ανέβηκε εντυπωσιακά το γνωστό Alinghi του Ernesto Bertarelli και πλήρωμα από την ομάδα των υπερασπιστών του America's Cup. Στην έκτη θέση ανέβηκε το Ελληνικό σκάφος Atalanti του Στρατή Ανδρεάδη από την όγδοη που βρισκόταν στην αρχή της ημέρας.

Μετά τις ιστιοδρομίες της δεύτερης ημέρας, η σειρά της κατάταξης στις πρώτες δύο θέσεις δεν άλλαξε, με τα δύο Ιταλικά σκάφη Mascalzone Latino και Joe Fly να βρίσκονται επικεφαλής. Υπεύθυνος για την τακτική του Mascalzone Latino ανέλαβε τελικά ο John Kosteckii, ο οποίος βοήθησε τον ιδιοκτήτη και τιμονιέρη της ομάδας Vincenzo Onorato να φέρει μία μέτρια και δύο καλές θέσεις (1-4-3-5). Ο Onorato είχε ανακηρυχθεί το 2003 Ιστιοπλόος της χρονιάς και έκανε καλή ομάδα με τον καταξιωμένο πλέον Kosteckii (νικητής του Volvo Ocean Race του 2001/02 με το illbruck, αργυρό μετάλλιο στους Ολυμπιακούς του 1988, 10 φορές παγκόσμιος πρωταθλητής σε διάφορες κατηγορίες one-design και βετεράνος τεσσάρων America's Cup). Το Joe Fly του Giovanni Maspero, είχε στην τακτική τον Francesco Bruni, με εμπειρία από Ολυμπιακούς Αγώνες αλλά και από το America's Cup.





Ο δύο φορές παγκόσμιος πρωταθλητής της κλάσης Jim Richardson με το Barking Mad ανέβηκε από την έβδομη θέση στην τρίτη, παρά την πρόωρη εκκίνηση που είχαν στην πρώτη ιστιοδρομία.

#### Ημέρα Τρίτη - Η μεγάλη μάχη και το μεγάλο ξεκαθάρισμα

Την τρίτη αγωνιστική ημέρα, Παρασκευή 18 Απριλίου, έγιναν δύο ακόμη ιστιοδρομίες, ανεβάζοντας το συνολικό αριθμό στις 8 από τις 10 που έπρεπε να γίνουν για να ολοκληρωθεί το πρωτάθλημα. Είναι σημαντικό ότι οι αγωνιζόμενοι δεν είχαν το δικαίωμα να «πετάξουν» την ιστιοδρομία με τη χειρότερη βαθμολογία, οπότε η προσοχή τους ήταν ιδιαίτερα αυξημένη, αφού τα λάθη ήταν ασυγχώρητα.

Η πρώτη ιστιοδρομία της ημέρας ξεκίνησε με κάποια καθυστέρηση

καθώς ο άνεμος άλλαζε διεύθυνση, αναγκάζοντας την επιτροπή αγώνων να αλλάξει το στίβο. Το Γαλλικό Twins του Erik Maris και το Αυστραλέζικο Kokomo έκαναν πρόωρη εκκίνηση, παρασύροντας όμως μαζί τους κι άλλα πολλά σκάφη, αφού είχαν προτεραιότητα και μη έχοντας χώρο να κάνουν ελιγμό, τους πέταξαν αναγκαστικά έξω από τη γραμμή. Έτσι, δόθηκε γενική ανάκληση, αυτή τη φορά όμως με σημαία "Z" (με ποινή 10% στη βαθμολογία για τους πρόωρους). Το Twins και αυτή τη φορά κινήθηκε πολύ επιθετικά στην εκκίνηση και βγήκε πάλι πρόωρο. Στο πρώτο σημείο στροφής, το Estate Master από την Αυστραλία ήταν επικεφαλής, ακολουθούμενο από το Flash Gordon και το Silver Bullet. Όμως το Mascalone Latino έκανε αξιοσημείωτη τακτική ακολουθώντας όλα τα γυρίσματα του καιρού και ήρθε πολλά σκάφη στα πρύμα, τερματίζοντας στην έκτη θέση. Το Joe Fly και το





Barking Mad τερμάτισαν τέταρτο και πέμπτο αντίστοιχα, αλλά επειδή η διαφορά στη βαθμολογία της γενικής ανάμεσα στο Mascallzone Latino και το Joe Fly ήταν μόλις ένας βαθμός, το Joe Fly βρέθηκε επικεφαλής στο τέλος της ιστιοδρομίας. Πολύ καλά πήγε η ημέρα και για το Flash Gordon, του Helmut Jahn, που πήρε μία τρίτη και μία τέταρτη θέση. Επίσης, το Nanoq, του πρίγκιπα Frederik της Δανίας τερμάτισε τέταρτο, χάρη κυρίως στις ικανότητες του διάσημου Bouwe Bekking από το Volvo Ocean Race. Έτσι ανέβηκαν στην έκτη θέση του overall.

Στη δεύτερη ιστιοδρομία, η διεύθυνση του ανέμου είχε αλλάξει πολύ, και η επιτροπή άλλαξε για μία ακόμα φορά το στίβο. Με τις αλλαγές του ανέμου να είναι έντονες πριν την εκκίνηση, πολλά σκάφη δεν μπορούσαν να υπολογίσουν ακριβώς ούτε καν το χρόνο που χρειαζόνταν για να βρεθούν στη γραμμή, με αποτέλεσμα να υπάρχουν έξι πρόωρες εκκινήσεις και πολλή σύγχυση.

Στο τέλος της ημέρας το Mascallzone Latino, το Ιταλικό σκάφος του Vincenzo Onorato ήταν ξανά στην κορυφή της βαθμολογίας, με το Joe Fly στη δεύτερη και το Ελβετικό Alinghi να έχει ανέβει στην τρίτη. Η ομάδα του Onorato έφερε 6-3 στις δύο ιστιοδρομίες, σε σχέση με το Joe Fly που έφερε 5-2. Ο Ernesto Bertarelli με το Alinghi, πρωταθλητής της κλάσης το 2001, κατάφερε να μπει στην τριάδα. Το Barking Mad του Jim Richardson πήρε μία δεύτερη θέση στην πρώτη ιστιοδρομία, αναπετώνοντας τις ελπίδες του για την τρίτη θέση, αλλά στη δεύτερη ιστιοδρομία κακές επιλογές τακτικής τους οδήγησαν στην 24<sup>η</sup> θέση, με αποτέλεσμα να πέσουν στην 4<sup>η</sup> overall.

#### Ημέρα Τέταρτη και Τελευταία - Οι θέσεις που ήταν ήδη reserve

Το Σάββατο 19 Απριλίου ήταν η τελευταία αγωνιστική ημέρα. Έγιναν οι δύο ιστιοδρομίες που υπολείπονταν με τον καιρό να είναι οριστικά στο επιτρεπτό. Με ένταση 6-7 κόμβους και διεύθυνση συνεχώς μεταβαλλόμενη, η επιτροπή αγώνος δεν είχε άλλη επιλογή από το να περιμένει. Λίγο αργότερα ο καιρός έδειξε κάποια σημάδια βελτίωσης και η πρώτη ιστιοδρομία ξεκίνησε.

Η πιο ενδιαφέρουσα μάχη ήταν ανάμεσα στα Ιταλικά σκάφη και ειδικότερα ανάμεσα στο Mascallzone Latino και το Joe Fly. Το Barking Mad έπαιξε σπουδαίο ρόλο στην επικράτηση του πρώτου έναντι του δεύτερου τελικά, όταν στο πρώτο σημείο στροφής κέρδισε ποινή από το Joe Fly. Μετά την εκδίκαση των ενστάσεων, η επιτροπή αποφάσισε να ακυρώσει το Joe Fly που έπεσε στη δεύτερη θέση και έτσι να ευνοηθεί το Mascallzone Latino. Την ιστιοδρομία τελικά κέρδισε το Αμερικάνικο Ramrod του Rod Jabin που όμως δεν κατάφερε να ανέβει πάνω από την έβδομη θέση στη γενική κατάταξη.

Τη δεύτερη ιστιοδρομία της ημέρας κέρδισε το Γερμανικό Opus One του Wolfgang Stolz, το οποίο πήρε την 9<sup>η</sup> θέση στη γενική. Παρόλο που τα βλέμματα ήταν στραμμένα στα δύο πρώτα σκάφη της γενικής κατάταξης, Mascallzone Latino και Joe Fly και τη μεταξύ τους μονομαχία, την πρώτη θέση πήραν οι Αμερικανοί, ενώ την παράσταση έκλεψαν οι Γερμανοί.

Ο Peter de Ridder με το Mean Machine έφερε μία δεύτερη και μία 17<sup>η</sup> θέση και πήρε την τρίτη θέση overall, ενώ ο πρίγκιπας Frederik της Δανίας με το Nanoq πέτυχε ένα 3-4 και ανέβηκε στην τέταρτη της γενικής.

Το Barking Mad του Jim Richardson που είναι δύο φορές παγκόσμιος πρωταθλητής τερμάτισε όγδοο. Ο Richardson τιμονιεύει ο ίδιος το σκάφος του και είναι επίσης και πρόεδρος της κλάσης.

Έτσι, ο Vincenzo Onorato με το Mascallzone Latino κατέκτησε το παγκόσμιο πρωτάθλημα της κλάσης Farr 40 για το 2008, για τρίτη συνεχή χρονιά, κάτι που συμβαίνει για πρώτη φορά.

Του χρόνου το πρωτάθλημα της κλάσης επιστρέφει ξανά στην Ευρώπη και συγκεκριμένα στο Porto Cervo της Σαρδηνίας.

#### Αποτελέσματα

1. Mascallzone (ITA), Vincenzo Onorato
2. Joe Fly (ITA), Giovanni Maspero
3. Mean Machine (MON), Peter de Ridder
4. Nanoq (DEN), HRH Crown Prince Frederik
5. Calvi Network (ITA), Carlo Alberini
6. Alinghi (SUI), Ernesto Bertarelli
7. Ramrod (USA), Rodrick Jabin
8. Barking Mad (USA), Jim Richardson
9. Opus One (GER), Wolfgang Stolz
10. Nerone (ITA), Massimo Mezzaroma/ Antonio Sodo Migliori





# 35th International Rolex Regatta στο St. Thomas των US Virgin Islands



Η Διεθνής Regatta Rolex είναι μέρος του US-IRC Gulf Stream Series 2008 που διεξάγεται στην Καραϊβική. Οκτώ κατηγορίες και 90 σκάφη IRC και CSA (Caribbean Sailing Association), καταμαράν και IC24 συμμετείχαν φέτος στην τριήμερη διοργάνωση. Η κλάση IC24, αν και είναι καινούργια στην περιοχή, έχει ήδη μεγάλη απήχηση.



ιστιοδρομίες. Νικητής στην αγωνιστική κατηγορία I με μπλόκιν ήταν το J100 «St. Croix VI» του Robert Armstrong. Η ομάδα αυτή με το προηγούμενο σκάφος της είχε πρωτεύσει στην κατηγορία του στο Key West Race Week το 2005. Δεύτερο με ένα βαθμό διαφορά ήταν το Melges 24 «Devil Cubed».

## 30 Μορτίου

Η διοργάνωση έληξε με παρόμοιες καιρικές συνθήκες. Έγινε ένας αγώνας ανοικτής θαλάσσης απόστασης 13 μιλίων αλλά με διαφορετική διαδρομή για τις δύο κατηγορίες. Μεγάλη σημασία είχε η τακτική στα δεύτερα όρτια. Οι νικητές της προηγούμενης ημέρας κατάφεραν να παραμείνουν στις ίδιες θέσεις της γενικής βαθμολογίας.

## IC 24 One Design (One Design - 17 Boats)

1. Orion, IC 24, Fraitto Lugo
2. Bmobile, IC 24, Fred Ruebeck / Colin Rathbun
3. Intac, IC 24, James Mark Plaxton

## Spinnaker Racing 1 (CSA - 7 Boats)

1. Bad Girl, J 100, Robert W. Armstrong
2. Devil Cubed, Melges 24, Chris Stanton
3. BMobile Enzyme, Henderson 35, Paul Solomon

## Spinnaker Racing 2 (CSA - 14 Boats)

1. Urayo, J 24, Gilberto E. Rivera
2. The Good, The Bad and The Ugly, Kirby 25,

- William McConnell / John Foster  
3. J-Walker, J 27, Chris & Christine Thompson

## Non-spinnaker Racing 1 (CSA - 12 Boats)

1. Medalla Light, J 24, Juan Moline
2. Affinity, Swan 48, Jack Desmond
3. El Presidente, Thomas 35, Jeffrey Fangmann

## Spinnaker Racing/Cruising (CSA - 9 Boats)

1. Lost Horizon, J 122, James Dobbs
2. Lazy Dog, Beneteau First 40.7, Sergio Sagrasso
3. El Ocaso, J 120, Richard Wesslund, Coconut Grove

## IRC 1 (IRC - 5 Boats)

1. Aquarius, Swan 601 CR, Sam Fleet
2. Equation, Andrews 68, Bill Alcott
3. Hexe, Frers 80, Norbert Plambeck

## IRC 2 (IRC - 7 Boats)

1. Three Harkoms, Beneteau 44, Christopher Lloyd
2. Ondeck Bandit, Farr 40, Peter Holmberg
3. Oystercatcher XXVI, Humphreys 42, Richard Matthews

## Beach Cats (Portsmouth - 17 Boats)

1. DRD/Suzuki/Red Bull, Tornado 20, Enrique Figueroa
2. Image Immobilier, Nacra F18, Olivier Bernaz
3. Nacra St. Barth, F18 Nacra Infusion, Jeff (Jean-Francois) LeDee / Jordil Vincent



## 28 Μορτίου

Η πρώτη ημέρα των αγώνων ήταν έντονη. Οι άνεμοι των 20-22 κόμβων έδωσαν την ευκαιρία σε όλους να διηγηθούν πολλές ιστορίες μετά το τέλος των ιστιοδρομιών. Μετά από τη γρήγορη πλεύση στο πρύμα, τα σκάφη τερμάτισαν ταξιδεύοντας όρτια προς την ακτή Charlotte Amalie.

## 29 Μορτίου

Τη δεύτερη ημέρα οι αληγείς άνεμοι των 14-16 κόμβων έδωσαν την ευκαιρία στην επιτροπή αγώνων να διεξάγει πολλές παλινδρομικές





# Clipper 07-08 Round the World Yacht Race

Βαίνει προς την ολοκλήρωση, αργά αλλά σταθερά, ο γύρος του κόσμου από ερασιτέχνες ιστιοπλόους με επαγγελματίες σκίπερ.

Η επίσκεψη του στόλου στο Qingdao ήταν η δεύτερη, με σκάφη του Clipper Race να καταπλέουν στην πόλη, προσφέροντας έτσι στην Ολυμπιακή επιτροπή της ιστιοπλοΐας την εμπειρία φιλοξενίας μεγάλων ιστιοπλοϊκών διοργανώσεων και αρκετού κόσμου, αγωνιζόμενων, εκπροσώπων Τύπου κτλ. Αλλά και η εκκίνηση της ιστιοδρομίας στη θαλάσσια περιοχή του Ολυμπιακού Κέντρου της Ιστιοπλοΐας του Qingdao ήταν μία καλή πρόβα τζεενεράλε για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του Πεκίνου του 2008.

Στις 15:30 τοπική ώρα (07:30 ώρα GMT) την Κυριακή 24 Φεβρουαρίου, δόθηκε η εκκίνηση από το Fuschun Bay του Qingdao της Κίνας, για το έβδομο σκέλος του Clipper 07-08 Round the World Yacht Race με προορισμό τη Χαβάη. Η έβδομη ιστιοδρομία είναι η μεγαλύτερη του Clipper 07-08.

Τα δέκα σκάφη του στόλου πέρασαν τη γραμμή εκκίνησης με τις τζένες, με δέκα κόμβους άνεμο από νοτιοδυτικές διευθύνσεις, έχοντας μπροστά τους 4.400 ναυτικά μίλια ταξιδιού στον Ειρηνικό Ωκεανό, από την Κίνα μέχρι τη Χαβάη.

Μετά από το πολύ ανταγωνιστικό προηγούμενο σκέλος με τα πολλά όρτια από τη Σιγκαπούρη στο Qingdao, αυτή η ιστιοδρομία μέχρι τη Χαβάη αναμενόταν να έχει πολύ περισσότερα πρύμα.

## Μπαίνοντας στον Ειρηνικό

Τρεις ημέρες μετά, σημαντικές αποφάσεις τακτικής έπρεπε να ληφθούν, καθώς ο στόλος πλησίαζε τον Ειρηνικό.

Η γρήγορη κούρσα στα χωρικά ύδατα της Ιαπωνίας και την Κίτρινη Θάλασσα που ξεκίνησε λίγο μετά την εκκίνηση, που είχε σγκώσει όλες τις ομάδες να μην πάθουν ζημιά τόσο νωρίς στη διαδρομή, έφερε το στόλο στο κατώφλι

του Ειρηνικού. Τα πρώτα σκάφη ήταν το New York, το Glasgow, Scotland with style και το Hull & Humber που ταξίδεψαν τα επικίνδυνα πρύμα με τον πολύ αέρα χωρίς καμία απώλεια.

Το Liverpool 08 είχε ωστόσο ένα σπασμένο γκάι ενώ και το Durban 2010 and Beyond είχε αβαρίες, αλλά συνέχισε να πιέζει για να βελτιώσει τη θέση του.

Όταν ο στόλος έφτασε στο νότιο άκρο της Ιαπωνίας, το παιχνίδι γύρισε και από αγώνας αντοχής και ταχύτητας, μετεωρήθηκε σε αγώνα τακτικής. Το Uniquely Singapore βρέθηκε νοτιότερα από τα υπόλοιπα σκάφη, μια θέση που θα μπορούσε να παίξει σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη της ιστιοδρομίας, αν ο καιρός γυρίσει ώστε να ευνοήσει τα σταβέντο.

Ο άνεμος μέχρι εκείνη τη στιγμή συνέχισε να πνέει αμείωτος στους 25 με 40 κόμβους από βόρειες διευθύνσεις.

Κάθε μέρα που περνούσε ο καιρός έφερνε και νέες προκλήσεις στο στόλο των Clipper, καθώς με την τακτική όλες οι ομάδες προσπαθούσαν να διατηρήσουν τα σκάφη τους ανάμεσα στο υψηλό του βόρειου Ειρηνικού και σε μία ακολουθία από υφέσεις που έρχονταν από τα δυτικά και ακολουθούσαν το στόλο.





Τα πρώτα σκιά σκάφη μπήκαν στο νότιο άκρο ενός μικρού, τοπικού, δευτερεύοντος συστήματος υψηλών πιέσεων που έφερε ασθενείς ανέμους όρτσα και επιβρόδυσε την πορεία των σκαφών βγάζοντάς τα μόλις και εκτός της ορθής πορείας.

Στον αντίποδα, το Jamaica και το Nova Scotia συνέχιζαν να ταξιδεύουν καλά.

Ευτυχώς αυτή η μικρή ανωμαλία δεν κράτησε για πολύ και σύντομα έδωσε τη θέση της στη σταθερή ακολουθία των κρέσεων που διασχίζουν τον Ειρηνικό Ωκεανό από δυμάς προς ανατολές. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια των ασθενών ανέμων, αν και η ταχύτητα ήταν μικρή, δόθηκε στα πληρώματα η ευκαιρία αφενός να χαλαρώσουν από την αμείωτη ένταση και αφετέρου να κάνουν όλες τις μικροεπισκευές που χρειαζόνταν εν ηρεμία.

#### Το Πρώτο Αίμα

Το westernaustralia2011.com, ένα από τα δέκα σκάφη του αγώνα Clipper 07-08 Round the World Yacht Race, έχασε το άλμπουρ τους στο σκέλος από το Qingdao της Κίνας προς τη Χαβάνη.

Στις 06:00 ώρα GMT, την ενδέκατη ημέρα του σκέλους των 4.400 ναυτικών μιλίων στον Ειρηνικό Ωκεανό, η ομάδα που αντιπροσωπεύει τη Δυτική Αυστραλία ανέφερε στους διοργανωτές ότι το ύψος 81 πόδων (24,5 μέτρων) άλμπουρ τους, έσπασε περίπου στη μέση, ενώ ταξίδευαν με περίπου 10-15 κόμβους άνεμο, με το μπολόνι.

Ευτυχώς κανείς από τους 12 του πληρώματος δεν τραυματίστηκε. Το πλήρωμα αμέσως έκοψε τα ξάρτια και τα μαντάρια που συγκρατούσαν το σπασμένο κομμάτι χρησιμοποιώντας υδραυλικούς κόφτες συμπατάσκεινων ώστε να μην προκληθεί ζημιά στο σκάφος. Έτσι, μπόρεσαν να εκτιμήσουν τις υπόλοιπες ζημιές και τελικά να συνεχίσουν την πορεία τους.

Το σκάφος βρισκόταν περίπου 700 ναυτικά μίλια ανατολικά από τη Γιοκαχάμα της Ιαπωνίας στον Ειρηνικό Ωκεανό. Εξαιτίας των ισχυρών ανέμων από τα δυτικά το σκάφος αναγκαστικά θα συνεχίσει την πορεία του προς τη Χαβάνη, με εξάρτια έκτακτης ανάγκης (jury rig). Η ομάδα αναζητά λύσεις ανεφοδιασμού εν ήλω και κατά πόσα πιθανότατα θα κάνουν μία στάση στο νησί του Midway περίπου 1.400 ναυτικά μίλια μακριά από τη θέση τους.

Η διοργανώτρια Clipper Ventures ήδη οργανώνει αποστολή να ετοιμαστεί νέο άλμπουρ και εξάρτια και να αποσταλεί στη Χαβάνη ώστε το westernaustralia2011.com να μπορέσει να συνεχίσει τον αγώνα το συντομότερο δυνατόν.

Οι πρωταθλητές του Clipper 2005-2006 βρίσκονταν στην έκτη θέση στη γενική κατάταξη μετά από έξι ιστιοδρομίες από τις 14 συνολικά του φετινού αγώνα. Όταν έχασαν το άλμπουρ βρίσκονταν στην ένατη και προτελευταία θέση του σκέλους, με 2,648 ναυτικά μίλια μπροστά τους μέχρι τον τερματισμό.

#### Σειρά του Durban

Την 19η ημέρα του σκέλους προς τη Χαβάνη, το Durban 2010 and Beyond, είχε μία δυσάρεστη έκπληξη. Στις 06:10 ώρα GMT η νοτιοαφρικανική ομάδα επικοινωνήσε με τα κεντρικά γραφεία της διοργάνωσης για να ενημερώσει ότι κόπηκε το άλμπουρ του σκάφους σύρριζα από το κατάστρωμα, ενώ ταξίδευε με άνεμο που δεν ξεπερνούσε τους 20 κόμβους.

Κανείς από το 16μελές πλήρωμα δεν τραυματίστηκε. Αμέσως άρχισαν τις εργασίες της απαλλαγής από τα απομεινάρια του άλμπουρ και της εξάρτιας και του καθαρισμού και της τακτοποίησης του καταστρώματος. Οι εργασίες αυτές δεν είναι εύκολες, αν αναλογιστεί κανείς ότι το σκάφος έχει μήκος 68 πόδια, ενώ το άλμπουρ έχει ύψος 81 πόδια (24,5 μέτρα) και ζυγίζει περίπου ένα τόνο.

Ο κυβερνήτης του σκάφους Ricky Chalmers απέδωσε το συμβάν στις επικρατούσες συνθήκες. Το σκάφος χτυπούσε στο κύμα, αν και όχι πολύ βίαια. Λίγο πριν κοπεί το άλμπουρ, ο τιμονιέρης προσπάθησε να αποφύγει ένα κύμα. Δεν τα κατάφερε, ακολούθησε ένα χτύπημα στο κύμα, ένας διπλός κρότος και το άλμπουρ έφυγε από τη βάση του.

Το σκάφος απέιχε 780 ναυτικά μίλια από τη Χονολουλού. Παρότι έχασε το άλμπουρ, δεν έπαθε άλλη ζημιά και συνέχισε να είναι αξιόπλοο, ειδικά μετά τον προσεκτικό έλεγχο και το ξεκαθάρισμα που ακολούθησε.

Λίγες ημέρες πριν το συμβάν στο Durban 2010 and Beyond, στις 5 Μαρτίου, είχε προηγηθεί το κόψιμο του άλμπουρ του westernaustralia2011.com.



αν και για διαφορετικούς λόγους, αλλά όλα τα πληρώματα είχαν έναν επιπλέον λόγο να δείχνουν περισσότερη προσοχή.

Παρότι τα σκάφη είχαν καλύψει ήδη το 85% του σκέλους η οργανωτική επιτροπή του Clipper Race, που έχει επικεφαλής τον Sir Robin Knox-Johnston, ζήτησε από τα υπόλοιπα σκάφη να αφήσουν τον αγώνα και να απευθύνουν προς τον τερματισμό, τη Χονολουλού της Χαβάης.

Η επιτροπή αποφάσισε να επιβραχύνει το σκέλος για λόγους ασφαλείας και σύμφωνα με τις οδηγίες πλοίου. Έτσι ο αγώνας θεωρήθηκε ότι έληξε στις 06:00 ώρα GMT την Πέμπτη 13 Μαρτίου.

Το Durban 2010 and Beyond δεν χρειάστηκε εξωτερική βοήθεια, είχε αρκετά καύσιμα και προμήθειες για να συνεχίσει μηχανοκίνητο μέχρι τη λιμάνι προορισμού. Το Uniquely Singapore και το Qingdao, ωστόσο, άλλαξαν πορεία για να βρεθούν κοντά του εντός 36 ωρών, σε περίπτωση που χρειαζόταν κάτι.

### Επιτέλους, Χαβάη

Το Durban 2010 and Beyond το ένα από τα δύο σκάφη που έχασαν το άλμπουρ τους κατά τη διάρκεια του αγώνα των 4.400 μιλίων, του έβδομου σκέλους από το Qingdao της Κίνας προς τη Χαβάη έφτασε σώο στη Χονολουλού. Λίγο μετά το μεσημέρι της Τρίτης 18 Μαρτίου το σκάφος μπήκε στο λιμάνι της Ala Wai, συνοδευόμενο τις τελευταίες 12 ώρες από άλλα τρία σκάφη Clipper, το Glasgow: Scotland with style, το Liverpool 08 και το Qingdao.

