

ΜΑΪΟΣ - ΙΟΥΝΙΟΣ 2017

No 130

Ιστιοπλοϊκός κόσμος

διμηνιαία έκδοση | www.istioploikoskosmos.gr

Πανελλήνιος Όμιλος
Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης
· Βραβείο Ακαδημίας Αθηνών ·



ΠΟΛΥΔΕΛΤΙΟ ΔΙΕΥΚΕΛΕΤΗ 3, 185-233 ΠΕΡΑΙΩΣ

Παγκόσμιο Κύπελλο World Sailing:

Π. Μάντης – Π. Καγιαλής χρυσό στα 470

Β. Καραχάλιου ασημένιο στα Laser Radial

Β. Κοκκαλάνης

Ασημένιο στο Ευρωπαϊκό RSX

Athens Trophy 2017

Νικητής το Bullet-Encode



Time to be smart.



Δεν είναι απλά Smartwatch. Δεν καταγράφει μόνο βήματα και αθλητικές δραστηριότητες από τρέξιμο μέχρι κοχύμβηση και SUP. Δεν είναι μόνο ένα όργανο που εμφανίζει δεδομένα για το σκάφος από συμβατές συσκευές Garmin και έχει ειδικές λειτουργίες για την ιστιοπλοία. Είναι και ένα πανέμορφο ρολόι με GPS, αλτίμετρο, βαρόμετρο και πυξίδα που μόλις βρεθεί στον καρπό σας θα σας κάνει να ξεχάσετε όλα τα προηγούμενα.

περιεχόμενα

Ιστιοπλοϊκός Κόσμος 130



020



032



044

048

Στον ανανεωμένο ιστότοπο www.istioploikoskosmos.gr μπορείτε:

- Να διαβάσετε κάθε άρθρο των νέων τευχών σε δική του αποκλειστική ιστοσελίδα.
- Να μοιραστείτε εύκολα άρθρα των νέων τευχών σε κοινωνικά μέσα διαδικτύωσης, email κλπ.
- Να πλοηγηθείτε μεταξύ σχετικών νέων άρθρων, ανά κατηγορία, αρθρογράφο, τεύχος.
- Να αναζητήσετε άρθρα χρησιμοποιώντας τα κουμπιά-κατηγορίες που αντιστοιχούν στην έντυπη έκδοση (απόψεις, ενημερωτικά, διεθνή, τρίγωνο κλπ).
- Να βρείτε περισσότερο σχετικό περιεχόμενο από το αρχείο παλαιών τευχών του περιοδικού.

ΜΟΝΙΜΕΣ ΣΤΗΛΕΣ

Σελ 03 Μ'ανοιχτά πανιά

Σελ 04 Απόψεις

Σελ 08 Ενημερωτικά

Σελ 44 Κατηγορίες Τριγώνου

Σελ 50 Κωπηλασία

ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Σελ 20 8^ο Athens Trophy

Σελ 22 Κύπελλο Άνοιξης

Σελ 24 Περίπλους Λέσβου 2017

Σελ 26 Σύμνη 2017

Σελ 27 XXVIII Αγώνας Βόρειων Σποράδων

Σελ 28 Αγώνας στη μνήμη Ιωάννη Β. Γουλανδρή

Σελ 30 Τρίγωνα 2017

ΔΙΕΘΝΗ

Σελ 32 35^ο Americas Cup

ΘΕΜΑΤΑ

Σελ 36 ιστορικό: 98 χρόνια από την τραγωδία του γερμανικού πολεμικού ναυτικού στο Σκάπα Φλόου
ΒΕΡΟΛΙΝΟ: «Βυθίσατε τον στόλο μας, μην τον παραδώσετε στους Άγγλους»

Σελ 38 άρθρο: A-Class Catamaran - όταν η Ιστιοπλοΐα έγινε 3D

Σελ 39 άρθρο: Η χορηγία στην αρχαιότητα

Σελ 40 άρθρο: LAURA DEKKER - Το κορίτσι που έκανε μόνη της τον γύρο του κόσμου με ιστιοπλοϊκό σκάφος, όταν ήταν μόλις 14 ετών!