Νωρίτερα την ίδια μέρα έφτασαν στο λιμάνι και τα δύο πρώτα σκάφη του σκέλους, το Hull & Humber και το New York. Έτσι, το Hull & Humber περνάει πρώτο στη γενική κατάταξη, δυο βαθμούς μπροστά από το Durban 2010 and Beyond που πέφτει έτσι στη δεύτερη θέση, με τους ίδιους βαθμούς με το Glasgow: Scotland with style.

Το westernaustralia2011.com, το άλλο σκάφος χωρίς άλμπουρ, την ίδια στιγμή κατευθυνόταν προς το νησί Midway στο Ειρηνικό Ωκεανό λόγω ζημιάς στο σύστημα μετάδοσης. Η ομάδα της Δυτικής Αυστραλίας ανέφερε στην οργανωτική επιτροπή ότι το βράδυ της Τρίτης ένα σκονί που κρεμόταν μπλέχτηκε στην προπέλα και προξένησε τη ζημιά.

Οι έντεκα του πληρώματος μαζί με τον κυβερνήτη Martin Silk, έσπασαν γρήγορα ιστιοφορία ανάγκης για να ταξιδέψουν με τον άνεμο. Αλλά ενώ βρίσκονταν 970 ναυτικά μίλια ανατολικά του λιμανιού της Χονολουλού, αναγκάστηκαν να γυρίσουν προς τα πίσω, προς το νησί Midway.

### Από Σαράντα Κύματα Μέχρι τη Χονολουλού

Τριάντα τέσσερις ημέρες μετά τον απόηχο από το Qingdao της Κίνας, το westernaustralia2011.com κατέπλευσε στο λιμάνι της Χονολουλού στη Χαβάη, στις 10:30 τοπική ώρα, το πρωί, μπροστά στο πλήθος που είχε συγκεντρωθεί για να το προϋπαντήσει.

Το σκάφος είχε χάσει το άλμπουρ του περίπου 700 ναυτικά μίλια μακριά από τις ακτές της Ιαπωνίας, στις 5 Μαρτίου και διέπλευσε τον Ειρηνικό με ιστιοφορία έκτακτης ανάγκης.

Το σκάφος κατέπλευσε δύο φορές στο νησάκι Midway στη βορειοδυτική πλευρά του συμπλέγματος των νήσων της Χαβάης, την πρώτη φορά για ανεφοδιασμό και τη δεύτερη για να επισκευάσει τη ζημιά που είχε πάθει στη ρεβέρσα που χάλασε όταν ένα σκονί μπλεχτείκε στην προπέλα.

Η ομάδα, η διοργανώτρια αλλά και οι ντόπιες υπηρεσίες έκαναν μεγάλη προσπάθεια ώστε τα απαραίτητα ανταλλακτικά να φτάσουν στο απομακρυσμένο νησί.

Στην άλλη άκρη της Γης κυριολεκτικά, τα ανταλλακτικά του westernaustralia2011.com και το νέο άλμπουρ του Durban 2010 and Beyond, φορτώθηκαν σε ένα ειδικό μεταγωγικό jumbo jet από το Λουξεμβούργο, μετά την υπερπροσπάθεια των Spencer Rigging και των Atlantic Spars να πακετάρουν τα απαραίτητα για να φτάσουν στο Λος Άντζελες τους

σώο και αβλαβή. Από εκεί μεταφέρθηκαν σε άλλο αεροσκάφος για την εξόωρη πτήση μέχρι τη Χαβάη.

Εκτός από τα άλμπουρ, ήταν μαζί και ολόκληρη η εξάρτια, τα ηλεκτρονικά, τα καλώδια και γενικά ότι υπήρχε πάνω στα άλμπουρ. Φυσικά υπήρχαν μαζί και όλα τα εργαλεία και η πρέσα που θα έβριζε τα άκρα στα ξάρτια. Τέσσερις μηχανικοί συνόδευσαν το φορτίο για να κάνουν τις εξειδικευμένες εργασίες.

Εξαιτίας αυτών των συμβάντων η διοργανώτρια αρχή παρήγγειλε στη Γερμανία κομμάτια της εξαρτίας που θα αντικαθιστούσαν τα παλιά σε όλα τα σκάφη.

### Όγδοο Σκέλος

Το όγδοο σκέλος του αγώνα Clipper 07-08 Round the World Yacht Race ξεκίνησε την Κυριακή 6 Απριλίου με τις καλύτερες προϋποθέσεις. Ο άνεμος έπνεε σταθερά στους 15 κόμβους ενώ η διεύθυνσή του ήταν από τη στεριά προς τα ανοιχτά. Η εκκίνηση δόθηκε με μισή ώρα καθυστέρηση λόγω μίας επιθεώρησης της εξαρτίας την τελευταία στιγμή, για λόγους ασφαλείας.

Το Nova Scotia ήταν το πρώτο σκάφος που πέρασε τη γραμμή εκκίνησης, η οποία είχε στηθεί ανοιχτά της περιφέρειας παραλίας Waikiki. Τα σκάφη έπρεπε να παρακάμψουν κάποια σημεία στροφής ώστε να είναι ορατά από τη στεριά και κατόπιν ανοίχτηκαν πάλι στον Ειρηνικό Ωκεανό. Το σκέλος αυτό έχει μήκος 2.080 ναυτικά μίλια και τερματίζει στο Santa Cruz στην Καλιφόρνια.

Το Durban 2010 and Beyond και το westernaustralia2011.com δεν πήραν εκκίνηση καθώς οι εργασίες αποκατάστασης συνεχίζονται. Το Durban 2010 and Beyond βγήκε μαζί με τα υπόλοιπα σκάφη από το λιμάνι για να παρακολουθήσει την εκκίνηση. Το westernaustralia2011.com όμως δεν ήταν ακόμα σε κατάσταση να λύσει κάβους. Τα δύο νέα άλμπουρ, μαζί με τον υπόλοιπο απαραίτητο εξοπλισμό, έφτασε στη Χονολουλού το Σάββατο 5 Απριλίου. Η ομάδα των τεχνικών δούλεψε το Σαββατοκύριακο μαζί με τα πληρώματα των westernaustralia2011.com και Durban 2010 and Beyond για να επιδιορθώσει τα σκάφη το συντομότερο δυνατόν.

### Τερματισμός στην Καλιφόρνια

Τελικά το Uniquely Singapore ήταν το σκάφος που πέρασε πρώτο τη γραμμή του τερματισμού κερδίζοντας και τα line honours, τερματίζοντας μάλιστα μπροστά από το Nova Scotia στις 05:16 τοπική ώρα (12:16 ώρα GMT) την Τετάρτη το πρωί. Αυτό ήταν το 8ο σκέλος που ξεκίνησε από τη Χαβάη και είχε προορισμό τη Σάντα Κρουζ της Καλιφόρνιας. Οι ασθενείς άνεμοι που επικρατούσαν στην περιοχή του τερματισμού, συνέβαλλε στην παράταση της αγωνίας των πληρωμάτων και των κυβερνητών, να μην πάει χαμένη ολόκληρη η προσπάθεια στα τελευταία μίλια. Η ομάδα της Σιγκαπούρης όμως κατάφερε να προσπεράσει το Nova Scotia, την ομάδα της ανατολικής ακτής του Καναδά, ακριβώς σε αυτά τα τελευταία μίλια, τερματίζοντας με διαφορά χρόνου λιγότερη από μία ώρα. Όλα οφειλόταν σε μία απόφαση τακτικής να κατευθυνθούν βόρεια για να συναντήσουν καλύτερες συνθήκες πλεύσης, κυρίως καλύτερη γωνία προς τον άνεμο.

Η νίκη του Uniquely Singapore ήταν η πρώτη στον αγώνα Clipper 07-08 Race και μάλιστα ήταν η πρώτη φορά που η συγκεκριμένη ομάδα ανέβηκε στο βάθρο.

Τα σκάφη φιλοξενήθηκαν στο Santa Cruz Yacht Club το οποίο επίσης ανέλαβε και την τελετή της απονομής που έγινε τη Δευτέρα 21 Απριλίου. Την ίδια περίοδο μάλιστα στο Σάντα Κρουζ διεξαγόταν και η ναυτιλιακή έκθεση Strictly Sail Pacific Boat Show, στην οποία τα σκάφη Clipper έλαβαν μέρος. Επίσης, ο υπεύθυνος για την επιλογή των πληρωμάτων του αγώνα, David Cusworth, παραβρέθηκε στις εκδηλώσεις της έκθεσης και μίλησε στο κοινό, παρουσιάζοντας την πρόκληση του μοναδικού αυτού αγώνα.



# Raymarine®

## Ο ΙΔΑΝΙΚΟΣ “ΣΥΝΤΑΞΙΔΙΩΤΗΣ”



ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΛΟΓΙΑ

**Skordilis S.A.**  
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

ΑΛΙΜΟΣ: Ποσειδώνος 10, τηλ.. 210 9858241, skordilis@otenet.gr  
ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Ακτή Μουσσοπούλου 36, τηλ.. 210 4181797, piraeus@skordilis.gr  
ΚΕΡΚΥΡΑ: Σπύρου Μουρέκη 1, τηλ.. 26610 24718, corfu@skordilis.gr



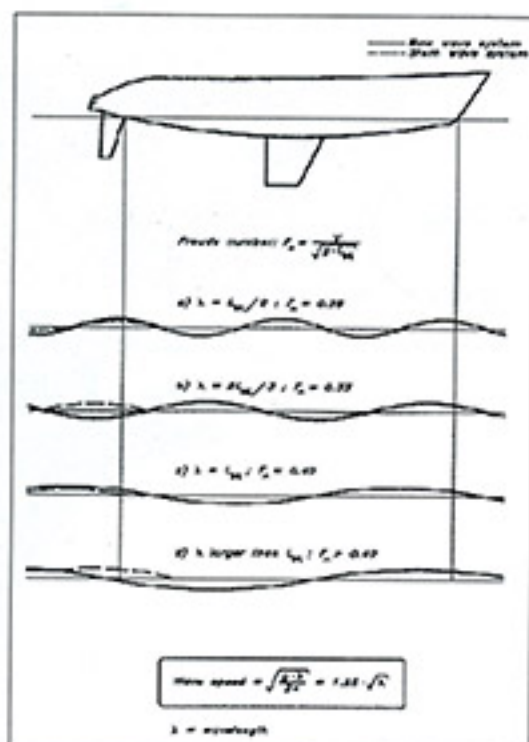
# Η αντίσταση των Ιστιοπλοϊκών σκαφών

Β' Μέρος

Αντίσταση συνεκτικότητας λόγω της κατανομής των πιέσεων

Στο Σχήμα 4 δίνεται ένα τυπικό διάγραμμα της κατανομής της πίεσης κατά μήκος της ισάλου ενός ιστιοπλοϊκού σκάφους. Αν δεν υπήρχε το οριακό στρώμα, τότε η αυξημένη πίεση στην πρύμνη και στην πλώρη θα ήταν ακριβώς ίση με τη μειωμένη πίεση στο μέσον της γάστρας. Η ύπαρξη του οριακού στρώματος μεταβάλλει την κατανομή αυτή και επειδή το στρώμα είναι ευρύτερο στην πρύμνη, η πίεση στην περιοχή αυτή επηρεάζεται περισσότερο. Τελικά είναι αναπόφευκτο να έχουμε απώλεια πίεσης στην πρύμνη, γεγονός που εντείνεται περισσότερο σε περίπτωση που έχουμε και αποκόλληση (separation). Η αυξημένη πίεση στην πρύμνη όμως ωθεί το σκάφος προς τα πρόσω και, επομένως, η μείωση αυτής αυξάνει την αντίστασή του. Η αύξηση αυτή είναι περίπου 5-10% της αντίστασης τριβής, και μπορεί να μειωθεί με περιορισμό της αποκόλλησης που προκύπτει έπειτα από προσεκτική σχεδίαση στην κλίση των γραμμών της πρύμνης.

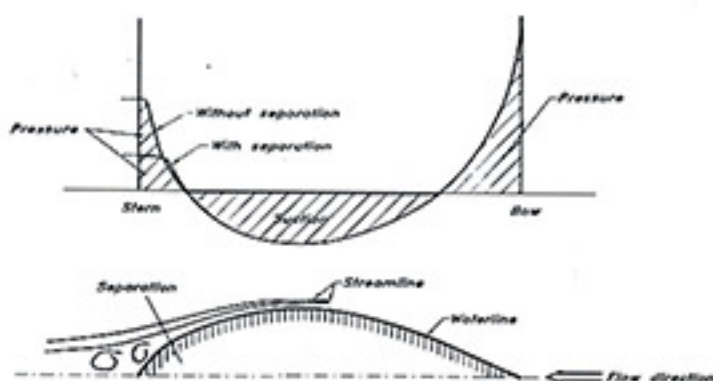
**Σχήμα 4:** Κατανομή της πίεσης στην ισάλο ιστιοπλοϊκού σκάφους. Αντίσταση κυματισμού



γάστρες των ιστιοπλοϊκών κυριαρχούν η αυξημένη πίεση στην πλώρη και στην πρύμνη. Χωρίς υπερβολική απλούστευση του προβλήματος μπορούμε να θεωρήσουμε ότι τα δύο αυτά συστήματα κυματισμού είναι τα μόνα που υπάρχουν.

Τα κύματα αυτά διαδίδονται με την ταχύτητα του σκάφους, όπως διαπιστώνει και ένας παρατηρητής πάνω στο σκάφος που τα βλέπει ακίνητα. Επομένως, το μήκος τους  $\lambda$  θα προσδιορίζεται από τη σχέση  $V = 1.25 \cdot \lambda$ , που ισχύει για όλα κύματα που ταξιδεύουν σε βαθύ νερό. Όταν τα δύο συστήματα κυματισμών υπερτεθούν στην πρύμνη ενισχύονται ή αποσβένονται, ανάλογα με το λόγο του μήκους των κυματισμών  $\lambda$  προς το μήκος της ισάλου  $L$ . Ο λόγος αυτός αποδεικνύεται ότι είναι:  $\lambda/L$ , όπου  $F_n$  είναι ο αριθμός Froude.

**Σχήμα 5:** Αλληλεπίδραση κυματισμών πλώρης και πρύμνης. Η αντίσταση λόγω κατανομής της πίεσης, όπως και η αντίσταση κυματισμού, εξαρτώνται κυρίως από το σχήμα της



γάστρας και τις περισσότερες φορές παρουσιάζονται από κοινού ως υπόλοιπη αντίσταση (residuary resistance). Η υπόλοιπη αντίσταση χρησιμοποιήθηκε και στην παρουσίαση των συστημικών πειραματικών αποτελεσμάτων έγιναν από το Πολυτεχνείο του Delft της Ολλανδίας με 48 πρότυπα ιστιοπλοϊκών σκαφών υπό κλίμακα. Τα πρότυπα διέφεραν στους λόγους μήκους προς πλάτος, πλάτος προς βύθισμα και λυγρότητα, που ισούται με το μήκος / (όγκο εκτοπίσματος)  $1/3$ , τη θέση του κέντρου άνωσης και τον ηρισματικό συντελεστή  $C_P$ . Από τα πειράματα αυτά καταρτίστηκαν διαγράμματα υπόλοιπης αντίστασης από τα οποία προκύπτει ότι, σε συγκεκριμένη ταχύτητα, η υπόλοιπη αντίσταση είναι ανάλογη του εκτοπίσματος ενώ το σχήμα της γάστρας έχει σχετικά μικρή επίδραση. Τα αμέσως επόμενα σημαντικά χαρακτηριστικά που επηρεάζουν την υπόλοιπη αντίσταση είναι ο ηρισματικός συντελεστής και η διαμήκης θέση του κέντρου άνωσης.

## Αντίσταση λόγω εγκάρσιας κλίσης

Κανονικά θα μπορούσε να μελετηθεί η γάστρα σε εγκάρσια κλίση και να υπολογιστούν από την αρχή όλες οι συνιστώσες

Το σύστημα κυματισμών που δημιουργεί η γάστρα των ιστιοπλοϊκών σκαφών (όπως και αυτό των συμβατικών σκαφών) έχει τα εξής χαρακτηριστικά:  
Όπως φαίνεται και στο Σχήμα 5, στη διαμήκη κατανομή πίεσης στις



αντίστασης για τις οποίες έγινε λόγος προηγουμένως. Υπάρχει όμως η δυνατότητα να προσεγγίσουμε ικανοποιητικά τη συνολική αντίσταση σε κεκλιμένη θέση προσθέτοντας στην αντίσταση όρθιας θέσης μια διορθωτική συνιστώσα RH. Η διορθωτική αυτή συνιστώσα υπολογίζεται από εμπειρικούς τύπους. Το πανεπιστήμιο του Delft στην Ολλανδία προτείνει την παρακάτω σχέση:

$$RH = \rho/2 V^2 WS CH F_n^2$$

όπου:

$$CH = [6.747 (TC/T) + 2.517 (B/TC) + 3.710 (B/TC) (TC/T)]^{10-3}$$

- V = η ταχύτητα του σκάφους  
 WS = η βρεχόμενη επιφάνεια στην όρθια κατάσταση  
 φ = η γωνία εγκάρσιας κλίσης  
 B = πλάτος του σκάφους  
 T / TC = βύθισμα με / χωρίς την καρίνα

## Επαγόμενη αντίσταση

Η επαγόμενη αντίσταση είναι το κομμάτι της αντίστασης που προέρχεται από τη γάστρα, την καρίνα και το ηνδάλιο, λόγω της γωνίας πλευρικής απόκλισης. Η αντίσταση αυτή συνδέεται άμεσα με τη σχεδίαση της καρίνας και του ηνδάλιου και οφείλεται στο γεγονός ότι οι τριαξιαστές υδροτομές έχουν απώλειες πίεσης στα ελεύθερα άκρα τους. Το φαινόμενο αυτό θα εξηγηθεί όταν αναλύσουμε τις αρχές λειτουργίας των παρελκομένων των ιστιοπλοϊκών σκαφών σε επόμενο άρθρο.

## Πρόσθετη αντίσταση λόγω κυματισμών

Η συνιστώσα αυτή της αντίστασης προέρχεται από τις ταλαντωτικές αποκρίσεις ενός πλοίου υπό την επίδραση των επερχομένων κυματισμών σε μια κατάσταση θάλασσας. Επομένως, δεν πρέπει να συγχέεται με την αντίσταση κυματισμού που αναφέρεται στα κύματα που δημιουργεί κατά την πλεύση του σε ήρεμο νερό. Ο υπολογισμός των κινήσεων και της πρόσθετης αντίστασης ενός σκάφους σε κυματισμούς είναι γενικά ένα δύσκολο πρόβλημα.

Οι πιο σημαντικές κινήσεις όσον αφορά την πρόσθετη αντίσταση, είναι η κατακόρυφη κίνηση (heave), ο προνευσμός (pitch) και ο διατοκισμός (roll). Στα ιστιοπλοϊκά σκάφη, ο διατοκισμός είναι μικρότερης σημασίας από τις άλλες κινήσεις που είναι στενά συνδεδεμένες μεταξύ τους και κυρίως συνεισφέρουν στην πρόσθετη αντίσταση. Η πρόσθετη αντίσταση είναι μεγαλύτερη σε μετωπικούς κυματισμούς (από την πλώρη) ενώ σε ακολουθούντες κυματισμούς (από την πρύμνη) μπορεί να πάρει και αρνητικές τιμές, μειώνοντας έτσι τη συνολική αντίσταση. Επισημαίνεται εδώ ότι η διεύθυνση των κυμάτων δεν συμπίπτει πάντοτε με τη διεύθυνση του ανέμου. Έτσι, είναι δυνατόν σε μια περιοχή να επικρατούν άνεμοι συγκεκριμένης κατεύθυνσης και έντασης, ενώ τα κύματα να έχουν παραχθεί σε άλλη περιοχή και να έρχονται στην περιοχή του πλοίου από διαφορετική κατεύθυνση σε σχέση με τον άνεμο, οπότε χαρακτηρίζονται ως αποθαλασσιά (swell). Το θέμα αναπτύχθηκε σε προηγούμενο άρθρο μας για τη δυναμική συμπεριφορά πλοίων σε κυματισμούς. Εκτός από το πλάτος, το μήκος και τη διεύθυνση των προσπιπόντων κυματισμών, οι δυναμικές αποκρίσεις ενός πλοίου συγκεκριμένων κυρίων διαστάσεων σε κυματισμούς εξαρτώνται από το εκτόπισμα και το κέντρο βάρους του, τη μορφή της ισάλου και το κέντρο βάρους της και τη διαμήκη κατανομή των κατακόρυφων κέντρων βάρους των εγκαταστάσεων του σκάφους.

## Σχετική βιβλιογραφία

- Larsson, L. and Eliasson, R.E. (1994). *Principles of yacht design*, Adlard Coles Nautical Publ., London.  
 Marchaj, C.A. (1962). *Sailing theory and practice*, Adlard Coles Ltd and Dodd, Mead and Co.  
 Marchaj, C.A. (1988). *Aero-hydrodynamics of sailing*, Granada Publ., 2nd edition.  
 Milgram, J.H. (1993). *Naval architecture technology used in winning the 1992 America's Cup match*, Trans. SNAME, Vol. 101, September.  
 Miller, R.T. and Kirkman, K.L. (1990). *Sailing yacht design - A new appreciation of a fine art*, Trans. SNAME, Vol. 98, pp. 187-237.  
 Oossanen van, P. (1993). *Predicting the speed of sailing yachts*, Trans. SNAME, Vol. 101, September.













# Εξαγωγή αποτελεσμάτων αγώνων ανοικτής θάλασσας με σταθερό βαθμό ικανότητας (Single number handicap)





## Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα συστημάτων διόρθωσης χρόνου Time on Distance (ToD) και Time on Time (ToT)

Από τις πρώτες οργανωμένες ιστιοδρομίες, στις αρχές του 19ου αιώνα, έγινε αντιληπτό ότι χρειαζόταν ένα σύστημα διόρθωσης χρόνου των σκαφών που αγωνίζονταν. Χωρίς ένα τέτοιο σύστημα θα νικούσαν πάντα τα μεγαλύτερα σκάφη του στόλου και το ενδιαφέρον των μικρότερων σκαφών για συμμετοχή σε αγώνες θα έφθινε. Ο διαχωρισμός σε κλάσεις δεν πρόσφερε λύση, γιατί απλώς μετατόπιζε το πρόβλημα από τον στόλο στην κλάση. Τα μεγαλύτερα σκάφη κάθε κλάσης θα κέρδιζαν τους περισσότερους αγώνες και τα αντίστοιχα έπαθλα. Έπρεπε λοιπόν, να βρεθεί ένας τρόπος ώστε τα μικρότερα σκάφη να έχουν και αυτά την δυνατότητα της νίκης. Η λύση ήταν η εφαρμογή της έννοιας του χαριζόμενου χρόνου. Ο χαριζόμενος χρόνος εφαρμόζεται μεταξύ δύο σκαφών με διαφορετικό βαθμό ικανότητας και διορθώνει τον πραγματικό χρόνο κατά τον οποίον διάνυσαν τη διαδρομή του αγώνα. Το σκάφος με τον μικρότερο διορθωμένο χρόνο είναι ο νικητής, ανεξάρτητα από τη σειρά τερματισμού τους.

Η πρώτη εφαρμογή ενός τέτοιου συστήματος ήταν στην Cowes Regatta (η διοργάνωση που σήμερα ονομάζεται Cowes Week) του 1830. Τα σκάφη χωρίστηκαν σε έξι κλάσεις. Κάθε κλάση χάριζε στην επόμενη μια συγκεκριμένη απόσταση για την διαδρομή των 40 μιλίων. Η πρώτη κλάση (τα μεγαλύτερα σκάφη) χάριζαν μισό μίλι στη δεύτερη, 1,25 του μιλίου στην τρίτη με την έκτη κλάση να παίρνει μια διαφορά 7 μιλίων. Σημειώστε ότι δεν υπήρχαν χαριζόμενοι χρόνοι (ή απόσταση) για τα μέλη κάθε κλάσης μεταξύ τους. Η εκκίνηση γινόταν για κάθε κλάση ξεχωριστά με την μικρότερη να φεύγει πρώτη και όταν διένυσαν συγκεκριμένη απόσταση ξεκινούσε η επόμενη κλάση. Δυστυχώς δεν σώζονται τα αποτελέσματα αυτού του αγώνα. Πάντως η αναζήτηση για καλύτερες λύσεις συνεχίστηκε.

Το 1843 εμφανίστηκαν για πρώτη φορά χαριζόμενοι χρόνοι για κάθε σκάφος. Το σύστημα αποτυπωνόταν σε ένα πίνακα ο οποίος ανέφερε το χαριζόμενο χρόνο ανά μίλι για κάθε τόνο εκτοπίσματος (το τότε σύστημα ισοζυγισμού) του σκάφους. Η κριτική που δέχθηκε το νέο σύστημα ήταν ενθουσιώδης, με τον αγώνα Queen's Cup, όπου εφαρμόστηκε για πρώτη φορά, να χαρακτηρίζεται ως η καλύτερη διοργάνωση μέχρι τότε. Έτσι λοιπόν, ο χαριζόμενος χρόνος συνδέεται άμεσα με το βαθμό ικανότητας ενός σκάφους. Με αυτήν τη μορφή τα συστήματα διορθώσεως χρόνου συνεχίζουν μέχρι σήμερα.

Μετά από αυτή τη σύντομη ιστορική αναδρομή ας επιστρέψουμε στο παρόν. Υπάρχουν τέσσερις πηγές από όπου μπορεί να προκύψουν χαριζόμενοι χρόνοι.

1. Υπολογισμένοι πάνω σε ένα βαθμό ικανότητας σε μέτρα ή πόδια (γραμμικά συστήματα) που προκύπτει από το σύστημα ισοζυγισμού (πχ. IOR, EAΘ).

2. Από εμπειρικά συστήματα, από το κεφάλι κάποιου υπεύθυνου ενός ομίλου ή γεωγραφικής περιοχής ο οποίος γνωρίζει τα σκάφη και τις τοπικές συνθήκες καθώς και τα αποτελέσματα επί σειρά ετών.

3. Από συστήματα επιδόσεων (performance systems), όπου σκάφη παραγωγής ή γνωστά one design γίνονται το μέτρο σύγκρισης για το στόλο (όπως το αμερικανικό PHRF).

4. Απευθείας από το σύστημα ισοζυγισμού χωρίς την μεσολάβηση του βαθμού ικανότητας. Σε αυτές τις περιπτώσεις ο χαριζόμενος χρόνος είναι και βαθμός ικανότητας.

Η τελευταία μέθοδος είναι η πιο πρόσφατη. Χρησιμοποιείται από το IMS και κατ' επέκταση από το ORC International και ORC Club. Στο IRC χρησιμοποιείται ένας γραμμικός βαθμός ικανότητας, ο οποίος όμως δεν ανακοινώνεται και στο πιστοποιητικό αναγράφεται απευθείας ο χαριζόμενος χρόνος υπό την μορφή συντελεστή διόρθωσης χρόνου.

Η εφαρμογή του χαριζόμενου χρόνου στις ιστιοδρομίες έχει ένα έμφυτο μειονέκτημα. Δύο σκάφη διαφορετικού μεγέθους, καταμετρημένα από ένα «τέλειο» σύστημα ισοζυγισμού, που τα χειρίζονται πληρώματα που δεν κάνουν κανένα λάθος(!) θα φτάσουν σε κάθε σημείο στροφής σε διαφορετικούς χρόνους. Θα πλεύσουν σε διαφορετικές πλευρές του στίβου, 100 μέτρα μακριά ή πολλά μίλια μακριά. Σε κάθε στιγμή του αγώνα θα αντιμετωπίσουν διαφορετικές συνθήκες πλεύσεως. Έτσι λοιπόν, σε δεδομένο αγώνα ένα σκάφος, όσο καλά και αν αγωνιστεί, μπορεί να μην μπορεί να καλύψει το χρόνο που χαρίζει στους ανταγωνιστές του. Αυτό πρέπει να το αποδεχθούμε σαν κανόνα του παιχνιδιού. Υπό αυτό το πρίσμα, η απάντηση στην ερώτηση «τι είναι δίκαιο» γίνεται πολύ δύσκολη.

**Επίσης υπάρχουν δύο κατηγορίες συστημάτων διορθώσεως χρόνου.**

1. Αυτά που χρησιμοποιούν ένα μοναδικό χαριζόμενο χρόνο (single number handicap) που χρησιμοποιείται για να αξιολογήσει τις επιδόσεις του σκάφους συνολικά σε διάφορες πλεύσεις και εντάσεις ανέμου. Τέτοια συστήματα είναι το Time on Distance και Time on Time, τα οποία απασχολούν το άρθρο αυτό. Είναι τα δύο παλαιότερα συστήματα διόρθωσης χρόνου και όλα τα γνωστά συστήματα ισοζυγισμού χρησιμοποιούν τουλάχιστον ένα από αυτά.

2. Αυτά που χρησιμοποιούν περισσότερους παράγοντες για να περιγράψουν την συμπεριφορά του σκάφους σε διαφορετικές συνθήκες πλεύσεως (variable handicap). Τέτοια είναι το Performance Curve Scoring και το Performance Line Scoring που χρησιμοποιούνται μόνο από το IMS, ORC International και ORC Club.

Το πρώτο σύστημα διορθώσεως χρόνου που χρησιμοποιήθηκε είναι ένα σύστημα Time on Distance (χρόνος για απόσταση). Κάθε σκάφος έχει ένα συγκεκριμένο χαριζόμενο χρόνο για κάθε μίλι που διανύει σε σχέση με ένα μεγαλύτερο. Για παράδειγμα, το σκάφος A χαρίζει στο σκάφος B 40 δευτέρα για κάθε μίλι που διανύουν.



## Η εξίσωση διόρθωσης χρόνου έχει την μορφή:

$$Ct = Et - \text{χαριζόμενος χρόνος ανά μίλι} \cdot D$$

όπου

Ct : Διορθωμένος χρόνος

Et : Πραγματικός χρόνος

D : Απόσταση σε ναυτικά μίλια

Είναι φανερό, από τον παραπάνω τύπο, ότι η ποσότητα που αφαιρείται από τον πραγματικό χρόνο είναι γνωστή από την αρχή του αγώνα και σταθερή. Άρα λοιπόν, είναι γνωστό από την αρχή σε πόσο χρόνο μετά τον τερματισμό ενός σκάφους πρέπει να τερματίσει ένα άλλο για να κερδίσει.

Αυτό είναι και το πλεονέκτημά του, διότι τα σκάφη την στιγμή που τερματίζουν γνωρίζουν και την θέση που καταλαμβάνουν.

Η εφαρμογή αυτού του συστήματος βασίζεται στην ακριβή μέτρηση της απόστασης της διαδρομής. Λάθος απόσταση σημαίνει λανθασμένη διόρθωση χρόνου. Αυτό δημιουργεί ένα σημαντικό πρόβλημα όταν στον αγώνα η επικρατέστερη πλεύση είναι όρτσα, όπου τα σκάφη έχουν διανύσει σημαντικά μεγαλύτερη απόσταση στο νερό από την απόσταση σε ευθεία γραμμή. Σε αυτή την περίπτωση τα μικρότερα σκάφη δεν θα έχουν την δυνατότητα να καλύψουν το χαριζόμενο χρόνο τους.

Επειδή πρόκειται για single number handicap, ο χαριζόμενος χρόνος έχει υπολογιστεί ως κάποιος μέσος όρος πλεύσεων ή για κάποιο είδος διαδρομής, πχ. τριγωνική. Αν ο αγώνας ξεφεύγει από αυτές τις συνθήκες, τότε και τα αποτελέσματα δεν θα ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα.

Μία ακόμα κριτική του Time on Distance είναι ότι ένα μικρότερο σκάφος το οποίο «κατανάλωσε» το χαριζόμενο χρόνο του έναντι ενός άλλου, μεγαλύτερου, δεν έχει την δυνατότητα να ανακάμψει, ακόμα και στον λίγο αέρα όπου μπορεί σε ορισμένες πλεύσεις να ταξιδεύει το ίδιο γρήγορα με το μεγαλύτερο σκάφος.

Το 1935, σε αγώνα του RORC απόστασης 310 μιλίων, που πραγματοποιήθηκε με ισχυρούς ανέμους και πλεύσεις πλαιοδρομίας και δευτερόδρομια (συνθήκες δηλαδή που δεν ανταποκρίνονταν σε αυτές με τις οποίες είχε υπολογιστεί ο χαριζόμενος χρόνος), το μικρότερο σκάφος του στόλου κέρδισε τον αγώνα. Το μεγαλύτερο σκάφος του στόλου θα έπρεπε να καλύψει την διαδρομή με μέση ταχύτητα μεγαλύτερη των 16 κόμβων για να κερδίσει. Ήταν μια χαρακτηριστική περίπτωση των μειονεκτημάτων του Time on Distance.

Η επιτροπή που συστάθηκε για να μελετήσει το πρόβλημα, πρότεινε την εφαρμογή ενός συστήματος διόρθωσης χρόνου με βάση το χρόνο και όχι την απόσταση. Αντί για δευτερόλεπτα ανά μίλι ο χαριζόμενος χρόνος θα εκφραζόταν σε λεπτά ανά ώρα. Σε ένα γρήγορο αγώνα θα υπήρχε λιγότερος χαριζόμενος χρόνος για τα μικρά σκάφη από ότι σε ένα αργό αγώνα. Αυτό είναι το σύστημα Time on Time. Σύντομα το νέο σύστημα έγινε αποδεκτό στην Βρετανία αλλά όχι στην Αμερική, η οποία συνέχισε να χρησιμοποιεί το Time on Distance.

Το Time on Time λειτουργεί υπολογίζοντας ένα συντελεστή διόρθωσης χρόνου από το γραμμικό βαθμό ικανότητας. Έτσι, κάποιος βαθμός ικανότητας αντιστοιχεί με ένα συντελεστή διόρθωσης χρόνου ίσο με τη μονάδα. Σκάφη με μεγαλύτερο βαθμό ικανότητας (γρηγορότερα - μεγαλύτερα) έχουν συντελεστή μεγαλύτερο από τη μονάδα και συνεπώς ο διορθωμένος χρόνος του είναι μεγαλύτερος από τον πραγματικό. Σκάφη με μικρότερο βαθμό ικανότητας (πιο αργά - μικρότερα) έχουν συντελεστή μικρότερο της μονάδας και έτσι ο διορθωμένος χρόνος

του είναι μικρότερος από τον πραγματικό. Η διαφορά των συντελεστών διόρθωσης χρόνου δύο σκαφών είναι το ποσοστό της διαφοράς ταχύτητας που πρέπει να έχουν τα δύο σκάφη σε όλες τις πλεύσεις και εντάσεις ανέμου κατά τη διαδρομή του αγώνα.

## Η εξίσωση διόρθωσης χρόνου έχει την μορφή:

$$Ct = Et \cdot \text{συντελεστής διόρθωσης χρόνου}$$

όπου

Ct : Διορθωμένος χρόνος

Et : Πραγματικός χρόνος

Στην ουσία πρόκειται για το αντίστροφο του Time on Distance. Η απόσταση του αγώνα δεν εισέρχεται καθόλου στον υπολογισμό του διορθωμένου χρόνου. Σε αργούς αγώνες (όρτσα ή ασθενής άνεμος) τα μικρά σκάφη έχουν μεγαλύτερο χαριζόμενο χρόνο, αλλά σε γρήγορους αγώνες έχουν λιγότερο χαριζόμενο χρόνο. Ένα σημαντικό μειονέκτημα του Time on Time είναι ότι ένα σκάφος με μεγαλύτερο βαθμό ικανότητας (και κατ' επέκταση συντελεστή διόρθωσης χρόνου) πρέπει συνεχώς να απομακρύνεται από ένα σκάφος με μικρότερο συντελεστή διόρθωσης χρόνου, με σταθερό ρυθμό, διαφορετικά το δεύτερο, κυριολεκτικά, «κερδίζει» χρόνο. Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται σε ασθενείς ανέμους και σε λειψοριές, όπου η διαφορά ταχύτητας των δύο σκαφών μειώνεται ή και εξανεμίζεται. Χαρακτηριστικό παράδειγμα το Fastnet του 1981, όπου από σύνολο 244 σκαφών, συμπεριλαμβανομένων ορκετών maxi που προετοιμάζονταν για το επερχόμενο Whitbread, νικητής ήταν το σκάφος με το μικρότερο rating, το βελγικό Mordicus. Είχαν επικρατήσει ασθενείς άνεμοι για ορκετές εκατοντάδες ναυτικά μίλια πριν τον τερματισμό.

**Το πλεονέκτημά του συστήματος αυτού είναι ότι τα σκάφη με ένα απλό υπολογισμό μπορούν να γνωρίζουν και την θέση που καταλαμβάνουν.**

Το Time on Time αποδίδει καλά σε περιπτώσεις που ο στόλος ενός αγώνα είναι ομοιογενής, δηλαδή αποτελείται από σκάφη με παρόμοιες επιδόσεις. Στην περίπτωση που ο στόλος περιέχει ανάμικτα σκάφη, πχ. σκάφη μικρού εκτοπίσματος - μεγάλης ιστιοφορίας και σκάφη μεγάλους εκτοπίσματος - μικρής ιστιοφορίας, όπου οι διαφορές ταχύτητας των σκαφών μεταβάλλονται σημαντικά ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες, τότε το προαναφερθέν μειονέκτημα παίζει σημαντικό ρόλο, λόγω του ότι το ποσοστό διαφοράς ταχυτήτων των δύο σκαφών ξεφεύγει από αυτό που έχουν προβλέψει οι συντελεστές διόρθωσης χρόνου.

Η χρήση του Time on Time έχει πλεονέκτημα σε περιοχές με παλλοροικά ρεύματα. Η ταχύτητα ενός παλλοροϊστικού ρεύματος είναι η ίδια για δύο σκάφη με διαφορετικό βαθμό ικανότητας που αγωνίζονται στην ίδια περιοχή. Το μεγαλύτερο σκάφος μπορεί να αναπτύξει μεγαλύτερη ταχύτητα από τα μικρότερα, αλλά και τα δύο έχουν να αντιμετωπίσουν το ίδιο ρεύμα. Η ταχύτητα του ρεύματος αποτελεί μικρότερο ποσοστό της ταχύτητας του μεγαλύτερου σκάφους, ενώ είναι μεγαλύτερο ποσοστό της ταχύτητας του μικρότερου. Το μεγαλύτερο σκάφος μπορεί να κινήσει πιο εύκολα αντίθετα σε αυτό το ρεύμα και θα κερδίσει λιγότερο ταξιδεύοντας με το ρεύμα. Για το μικρότερο σκάφος ισχύει το αντίθετο. Η συνεχής αύξηση του χαριζόμενου χρόνου στο Time on Time λειτουργεί καλά σε αυτές τις συνθήκες.

Τελειώνοντας, ας δούμε πως εφαρμόζονται τα δύο συστήματα με ένα παράδειγμα. Ας πάρουμε τον αγώνα της Υδρας με διαδρομή 36 μιλίων και δύο σκάφη, Α με βαθμό ικανότητας 600 και Β με βαθμό ικανότητας 700.

Στο Time on Distance ο χαριζόμενος χρόνος μεταξύ των δύο είναι



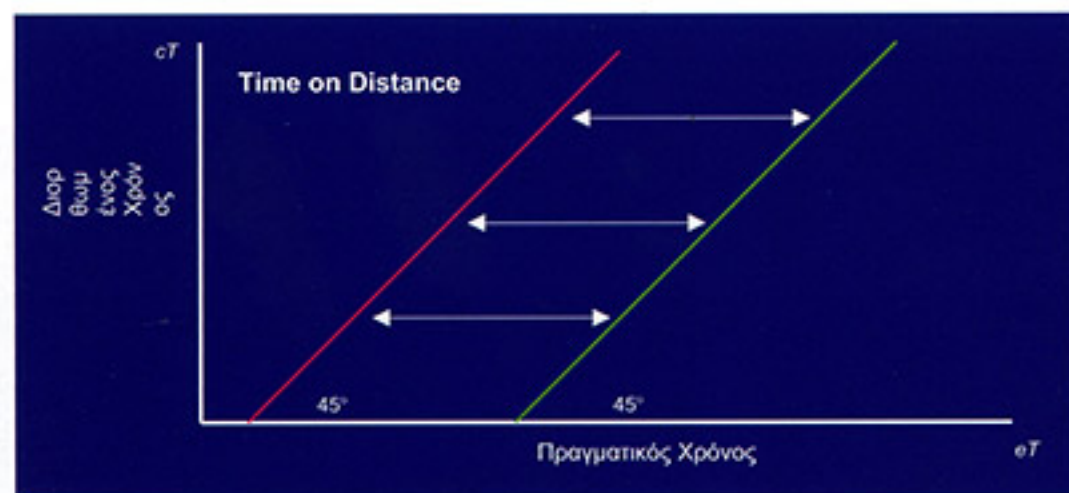
100" ανά μίλι και πολλαπλασιάζοντας με την απόσταση δίνει 3,600", δηλαδή 1 ώρα. Αν υποθέσουμε ότι το σκάφος A τερματίζει σε 5 ώρες με μέση ταχύτητα 7,2 κόμβων, το σκάφος B θα πρέπει να τερματίζει σε 6 ώρες με μέση ταχύτητα 6 κόμβων. Ο χαριζόμενος χρόνος της 1 ώρας είναι το 20% του χρόνου τερματισμού του σκάφους A. Επίσης το σκάφος B πρέπει να ταξιδεύει με το 83,33% της ταχύτητας του σκάφους A. Αν το σκάφος A τερματίζει σε 9 ώρες με μέση ταχύτητα 4 κόμβων, το σκάφος B θα πρέπει να τερματίζει σε 10 ώρες με μέση ταχύτητα 3,6 κόμβων. Ο ίδιος χαριζόμενος της 1 ώρας του B είναι μόνο 11,11% του χρόνου του A και η απαιτούμενη ταχύτητα του σκάφους B είναι το 90% της ταχύτητας του A.

Στο Time on Time ο συντελεστής χρόνου του A είναι 1 ενώ του B είναι 0,857. Αν το A τερματίζει σε 5 ώρες, ο χαριζόμενος χρόνος του B θα είναι 50'03", δηλαδή 16,68% του πραγματικού χρόνου του A. Το B θα πρέπει να τερματίζει σε 5 ώρες 50' και 3" με μέση ταχύτητα 6,17 κόμβων, δηλαδή το 85,7% της ταχύτητας του A. Αν το σκάφος A τερματίζει σε 9 ώρες, ο χαριζόμενος χρόνος του B θα είναι 1 ώρα 30'06", δηλαδή 16,68% του πραγματικού χρόνου του A. Το B θα πρέπει να τερματίζει σε 10 ώρες 30' και 6" με μέση ταχύτητα 3,43 κόμβων, και πάλι το 85,7% της ταχύτητας του A.

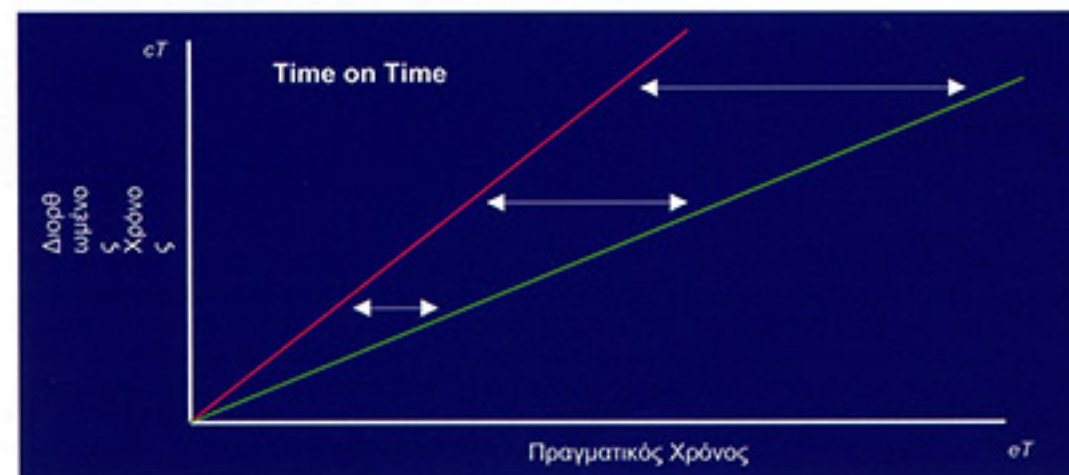
Όπως δείχνει το παραπάνω παράδειγμα, στο Time on Distance, παρότι ο χαριζόμενος χρόνος παραμένει σταθερός, ως ποσοστό επί του πραγματικού χρόνου μειώνεται όσο περισσότερο διαρκεί ο αγώνας. Το αντίστροφο συμβαίνει στο Time on Time. Ο χαριζόμενος χρόνος συνεχώς μεγαλώνει, αλλά ως ποσοστό του πραγματικού χρόνου παραμένει σταθερός.

**Συμπερασματικά, και τα δύο συστήματα ξεκινάνε από την ίδια βάση. Είναι γραμμικά συστήματα διόρθωσης χρόνου, το ένα αντίστροφο του άλλου και παρουσιάζουν τα αντίστροφα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Εάν ο αγώνας είναι γρήγορος το Time on Distance θα ευνοήσει τα μικρότερα σκάφη, ενώ όσο περισσότερο διαρκεί ο αγώνας τόσο ευνοούνται τα μεγαλύτερα σκάφη. Με Time on Time σε αγώνα με λίγο αέρα ο πιθανότερος νικητής είναι το μικρότερο σκάφος.**

| Σκάφος Α          |                           | Σκάφος Β              |                   |                  |                           |                       |                   |                  |                           |
|-------------------|---------------------------|-----------------------|-------------------|------------------|---------------------------|-----------------------|-------------------|------------------|---------------------------|
| Διάρκεια<br>αγώνα | Μέση<br>ταχύτητα<br>(kts) | Time on Distance      |                   |                  |                           | Time on Time          |                   |                  |                           |
|                   |                           | Χαριζόμενος<br>Χρόνος | Διάρκεια<br>αγώνα | %<br>χαριζόμενου | Μέση<br>ταχύτητα<br>(kts) | Χαριζόμενος<br>Χρόνος | Διάρκεια<br>αγώνα | %<br>χαριζόμενου | Μέση<br>ταχύτητα<br>(kts) |
| 5:00:00           | 7,20                      | 1:00:00               | 6:00:00           | 20,00            | 6,00                      | 0:50:03               | 5:50:03           | 16,68            | 6,17                      |
| 9:00:00           | 4,00                      | 1:00:00               | 10:00:00          | 11,11            | 3,60                      | 1:30:06               | 11:30:06          | 16,68            | 3,42                      |
| 12:00:00          | 3,00                      | 1:00:00               | 13:00:00          | 8,33             | 2,77                      | 2:00:08               | 14:00:08          | 16,68            | 2,57                      |



Caption: Σχηματική παράσταση χαριζόμενου χρόνου με σύστημα διόρθωσης χρόνου Time on Distance.



Caption: Σχηματική παράσταση χαριζόμενου χρόνου με σύστημα διόρθωσης χρόνου Time on Time

Το μειονέκτημα των συστημάτων με σταθερό βαθμό ικανότητας (single number handicap) είναι ότι, ενώ η αξιολόγηση των επιδόσεων του σκάφους επομένως και ο βαθμός ικανότητας γίνεται λαμβάνοντας υπ' όψη ένα σύνολο πλεύσεων και εντάσεων ανέμου, εάν οι συνθήκες μιας ιστιοδρομίας περιλαμβάνουν μια μόνο πλεύση ή ένταση ανέμου, τότε ο βαθμός ικανότητας όρα και τα αποτελέσματα δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα.



# Η Ελληνική ομάδα ιστιοπλοΐας στο Πεκίνο

**Μόνο σε τρεις κατηγορίες δεν θα υπάρχει ελληνική συμμετοχή στους Ολυμπιακούς Αγώνες στο Οίηγδαο που θα διεξαχθεί το άθλημα της ιστιοπλοΐας. Η ελληνική ιστιοπλοΐα θα δώσει δυναμικά το παρόν σε μια ακόμα διοργάνωση ενώ κάποιοι από τους αθλητές μας έχουν σοβαρές πιθανότητες για μια θέση στο βάθρο. Στην Κίνα δεν θα ταξιδέψουν ιστιοπλοΐοι από τα 49er, τα 470 γυναικών και τα Star.**

«Θεωρώ μεγάλη επιτυχία την παρουσία της ελληνικής ιστιοπλοΐας σε οκτώ κατηγορίες. Είμαστε από τις χώρες που έχουμε τις περισσότερες προκρίσεις και αυτό αποτελεί δείγμα το πόσο ισχυρή είναι η ελληνική ιστιοπλοΐα. Πιστεύω ότι θα πάμε και καλά», δήλωσε στον «Ιστιοπλοϊκό Κόσμο», ο πρόεδρος της Ελληνικής Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας, Αντώνης Δημητράκοπουλος.

Για 5η φορά θα δώσει το παρόν σε Ολυμπιακούς Αγώνες ο Νίκος Κακλαμανάκης. Ο «γιος του ανέμου» θα εκπροσωπήσει τη χώρα μας στα RSX.

Αρκετές συμμετοχές έχει στο ενεργητικό του και ο Αιμίλιος Παπαθανασίου (Finn). «Είναι η 4η φορά που θα πάρω μέρος σε διοργάνωση Ολυμπιακών Αγώνων. Θα φύγω για το Πεκίνο στις 27 Μαΐου. Θα μείνω 20 ημέρες για προπονήσεις, θα γυρίσω και θα ξαναπάω τον Ιούλιο», δήλωσε ο πρωταθλητής των Finn. Στο... νήμα πήραν στην Πάλη της Μαγιόρκας, το «εισιτήριο», της ελληνικής πρόκρισης οι Ανδρέας Κοσμάτοπουλος - Ανδρέας Παπαδόπουλος (470). «Θα πάρω μέρος για 5η φορά σε Ολυμπιακούς Αγώνες. Αυτό αποτελεί ρεκόρ σε παγκόσμιο επίπεδο στα 470. Η πρόκριση κρίθηκε χάρη στην εμπειρία. Είχαμε να συναγωνιστούμε τρία πολύ καλά ελληνικά πληρώματα. Ήπαιξε ρόλο η ψυχολογία. Ήταν η πιο δύσκολη και η πιο πιεστική απ' όλες τις προκρίσεις που έχω πάρει και χαίρομαι που έλθε έτσι», μας είπε ο Ανδρέας Κοσμάτοπουλος. Σε μια ακόμα ολυμπιακή διοργάνωση θα εκπροσωπήσει τη χώρα μας

ο Βαγγέλης Χειμώνας (Laser Standard). Στο Radial θ' αγωνιστεί η Ευτυχία Μαντζοράκη. «Είναι η δεύτερη ολυμπιακή διοργάνωση που παίρνω μέρος. Στην Αθήνα ήταν πιο εύκολα γιατί είχαμε τη θέση ως διοργανώτρια χώρα. Τώρα έφτιαξα το πρόγραμμά μου με βάση την ολυμπιακή πρόκριση. Έτσι, στις 20 Μαΐου θα πάω στην Ολλανδία για αγώνες ενώ από τις 15 έως τις 30 Ιουνίου θα είμαι στην Κίνα, στον ολυμπιακό στίβο, για προπονήσεις. Δεν ξέρω εάν θα αγωνιστώ στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα. Θα ταξιδέψω ξανά στην Κίνα στα τέλη του Ιουλίου», δήλωσε στον «Ιστιοπλοϊκό Κόσμο» η πρωταθλήτριά μας. Με μια αλλαγή στο πλήρωμά της, σε σχέση με αυτό που πήρε την πρόκριση, θα τρέξει στο Πεκίνο η Σοφία Μπεκατώρου. Η «καπετάνισσα» των Yngling στη θέση της Χριστίνας Χαραμουντάνη θα χρησιμοποιήσει την Βιργινία Κραβαριώτου ενώ την τριάδα συμπληρώνει η Σοφία Παπαδοπούλου. «Η αλλαγή είχε αποφασιστεί από τον ομοσπονδιακό προπονητή, Θανάση Πινιάρη, με βάση τις επιδόσεις διότι δεν ήταν ευχαριστημένος. Η Βιργινία είναι μια καταξιωμένη αθλήτρια και θεωρώ ότι μπορούσε να προσφέρει. Της αρέσει ν' αγωνίζεται με στόχο την επιτυχία. Επίσης, είχαμε ανάγκη από κιλά. Από την άλλη πλευρά η Βιργινία ήταν σε μονοθέσιο και είχε ενεργό ρόλο στην τακτική. Αυτό βοηθάει και στη δική μας συνεργασία για πλήρες πλάνο αγώνων. Για τους Ολυμπιακούς Αγώνες έχουμε βάλει υψηλούς στόχους. Υπάρχει καλό κλίμα στην ομάδα», μας είπε η χρυσή Ολυμπιονίκης των «470».