Σελ 42 τεχνικό: Όσμωση



MARAN TANKERS MANAGEMENT INC.

Efficient Ship Management...

...in Harmony with Nature!



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

TEL: + 30 (2130) 174 500

FAX: +30 (2130) 174 800

Email: mail@marantankers.gr



του Ι. Μαργακουδάκη / Πρόεδρου Δ.Σ

«Φαίνεται ότι ο δρόμος που χάραξαν οι χρυσοί Ολυμπιονίκες του 1960 διάδοχος Κωνσταντίνος – Ζαΐμης - Εσκιτζόγλου και ακολούθησε ο “γιός του ανέμου” Ν. Κακλαμανάκης και το χρυσό δίδυμο Σ. Μπεκατώρου – Αιμ. Τσουληφά αληθιά και οι διεθνείς διακρίσεις του Κ. Τριγκώνη – Ντ. Πασχαλίδη σε πολλαπλά μη ολυμπιακά αγωνίσματα οδήγησαν την ελληνική νεολαία να αγαπήσει την ιστιοπλοΐα και να συνεχίσει τη θριαμβική πορεία...»

Συνεχίστηκαν και το δίμηνο Μαΐου - Ιουνίου οι ελληνικές ιστιοπλοϊκές διακρίσεις σχεδόν στο σύνολο των διεθνών διοργανώσεων. Στο **παγκόσμιο κύπελλο** του **Σανταντέρ** το δίδυμο **Τ. Μάντης – Π. Καγιαλής** κατέκτησε για πρώτη φορά το **χρυσό μετάλλιο**, επιβεβαιώνοντας τη μεγάλη κλάση τους. Αλλά και η **Β. Καραχάλιου** πιστοποίησε τον πρωταγωνιστικό της ρόλο σε παγκόσμιο επίπεδο καταλαμβάνοντας τη δεύτερη θέση, αποσπώντας το **ασημένιο μετάλλιο**.

Παράλληλα στη Μασσαλία ο **Βύρων Κοκκαλάνης** συνεχίζοντας τη διεθνή του καριέρα ανέβηκε στη δεύτερη θέση του βάθρου. Εκείνο όμως που έχει μεγάλη σημασία είναι ότι μετά το πρώτο επίπεδο των πρωταθλητών μας ακολουθεί μια σειρά από φερέλιπιδες αθλητές που σύντομα θα κυριαρχούν στον διεθνή στίβο. Στο Κίελο οι **Τ. Αθανασόπουλος – Δ. Τάσσης** κατέκτησαν το **χρυσό μετάλλιο** στα 420, ενώ στη Μασσαλία ο δεκαεξάχρονος **Λ. Τσορτανίδης** ήρθε **τρίτος** στα RSX για αθλητές μέχρι 17 ετών. Τέλος ο **Οδ. Σπανάκης** στη διεθνή ρεγκάτα της Ολλανδίας κατέλαβε την πέμπτη θέση μεταξύ πολλών αγωνιζόμενων. Φαίνεται ότι ο δρόμος που χάραξαν οι χρυσοί Ολυμπιονίκες του 1960 διάδοχος **Κωνσταντίνος – Ζαΐμης - Εσκιτζόγλου** και ακολούθησε ο “γιός του ανέμου” Ν. Κακλαμανάκης και το χρυσό δίδυμο **Σ. Μπεκατώρου – Αιμ. Τσουληφά** αλλά και οι διεθνείς διακρίσεις του **Κ. Τριγκώνη – Ντ. Πασχαλίδη** σε πολλά μη ολυμπιακά αγωνίσματα οδήγησαν την ελληνική νεολαία να αγαπήσει την ιστιοπλοΐα και να συνεχίσει τη θριαμβική πορεία. Αυτό βέβαια είναι σύνθημα στον αθλητισμό. Μην ξεχνάμε ότι η ελληνική κοινωνία γνώρισε στην ουσία το μπάσκετ μετά τη μεγάλη επιτυχία της Εθνικής μας ομάδας στο Πανερωπαϊκό και από τότε συνεχίζεται η θριαμβευτική πορεία.