Για δεύτερη φορά θ' αγωνιστεί με την ελληνική σημαία σε Ολυμπιακούς Αγώνες η Αντωνία Φράι (RSX).

**Στα Tornado θα εκπροσωπήσουν τη χώρα μας οι Ιορδάνης Πασχαλίδης - Κώστας Τριγκώνης.**



## «Ζευγάρι» ο Καγιαλής με τον Μάντη

Ελληνική κυριαρχία είχαμε στη διεθνή ολυμπιακή ιστιοπλοϊκή εβδομάδα της Βαρκελώνης, στην κατηγορία 470. Οι Μ. Μηλαΐος - Π. Καγιαλής πήραν τη δεύτερη θέση με 33 βαθμούς ποινής και οι Π. Μάντης - Θ. Πολυχρονίδης την τρίτη με 42 βαθμούς ποινής. Το χρυσό μετάλλιο κατέκτησαν οι Ιταλοί Ζαντόνα και Τράνι με 18 βαθμούς ποινής, ενώ την πρώτη πεντάδα συμπλήρωσαν άλλα δύο ελληνικά πληρώματα. Οι Α. Κοσμάτοπουλος - Α. Παπαδόπουλος κατέλαβαν τέταρτοι (52β.π.) ενώ οι Π. Καμπουρίδης - Γερ. Ωρολογάς κατέλαβαν την πέμπτη θέση (67 β. π.).

«Οι Ιταλοί ήταν πολύ καλοί. Κατ' ε' άλλα κυριάρχησαν οι Έλληνες. Είχε αρκετό αέρα και έγιναν όλες οι ιστιοδρομίες. Στη Βαρκελώνη οι συνθήκες είναι ιδανικές για ιστιοπλοΐα. Βέβαια, η συμμετοχή ήταν μικρή», μας είπε ο Παύλος Καγιαλής, ο οποίος, πριν λίγες ημέρες, άλλαξε παρτενέρ και θα τρέχει με τον Παναγιώτη Μάντη: «Κάναμε μια αλλαγή για ανανέωση. Ελπίζουμε να μας βγει σε καλό. Ίσως αγωνιστούμε για πρώτη φορά μαζί στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα του Ιουνίου, στην Ιταλία.



# Η Κραβαριώτη στα Yngling

Με βασικό στόχο να δοκιμάσει την Βιργινία Κραβαριώτη στη θέση της Χριστίνας Χαραμουντάνη πήρε μέρος η «καπετάνισσα», Σοφία Μπεκατώρου, στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα των Yngling, που διεξήχθη στην Ισπανία. Τόσο η Ολυμπιονίκης όσο και ο προπονητής της Θανάσης Πινιάρης έμειναν ικανοποιημένοι από την ιασηλοία των Laser radial και έτσι μαζί με τη Σοφία Παπαδοπούλου θα αποτελέσουν το πλήρωμα της Μπεκατώρου στους Ολυμπιακούς. Στους αγώνες της Ισπανίας πραγματοποιήθηκαν 11 ισιοδρομίες και σε σύνολο 23 σκαφών και οι Ελληνίδες ήρθαν 10ες με 112 βαθμούς ποινής. Οι αθλήτριες δεν διεκδίκησαν κάτι καλύτερο αφού το ζητούμενο ήταν να δουν πόσο «δένει» η Κραβαριώτη με την ομάδα. «Ήταν μια καλή πρώτη εμφάνιση. Η Βιργινία είχε κάνει ελάχιστες προπονήσεις μαζί μας. Φάνηκαν τα πρώτα καλά δείγματα», τόνισε η Σοφία Μπεκατώρου. Νικήτριες αναδείχθηκαν οι Βρετανίδες, Σ. Άιτον - Σ. Γουέμπερ - Π. Γουίλσον με 53β.π., ακολούθησαν οι Αμερικανίδες (το πρωτάθλημα ήταν όπεν) Σ. Μπαρκόφ - Κ. Χόου - Ντ. Καπότσι με 54 β.π. και οι, Ολλανδέζες, Ρ. Γκρόντεβελτ - Α. Μπες - Μ. Γουίτενεν με 57β.π.



## Ελπίδες η νέα γενιά

Καλή εμφάνιση πραγματοποίησαν τα αγόρια και τα κορίτσια στο παγκόσμιο πρωτάθλημα Laser εφήβων - νεανίδων στην Τακαπούνα της Νέας Ζηλανδίας. Σε σύνολο 43 σκαφών του χρυσού στολίσκου και μετά από 12 κούρσες ο Α. Κιουρτζής τερμάτισε 12ος με 80βαθμούς, ενώ στον αργυρό στολίσκο ο Γ. Κωστομοίρης τερμάτισε 7ος με 170β μεταξύ 42 σκαφών. Στα κορίτσια, σε σύνολο 38 σκαφών και μετά από 12 κούρσες, η Α. Αγραφιώτη τερμάτισε 12η με 107β και η Α. Ψωμά 18η με 173β.

# Στη Μαγιόρκα τα 470 έβαλαν πλώρη για Πεκίνο

Στους αγώνες του κυπέλλου της πριγκίπισσας Σοφίας, στη Μαγιόρκα, κρίθηκε η ελληνική πρόκριση για τους Ολυμπιακούς Αγώνες στην κατηγορία των 470. Τελικά, στο Πεκίνο θα ταξιδέψουν οι Ανδρέας Κοσματόπουλος - Ανδρέας Παπαδόπουλος, οι οποίοι κατέλαβαν την 11η θέση και προηγήθηκαν των Π. Μάντη - Θ. Πολυχρονίδη (16οι), Μ. Μπλιάου - Π. Καγιαλή (21οι), Π. Καμπουρίδη - Γ. Ωρολογά (33οι). «Ήταν ο πιο κρίσιμος αγώνας. Όποιος πήγαινε καλύτερα θα μπορούσε να κάνει τη διαφορά. Ξεκινήσαμε καλά από την πρώτη ημέρα και διατηρήσαμε την πρωτοπορία και την διαφορά μέχρι το τέλος. Όλοι οι συναθλητές μας ήταν ισάξιοι και θα μπορούσαν να ήταν στην θέση μας», δήλωσε ο Ανδρέας Κοσματόπουλος. Στα 470 ανδρών πήραν μέρος 88 σκάφη. Την καλύτερη θέση, από ελληνικής πλευράς, κατέλαβε η Αντωνία Φράι στα RSX (7η σε 61 σκάφη). «Μετά την περσινή κακή χρονιά βελτίωσα αρκετά πράγματα στην προπόνησή μου. Έφτανα ψηλά αλλά δεν μπορούσα να διατηρηθώ. Στον αγώνα πήγα για να δω σε τι κατάσταση βρίσκομαι σε σχέση με τις αντιπάλους μου. Τον αντιμετώπισαν σαν ένα τεστ. Αγώνιστηκα χωρίς άγχος και μου βγήκε αυτή η θέση. Είμαι ικανοποιημένη από το αποτέλεσμα. Δεν κουράστηκα καθόλου», μας είπε η Αντωνία Φράι. Σαν τεστ είδε τους αγώνες της Πάλλα και ο Αιμίλιος Παπαθανασίου. Στα Finn έτρεξαν 46 σκάφη και ο αθλητής του Ολυμπιακού τερμάτισε 16ος. «Δέχτηκα πάλι κόπες. Το είχα πει από την αρχή ότι οι αγώνες αυτής της χρονιάς αποτελούν δοκιμαστικό τεστ για εμένα εν όψει των Ολυμπιακών. Δοκιμάζω πανιά, άλμυρα κλπ. Δεν υπάρχει λόγος να κυνηγήσω μια πρωτιά και να δείξω στους αντιπάλους μου τα... μυστικά μου. Αυτά τα κρατώ για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του Πεκίνου που είναι ο μεγάλος μου στόχος», τόνισε. Τ' άλλα αποτελέσματα των Ελλήνων: Yngling (16 σκάφη): Σ. Μπεκατώρου - Χ. Χαραμουντάνη - Σ. Παπαδοπούλου 8ος, RSX ανδρών (99 σκάφη): Β. Κοκκαλάνης 10ος, Δ. Βλαχάκης 38ος, Γ. Φράγκος 43ος. Ο Κύπριος Ανδρέας Κοριόλου ήρθε 13ος, Laser Standard (107 σκάφη): Α. Μπουγιούρης 20ος, Ε. Χειμώνας 24ος, Α. Μιχαήλ 36ος.



## Δεν τα κατάφεραν τα Star

Μόνο στην έκτη και τελευταία ισιοδρομία του παγκοσμίου πρωταθλήματος Star, που διεξήχθη στο Μαϊόμι, κατάφεραν να κάνουν καλή κούρσα οι Λεωνίδας Πελεκανάκης και Γιώργος Στυλιανός. Σε σύνολο 104 σκαφών οι Έλληνες ισιοπλόοι τερμάτισαν 7οι και κατέλαβαν την 45η θέση της γενικής βαθμολογίας με 209 βαθμούς. Στην ειδική βαθμολογία των 20 χωρών που διεκδικούσαν τις

τέσσερις προνομιούχες θέσεις για το Πεκίνο το ελληνικό σκάφος ήρθε 13ο. Τα τέσσερα τελευταία εισιτήρια για την Κίνα πήραν η Ελβετία, η Κροατία, η Ιρλανδία και η Καναδάς.

**Παγκόσμιοι πρωταθλητές του Star** αναδείχθηκαν οι Πολωνοί Μ. Κουσνιέρεβιτς - Ντ. Ζούκι με 14 βαθμούς. Το αργυρό μετάλλιο κατέκτησαν οι Ιταλοί Ντ. Νέγκρι - Α. Βιάλε με 23β και το χάλκινο οι Βραζιλιάνοι Ρ. Σάιντ - Μπ. Πράντο (33β.π.).





## Στο Πεκίνο τα Laser Radial



Με την πρόκριση για τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Κίνας γύρισε από το παγκόσμιο πρωτάθλημα της Νέας Ζηλανδίας η Ευτυχία Μαντζουράκη. Η πρωταθλήτρια των Laser Radial κατάφερε και πήρε μία από τις 6 προνομιούχες θέσεις που δίνουν το δικαίωμα στην Ελλάδα να στείλει αθλήτρια στην Κίνα και σ' αυτή την κατηγορία. Σε σύνολο 116 σκαφών, ύστερα από 10 ιστιοδρομίες, η ιστιοπλοία μας κατέλαβε την 25η θέση με 143 βαθμούς. Στην ειδική βαθμολογία για τις 20 χώρες που κυνηγούσαν την πρόκριση η Ελλάδα τερμάτισε 4η πίσω από Σουηδία, Σιγκαπούρη, Ισπανία. Μετά την Ελλάδα την πρόκριση πήραν ακόμα η Ρωσία και η Δανία. «Ήταν ένας από τους πιο δύσκολους αγώνες που έχω δώσει. Ευτυχώς ήμουν από την αρχή μπροστά. Στη Ν. Ζηλανδία πήγα με πρώτο στόχο να πάρω την πρόκριση για τη χώρα και με δεύτερο να είμαι η πρώτη Ελληνίδα ώστε να αγωνιστώ στους Ολυμπιακούς. Ευτυχώς όλα πήγα καλά», υπογράμμισε η αθλήτριά μας. Η Β. Κραβαριώτη κατέλαβε την 40η θέση με 195 β, η Μ. Βλάχου την 46η με 210β και η Χ. Κολυδά την 86η με 216β. Πρωταθλήτρια κόσμου αναδείχθηκε η Γαλλίδα, Σοράχ Στεγέρ, με δεύτερη την Κινέζα, Σου Λιτζα, και τρίτη την Αγγλίδα, Αντρέα Μηριούστερ.



## Χωρίς διακρίσεις στο Hyer

Σε... αναγνωριστικές κούρσες κινήθηκαν οι Έλληνες ιστιοπλόοι, οι οποίοι πήραν μέρος στη ναυτική εβδομάδα του Hyer. Οι πρωταθλητές μας έμειναν μακριά από τα μετάλλια ενώ την καλύτερη θέση από ελληνικής πλευράς (6η) την κατέκτησε ο Βύρων Κοκκαλάνης στα RSX (πήραν μέρος 92 σκάφη). Από τη διοργάνωση αποχώρησε ο πρωταθλητής των Finn, Αιμίλιος Παπαθανασίου, ο οποίος υπέστη θλάση στο δεξί χέρι. «Είχε αρκετό αέρα και το έπαθα στα τελευταία πρίμα. Την επόμενη ημέρα πονούσα πάρα πολύ και μπορούσα να αγωνιστώ μόνο στα όρτσα. Τις προηγούμενες χρονιές που είχα τρέξει στο Hyer είχα πάρει χρυσά μετάλλια. Δεν μου λείπουν οι διακρίσεις από αυτή τη διοργάνωση. Δεν υπήρχε κανένας λόγος να ρισκάρω», υπογράμμισε ο πρωταθλητής των Finn.

Στην 15η θέση (20 σκάφη) πλοαροίστηκαν στα Υηλίνγκ οι Σοφία Μπεκατώρου - Σοφία Παπαδοπούλου και Βιργινία Κραβαριώτη. «Το ομοδικό σκάφος χρειάζεται συντονισμό. Στο Hyer είχε δυνατούς ανέμους και φάνηκαν κάποιες τεχνικές δυσκολίες, τις οποίες είμαστε διατεθειμένες να τις ξεπεράσουμε. Η 15η θέση δεν ήταν κοντά στις προσδοκίες μας. Όμως από την πρώτη ημέρα είχαμε ένα σφύριγμα ενώ σε μια άλλη κούρσα μας μπλέχτηκε το μπαλόνι και ήρθαμε τελευταίοι. Είχαμε δυνατό αέρα και πολύ ανταγωνισμό. Αυτό τον αγώνα τον θέλαμε περισσότερο ως προετοιμασία. Στην Ολλανδία έχουμε επιλέξει ν' αγωνιστούμε με εξοπλισμό, όπως αυτό που θα χρησιμοποιήσουμε στους Ολυμπιακούς Αγώνες», τόνισε στον «Ιστιοπλοϊκό Κόσμο» η Σοφία Μπεκατώρου. Ο Βαγγέλης Χειμώνας, στα Laser (156 σκάφη) παρά την καλή αρχή ήρθε, τελικά, 16ος. «Τις πρώτες δύο ημέρες είχε πολύ δυνατό αέρα. Ξεκίνησα καλά (8ος την πρώτη ημέρα) αλλά στο τέλος δεν πήγα τόσο καλά. Τρέξαμε μια ημέρα με ελάχιστο αέρα και πολλές αλλαγές και εκεί που έπαιζα για την δεκάδα βγήκα 16ος. Μια ημέρα είχε θύελλα και δεν έγινε καθόλου αγώνας. Ο ανταγωνισμός ήταν έντονος και στη Γαλλία βρέθηκαν οι κορυφαίοι ιστιοπλόοι

της κατηγορίας», μας είπε ο Βαγγέλης Χειμώνας. Στα Tornado οι Πασχαλίδης - Τριγκώνης περιορίστηκαν στην 17η θέση. «Ήταν ένας πολύ άσχημος αγώνας για εμάς με πάρα πολλά προβλήματα αλλά και με πάρα πολλά λάθη από την δική μας πλευρά. Τα προβλήματα ξεκίνησαν την 3η ημέρα των αγώνων όπου ανακαλύψαμε μετά τις κούρσες της ημέρας, ότι το σκάφος έπαιρνε πολλά νερά (είχαν προηγηθεί κούρσες με δυνατό άνεμο όπου πιστεύαμε ότι καθαρίσαμε χωρίς ζημιές αλλά τελικά κάναμε λάθος). Το σκάφος έκανε ένα μικρό σκίσιμο ακριβώς μπροστά από την θήκη της καρίνας, μικρό μιν, αρκετό δε όμως με τις δυνάμεις που δέχεται το συγκεκριμένο σημείο, έτσι ώστε να βάζουμε πάρα πολλά νερά στον ένα πλωτήρα. Μας πήρε αρκετές ώρες για να βρούμε το σημείο και να το επιδιορθώσουμε πρόχειρα έτσι ώστε να τρέξουμε τις υπόλοιπες ιστιοδρομίες. Επίσης, είχαμε πρόβλημα με τα τιμόνια του σκάφους, τα οποία από ένα σημείο και μετά δεν άκουγαν και έκαναν το σκάφος δύσκολο στο αρμένισμα του. Μετά από πολύ ψάξιμο και μετρήσεις ανακαλύψαμε ότι ήταν λάθος στημένα επάνω στο σκάφος και για αυτό από ένα σημείο και μετά δεν είχαν καθόλου αίσθηση. Με τα τεχνικά προβλήματα που υπήρχαν δεν θα μπορούσαμε να κερδίσουμε αλλά μια θέση στην πρώτη δεκάδα ήταν κάτι απόλυτα επικτικό. Αυτό έδειξε και το γεγονός ότι από τις 8 κούρσες στις 7 στα πρώτα όρτσα ήμασταν πάντα στην πρώτη 4οδα. Τελικά καταλήξαμε στην 17η θέση με μια απόδοση την οποία θα χαρακτήριζα από τις χειρότερες μας. Το σκάφος το στείλαμε στην Αγγλία στον κατασκευαστή του για να το επισκευάσει, μιας και το λάθος ήταν στην κατασκευή του σκάφους όπου σε εκείνο το σημείο δεν ήταν αρκετά ενισχυμένο έτσι ώστε να αντέξει τις πολύ ισχυρές δυνάμεις που εφαρμόζονται εκεί», υπογράμμισαν οι πρωταθλητές των Tornado. Οι θέσεις των υπολοίπων Ελλήνων: Laser Radial: 20η Εφν Μαντζουράκη, 470 ανδρών: 39οι Κοσμάτοπουλος - Παπαδόπουλος, 470 γυναικών: 37ες Οικονόμου - Τσιγαρίδη, Finn: 34ος Δραγούτσος.



Ο ενθουσιασμός δημιουργεί κορυφαίες ιδέες.  
Η δέσμευση τις κάνει πράξη.



Ένα στάδιο στον υπερθετικό βαθμό.

69.901 θέσεις, ένα φωτιζόμενο περίβλημα σε μέγεθος τριών γηπέδων ποδοσφαίρου και το εμπορικό μας σήμα, τοποθετημένο σε δύο διαφορετικά σημεία του γηπέδου, αποτελεί τη μεγαλύτερη διαφημιστική επιγραφή στην Ευρώπη.

Allianz Arena, ένα στάδιο - μνημείο, άξιο να φιλοξενεί πρωταθλητές.

Κέντρο Επικοινωνίας Allianz: 210 6999 999 [www.allianz.gr](http://www.allianz.gr)

**Allianz** 



# Ναυτοσύνη

Συμπεριφορά και τρόποι στα λιμάνια  
όπως αρμόζει σε Ιστιοπλόους

## ΚΑΤΑΠΛΕΟΥΜΕ ΜΕ ΜΙΚΡΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ

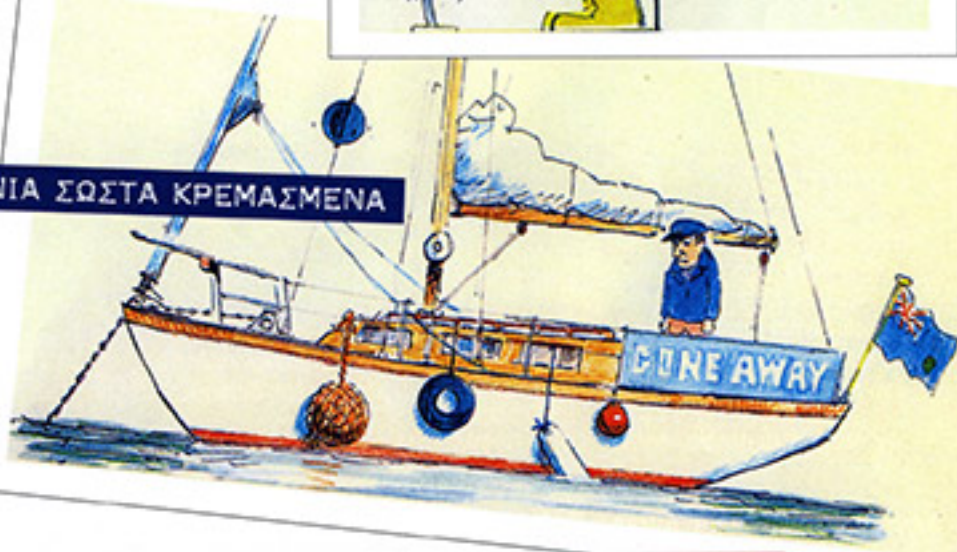
χωρίς να προκαλούμε κυματισμό.  
Σκεφτείτε αυτούς που ήδη έχουν δέσει  
και απολαμβάνουν με ηρεμία το φαγητό ή  
ποτό τους ή που ενδέχεται να κοιμούνται.

## ΧΕΙΡΙΖΟΥΜΕ ΑΡΓΑ ΚΑΙ ΣΤΑΘΕΡΑ ΧΩΡΙΣ ΑΠΟΤΟΜΑ «ΓΚΑΖΙΑ».



## ΕΧΟΥΜΕ ΤΑ ΜΠΑΛΟΝΙΑ ΣΩΣΤΑ ΚΡΕΜΑΣΜΕΝΑ

στις μπάντες και όχι  
να κρέμονται  
όπως - όπως.  
Όταν αποπλέουμε  
φροντίζουμε να τα  
μαζεύουμε.



“ΣΚΑΦΟΣ ΠΟΥ ΤΑΞΙΔΕΥΕΙ ΜΕ ΤΑ ΜΠΑΛΟΝΙΑ ΚΡΕΜΑΣΜΕΝΑ

ΜΟΙΑΖΕΙ ΜΕ ΚΥΡΙΑ ΠΟΥ ΠΑΕΙ ΓΙΑ ΨΩΝΙΑ ΜΕ ΤΑ «ΜΠΙΚΟΥΤΙ» ΣΤΑ ΜΑΛΛΙΑ”

Γιώργος Κρέμος.





Εάν σκοπεύουμε να πλαγιοδετήσουμε

**ΤΟΠΟΘΕΤΟΥΜΕ ΕΓΚΑΙΡΑ ΤΑ ΜΠΑΛΟΝΙΑ**

**ΣΤΗΝ ΣΩΣΤΗ ΠΛΕΥΡΑ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ.**

Πριν σπλίτσουμε

**ΟΙ ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΤΑ ΔΕΣΙΜΑΤΑ**

**ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΜΕ ΝΑΥΤΟΣΥΝΗ**

**ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΕ ΒΡΙΣΙΕΣ ΚΑΙ ΦΩΝΕΣ.**



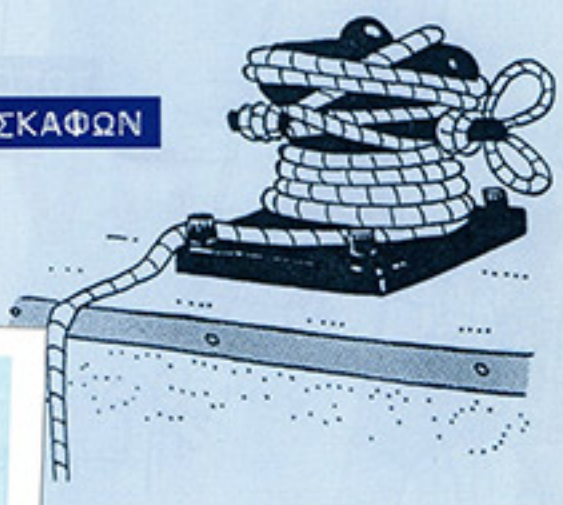
**ΠΡΕΠΕΙ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΝΑ ΞΕΡΕΙ ΝΑ ΠΕΤΑ ΣΩΣΤΑ ΚΑΙ ΜΑΚΡΙΑ ΤΑ ΣΧΟΙΝΙΑ.**



Στις δέσμες του μώλου περνάμε τους κάβους μας

**ΠΑΝΤΟΤΕ ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΑΥΤΟΥΣ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΣΚΑΦΩΝ**

που βρίσκονται ήδη αραγμένα και όχι όπως – όπως.