Αυτό επιβεβαιώνεται και από άλλα παραδείγματα και στον στίβο. Το τρίτο ολυμπιακό μετάλλιο, του **Γ. Ρουμπάνη** στο επί κοντώ το 1956 άνοιξε τον δρόμο για να δημιουργηθεί σχολή του επί κοντώ στην Ελλάδα με το **Χρ. Παπανικολάου** να δημιουργεί το παγκόσμιο ρεκόρ και να ακολουθήσουν ανάλογη πορεία διακρίσεων και οι σημερινοί μας πρωταθλητές.

Στην ανοικτή θάλασσα όμως η οικονομική κρίση έχει επηρεάσει πολύ το αγωνιστικό επίπεδο και παρά το γεγονός ότι πολλοί Έλληνες χάρις στις δημιουργηθείσες σχολές σε όλη την Ελλάδα με πρωτοπόρο τον Π.Ο.Ι.Α.Θ από τον οποίο έχουν αποφοιτήσει περισσότεροι από 30.000 ιστιοπλόοι το αγωνιστικό επίπεδο με ελάχιστες εξαιρέσεις είναι πολύ χαμηλό. Οι περισσότεροι αγώνες αφορούν σε σκάφη κρουαζιέρας και ημερήσιες διαδρομές.

Μια προσπάθεια που έκανε φέτος ο Π.Ο.Ι.Α.Θ να καλέσει τον ΝΟΕ και να συνδιοργανώσουν από κοινού το **ATHENS TROPHY**, έναν αγώνα καθαρά αγωνιστικών πλεύσεων δεξιοτεχνίας μάζεψε μετά βίας 16 σκάφη. Το χειρότερο δε είναι ότι από τα υπάρχοντα αγωνιστικά σκάφη, δύο επωλήθησαν και πήραν την άγουσα για το εξωτερικό και ακολουθούν και άλλα.

Η παρούσα οικονομική συγκυρία και η περίεργη συμπεριφορά των αρμοδίων για τους “σκαφάτους” μαζί με τα τεκμήρια διαβίωσης ενοχοποιούν το άθλημα.

Με χίλια βάσανα καταφέραμε να λύσουμε το θέμα των ΔΕΚΠΑ όπως είχε αναφερθεί στο προηγούμενο τεύχος για τα ιδιωτικά σκάφη των ομίλων. Η προσπάθειά μας όμως θα συνεχιστεί και η απόδειξη είναι το **54° Πάλλυ Αιγαίου** τον Ιούλιο.



Ώρα να ξυπνήσουμε, ξημέρωσε



του Μάνου Ρούδα

*Ο Μάνος Ρούδας κατέχει μεταπτυχιακό τίτλο MBA από το Southern New Hampshire University των ΗΠΑ, BSc σε Computer Studies από το University of Glamorgan και HND από το Πολυτεχνείο της Ουαλίας, καθώς και πτυχίο Οικονομίας και Διοίκησης. Είναι κάτοχος διπλώματος προπονητή ιστιοπλοΐας της Γ.Γ. Αθλητισμού και του διεθνούς διπλώματος Yachtmaster του RYA. Εργάζεται ως σύμβουλος επιχειρήσεων.

Διαπιστώνω, ακόμα και σήμερα που έχουν περάσει πλέον αρκετά χρόνια από τότε που οι συνέπειες της οικονομικής κρίσης έπληξαν την καθημερινότητά μας, πως **αντιστεκόμαστε σθεναρά στην πραγματικότητα**. Όλη η κοινωνία, μαζί κι εμείς, η ιστιοπλοϊκή κοινότητα. Ακόμα και σήμερα λοιπόν αναπολούμε τις 'καλές' εποχές και συγκρίνουμε το σήμερα με το τότε. Διαβάζουμε και ακούμε: «*παλιά είχαμε τόσες συμμετοχές σ' εκείνον τον αγώνα, ενώ σήμερα ούτε τις μισές*», ή «*παλιά είχαμε χορηγούς και παίρναμε τόσα χρήματα, ενώ σήμερα δεν βρίσκουμε χορηγία*» και βέβαια το πιο σημαντικό: «*θα έχει εφέτος το Ράλλυ Αιγαίου 50 και 60 συμμετοχές όπως είχε παλιά ή θα είναι μόνο καμιά εικοσαριά*;»