Όταν δένουμε σε ντάνα φροντίζουμε να περνάμε από τ' άλλα σκάφη με ευγένεια και να

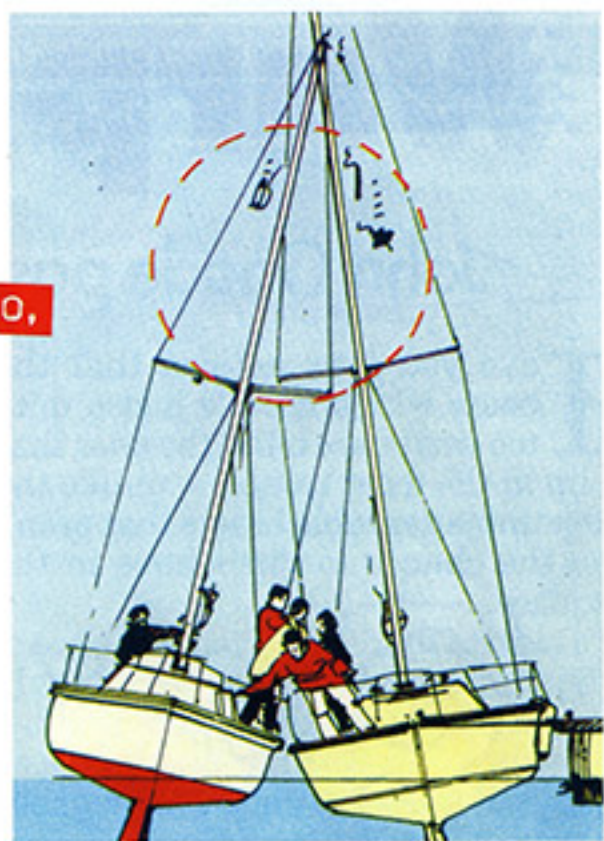
**ΤΟΥΣ ΠΑΡΕΝΟΧΛΟΥΜΕ ΟΣΟ ΤΟ ΔΥΝΑΤΟΝ ΛΙΓΟΤΕΡΟ.**



Όταν πλαγιοδετούμε δίπλα σε άλλο σκάφος φροντίζουμε οι σταυροί του με τους σταυρούς του σκάφους μας να

**ΜΗΝ ΕΙΝΑΙ ΣΤΟ ΙΔΙΟ ΚΑΘΕΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ,**

διότι με τον παραμικρό κυματισμό υπάρχει κίνδυνος να κτυπήσουν.



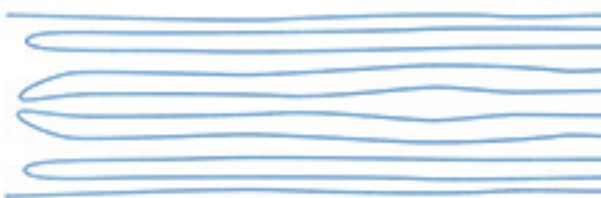
Μετά τον κατάπλου καθαρίζουμε και τακτοποιούμε το σκάφος. Διευθετούμε σκότες και σχοινιά.



**ΚΑΘΑΡΟ ΚΑΙ ΤΑΚΤΙΚΟ ΣΚΑΦΟΣ ΔΕΝ ΣΗΜΑΙΝΕΙ ΜΟΝΟ ΑΝΕΤΗ ΔΙΑΒΙΩΣΗ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ.**



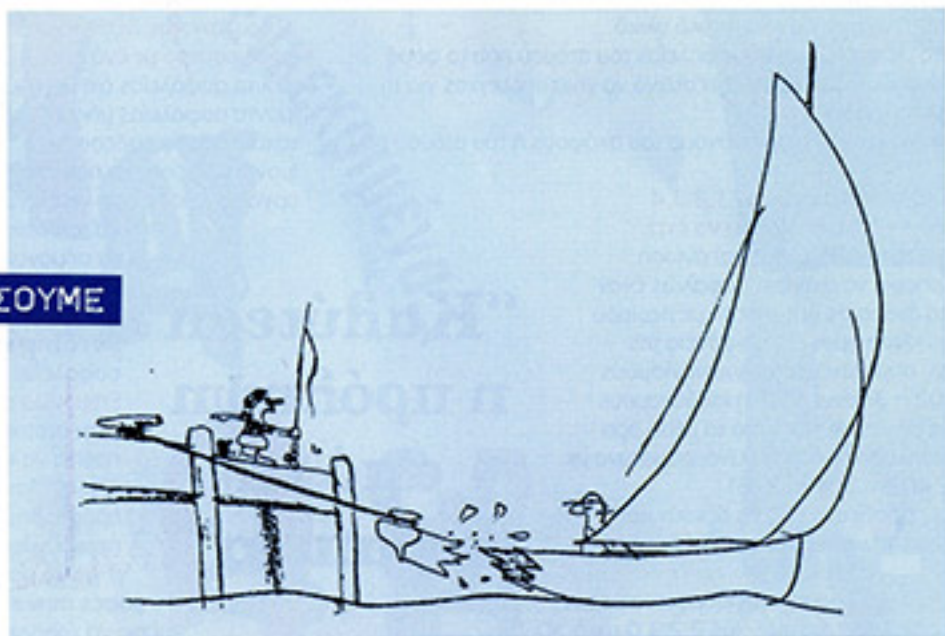
ή απλυτα σκεύη εάν θέλουμε  
ν' αποφύγουμε μύγες, σφήκες  
ή κατσαρίδες.



Πριν αποπλεύσουμε

# ΔΕΝ ΞΕΧΝΑΜΕ ΝΑ ΛΥΣΟΥΜΕ

όχι μόνο τις πρυμάτσες μας  
αλλά και τυχόν άλλα σχοινιά  
που έχουμε δέσει σε άλλο  
σκάφος ή άλλο σκάφος έχει  
δέσει σ' εμάς.



Ο καπετάνιος πρέπει να  
είναι ο πρώτος που  
ξυπνάει το πρωί.  
Εάν αποπλεύσουμε πολύ  
νωρίς, εάν ο καιρός το  
επιτρέπει, δεν βάζουμε  
εμπρός την μηχανή δίπλα  
στα άλλα σκάφη, για να  
μην τους ξυπνήσουμε.

ΚΑΛΟ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΤΡΑΒΗΞΟΥΜΕ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΓΚΥΡΑ

ΚΑΛΟ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΤΡΑΒΗΞΟΥΜΕ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΓΚΥΡΑ

ΚΑΙ ΑΦΟΥ ΑΦΗΣΟΥΜΕ ΤΟ ΜΩΛΟ ΝΑ ΒΑΛΟΥΜΕ ΕΜΠΡΟΣ.



# Τι προβλέπουν οι νέοι κανονισμοί ασφαλείας για την ανοικτή θάλασσα

Σύμφωνα με το νέο ειδικό κανονισμό ανοικτής θαλάσσης OSR 2008/9 της Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας (ISAF) ο εξοπλισμός ασφαλείας που απαιτείται για τα πληρώματα είναι ανάλογος της κατηγορίας των αγώνων που συμμετέχουν.

## ΣΩΣΙΒΙΟ ΓΙΛΕΚΟ

A. Για όλες τις κατηγορίες αγώνων.

Κάθε μέλος του πληρώματος θα πρέπει να διαθέτει σωσίβιο γιλέκο ως ακολούθως:

- α) να είναι εξοπλισμένο με σφυρίχτρα
- β) εφοδιασμένο με ανταντακλαστικό υλικό
- γ) συμβατό με την εξάρτηση ασφαλείας του ατόμου που το φορά
- δ) αν είναι φουσκωτό, θα πρέπει συχνά να γίνεται έλεγχος για τη διατήρηση του αέρα
- ε) να αναγράφεται καθαρά το όνομα του σκάφους ή του ατόμου που το φορά.

B. Για τις κατηγορίες αγώνων 1,2,3,4

Ένα σωσίβιο γιλέκο θα πρέπει να έχει:

- α) τουλάχιστον 150N (15,3 kg) άνωση, ώστε να μπορεί να διατηρεί ασφαλώς έναν αναισθητό άνδρα σε ύπτια θέση με περίπου 45 μοίρες κλίση προς την επιφάνεια της θάλασσας, σύμφωνα με τους κανονισμούς ISO 12402 - 3 (level 150) ή ισοδύναμους (για άτομα με μεγαλύτερη από το μέσο όρο φυσική διάπλαση πρέπει να είναι σύμφωνα με το ISO 12402 - 2 (level 275))
- β) ιμάντες πρόσδεσης που να δένουν και στους μπρούς ή να περνούν χιαστί στον καβάλο

γ) φάκο σωσιβίου ασφαλείας σύμφωνα με τον κανονισμό SOLAS LSA κωδικός 2.2.3 (λευκό, >0,75 candelas, >8 ώρες)

δ) αν είναι φουσκωτό, θα πρέπει να διαθέτει σύστημα συμπιεσμένου αέρα

Επιμόνως συνιστάται το σωσίβιο γιλέκο να διαθέτει επίσης:

- ε) προστατευτικό κάλυμμα για σταγόνες βλ. ISO 12402 - 8
- ζ) μια προσωπική μονάδα εντοπισμού θέσης PLB (όπως και άλλοι τύποι EPIRB, θα πρέπει να είναι καταχωρημένη στην αρμόδια αρχή)

Γ. Για την κατηγορία Ο κάθε σωσίβιο γιλέκο θα πρέπει να έχει τις ιδιότητες που αναγράφονται για τις κατηγορίες 1,2,3,4 και επιπλέον:

- α) Για κάθε σωσίβιο γιλέκο που φουσκώνει με αέριο θα πρέπει να υπάρχει εφεδρικός κύλινδρος ή εφεδρική κεφαλή ενεργοποίησης.
- β) Κάθε σκάφος θα πρέπει να έχει επιπλέον σωσίβιο ή σωσίβια όπως προβλέπεται ανωτέρω επαρκή τουλάχιστον για το 10% του συνολικού αριθμού των επιβαινόντων στο σκάφος (τουλάχιστον ένα επιπλέον σωσίβιο). Τουλάχιστον ένα από τα επιπλέον σωσίβια γιλέκα θα πρέπει να είναι ημιαυτόματο ώστε να χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση ανάκτησης ανθρώπου από τη θάλασσα.

**Οι κανονισμοί προς αποφυγή των δυσάρεστων επιπτώσεων από την πτώση ανθρώπου στη θάλασσα προβλέπουν επίσης:**

## ΕΞΑΡΤΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΙΜΑΝΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (TETHERS)

Για τις κατηγορίες αγώνων 0,1,2,3

- α) Κάθε μέλος του πληρώματος θα πρέπει να έχει εξάρτηση και ιμάντα ασφαλείας που να συμμορφώνεται με τις οδηγίες EN 1095 (ISO 12401) ή ισοδύναμες με ιμάντα ασφαλείας όχι μεγαλύτερο από

2 μέτρα μήκος.

Προσοχή, είναι πιθανό ένα απλό ταχύκλειδο να αποδεσμευτεί από το σημείο πρόσδεσης σχήματος U αν έχει περιστραφεί υπό φορτίο κάθετα προς τον άξονα του U. Για το λόγο αυτό συνιστάται να χρησιμοποιούνται ταχύκλειδα με ασφάλεια ανοίγματος.

β) Τουλάχιστον 30% του πληρώματος θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ένα από τα εξής:

- ιμάντα ασφαλείας όχι μεγαλύτερο από 1μ μήκος ή ιμάντα ασφαλείας μήκους 2μ που στο μέσο του να έχει ένα ταχύκλειδο πρόσδεσης.

Ιμάντας ασφαλείας που έχει αγοραστεί τον Ιανουάριο του 2001 ή αργότερα θα πρέπει να έχει ραμμένη πάνω μια χρωματιστή ταινία που να υποδεικνύει υπερφόρτωση. Ένας ιμάντας που έχει σήμανση ότι έχει υπερφορτωθεί θα πρέπει

επιδιόρθωση να αντικατασταθεί.

Το σωσίβιο γιλέκο κάθε μέλους του πληρώματος θα πρέπει να είναι συμβατό με την εξάρτηση ασφαλείας του.

Επιμόνως συνιστάται:

- α) οι στατικοί ιμάντες ασφαλείας του σκάφους θα πρέπει να είναι δεμένοι στις θέσεις εργασίας
- β) η εξάρτηση ασφαλείας θα πρέπει να έχει ιμάντες πρόσδεσης που να δένουν στους μπρούς ή να περνούν χιαστί στον καβάλο

γ) για να εφιστάμε την προσοχή σε φθορά, ζημιές, ραφές στην εξάρτηση ή τον ιμάντα ασφαλείας θα πρέπει να χρησιμοποιείται υλικό με χρώμα που να κάνει

μεγάλη αντίθεση με εκείνο του υλικού που τα περιβάλλει.

δ) τα ταχύκλειδα θα πρέπει να είναι τέτοιου τύπου ώστε να μην μπορούν να αποδεσμευτούν μόνο τους από το σημείο πρόσδεσης αλλά και να μπορούν εύκολα να αποδεσμευτούν όταν χρειαστεί. (υπενηθμίζεται στα μέλη του πληρώματος ότι ένα μαχαίρι που θα έχουν πάνω τους μπορεί να τους απελευθερώσει από τον ιμάντα σε περίπτωση ανάγκης).

ε) κάθε μέλος του πληρώματος θα πρέπει πριν από κάθε αγώνα να ρυθμίζει την εξάρτησή του πάνω του και να τη διατηρεί για τον εαυτό του καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα.

Προσοχή - η εξάρτηση ασφαλείας δεν είναι σχεδιασμένη ώστε να ρυμουλκεί κάποιο άτομο μέσα στο νερό και είναι σημαντικό ότι χρησιμοποιείται ώστε να ελαττώσει ή να εξαλείψει τον κίνδυνο ένα σώμα να βυθιστεί στο νερό έξω από το σκάφος. Η επιμελής χρήση μιας σωστά τοποθετημένης εξάρτησης ασφαλείας θεωρείται κατά πολύ ως ο πιο αποτελεσματικός τρόπος αποφυγής περιστατικών πτώσης στη θάλασσα.

Ειδικά για την κατηγορία Ο προβλέπεται πέραν των ανωτέρω και άλλος πρόσθετος εξοπλισμός όπως PLB, σουιγιάς, στολή ψύχους, εξοπλισμός καταδύσεως κλπ (βλέπε OSR 5.03-5.08).

“Καλύτερη  
η πρόληψη  
από τη  
θεραπεία”



# MARINA Stores

Δίκτυο Καταστημάτων Ναυτιλιακών ειδών

Ασφαλή, Άνετα & Εγκεκριμένα...



Τα MARINA Stores, μέλος του ομίλου LALIZAS SA, ήρθαν σε συμφωνία με τον Π.Ο.Ι.Α.Θ. και θα παρέχουν στα μέλη και σε όσους μετέχουν στο Παγκόσμιο Πρωτόκολλο ασφαλών ανοικτής θαλάσσης (ORC international) 2008 ή στο 45° Ρόλλυ Αργαίου Προνομιακές Τιμές σε όλα τα είδη.

Οι κάρτες για την παροχή εκπτώσεων, διατίθενται από την γραμματεία του Π.Ο.Ι.Α.Θ.

MARINA Stores

Δίκτυο Καταστημάτων Ναυτιλιακών ειδών

www.marinastores.gr

## ΚΟΥΠΟΝΙ ΠΡΟΝΟΜΙΑΚΩΝ ΤΙΜΩΝ

(ΙΣΧΥΕΙ ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΜΕΛΗ, ΕΚΠΑΙΔΕΥΟΜΕΝΟΥΣ & ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΕΣ ΣΕ ΑΓΩΝΕΣ ΤΟΥ ΠΟΙΑΘ)

Παρακαλώ επιλέξτε  
το σνοηλογο κουπόκι.



ΑΓΟΝΙΣΤΟΜΕΝΟΙ

☐

ΜΕΛΗ

☐

ΕΚΠΑΙΔΕΥΟΜΕΝΟΙ

☐

Προσκαρμίζοντας το κουπόνι και επιδεικνύοντας τη κάρτα μέλους ΠΟΙΑΘ

στο κατάστημα MARINA Stores, Πειραιά και Γέρακα, αγοράζετε τα είδη μας σε **προνομιακές τιμές**.

Αρ. Μέλους ΠΟΙΑΘ.....

Η προσφορά ισχύει μέχρι τις 20 Ιουλίου 2008

Κατάστημα Πειραιά: 210 4177020

Κατάστημα Γέρακα: 210 6617910



Για να λάβετε  
**δωρεάν**  
τον κατάλογο  
MARINA Stores  
τηλεφωνήστε στο  
210 4178089

## > Δίκτυο Καταστημάτων

- > Παράλι, Γούνορα 3
- > Γέρακας, Α. Μεσοβίωνος 78
- > Πάρος, Ηρώων Πολυτεχνείου 50
- > Εύβοια, Ηρώων Πολυτεχνείου 8 Ερμούπολη
- > Σαντορίνη, Κοιμητήριο
- > Τένος, Αρχ. Γεωργίου Λάδου 6
- > Χίος, Α. Ενίστατος & Αρσενίου Ροδόνη 1
- > Χανιά, Ζαφ. Γεωργίου - Μωδών



# ΝΕΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΩΠΗΛΑΣΙΑ

## Λαμπερή βραδιά

Στο κατάμεστο αμφιθέατρο της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής πραγματοποιήθηκε το απόγευμα της Τετάρτης 6 Φεβρουαρίου από την Κωπηλατική Ομοσπονδία η τελετή βράβευσης των κορυφαίων του 2007. Ήταν μια βραδιά εξαιρετικά αφιερωμένη σε όλους τους αθλητές και τις αθλήτριες της Ελληνικής κωπηλασίας που γέμισαν την τροπαιοθήκη της ΕΚΟΦΝΣ με τα λαμπερά μετάλλια τους την χρονιά που μας πέρασε.

Για να τιμήσουν τους αθλητές και τις αθλήτριες που σήκωσαν το βάρος των μεγάλων διοργανώσεων για το 2007 στο φιλόξενο αμφιθέατρο εκδηλώσεων της Ολυμπιακής Επιτροπής έδωσαν το παρών πολλοί επίσημοι με προεξέχοντες, τον υφυπουργό Αθλητισμού κ. Γιάννη Ιωαννίδη, τον πρόεδρο της ΕΟΕ κ. Μίνωα Κυριακού, τον Γενικό Γραμματέα Αθλητισμού κ. Σταύρο Δουβή ο οποίος βραβεύτηκε από την Ομοσπονδία για την προσφορά του στο άθλημα καθώς και τον αρχηγό της Ολυμπιακής ομάδας στο Πεκίνο Α' Αντιπρόεδρο της ΕΟΕ κ. Ισιδώρο Κούβελο.

Η τελετή άνοιξε με τον σύντομο χαιρετισμό του προέδρου της ΕΚΟΦΝΣ κ. Γιάννη Κορρά ο οποίος μεταξύ άλλων τόνισε: «Μια ακόμα αγωνιστική χρονιά ολοκληρώθηκε και κάνοντας τον απολογισμό μας για αυτή, βρίσκουμε την Ελληνική Κωπηλασία να έχει συνεχίσει την ανοδική της πορεία, από πλευράς αποτελεσμάτων στο διεθνές σπρέινγκ και να έχει διανύσει τη καλύτερη χρονιά της στη μακρόχρονη ιστορία του αθλήματος, του αρχαιότερου στη νεότερη Ελλάδα». Ο υφυπουργός Αθλητισμού κ. Γιάννης Ιωαννίδης στον χαιρετισμό του δήλωσε θαυμαστής της κωπηλασίας από τα παιδικά του χρόνια ενώ επαίνεσε το έργο που διατελείτε τα τελευταία χρόνια από την Ελληνική Κωπηλατική Ομοσπονδία. Θερμός υποστηρικτής της ελληνικής κωπηλασίας δήλωσε ο πρόεδρος της ΕΟΕ κ. Μίνωας Κυριακού δηλώνοντας έτοιμος να βοηθήσει για την ανάπτυξη του αθλήματος στο μέλλον.

Τυχερός της βραδιάς το Πολιτικό Ναυτικό, στο κομμάτι του οποίου βρέθηκε το φλουρί της Πρωτοχρονιάτικης πίτας. Τυχερός και ο ΟΝΑΤ που κέρδισε το ένα ζευγάρι κουπιά κατά την κλήρωση που παραδοσιακά έκλεισε την βραδιά.



Στο στιγμιότυπο οι χρυσές πρωταθλήτριες Ευρώπης Αλεξάνδρας Τσιόβου και Χρύσα Μπισκιτζή βραβεύονται από τον πρόεδρο της ΕΟΕ κ. Μίνωα Κυριακού



Οι ασημένιοι παγκόσμιοι πρωταθλητές Βασίλης Πολύμερος και Δημήτρης Μούγιος με τον υφυπουργό Αθλητισμού κ. Γιάννη Ιωαννίδη



Ο πρόεδρος της Κωπηλατικής Ομοσπονδίας (στο μέσον) Γιάννης Κορράς με τους εκπροσώπους του ΝΟ Ιωαννίνων που αναδείχθηκε πρωταθλητής και πολυνίκης σύλλογος για το 2007.



Ο Γενικός Γραμματέας Αθλητισμού κ. Σταύρος Δουβής απονέμει τις τιμητικές διακρίσεις στους 6<sup>οι</sup> Παγκόσμιους πρωταθλητές Απόστολο Κουρκούμπα και Ευάγγελο Τσουρτσούλα.



## Το όνειρο ..μπήκε στο δρόμο

Ένα όνειρο δεκαετιών για την Κωπηλατική Ομοσπονδία είναι πλέον πραγματικότητα. Πριν από λίγες μέρες το Διοικητικό συμβούλιο της ΕΚΟΦΝΣ παρέλαβε τα κλειδιά δυο ολοκαίνουργιων 9θέσεων βαν που θα καλύψουν τις ανάγκες των μετακινήσεων τόσο των Εθνικών ομάδων όσο και των συνεργείων της Ομοσπονδίας ανά την Ελλάδα αλλά και το εξωτερικό αν χρειαστεί. Τα δυο βαν είναι προσφορά του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος που εδώ και δυο χρόνια είναι αρωγός, σθόρυβα και χωρίς τυμπανοκρουσίες όλων των αναπτυξιακών προγραμμάτων της Ελληνικής Κωπηλατικής Ομοσπονδίας. «Το όνειρο πολλών ετών έγινε πλέον πραγματικότητα χάρις την πολύ σημαντική συμβολή του Ιδρύματος "Σταύρος Νιάρχος" το οποίο και ευγνωμονούμε» ορκίστηκε να πει ο πρόεδρος της ΕΚΟΦΝΣ κ. Γιάννης Κορράς κατά την παραλαβή των δυο βαν που έκαναν ήδη τα πρώτα τους χιλιόμετρα.



## Επίσκεψη Κούβελου στο Μικρολίμανο



Επίσκεψη ενημέρωσης κι όχι εθιμοτυπική έκανε την Τετάρτη 16 Απριλίου στα γραφεία της Κωπηλατικής Ομοσπονδίας στο Μικρολίμανο ο αρχηγός της Ολυμπιακής ομάδας στο Πεκίνο το ερχόμενο καλοκαίρι και αντιπρόεδρος της ΕΟΕ κ. Ισίδωρος Κούβελος. Ο αξιωματούχος της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής συζήτησε για περίπου μια ώρα με τον πρόεδρο της Ομοσπονδίας κ. Γιάννη Κορρά

και τον έφορο των Εθνικών ομάδων κ. Γιάννη Μωυσιδή για την πορεία της Ολυμπιακής προετοιμασίας των δυο πληρωμάτων που έχουν ήδη πάρει την πρόκριση για το Πεκίνο ενώ ενημερώθηκε και για τις πιθανότητες πρόκρισης κι άλλων πληρωμάτων από τους αγώνες που έρχονται σε λίγο καιρό.

## Η Γενική συνέλευση της ΕΚΟΦΝΣ

Μέσα σε χρόνο ρεκόρ, που δεν ξεπέρασε τις δυο ώρες, πραγματοποιήθηκε το Σάββατο 15 Μαρτίου σε ξενοδοχείο του Πειραιά η Γενική Συνέλευση των σωματείων μελών της ΕΚΟΦΝΣ. Κατά τις εργασίες της εγκρίθηκαν με καθολική πλειοψηφία τόσο ο ισολογισμός όσο και ο διοικητικός και οικονομικός απολογισμός της προηγούμενης χρονιάς. Επίσης εγκρίθηκε και τροποποίηση στον κανονισμό μεταγραφών.

Στην ΓΣ παρόντες ήταν τα 23 από 32 σωματεία που ανήκουν στην δύναμη της ΕΚΟΦΝΣ και ψήφισαν τα 22 από αυτά.

## Θερμά συλλυπητήρια

Ένα δυσάρεστο γεγονός ήρθε να κτυπήσει την οικογένεια του προσωπικού της ΕΚΟΦΝΣ. Η πολύ αγαπητή φίλη και συνάδελφος μας Λία Τρίκα έχασε ξαφνικά στις 6 Απριλίου τον πολυαγαπημένο της πατέρα που προδόθηκε από την καρδιά του. Όλο το προσωπικό της Ομοσπονδίας εκφράζει από ψυχής στη Λία τα θερμά του συλλυπητήρια.

## Εκκαθάριση στη Ρωσία

Στην τσιμπίδα της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας βρίσκεται η Ρωσική κωπηλατική ομοσπονδία μετά τα αλλεπάλληλα κρούσματα ντόπινγκ που είδαν το φως της δημοσιότητας το τελευταίο διάστημα. Εννέα παραβιάσεις μέσα σε λιγότερο από ένα χρόνο έχουν ανιχνευτεί με αποτέλεσμα η Ρωσική ομοσπονδία να απειλείται ακόμη και με τέσσερα χρόνια αποκλεισμού από κάθε αγωνιστική δραστηριότητα.

Σύμφωνα με τους κανόνες αντι-ντόπινγκ της ΦΙΖΑ (Άρθρο 12.3.1.1.), εάν υπάρξουν οκτώ ή περισσότερες παραβιάσεις σε ένα χρονικό διάστημα δώδεκα μηνών, η Εκτελεστική Επιτροπή της έχει δικαίωμα να επιλέξει να ληφθούν επιπλέον πειθαρχικά μέτρα κατά της Εθνικής Ομοσπονδίας φτάνοντας ακόμη και στην απαγόρευση της συμμετοχής των αθλητών και παραγόντων σε όλους τους αγώνες της FISA συμπεριλαμβανομένων και των Ολυμπιακών Αγώνων.

## Οι υποψήφιοι του Βραβείου «Τόμας Κέλερ»

THE  
THOMAS KELLER  
MEDAL FOR  
AN OUTSTANDING  
CAREER IN  
ROWING



Ανακοινώθηκαν από την FISA οι πέντε υποψήφιοι αθλητές κι αθλήτριες για την απονομή του θεσμοθετημένου βραβείου Τόμας Κέλερ. Πρόκειται για τον καναδό Ντέρεκ Πόρτελ την Ρουμάνη Ελιζαμπέτα Λίνα, τον Γάλλο Ζαν Κριστόφ Ρολλάν, τον Βρετανό Τζέιμς Κράκνελ και την Γερμανίδα Κατρίν Ράτσοφ Στοιμπορόφσκι. Ο καθένας από αυτούς έχει την δική του ιστορία και τις δικές του περπατημένες στο άθλημα.

Ο Ντέρεκ Πόρτελ βρίσκεται από το 1992 στο επίκεντρο όταν κατέκτησε το πρώτο του Χρυσό ολυμπιακό μετάλλιο στη Βαρκελώνη κι έκτοτε κατείχε συνεχώς πρωταγωνιστικό ρόλο στην καναδική κωπηλασία.

Η Ελιζαμπέτα Λίνα συμπλήρωσε 20 χρόνια παραμονής στην κορυφή ξεκινώντας τις επιτυχίες στα 19 της και φτάνοντας να πρωταγωνιστεί στα 39 της. Είναι από τα πλέον αναγνωρίσιμα πρόσωπα στην πατρίδα της τη Ρουμανία όπου υπηρετεί την αστυνομία.

Ο Ρολλάν απέκτησε μεγάλη λάμψη στη Γαλλία όταν κατέκτησε το Χρυσό μετάλλιο στους Ολυμπιακούς του Σίδνεϊ. Τώρα πλέον υπηρετεί την κωπηλασία από την θέση του Προέδρου της Επιτροπής αθλητών της FISA.

Ο Τζέιμς Κράκνελ ήταν μέλος της ανίκητης ομάδας μαζί με τον Στίβ Ρενγκρέιβ και τον Μάθιου Πίνσεντ. Είναι πλέον γνωστός ως πολύ καλός προπονητής με ισχυρή προσωπικότητα.

Η κοκκινομάλλα Κατρίν αποτέλεσε για αρκετές Ολυμπιάδες την βασίλισσα στα σκίφ κατακτώντας χρυσά μετάλλια. Κέρδισε την πρώτη της διάκριση το 1991 και παραμένει εμπλεκόμενη με το άθλημα ως άριστο παράδειγμα για τα νέα παιδιά.

**Ο νικητής της φετινής χρονιάς θα ανακοινωθεί την 1<sup>η</sup> Ιουνίου κατά τη διάρκεια του 2<sup>ου</sup> αγώνα του Παγκοσμίου Κυπέλλου στη Λουκέρνη.**

## Πάησιάζει η Οξφόρδη

Ακόμη ένα θρίαμβο πρόσθεσε στο ενεργητικό του το Πανεπιστήμιο της Οξφόρδης στον ποδοσφαιρικό κωπηλατικό αγώνα με το αντίστοιχο του Κέιμπριτζ που έγινε στις 29 Μαρτίου στα νερά του Τάμεση.

Το πλήρωμα της Οξφόρδης πέτυχε την Τρίτη νίκη του στα τελευταία πέντε χρόνια πέφτοντας πρώτο στον τερματισμό μετά τα 6.8 χιλιόμετρα που διένυσε κάτω από αντίξοες καιρικές συνθήκες.

Παρόλα αυτά το Κέιμπριτζ συνεχίζει να προηγείται στην ιστορία των αναμετρήσεων που ξεκίνησαν το 1829. Πιο συγκεκριμένα το Κέιμπριτζ έχει 79 νίκες έναντι 74 που έφτασε φέτος η Οξφόρδη.





# Προστατέψτε τα μάτια σας







Η ιστιοπλοΐα ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες που υπάρχει μεγάλη ηλιοφάνεια εκθέτει σημαντικά τα μάτια σας στην υπεριώδη ακτινοβολία. Έχει αποδειχθεί ότι υπάρχει άμεση σχέση μεταξύ της έκθεσης στην υπεριώδη ακτινοβολία (UV) και της βλάβης των ματιών ειδικά από καταρράκτες και εκφύλιση της ωχρής κηλίδας.

#### **Το υπεριώδες φως έχει τρία μήκη κύματος :**

Το **UV-A** έχει μεγάλο μήκος κύματος, φαίνεται σχεδόν μπλε στο ορατό φάσμα και είναι η αιτία για το μαύρισμα και τη γήρανση της επιδερμίδας. Το μεγαλύτερο ποσοστό του υπεριώδους φωτός που δέχεται η γη αποτελείται από UV-A (περίπου το 97%)

Το **UV-B** έχει μικρότερο μήκος κύματος είναι πιο δραστικό και έχει σχέση με τα εγκαύματα και τον καρκίνο του δέρματος. Το μεγαλύτερο ποσοστό απορροφάται από το στρώμα του όζοντος της ατμόσφαιρας και μόνο το 3% του υπεριώδους φωτός φτάνει στη γη υπό μορφή UV-B. Λόγω όμως της συνεχιζόμενης μείωσης του στρώματος του όζοντος της ατμόσφαιρας, το ποσοστό αυτό τείνει να αυξηθεί.

Το **UV-C** έχει μικρό μήκος κύματος και απορροφάται πλήρως από το στρώμα του όζοντος.

Υπάρχουν κάποιες ενδείξεις ότι το μπλε φως του ηλίου (UV-A) συμβάλλει στην εκφύλιση της ωχρής κηλίδας (διαταραχή της περιοχής του αμφιβληστροειδούς που είναι υπεύθυνη για οξεία, κεντρική όραση που σε μεγάλη ηλικία μπορεί να οδηγήσει ακόμη και σε τύφλωση) και οι φακοί με κόκκινη, βαθιά κίτρινη ή πορτοκαλί απόχρωση μπορεί

να παρέχουν καλύτερη προστασία από αυτό το φως. Ωστόσο γυαλιά με γκρι ή πράσινους φακούς δημιουργούν πιθανότητα μικρότερη παραμόρφωση εικόνας.

Υπάρχουν τρεις κατηγορίες γυαλιών σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες του ANSI ( Αμερικανικό Ινστιτούτο Εθνικών Προτύπων

- Διακοσμητικά με ελαφριά απόχρωση κατάλληλα για καθημερινή χρήση. Απορροφούν το 70% της UV-B, το 20% της UV-A και το 60% του ορατού φωτός.
- Γενικής χρήσης μέσης σκοτεινότητας ή σκοτεινά γυαλιά τα οποία είναι κατάλληλα για τις περισσότερες εξωτερικές δραστηριότητες. (Η πλειονότητα των γυαλιών ανήκει σ' αυτήν την κατηγορία). Παρεμποδίζει το 95% της UV-B, το 60% της UV-A και το 90% του ορατού φωτός.
- Ειδικής χρήσης.

Εξαιρετικά σκοτεινά, με φράγματα UV τα οποία συνιστώνται για την ιστιοπλοΐα (ειδικά το καλοκαίρι) ή όπου αλλού υπάρχει μεγάλη λαμπρότητα φωτός. Παρεμποδίζουν το 99% της UV-B, 60% της UV-A και το 97% του ορατού φωτός.

Υπάρχουν μη χρωματισμένα γυαλιά με επικάλυψη φράγματος UV. Τα γυαλιά από πλαστικό polycarbonate έχουν αυτόματα και φράγμα UV. **Για την προστασία των ματιών χρειάζεται σωστή επιλογή γυαλιών. Ούτε η σκοτεινότητα των φακών ούτε η τιμή τους είναι ακριβείς ενδείξεις της προστασίας που παρέχουν. Αναζητήστε πιστοποιητικά ποιότητας των φακών από έγκυρους οργανισμούς.**



# Ενοικίαση σκάφους. Μετά το δίπλωμα τι;





**Τελειώσατε επιτυχώς τα μαθήματα ιστιοπλοίας στον Όμιλο; Νοιώθετε ότι είναι η κατάλληλη εποχή να επιβιβαστείτε στο σκάφος και να κάνετε κρουαζιέρα με προορισμό και πορεία που θα βγάλετε εσείς; Ακόμη όμως δεν έχετε το δικό σας σκάφος. Κανένα πρόβλημα δεν έχετε παρά να νοικιάσετε ένα σκάφος από κάποια εξειδικευμένη εταιρεία, να επιλέξετε τη κατάλληλη παρέα και να απολαύσετε τα ελληνικά νησιά και τις ομορφιές που ανοίγονται μπροστά σας.**



Η πλειοψηφία των μαθητών του Ομίλου μας μετά τη φθίτηση έχει κατά νου την ενοικίαση κάποιου σκάφους για κρουαζιέρα. Τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας, ο θαλάσσιος τουρισμός και συγκεκριμένα η ενοικίαση ιστιοπλοϊκού σκάφους αποτελεί ένα ιδιαίτερα δημοφιλή τρόπο διακοπών. Τους θερινούς μήνες, εκατοντάδες σκάφη, διαπλέουν τα πελάγη μας προσφέροντας μια πλατφόρμα εξαιρετικής ομορφιάς στην οποία νέοι και παλαιοί κυβερνήτες ανακαλύπτουν την Ιθάκη τους. Ποια είναι τα σημεία που πρέπει να δώσουμε προσοχή, τι να κάνουμε πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού μας. Στο παρόν κείμενο θα δώσουμε κάποιες μικρές πλην χρήσιμες συμβουλές ώστε το ταξίδι με το σκάφος να ολοκληρωθεί με επιτυχία και πάνω απ' όλα με ασφάλεια.

## Chartering

Στη Ελλάδα δραστηριοποιούνται εκατοντάδες εταιρείες ενοικίασης ιστιοπλοϊκών όλων των κατηγοριών και τύπων με κοστολόγια που ποικίλουν ανάλογα με τις προσφερόμενες υπηρεσίες και φυσικά τον εξοπλισμό. Αυτό που πρέπει να κάνουμε αρχικά είναι να προσδιορίσουμε τι πραγματικά μας εξυπηρετεί και καλύπτει τις απαιτήσεις μας. Σήμερα, η συγκεκριμένη αγορά είναι σε θέση να προσφέρει μια πολύ μεγάλη γκάμα αξιόπλων σκαφών, καλά διατηρημένων που απευθύνεται σε όλα τα βελάντια. Προς διευκρίνιση και αποσαφήνιση ποικίλων όρων που ενδεχομένως να συναντήσετε κατά την αναζήτηση, οι δύο βασικές κατηγορίες είναι τα επανδρωμένα σκάφη και τα bare boats. Πρόκειται για τα ίδια σκάφη, η διαφορά έγκειται στο γεγονός ότι στα πρώτα, τη διακυβέρνηση αναλαμβάνει κάποιος έμπειρος skipper και στα δεύτερα, τα bare boats, είμαστε εμείς υπεύθυνοι για τη διακυβέρνηση αλλά και την τήρηση του ναυτικού κώδικα. Η ενοικίαση ενός bare boat προϋποθέτει τη κατοχή διπλώματος από τουλάχιστον δύο άτομα. Γνώμη μας είναι ότι οι απόφοιτοι των αρχάριων τμημάτων, καλό θα ήταν να νοικιάσουν

**«Οφείλουμε να πούμε ότι η θάλασσα απαιτεί σεβασμό και προσοχή. Οι απόφοιτοι από τα τμήματα των σχολών μας, έχουν αποκτήσει βασικές δεξιότητες και έχουν μια πανοραμική εικόνα για το χειρισμό του σκάφους και τη διαβίωση εν πλώ. Ωστόσο καλό είναι να ξεκινήσουν τις θαλασσινές τους περιηγήσεις με σύνθεση και να συμβουλευτούν πάντα τον καιρό.»**

σκάφος αν όχι επανδρωμένο αλλά με κάποιο έμπειρο κυβερνήτη ώστε να εξοικειωθούν και να είναι διασφαλισμένοι σε απρόβλεπτα ενδεχόμενα.

## Ποιο είναι το κόστος

Όπως αναφέραμε παραπάνω, τα κοστολόγια ποικίλουν ανάλογα με το σκάφος, το μέγεθος και φυσικά την εποχή. Τα σκάφη κοστολογούνται όπως και τα ξενοδοχεία, υπάρχουν πίνακες που διαχωρίζουν τις περιόδους σε χαμηλή, μέση και υψηλή και σχετίζεται με τη ζήτηση. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι για την ενοικίαση ενός ιστιοπλοϊκού στα 36-38 πόδια, κοντά στα 12 μέτρα δηλαδή εξοπλισμένο με 3 καμπίνες και δύο ναυτικές τουαλέτες, το κόστος στην υψηλή περίοδο κυμαίνεται περί τα 2500 ευρώ ανά εβδομάδα και αφορά μόνο το ενοίκιο. Η περίοδος αιχμής υπολογίζεται από τα τέλη Ιουλίου έως τις αρχές Σεπτεμβρίου. Αυτό σημαίνει ότι κάθε άτομο επιβαρύνεται 60 ευρώ την ημέρα, ίσο περίπου με την ενοικίαση ενός μέσης κατηγορίας ξενοδοχείου σε κάποιο από τα δημοφιλή ελληνικά νησιά. Αυτό που πρέπει να συνυπολογίσουμε είναι ότι στην

προαναφερθείσα τιμή δεν περιλαμβάνονται και τα έξοδα μετακίνησης από και προς τα νησιά γεγονός που καθιστά το ιστιοπλοϊκό στη πραγματικότητα πιο οικονομική λύση για τις διακοπές μας. Επίσης να σημειωθεί ότι όλα τα ενοικιαζόμενα σκάφη διαθέτουν καλά εξοπλισμένες κουζίνες, έτσι ώστε να δίδεται η δυνατότητα καλής διατροφής εν πλώ. Πολλοί είναι εκείνοι που επιδίδονται σε γερές επιδρομές σε κάποιο super market πριν το απόπλου και εφοδιάζονται με όλα τα απαραίτητα για την προετοιμασία ενός καλού δείπνου. Και τι πιο όμορφο από ένα καλομαγειρεμένο φαγητό κάτω από τον ένστρο θερινό ουρανό και πάνω από την γαληνεμένη θάλασσα. Τέλος στα έξοδα πρέπει να συμπεριλάβουμε τα καύσιμα τα οποία υπολογίζονται γύρω στα 150-200 ευρώ ανάλογα πάντα με τη χρήση της μηχανής. Ευνόητο είναι ότι αν το σκάφος δεν το νοικιάσουμε σε περίοδο αιχμής τότε το κόστος μειώνεται κατά 20%.

## Προετοιμασία

Εντάξει, βρήκαμε το σκάφος, τώρα μένει να ετοιμαστούμε για απόπλου. Προκειμένου να είμαστε καθ' όλα έτοιμοι ώστε να ευχαριστηθούμε το ταξίδι μας, οφείλουμε να έχουμε κατά νου κάποια απλά αλλά πραγματικά απαραίτητα στοιχεία. Ένα εξ αυτών, η καλή οργάνωση και ο καταμερισμός των εργασιών. Αυτό δε γίνεται για να φορτώσουμε το πρόγραμμα των διακοπών μας, και ενίοτε κάποιος τρομόζουν, αλλά για να εξυπηρετήσει καλύτερα την όλη λειτουργία και να ευχαριστηθεί περισσότερο η ομάδα. Καλό λοιπόν είναι κάποιος να μοιράσει ευγενικά ορισμένες αρμοδιότητες ανάλογα με τις γνώσεις και τις δεξιότητες του καθενός. Για τους φίλους που επιβιβάζονται πρώτη φορά επίσης υπάρχουν κάποιες υποχρεώσεις που βοηθούν όλο το πλήρωμα και φυσικά δεν σε αφήνουν να πλήξεις όπως

η οργάνωση της τροφοδοσίας, η καθαριότητα του σκάφους κλπ. Οι πιο έμπειροι μπορούν να ασχοληθούν με τη ναυτιλία και να θυμηθούν τους εκπαιδευτές που επέμεναν σε αυτό το κομμάτι. Χρήσιμο και





πρακτικό είναι να χαράξετε πορεία και να μελετήσετε τη διαδρομή αν δε τη γνωρίζετε ήδη. Με αυτό τον τρόπο εξοικονομείτε χρόνο και μαθαίνετε θαλασσινές οδούς που θα είναι πάντα χρήσιμες. Η σύντομη και σωστή πορεία καθιστά το ταξίδι πιο ευχάριστο και - το πιο σημαντικό, ασφαλές.

Με το που επιβιβαστείτε στο σκάφος, καλό είναι να κάνετε έναν έλεγχο, να αποκτήσετε μια άποψη για τους χώρους. Οφείλεται να ξέρετε εκ προοιμίου που είναι τοποθετημένα τα σωστικά, τα σωσίβια, οι φωτοβολίδες, το φαρμακείο ώστε σε περίπτωση που χρειαστούν να είστε σε θέση να τα χρησιμοποιήσετε άμεσα. Καλό θα ήταν να γίνει ένας έλεγχος στα όργανα και στις ενδείξεις όπως το βυθόμετρο, το ανεμόμετρο αλλά και στις σεντίνες. Επίσης να ζητήσετε να σας εφοδιάσουν με μια κάτοψη του σκάφους που να φαίνονται οι θέσεις των βανών και πριν αναχωρήσετε να ελέγξετε την καλή λειτουργία τους.

Ένα από τα στοιχεία κλειδιά και μυστικό της επιτυχίας για ένα όμορφο ταξίδι είναι η καλή συντροφιά. Το σκάφος δεν είναι το διαμέρισμα των 150 τ.μ ούτε αφήνει περιθώρια για πλήρη απομόνωση. Μιλώντας για ένα ιασηολογικό των 12-15 μέτρων, εννοείται ότι οι χώροι διασκέδασης και εστίασης είναι τέτοιοι που επιτρέπουν την άνετη διαβίωση και την ευχέρεια κινήσεων αλλά όλα αυτά με τον αμοιβαίο σεβασμό

και το check out τη Κυριακή από το σημείο παράδοσης εκτός αν υπάρχει διαφορετική συνεννόηση. Για τους μήνες της υψηλής περιόδου καλό είναι να έχουμε φροντίσει από νωρίς για τη κράτηση μας. Για να ισχύει μια κράτηση συνήθως αφήνουμε μια προκαταβολή και ένα ποσό ως εγγύηση το οποίο και επιστρέφεται. Το τελευταίο αφορά πιθανές ζημιές ή το καύσιμα μας τα οποία πρέπει να τα επιστρέφουμε στο αμέραιο και όμως μάς παραδόθηκαν φουλαρισμένα διπλασιά. Πρόκειται για μια διαδικασία η οποία εκτελείται και όταν νοικιάζουμε αυτοκίνητο. Έπειτα βάλτε το καλύτερο σας εαυτό και απολαύστε στη χώρα μας ένα από πιο όμορφα και ιδανικά αρχιπελάγη του κόσμου.

#### Tips

- Αν το σκάφος που νοικιάζετε δεν έχει tender, καλό είναι να το ζητήσετε. Αυτό θα σας εξυπηρετήσει τις περισσότερες φορές όταν αγκυροβολείται ανοικτά σε κάποιο κόλπο και θέλετε να μεταβείτε για την εξερεύνηση της παραλίας. Επίσης για τους φίλους του υποβρύχιου ψαρέματος, με το tender μπορούν να επιδοθούν στο όθλημα και να κινείται σε καλή ακτίνα δράσης και το πλήρωμα να έχει τα τυχερά του, να γευτεί φρέσκο ψάρι.
- Το σκάφος δεν είναι συνδεδεμένο με την ΕΥΔΑΠ. Κυρίως, οι κυρίες πρέπει να προσέχουν τη κατανάλωση όταν κάνουν ντους. Δεν είναι καθόλου ευχάριστο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού να μείνετε χωρίς νερό. Αναφορικά με το πόσιμο, φροντίστε να κάνετε μια πρόχειρη καταμέτρηση πόσα λίτρα θεωρεί ο καθένας ότι χρειάζεται καθημερινά και εφοδιαστείτε κατάλληλα.



από και προς τους συνταξιδιώτες. Κοινώς, καλό είναι να επιλέξετε τη κατάλληλη παρέα για να αποφύγετε προστριβές και σφιμαχίες κατά τη διάρκεια των πολυαναμενόμενων διακοπών σας. Πολλοί υποστηρίζουν ότι για τα ζευγάρια, το μεγάλο crash test δεν γίνεται πουθενά αλλού καλύτερα από ότι το σκάφος...κάτι θα ξέρουν.

#### Τι πρέπει να κάνω για να νοικιάσω ένα σκάφος

Αφού λοιπόν έχετε επιλέξει τη κατάλληλη παρέα, έχετε καταλήξει που θέλετε να πάτε και για πόσες μέρες μένει να απευθυνθείτε σε κάποια εταιρεία ενοικιάσεων. Θεωρώντας ότι αναζητάτε ένα bare boat, ένα σκάφος δηλαδή δίχως skipper, οφείλουμε να επιδείξουμε τουλάχιστον δύο διπλώματα ιασηολογίας ανοικτής θαλάσσης. Ανάλογα με την εποχή και το γραφείο ενοικίασης, το check in γίνεται Παρασκευή το απόγευμα



**DIESEL**  
FOR SUCCESSFUL LIVING



live fast

High Speed Shopping: [diesel.com](http://diesel.com)

Number 267 in a series of DIESEL. "How to..." guides. For more information call Diesel Helpline +39 210 6021900 [www.diesel.com](http://www.diesel.com)



# Χρώμα Καλοκαιριού

- 1 T-shirt Musto με στάμπα της σειράς Red Yacht €42,23 (Perga Marine)
- 2 Μαγιό Dolphins Diesel €66,00 (Diesel Hellas)
- 3 Κόκκινο T-shirt Diesel €45,00 (Diesel Hellas)
- 4 Πιστάτα θαλάσσιος Musto €59,38 (Perga Marine)
- 5 Καπέλακι Musto €19,29 (Perga Marine)
- 6 Φούτερ με φερμουάρ και κουκούλα Diesel €110,00 (Diesel Hellas)
- 7 Πόλο με λεπτομέρεια στο γιακά Ben Sherman (Master A.E.)
- 8 Πριέ πόλο Musto της σειράς Red Yacht €50,23 (Perga Marine)
- 9 Χρωματιστό T-shirt με στάμπα Franklin & Marshall (Master A.E.)
- 10 Μαγιό βερμούδα Reef (Master A.E.)
- 11 Μήλε βερμούδα Musto της σειράς Red Yacht €68,90 (Perga Marine)
- 12 T-shirt Diesel με μεγάλη στάμπα €45,00 (Diesel Hellas)
- 13 Ιστορηλοϊκό πανούπιοι America Cup (Master A.E.)
- 14 Τήν βερμούδα Diesel με graffiti €190,00 (Diesel Hellas)





- 1 Κάπρι παντελόνι Musto €78,42 (Perga Marine)
- 2 Πετροπλυμένο μπλε πόλο Musto της σειράς Asymmetric €55,11 (Perga Marine)
- 3 Βερμούδα Musto της σειράς Asymmetric €62,80 (Perga Marine)
- 4 Κόκκινο τοπ Musto της σειράς Asymmetric €49,18 (Perga Marine)
- 5 Ροζ καπελάκι με κλιπ Musto €15,62 (Perga Marine)
- 6 Ροζ φανελάκι με στάμπες David & Goliath (Master A.E.)
- 7 Εμπριμέ T-shirt Vans (Master A.E.)
- 8 Εμπριμέ πάνινο παπούτσι Vans (Master A.E.)
- 9 Χρωματιστό πορτί Diesel €60,00 (Diesel Hellas)
- 10 Μαύρο/ροζ μπικίνι Diesel €49,00 (Diesel Hellas)
- 11 Μωβ φανελάκι Diesel με στάμπα €60,00 (Diesel Hellas)
- 12 Σορτσάκι Diesel στις αποχρώσεις του μωβ €120,00 (Diesel Hellas)
- 13 Ροζ μαγιό-σορτσάκι Diesel €49,00 (Diesel Hellas)
- 14 Μελιτζονί T-shirt Ben Sherman με στόχο (Master A.E.)
- 15 Μπεζ κάπρι παντελόνι Sealkey (Master A.E.)
- 16 Κίτρινο εμπριμέ φόρεμα Diesel €120,00 (Diesel Hellas)
- 17 Πορτοφάκι Musto της σειράς Asymmetric €24,60 (Perga Marine)
- 18 Τσάντα ώμου της σειράς Asymmetric €42,04 (Perga Marine)
- 19 Εμπριμέ μπικίνι Salinas (Master A.E.)





- 1 BR1 Inshore ντισερόδα Musto €285,85 (Perga Marine)
- 2 Ντισερόδα Sail Racing Orca από ελαστικό GoreTex €414,00 (Perga Marine)
- 3 Παντελόνι ντισερόδας Sail Racing Orca από ελαστικό GoreTex €242 (Perga Marine)
- 4 Τεχνικές βερμούδες Musto Evolution από €62,80 (Perga Marine)
- 5 Τσάντες Musto Evolution €30,04 (μικρή) €47,54 (μεγάλη) (Perga Marine)
- 6 Γυναικείο γκρι αντηλιακό πόλο Musto Evolution €41,32 (Perga Marine)
- 7 Μπλε T-shirt Sail Racing με κέντημα €15,00 (Perga Marine)
- 8 Λευκό κοπελάκι Sail Racing με κέντημα (Perga Marine)
- 9 Ανδρικό λευκό αντηλιακό πόλο Musto Evolution €45,10 (Perga Marine)
- 10 Μπλε παντελόνι φούτερ Sail Racing €45,00 (Perga Marine)
- 11 Γυαλιά ηλίου ZEROth+ Alinghi €199,00 (Perga Marine)
- 12 Τεχνικά αντηλιακά πανούρτια Musto Regatta από €89,54 (Perga Marine)

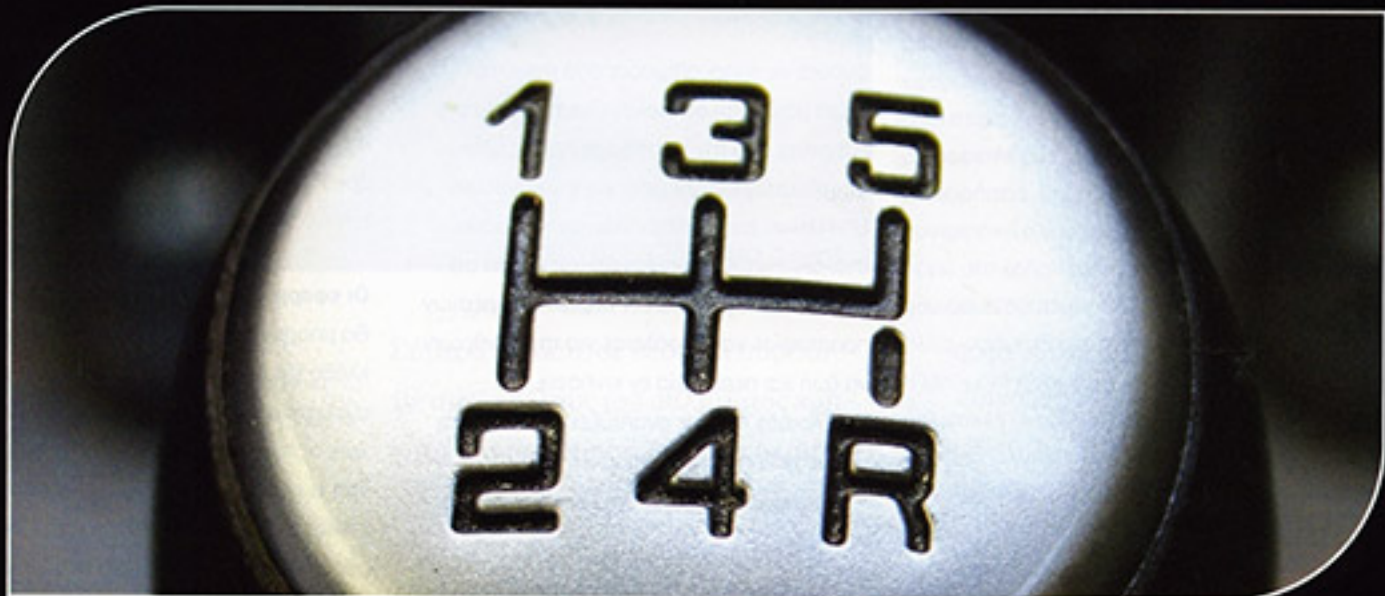


#### Κεντρική Διόθεση

Diesel Hellas: Α. Συγγρού 6, Αθήνα,  
τηλ.: 210 60 21 900  
Master A.E.: Α. Βουλιαγμένης 336,  
Αγ. Δημήτριος,  
τηλ.: 210 99 67 777  
Perga Marine: Α. Βουλιαγμένης &  
Ζέτηπου 37, Γλυφάδα,  
Τηλ.: 210 96 00 641



Multi car επιλογές!



ΑΓΟΡΕΣ • ΠΩΛΗΣΕΙΣ • ΑΝΤΑΛΛΑΓΕΣ ●

Χρηματοοικονομικά πακέτα ●

Χρονομισθώσεις ●

Εισαγωγές επιλεγμένων αυτοκινήτων ●





# ΨΥΧΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΠΡΙΝ ΤΟΝ **ΑΓΩΝΑ**

Η επιστήμη της ψυχολογίας έχει συμβάλει τα τελευταία χρόνια αρκετά στον αθλητισμό τόσο στην επίτευξη των αθλητικών στόχων όσο και στην εξάπλωση της αθλητικής ιδέας. Εάν πάρει όμως λίγο προς τα πίσω θα δούμε ότι τόσο οι αθλητές όσο και οι προπονητές τους πάντα χρησιμοποιούσαν «ψυχολογικές μεθόδους» για την προετοιμασία των αγώνων. Εκφράσεις όπως «θα τα καταφέρεις» ή «είμαι σίγουρος για σένα» αποτελούν ένα απλό δείγμα για την λειτουργία της ψυχολογίας στον αθλητισμό.

Ποιο είναι όμως ακριβώς το σημείο στον οποίο η ψυχολογία στηρίζει τον αθλητή και ίσως ποια είναι συγκεκριμένα η επιστημονική λειτουργία της ψυχολογικής προετοιμασίας μέσα στο σύνολο της αθλητικής προετοιμασίας; Σίγουρα η συμβολή της ψυχολογίας δεν εξαντλείται ούτε στον καλό λόγο προς τον αθλητή ούτε και στην δραστηριοποίηση αυτού που στα Ελληνικά ονομάζουμε «φιλότιμο», αλλά ούτε και στην απομόνωση του αθλητή από την καθημερινή ζωή και τα καθημερινά θέματα. Σίγουρα ένας αθλητής δεν βοηθείται ψυχικά μόνο με την παρότρυνση ή με την υποστήριξη σε περίπτωση αποτυχίας.

Θα μπορούσαμε να διακρίνουμε τους ακόλουθους τομείς μιας κύριας ψυχολογικής προετοιμασίας:

α) Ένας αθλητής βοηθείται όταν εκπαιδεύεται από την αρχή της σταδιοδρομίας του στο να επικεντρώνεται στον εαυτό του. Ο αθλητής πρέπει να αντιληφθεί ότι το μόνο του όπλο είναι ο εαυτός του. Σίγουρα υπάρχουν ανεξέλεγκτοι παράγοντες, οι οποίοι μπορούν να ανατρέψουν μια προσδοκία, όμως ο αθλητής έχει την ευθύνη της σωστής τους διαχείρισης. Ένας σημαντικός παράγοντας ψυχικής προετοιμασίας είναι λοιπόν η ανάληψη ευθύνης. Κανένας προπονητής ή καμία ομοσπονδία δεν μπορεί να βοηθήσει έναν αθλητή τη στιγμή του αγώνα. Μπορούν όμως να τον έχουν προετοιμάσει έτσι ώστε να είναι έτοιμος να αντιμετωπίσει την ευθύνη της επίδοσής του.





β) Τις περισσότερες φορές ένας αθλητής ή μια ομάδα ανταγωνίζεται τις επιδόσεις του αντίπαλου αθλητή ή της αντίπαλης ομάδας θεωρώντας ότι αυτό συμβάλλει στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας. Ο αθλητής / μια ομάδα πρώτα από όλα έχει να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό προς τον ίδιο του τον εαυτό. Ο κάθε αθλητής δεν έχει να ανταγωνιστεί τους χρόνους ή την τεχνική ενός άλλου αθλητή αλλά τους δικούς του προσωπικούς στόχους.

Την ώρα του αγώνα δεν «παλεύουμε» ώστε να κερδίσουμε τον αντίπαλο αλλά πολύ περισσότερο για να βελτιώσουμε τον ίδιο μας τον εαυτό είτε αυτό αναφέρεται σε χρόνους είτε σε τεχνικές. Την στιγμή του αγώνα ο κάθε αθλητής έρχεται σε αντιπαράθεση με τον ίδιο του τον εαυτό και με τις δικές του επιδόσεις. Ο κάθε νικηφόρος αγώνας ξεκινά με την συγκέντρωση στον εαυτό μας και στη διάθεσή μας αυτή τη φορά να είμαστε καλύτεροι από την δική μας προσωπική επίδοση. Γι' αυτόν τον λόγο και η ήττα δεν αποτελεί ένδειξη αδυναμίας απέναντι στον αντίπαλο αλλά απέναντι στον εαυτό μας.

γ) Πολλές φορές κατά τη διάρκεια ενός αγώνα οι αθλητές αισθάνονται ότι δεν θα έχουν το προσδοκώμενο αποτέλεσμα με συνέπεια τη σιωπηλή παραίτηση από την προσπάθεια. Μια σωστή ψυχική προετοιμασία εκπαιδεύει τον αθλητή και μια ομάδα στο να μπορεί να διαχειριστεί σωστά την αποτυχημένη προσπάθεια. Η διαχείριση της αποτυχίας είναι μέσα στα καθήκοντα ενός αθλητή. Η αποτυχία αποτελεί ένα μεγάλο μέρος του αγώνα το οποίο πρέπει να εντάσσεται μέσα στην ψυχολογική προετοιμασία του αγώνα. Οι τεχνικές διαχείρισης της αποτυχίας οφείλουν να αντιμετωπίζονται όπως οι τεχνικές κάθε αθλήματος. δ) Μια από τις σημαντικότερες δεξιότητες ενός αθλητή είναι και αυτή της διαχείρισης των συναισθημάτων. Τα συναισθήματα έχουν την ικανότητα να αποσυντονίζουν τις σωματικές και πνευματικές λειτουργίες. Ο φόβος, ο θυμός, η λύπη, η οργή όπως όμως και η χαρά αποσυντονίζουν την προσπάθεια του αθλητή εξ' αιτίας του ότι δεν γίνεται αμέσως αντιληπτή η ενέργειά τους πάνω στις συμπεριφορές.

Στα πλαίσια της ψυχολογικής προετοιμασίας οφείλουμε να αναπτύξουμε και να δουλέψουμε τεχνικές έτσι ώστε ο κάθε αθλητής μόνος ή σαν μέλος μιας ομάδας να μπορεί να απομονώνει και να επεξεργάζεται τα συναισθήματα τα οποία παράγονται από έναν αγώνα και τις επιπτώσεις τους πάνω στην αθλητική του συμπεριφορά. Ακόμα μια φορά καλούμαστε να εκτελέσουμε ασκήσεις διαχείρισης του εαυτού μας. Και οι τέσσερις τομείς έχουν στόχο να καλλιεργήσουν την αίσθηση στον αθλητή ότι αυτός και μόνον αυτός ελέγχει την κάθε στιγμή του αγώνα. Είναι αυτό που θα μπορούσαμε να ονομάσουμε η σπρίδα του απέναντι στο σπρόκτο.

Η αίσθηση ελέγχου είναι αυτό που ο κάθε ένας μας, εκτός ή εντός αγώνα, χρειάζεται ώστε να αισθάνεται ασφαλής και ήρεμος στην αντιμετώπιση της ζωής. Η αίσθηση απώλειας ελέγχου δημιουργεί στον κάθε άνθρωπο ανασφάλεια με συνέπεια αρχικά την άστοχη επιθετικότητα και στην συνέχεια την παραίτηση από την βελτίωση της ζωής μας, δηλαδή τον αγώνα.

Αυτό όμως που πρέπει οπωσδήποτε να προσέξουμε είναι ότι ο αθλητής είναι ένας άνθρωπος, όπως ο κάθε ένας μας και ο κάθε ένας από εμάς γνωρίζει ότι στην υπερβολή πίεση τείνουμε να εκδηλώνουμε «απρόβλεπτες» και ίσως «προβληματικές» συμπεριφορές. Η χρήση ναρκωτικών, οι προβληματικές προσωπικές σχέσεις αλλά γενικότερα όλες οι νευρώσεις είναι μια ένδειξη γι' αυτό που συμβαίνει εκτός αγώνα. Εντός αγώνα για τους ίδιους λόγους ο αθλητής κάνει χρήση αναβολικών.

Καλό καλοκαίρι με πολλές και υγιείς επιτυχίες.





# ΝΑΞΟΣ, η ήρεμη δύναμη!

Υπέροχες αμμουδιές, εκπληκτική φύση, μεσαιωνικά κάστρα και πυργόσπιτα, πανέμορφα ορεινά χωριά με καλοσυνάτους κατοίκους..... Η Νάξος των εναλλαγών μας προκαλεί και μας προσκαλεί να τη γνωρίσουμε!







Αφήνω το βλέμμα μου να πλανηθεί στο απέραντο καθώς ο ήλιος χάνεται πίσω από την Πορτάρα και ο ουρανός αλλάζει χρώματα υπό τον ήχο των κυμάτων. Απολαμβάνω ένα «υπερθερμιδικό» παγωτό στο Waffle House και χάνομαι στα στενά του κάστρου. Το πρωί στέλνουμε αμμουδερές παραλίες και καταγάλανα νερά. Το βράδυ κάθω στην πολύχρωμη περατζάδα του λιμανιού. Κουβέντα με τους ντόπιους και μια ρακί έτοιμη για το καλωσόρισμα. Ένας τόπος ευλογημένος που ξυπνά τις αισθήσεις γεμάτος εικόνες, μυρωδιές, ήχους και γεύσεις....!

### Θα «δέσουμε»

Το λιμάνι της Νάξου είναι μεγάλο, αρκετά προφυλαγμένο και διαθέτει βασικές παροχές. Βρίσκεται δίπλα στην παραλία της χώρας και δίνει εύκολη πρόσβαση σε καφετέριες, εστιατόρια,

super market, φαρμακεία καθώς και γραφεία ενοικιάσεως αυτοκινήτων.

### Rooming

Σαφώς η καλύτερη επιλογή είναι το καινούριο "Lagos Mare" στον Άγιο Προκόπιο (22850/42884, [www.lagosmare.gr](http://www.lagosmare.gr)). Όμορφο, άνετα δωμάτια σε μίνιμαλ ύφος, μεγάλα μπάνια με υδρομασάζ, πισίνες, κήπους, όμορφους χώρους για relax και lounging, γυμναστήριο και spa. Άλλες ενδιαφέρουσες προτάσεις αποτελεί το «Κόβος» (22850/23355) επίσης στον Άγιο Προκόπιο και το "Plaza Beach" (22850/29400) στην Πλάκα πάνω στη θάλασσα. Κοντά στη χώρα στον Άγιο Γεώργιο «Porto Naxos» (22850/23970), "Naxos Royal" (22850/26650) και "Astir of Naxos" (22850/29320).

OLYMPIC 9.00 HERMES







αποδράσεις



6



7



8



9



10



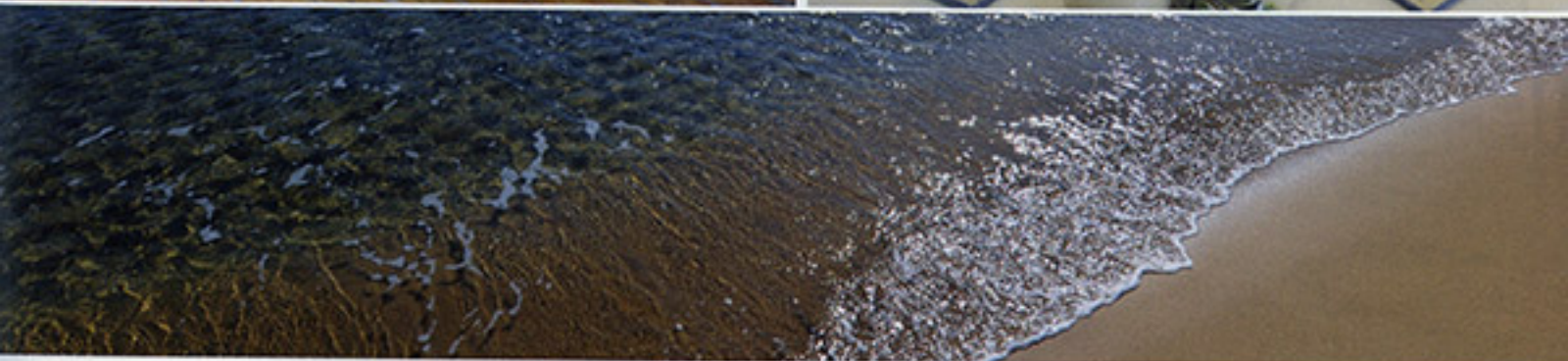
11

OLYMPIC 7,20 CRUISER

**Olympic**  
ΦΟΥΣΚΩΤΑ ΣΚΑΦΗ  
[www.olr.gr](http://www.olr.gr)







## At the Beach

Οι οργανωμένες παραλίες που βρίσκονται δυτικά και αρκετά κοντά στη Χώρα, Αγ. Γεώργιος, Αγία Άννα και Άγιος Προκόπιος είναι μεγάλες και αμμουδερές με σχετικά ρηχά νερά. Τα βέρνες και beach bars συμπληρώνουν την εικόνα «αμμουδιά – ξαπλώστρα». Εγώ πάντως ψηφίζω ότι ακολουθεί... Την στέλειωτη αμμουδιά της Πλάκας με τα βράκια που ξεπροβάλλουν μέσα από τη θάλασσα και συνεχίζω προς Ορκό και Μικρή Βίγλα. Μαγεύομαι από τα τουρκουζ νερά στο Αλύκο και καταλήγω στο Πυργάκι, μια απίστευτη χρυσή, παχιά αμμουδιά, ένα ήσυχο κοληόκι με αμμόλοφους και τους αρκούθους που φτάνουν ως το κύμα.

## Στα... ενδότερα

Την αυθεντική Νάξο όμως τη συναντάς στα χωριά της ενδοχώρας. Στα βουνά και τις πεδιάδες που σκιάζει ο πανύψινος Ζας, το ψηλότερο βουνό των Κυκλάδων (1.004 μ.). Η διαδρομή είναι πανέμορφη και το μάτι δεν χορταίνει την καταπληκτική φύση που εναλλάσσεται από εύφορη και πράσινη σε βραχώδη και οφιλόμενη. Το ευλογημένο οροπέδιο της **Ποταμιός** σφύζει από ελιές και οπωροφόρα σε έναν μεθυστικό χορό χρωμάτων και αρωμάτων. Πιο ψηλά, στο **Χαλκί**, την πρώτη πρωτεύουσα του νησιού, στενά δρομάκια, πανέμορφα σπίτια και νεοκλασικά αρχοντικά, πλατάνια... Μια όμορφη, καλόγουστη γειτονιά, μια παρέα ανθρώπων που αγαπούν τη Νάξο ίσως πιο πολύ και από τους ντόπιους. Η Χριστίνα έστησε το κουζίνατο **Café Citron** και ο ελληνικός που γεύτηκε καθώς και η σπιτική πορτοκαλόπιτα είχαν άλλη γεύση στο Χαλκί. Δίπλα, στο «**Οινοποιείο Βαλλινδρά**», η παράδοση συνεχίζεται από την 5η γενιά. Λικέρ κίτρο βγαλμένο από το παλιό αποστακτήριο, ούζο απόσταξης και ρακόμελο. Ανέναντι η Katharina Bolesch και ο Alex δημιουργούν με θέμα την ελιά στο «**Fish & Olive**». Λίγο πιο πέρα ο Γιάννης φτιάχνει αγνές μαρμελάδες και γλυκά του κουταλιού με τα κεράκια του από εποχιακά νοστιμικά φρούτα στο κουζίνατο **ΕΡΑ**, ενώ η κυρία Μαρία υφαίνει ακούραστα στον αργαλό της εδώ και 40 χρόνια πανέμορφα **νοστιμικά υφαντά**. Στην καρδιά της ορεινής Νάξου και σε υψόμετρο 600 μ. βρίσκεται η **Απεύρανθος**, πατρίδα του Μανώλη Γλέζου. Ένα πανέμορφο χωριό με μαρμαρίνα καλντερίμια, βενετσιάνικους πύργους, στενά σοκάκια με σφιδωτές καμάρες, πλατείες την εκκλησία της Παναγίας της Απεραθίτισσας και τρία ενδιαφέροντα μικρά μουσεία, το Αρχαιολογικό, το Λαογραφικό και το Γεωλογικό.

OLYMPIC 5.90 SPEEDSTER

**Olympic**  
ΘΟΥΡΣΚΩΤΑ ΣΚΑΦΗ  
www.olr.gr







14



15



16



17

### Διαδρομές γεύσης

Φρέσκο ψάρι, ναξιώτικες πατάτες, τοπικά τυριά και τοπικές σπεσιαλιτέ. Η Νάξος σε κακομαθαίνει ακόμα και στα πιο απλά της ταβερνάκια. Δοκιμάστε κόκορα μαγειρευτό, κουνέλι και ντόπια τυριά στην ταβέρνα του «Ξενάκη» στις Μέλανες. Στη βεράντα του «Λευτέρη» στην Απεύρανθο γευθείτε μπιφτέκι κατσίκι ρολό και φυσικά γαλακτοπούρεκο. Στην «Αξιότισσα» στο Καστράκι σας περιμένει χοιρινό φρικασέ, κουνέλι ριγανότο, κατσικάκι στη λαδόκολλα και αλμυρό τουλουμοτύρι. Στη χώρα για πιο «σοφιστική» γεύσεις στην ταρατσούλα του «Τυπογραφείου» και στο «Ellis» και tex-mex καταστάσεις στο αδελφάκι του Κηφισιώτικου «Escoba» με φαγμένη μουσική και περιποιημένα κοκτέιλ. Μην φύγετε όμως από τη Νάξο αν δεν

δοκιμάσετε τους θαλασσινούς μεζέδες του «Γάτη». Χταπόδι «σούσι», σαλτούρι, ναξιώτικο ντάκο με ξυνομυζήθρα και σπιτικό ρακί.

### Shopping Therapy

Αγοράστε γλυκά του κουταλιού και μαρμελάδες από το εργαστήριο ΕΡΑ στο Χαλκί. Τοπικά τυριά (αρσενικό, ανθότυρο, ξινότυρο και γραβιέρα) στην πλατεία στο Φιλότι ή στη Χώρα στα μαγαζιά του Τσιμπλάκη, του Τσερώνη και του Κουφόπουλου. Λικέρ κίτρο και Ψημένη (ρακόμελο) του Βαλληνδρά. Χειροποίητα κεραμικά και ξυλόγλυπτα από ξύλο ελιάς στο «Fish & Olive» και ναξιώτικα υφαντά από την κυρία Μαρία στο Χαλκί.

OLYMPIC 5.00 PRO

**Olympic**  
ΦΟΥΣΚΩΤΑ ΣΚΑΦΗ  
www.olr.gr







18



19



20



21



22



23

1. Ηλιοβασιλέμα στην Πορτορά. Μια εμπειρία που δεν πρέπει να χάσετε!
2. Περατζάδα στην παραλία της Χώρας.
3. Το Κάστρο του Μάρκου Σουνούδου στέκει επιβλητικό πάνω από τη Χώρα...
4. ... με τις πάμπалλες σφιγμένες καρδιές του.
5. Το Lagos Mare αποτελεί την καλύτερη επιλογή για διαμονή στο νησί.
6. Η παραλία του Αλύκου
7. Η αμμουδιά της Ψάλης Άμμου στο Πυργάκι θα σας συναρπάσει.
8. Αγία Άννα για Beach-Baring...
9. Στον Μάραγκα τα τραπέζια φαίνονται μέχρι το κύμα.
10. Το παλιό ελαιουργείο στο Κάστρο της Αγιάς
11. Σερβίση στα στενά καλντερίμια της παλιάς πόλης στη Χώρα.
12. Ψωνίστε μαργαρίτες στο ΕΡΑ...

13. ...και κεραμικά στο Fish & Olive στο Χαλκί.
14. Στου «Λευτέρη» στην Απείρανθο για θέα και καταπληκτικό γαλακτομπούρεκο.
15. Ο Γάιος επί το έργον!
16. Σπιτικά γλυκά της Χριστίνας στο Café Citron.
17. Escoba για καλή μουσική και cocktails.
18. Το παλιό αποστακτήριο «Βαλινδρά» στο Χαλκί αξίζει μια επίσκεψη.
19. Στην υγεία σας...!
20. Η κυρία Μαρία συνεχίζει την παράδοση.
21. Η κορυφή του Ζα.
22. Χαλκί. Σίγουρα το αμορφότερο χωριό της Νόξου.
23. Στάση για ουζάκι στην Απείρανθο...!



# Η στήλη παρουσιάζει σήμερα μια συλλογή έργων του μεγάλου συγγραφέα Τζόζεφ Κόνραντ.



Το κορυφαίο, ίσως έργο του Κόνραντ, «*Η καρδιά του σκότους*», είναι ένα από τα μεγάλα μυθιστορήματα του 20ού αιώνα και από τα ελάχιστα πεζογραφήματα που έχουν επηρεάσει βαθιά σημαντικούς ποιητές, όπως π.χ. την Έρημη Χώρα του Τ. Σ. Έλιοτ. Πρόκειται

για το έργο που έχει επηρεάσει καταλυτικά τη δημιουργία της ταινίας του Κόπολα «*Αποκάλυψη τώρα*». Διαβάστε το από τις εκδόσεις Ερατώ σε μετάφραση Γιώργου Ίκαρου Μπαμπασάκη. Στα ήσυχα απογευματινά νερά του Τάμεση ο ναυτικός Μάρλοου αφηγείται σε συναδέλφους του το τρομακτικό του ταξίδι στον ποταμό Κόνγκο, το οποίο πραγματοποιεί για λογαριασμό κάποιας βελγικής εταιρείας. Σκοπός του ταξιδιού είναι ο Μάρλοου συναντήσει τον από την εταιρία διορισμένο Κουρτς, τον απόμακρο, αφανή αλλά κεντρικό ήρωα του βιβλίου, τον οποίο οι ιθαγενείς λατρεύουν σαν θεό. Ο Κουρτς έχει επιβάλλει τους δικούς του νόμους στην περιοχή του, κάνοντας τους αποικιοκράτες να τον απεχθάνονται και να επιθυμούν να τον «συνετίσουν». Ο άνθρωπος αυτός, χαμένος στα βάθη της ζούγκλας, στην «καρδιά του σκότους», που αντιπροσωπεύει αφενός την ίδια του την ψυχή και αφετέρου τον διαταραγμένο νου του δυτικού πολιτισμού, ζει μέσα στον τρόπο και στη φρίκη ενός αλλόκοτου πνευματικού πυρετού.

Ο Μάρλοου πράγματι ανακαλύπτει τον Κουρτς και τον παίρνει μαζί του στο ταξίδι της επιστροφής. Ο τελευταίος πεθαίνει πάνω στο ποταμόπλοιο και οι τελευταίες λέξεις που προφέρει είναι «η φρίκη, η φρίκη». Επιστρέφοντας στην Ευρώπη ο Μάρλοου συναντά την αρραβωνιαστικιά του Κουρτς και της αφηγείται πώς τον συνάντησε, λέγοντας όμως ψέματα για το τέλος του: πως ο Κουρτς πέθανε με το όνομά της στα χείλη του. Όταν ο Μάρλοου περατώνει την αφήγησή του, ο Τάμεσης μοιάζει να μεταμορφώνεται και να γίνεται ο ίδιος ο ποταμός Κόνγκο.

Το μυθιστόρημα του Κόνραντ είναι από τις ύψιστες αλληγορίες που έχουν γραφτεί: μας οδηγεί από τον πολιτισμό κατευθείαν στην καρδιά της υπαρξιακής εμπειρίας. Το βιβλίο φαίνεται να αμφιβάλλει για την επιτυχία της προόδου του δυτικού κόσμου, αντιπαραβάλλοντας με πεσιμισμό τη φύση, που κατά μια έννοια λειτουργεί ως απειλητική σκιά του πολιτισμού, με την ίδια την πόλη, το Λονδίνο ή τις Βρυξέλλες, τη «λευκή σαρκοφάγο», όπως τις αποκαλεί - μια νεκρούπολη. Ο πρωτόγονος κινείται κάτω από την επιφάνεια του πολιτισμού, καμιά πόλη όμως και κανένας άνθρωπος δεν μπορεί να γλιτώσει από τον θάνατο.



## Χρ.Α.Χαρισιάδης Ιστιοπλοος Α / 1972 Από τη συλλογή του “αμφ’ Ανασαιμίες”

### Αϊ Τζωρτζης

Με ρότα για την άσπιλο Σέρφο τὸ Κυκλαδίτικο νησί,  
στῆς Ροδανθῆς τοῦ πλοίου τῆς γραμμῆς,  
ἀκουμπισμένους στὴν πρυμνιά κουραστῆ,  
σὸν καβατζάραμε τίς Καβοκωλῶνες ἀπ’ ἀνοιχτὰ  
τὸ ξερονῆσι τὸν Αἶ Τζωρτζη ξάνοιξα ἀπὸ δεξά,,

Μύριες Μυριάδες ματάκια στὸ γέρμα ἀνοιγοκλείνουνε,  
γόνοι τοῦ Ἥλιου καὶ τῆς μάνας μας τῇ Θάλασσας,  
θαρρεῖς μας προσκαλοῦν τῆς ζωῆς ν’ ἀκούσουμε,  
να μάθουμε, τὸ μυστικὸ τ’ αἰώνιο παιγνίδι.

Μ’ ἄλλο πρόσωπο σήμερα ἡ πικροθάλασσα,  
τ’ ἀκρογιάλια τ’ ἔρμα τ’ ἀγκαθιάζει, τὰ χαϊδεύει  
κι’ ἂν σκύψεις θ’ ἀφουγκραστῆς,  
τῶν Νηριδίων τὸν μυστικὸ γλυκόνχο, θενακούσεις.

Γεμάτη σκιὲς καὶ σχήματα ἀπὸ τοὺς αἰῶνες παξεμένη  
εἶν’ τοῦ Αἶ Τζωρτζη ἡ ἀμπάσα ἡφοσειρά.  
Στῶν βράχων το φρύδι, στὸ πλοιστὸ χῶμα,  
κεῖ φυτρώνει τὸ γιαθοράδικο τ’ ὄνομαστὸ,  
κι’ ἂν πρὸς τὰ πάνω κάνεις, τὸν ἀγέρα τὸν πελαγίσιο  
κεῖ ὅπου πατεῖς ἀρωματίζει θυμαριά.

Μοναχικὸ διστυάριο στ’ ἀπάγκιο γιὰ μεροκάματο παθεύει,  
Ἀγιογέλιοι καλὴ ψαριά ἂν’ ἐπάνω νὰ κρᾶζουνε,  
ν’ ἀνεμοπῆνε, μέ της δύσης τ’ ἀσημουργεφο μπῆκουνε.  
Βιαστικὰ ἡ Ροδανθὴ χωρὶς καρδιάς σύμπνοο, προσπερνάει,  
μον’ πλὴγ’ ἀπονέρια σάμπως φιλιά, στὸ ξερονῆσι ξεποστέλνει,  
πού πάθε μεσοπέλαγα θαλάσσοδαρμένο, κι’ ἔρμα ξανα







## Οι οικολογικές ευαισθησίες του Πολ ΜακΚάρτνεϊ

Υποθέτουμε ότι αυτή η είδηση, λόγω και των ημερών, είναι ιδιαίτερα επίκαιρη....

Από τη μία ο καιρός «τρελάθηκε» με 35άρια μέσα στην Άνοιξη κι από την άλλη είμαστε λίγο μετά το Πάσχα, που η λουκούλλια τέρψη μας για τα σπανταχού αρνάκια, μας οδήγησε σε χορές και πανηγύρια επί της σούβλας.

Διαβάσαμε ότι το αγαπημένο μας «Σκαθάρι», έκανε στροφή προς την ποιότητα σε μια προσπάθεια να ευαισθητοποιήσει το κοινό στην κατεύθυνση της αντιμετώπισης του φαινομένου του θερμοκηπίου.

Αφού λοιπόν εξέφρασε την έκπληξη του που οι περισσότερες περιβαλλοντικές οργανώσεις δεν υποστηρίζουν αυτή την τάση, σε συνέντευξη που έδωσε στην οργάνωση PETA (ΜΚΟ που αγωνίζεται για τα δικαιώματα των ζώων) ο Πολ ΜακΚάρτνεϊ τόνισε ότι οι εκτάσεις και το νερό που χρησιμοποιούνται για την εκτροφή των ζώων, ενοχοποιεί σε μεγάλο βαθμό τη βιομηχανία παραγωγής κρέατος για την αλλαγή στο κλίμα και τη δημιουργία του φαινομένου του θερμοκηπίου.

«Προκαλεί μεγάλη έκπληξη που οι περισσότερες μεγάλες περιβαλλοντικές οργανώσεις αφήνουν έξω από τις προτάσεις τους για την αντιμετώπιση της υπερθέρμανσης του πλανήτη, την παράτρυνση για τη χορτοφαγία» ανέφερε ο ΜακΚάρτνεϊ στη συνέντευξή του.

«Η μεγαλύτερη αλλαγή που ο καθένας μπορεί να κάνει στον τρόπο ζωής του, είναι να γίνει χορτοφάγος. Απευθύνω έκκληση σε όλους να σκεφτούν να κάνουν αυτό το απλό βήμα για να βοηθήσουν το περιβάλλον και να σώσουν, για τα παιδιά του αύριο».

Δεν είναι κακή ιδέα.....



### Ένα νέο CD από τον Galaxy 92 και την SONY-BMG

Ένα νέο CD κυκλοφόρησε πρόσφατα ο ραδιοφωνικός σταθμός Galaxy 92 σε συνεργασία με τη δισκογραφική εταιρία SONY-BMG. Ο τίτλος του CD είναι "Galaxy Sounds" και περιέχει τα 17 δημοφιλέστερα τραγούδια των τελευταίων μηνών, σύμφωνα με τα requests των ακροατών του δημοφιλούς μουσικού σταθμού.

## Ο James Blunt στην Αθήνα

Ένας από τους πιο αγαπημένους βρετανούς τραγουδοποιούς της νέας γενιάς, ο James Blunt έρχεται το καλοκαίρι στην Αθήνα. Ο απόλυτος εκπρόσωπος της σύγχρονης μπαλάντας, θα εμφανιστεί ζωντανά στο θέατρο του Λυκαβηττού στις 19 Ιουνίου. Ο James Blunt είναι ιδιαίτερα δημοφιλής και στην Ελλάδα. Τα τραγούδια του -όπως το "You're Beautiful"- έχουν κατακλύσει τα τελευταία χρόνια τα air play των ελληνικών ραδιοφωνικών σταθμών, ενώ οι πωλήσεις των δίσκων του έχουν ξεπεράσει τα 80.000 αντίτυπα.

## Ο Elton John ψηφίζει ....Hillary Clinton!

Έναν διάσημο σύμμαχο από την απέναντι πλευρά του Ατλαντικού απέκτησε η υποψηφία για το χρίσμα του Δημοκρατικού Κόμματος των ΗΠΑ στις προεδρικές εκλογές του 2008, Hillary Clinton. Ο Elton John όχι μόνο δηλώνει φανατικός υποστηρικτής της πρώην πρώτης κυρίας των ΗΠΑ, αλλά έδωσε πρόσφατα και μία μεγάλη συνεισφορά στο Radio City Music Hall της Νέας Υόρκης, για να ενισχύσει την προσπάθειά της. Τα έσοδα από τη συναυλία ανήλθαν στα \$2.500.000!



## Επιστέφουν οι Queen

Οι Queen, το συγκρότημα θρύλος των νεανικών μας χρόνων, αναμένεται να κυκλοφορήσει το Σεπτέμβριο ένα καινούργιο album. Η τελευταία δισκογραφική εμφάνισή τους ήταν το 1995, με το album "Made In Heaven". Σύμφωνα με ανακοίνωση των Queen μέσω της ιστοσελίδας τους, την κυκλοφορία του νέου album θα ακολουθήσει περιοδεία για ζωντανές εμφανίσεις σε χώρες της Ευρώπης και της Λατινικής Αμερικής.







## Ο αγώνας της Σχολής μας



Το σκάφος ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ με κυβερνήτη τον Δημήτριο Πουρνατζί.



ΑΒΑΝΤΙ, ΠΟΣΕΙΔΩΝ, ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ, σε θέση μάχης, πλησιάζουν την γραμμή τερματισμού.



Το σκάφος ΑΒΑΝΤΙ με κυβερνήτη τον Κούλη Τζακάκο.



Το σκάφος ΠΟΣΕΙΔΩΝ με κυβερνήτη τον Μάκη Καπότη, που πήρε την κανονιά μεταξύ των σκαφών της Σχολής.



Το σκάφος ΠΗΓΑΣΟΣ με κυβερνήτη τον Μιχάλη Λάγιο.



ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ, ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ, ΠΗΓΑΣΟΣ..... τερματίζουν σχεδόν μαζί.



Το σκάφος ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ με κυβερνήτη τον Ισίδωρο Κυριακού.

Το Σαββατοκύριακο 12 και 13 Απριλίου, πραγματοποιήθηκε ο καθιερωμένος αγώνας όρτσα - πρύμα της Σχολής. Συμμετείχαν όλα τα εκπαιδευτικά σκάφη του Ομίλου, με πληρώματα τους ήδη εκπαιδευόμενους της 190ης σειράς αρχαρίων αλλά και του προχωρημένου και αγωνιστικού τμήματος. Οι νέοι ιστιοπλόοι είχαν την ευκαιρία να ζήσουν την εμπειρία ενός τέτοιου αγώνα και να γευτούν όλες τις στιγμές και εντάσεις του.

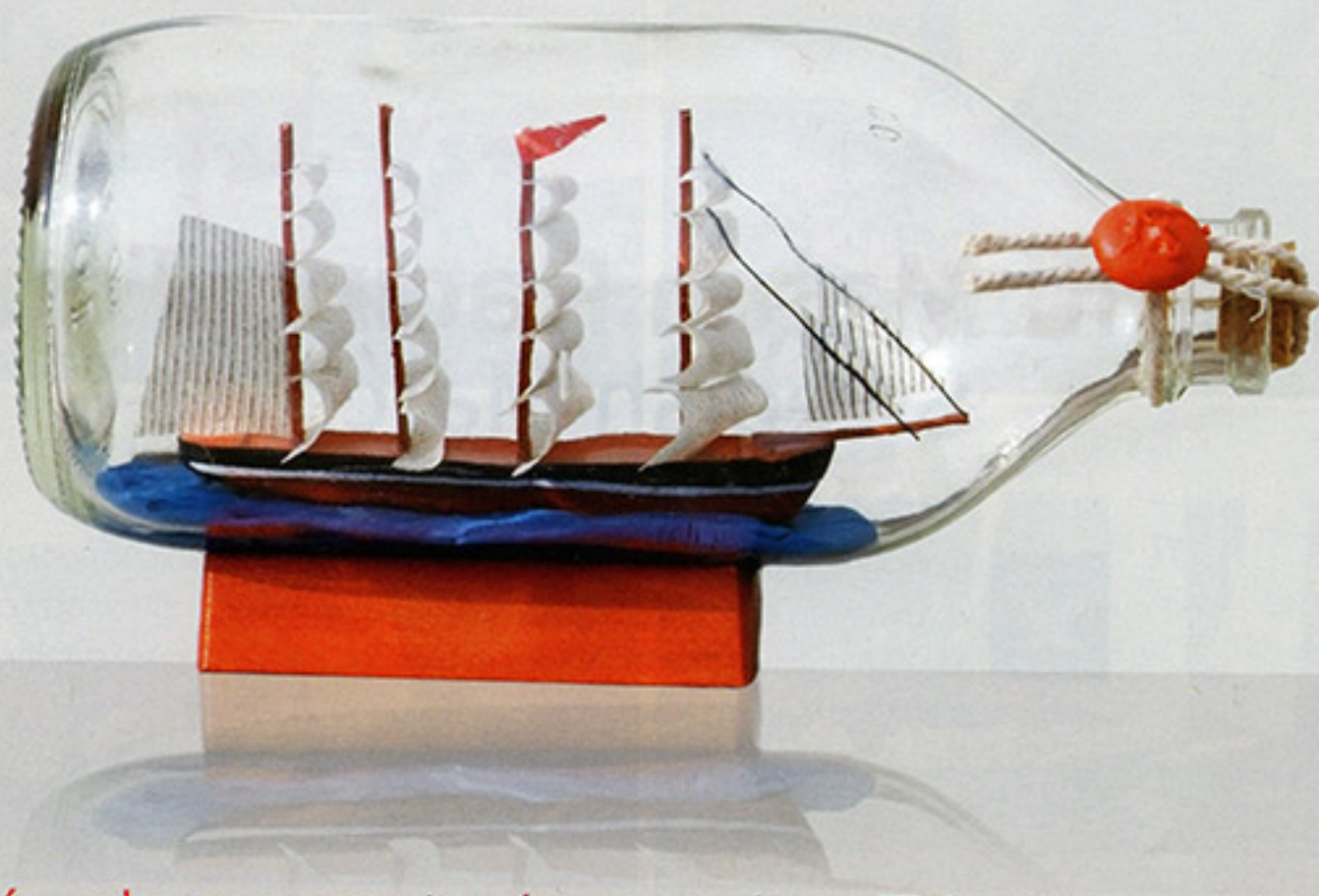


## Απονομή 189ης ΣΙΑΘ

Την Παρασκευή 11 Απριλίου έγινε στις εγκαταστάσεις του Ομίλου μας η απονομή της 189ης σειράς αρχαρίων και 88ης σειράς Προχωρημένου τμήματος. Στη φωτογραφία, ομάδα αποφοίτων περικαρείς με τα διπλώματα ανά χείρας.



Δεν γίνεται πιο ασφαλές από αυτό...



...ΕΚΤΟΣ ΚΙ' αν προστατεύεται από το **Σύστημα G4SEA!**

Το Σύστημα G4SEA της G4S Telematix S.A. - μόνιμου τεχνολογικού συνεργάτη του Π.Ο.Ι.Α.Θ αποτελεί το πλέον αξιόπιστο και ολοκληρωμένο Σύστημα Δορυφορικού Εντοπισμού & Προστασίας Σκαφών.

Η Τεχνολογία των σημαντικότερων Ιστιοπλοϊκών Διοργανώσεων:



**Το G4SEA προσφέρει:**

- Αίσθημα ασφάλειας στη θάλασσα
- Σηγουριά και ασφάλεια στη μαρίνα
- Εντοπισμός και ενημέρωση αρμοδίων αρχών σε περίπτωση ρυμούλκησης / κλοπής ή μετακίνησης σκάφους
- Παροχή βοήθειας με την ενεργοποίηση του κομβίου ανάγκης (panic button)
- Συνεχής εξυπηρέτηση από το 24ωρο Κέντρο Λήψης Σημάτων της G4S Telematix S.A.
- Δυνατότητα άμεσης επέμβασης μέσω εποχούμενων περιπολιών (στη μαρίνα)

[www.telematix.gr](http://www.telematix.gr)

**G4S Telematix**  
A Group 4 Securicor Company

G4S Telematix S.A | Σώρου 7 | Μεταμόρφωση, 144 52 | Αθήνα | Τηλ. +302102896325 | Fax: +302102830843  
Επίσημος διανομέας: ΑΦΟΙ Σακελλαρίου ΟΕ | Μητροδώρα 17 | Αθήνα | Τηλ.: +302105155029 | Fax: +302105149901



## Τον Ι.Κ. θα τον βρείτε στα εξής σημεία

### EXI Olympic Mare

Ακτή Κουμουνδούρου 62, Πειραιάς

### Mecca

Ακτή Κουμουνδούρου 60, Πειραιάς

### Magic Marine

Μεγάρου Αλεξάνδρου 8, Πειραιάς

### Perga

Α. Βουλιαγμένης & Ζέπου 37, Γλυφάδα  
Ν Βόταν 5, Μικρολίμανο  
Μαρίνα Φθιοόβου

### Pelagos

Α. Ποσειδώνος 19 Άλιμος

### Skordilis S.A

Α. Ποσειδώνος 10 Άλιμος  
Ακτή Γρ. Μουτσονούδη 36 Πειραιάς

### Tecrep Marine

Ακτή Γρ. Μουτσονούδη 36 Πειραιάς  
Α. Ελευθερίου (Αλίου) 16 Άλιμος

### Applebees Restaurants

1. Γλυφάδα, Λαζαράκη 12 & Δούρανη  
τηλ. 210.8948730-1, fax: 210.8948227
2. Αμπελόκηποι, Λεωφ. Αλεξάνδρου 190 & Σούσου,  
τηλ.: 210.6459805-6, Fax: 210.6459951
3. Κεφαλόφωρο, Φιλοθέης 8 & Χαρ. Τρικούνη,  
τηλ.: 210.6233514-5, Fax: 210.8015349

### Brazilian Coffee Stores

1. Τσαμαδού 32 Πειραιάς
2. Καλλιμαχίδων 69 Πειραιά

### Βιβλιοπωλείο Κουβαράκης

Αγ. Κωνσταντίνου 3 Πειραιάς

### PANORIOS

Α. Πανατοσταίου 97-ΚΑΣΤΕΛΛΑ  
Π. Τσαλδάρη 22-ΜΕΛΙΣΣΙΑ

### Βιβλιοπωλείο Χριστοκλ

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

### Πενίτο

Ζωσιμαδών 43 τηλ.: 210 4120035 Πειραιάς  
Παναγιή Τσαλδάρη 117 Αμφιάλη

### Ble

Λεωφόρος Ποσειδώνος Άλιμος

### Μελι

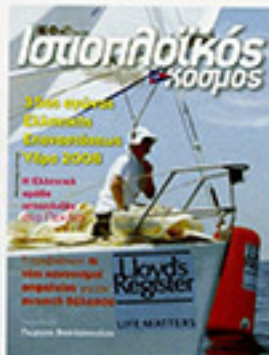
Καθημερινή εκκλήσεις 12 τηλέφωνο  
2104220340 Πειραιάς

### Plous Podilatou

Ακτή Κουμουνδούρου 42, Μικρολίμανο

### Marina stores

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



## Ιστιοπλοϊκός Κόσμος

Διμηνία Έκδοση του  
Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπλοΐας  
Ανοικτής Θαλάσσης

Φωτογραφία Εξωφύλλου  
Βαγγέλης Φραγκούλης

Ιδιοκτήτης

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Ακτή Δηλιβέρη 3, 18533 Πειραιάς

T. 2104123357, 2104113201

F 2104227038 • www.horc.gr

Εκδότης

Γιάννης Μαραγκουδάκης

Διευθυντής

Δημήτριος Αλεβιζάκης

Αρχισυντάκτης

Τέριμ Ράιαν

Ειδικός Συνεργάτης

Θάνος Ανδρόνικος

Σ' αυτό το τεύχος συνεργάστηκαν

Δημήτριος Αλεβιζάκης

Αντώνης Ασπράκης

Θάνος Ανδρόνικος

Γεράσιμος Γερογιάννης

Χρήστος Γιακουμάκης

Νίκος Γκομάλης

Γρηγόρης Γρηγορόπουλος

Γιώργος Κανέλλης

Μαρία-Χριστίνα Κονταγιαννοπούλου

Τζαννέτος Κυριακίδης

Γιάννης Μαραγκουδάκης

Τέριμ Ράιαν

Μάνος Ρούδας

Σπυριδούλα Σπανέα

Τάκης Στρούζας

Κατερίνα Χρυσανθοπούλου

Φωτογραφίες

Δημήτριος Κουμαράς

Βαγγέλης Φραγκούλης

Αρχείο

Διεύθυνση Πωλήσεων

Γιώργος Μελησιώτης

Γραμματεία – Υποδοχή Διαφημίσεων

Μαίρη Πετρίδη (mary@paralos.gr)

Υπεύθυνος σύμφωνα με τον νόμο

Γιάννης Μαραγκουδάκης

Σχεδιασμός εντύπου / επιμέλεια έκδοσης

PARALOS Creative Communication

Αλεξοπούλου 5-7, 164 52 Αργυρούπολη

T. 210 9680820 • F 2109955186

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

Διαχωρισμοί – Εκτύπωση

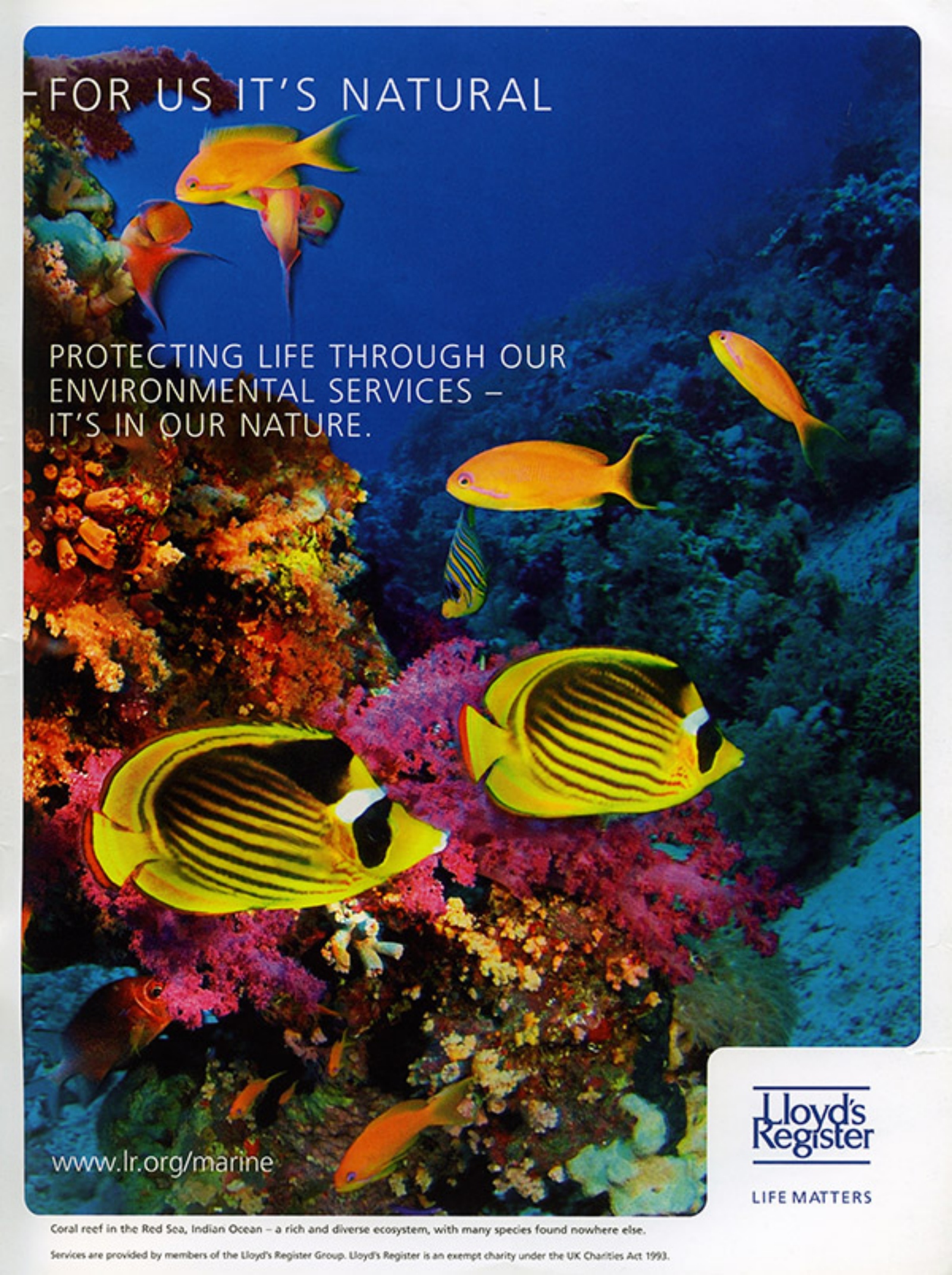
Γ. Σιμόπουλος ABEE

Νέα Ζωή, 19300 Ασπρόπυργος

T. 2105593760

Υπεύθυνος Δημήτριος Βίτσας





- FOR US IT'S NATURAL

PROTECTING LIFE THROUGH OUR  
ENVIRONMENTAL SERVICES –  
IT'S IN OUR NATURE.

[www.lr.org/marine](http://www.lr.org/marine)

Lloyd's  
Register

LIFE MATTERS

Coral reef in the Red Sea, Indian Ocean – a rich and diverse ecosystem, with many species found nowhere else.

Services are provided by members of the Lloyd's Register Group. Lloyd's Register is an exempt charity under the UK Charities Act 1993.



**Σπανός ΑΕ**  
Μέλος του Δικτύου  
Επίσημων Εμπόρων  
BMW Hellas ΑΕ

Α. Συγγρού 299  
Αθήνα,  
Α. Βουλιαγμένης 99  
Γλυφάδα



**Sheer  
Driving Pleasure**

## **Νέα BMW Σειρά 3 Cabrio στη Σπανός ΑΕ.** Είστε ανοιχτοί σε νέες εμπειρίες;

BMW  
Hellas



Σας μένουν μόλις 22 δευτερόλεπτα για να απαντήσετε.

Γιατί μόνο τόσο χρειάζεται η αναδιπλούμενη μεταλλική οροφή της νέας BMW Σειρά 3 Cabrio για να ανοίξει. Και τότε η οδηγική απόλαυση απογειώνεται. Ανακαλύψτε τη νέα BMW Σειρά 3 Cabrio στη Σπανός ΑΕ.

Λεωφ. Συγγρού και Αμφιθέας, Αθήνα, τηλ.: 210-9424449

Λεωφ. Βουλιαγμένης 99, Γλυφάδα, τηλ.: 210-9604999

Χρηματοδοτικές Υπηρεσίες παρέχονται από την BMW Financial Services.

Νέα BMW Σειρά 3 Cabrio - Κατανάλωση (lt/100km): Κύκλος πόλης 9 - 14,9 - Κύκλος εκτός πόλης 5,2-7,3 - Μικτός κύκλος 6,6-9,9 - Εκπομπές CO<sub>2</sub> 157-238 (glt/km).