Ας σταθούμε στο τελευταίο μιας και πλησιάζει η 54^η διοργάνωση. Στον κόσμο των επιχειρήσεων, αφού πέρασε η φάση του θρήνου, επήλθε φυσικά η ώρα της δράσης. Ώρα να ξεχάσουμε τι γινόταν μέχρι τώρα και να δεχτούμε τα νέα δεδομένα. Πρέπει να το πάρουμε απόφαση. Όχι, δεν θα αλλάξει κάτι. **Δεν θα ξαναέρθουν οι χρυσές εποχές, τουλάχιστον όχι σύντομα**. Δεν θα ξαναβρέχει λεφτά και δεν θα μας ξανακυνήγαν οι πελάτες. Αυτή είναι η αγορά σήμερα, αυτό είναι το πλαίσιο και ξεκινάμε από εδώ και πέρα με αυτά τα δεδομένα. Γι αυτό και όσοι επιχειρηματίες ξεκίνησαν μέσα στην κρίση πηγαίνουν καλά. Γιατί δέχτηκαν τις συνθήκες χωρίς 'νοσταλγία' ή υποσυνείδητη ελπίδα ότι όλα θα ξαναγυρίσουν προς τα πίσω. Για τον ίδιο λόγο πετυχαίνουν και τα νέα στελέχη στις επιχειρήσεις: Ξεκινούν με τα τρέχοντα δεδομένα και δουλεύουν με αυτά, όχι με τον τρόπο που ήξεραν από παλιά.

Συνεπώς ας σταματήσουμε κι εμείς να συγκρίνουμε τι γινόταν κάποτε στις ελληνικές διοργανώσεις, πόσους χορηγούς είχαμε και πόσες συμμετοχές. Σήμερα ο ελληνικός αγωνιστικός στόλος είναι μικρός και φτωχός. Αγώνες με οικονομικές απαιτήσεις δεν μπορούν πλέον να έχουν πολλές συμμετοχές. Αν απαριθμήσει κάποιος τα αγωνιστικά σκάφη ένα προς ένα, θα καταλάβει ποιος μπορεί και ποιος δεν μπορεί να λάβει μέρος σε ένα Ράλλυ Αιγαίου. **Δεν υπάρχει κάτι κρυφό, ούτε κάτι ανεξήγητο. Πόσοι μπορούν να αντέξουν ένα Ράλλυ Αιγαίου, τόσοι θα συμμετάσχουν κι εφέτος. Δεν υπάρχει καμιά χρυσή φόρμουλα που θα προσελκύσει τον αριθμό συμμετοχών της προ-κρίσης εποχής**. Μιλώντας πάντα για προδιαγραφές Ράλλυ Αιγαίου και όχι για διακοπορεγκάττες, παρόλο που κι εκεί ακόμα οι μειώσεις και οι εκπτώσεις είναι φανερές.

Το Ράλλυ Αιγαίου είναι πλέον ένας από τους ελάχιστους, αν όχι ο τελευταίος, αληθινός αγώνας ανοικτής θαλάσσης στη χώρα μας. Αληθινός, γιατί είναι ένας αγώνας με απαιτήσεις σε ικανότητες και σε εξοπλισμό. Δεν μπορεί ο μέσος Έλληνας ιστιοπλόος να αντέξει 150 ναυτικά μίλια ιστιοδρομία non-stop μέχρι την Πάτμο, μέσα στο Αιγαίο, με ισχυρό μελέμι, κακά τα ψέματα. Δυστυχώς όμως ούτε η μέση ομάδα μπορεί να ανταπεξέλθει στα έξοδα ενός αγώνα μιας εβδομάδας. Καταπόνηση στα πανιά και τον εξοπλισμό, ενδεχόμενες ζημιές και τόσα άλλα, κάνουν τις διακοπορεγκάττες πιο ελκυστικές.

Από την άλλη βλέπουμε ότι - επιτέλους - **ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, τώρα στα κρίσιμα, στηρίζουν τους αγώνες στην ανοικτή θάλασσα**. 50 χρόνια αγώνας Ανδρου, 54 χρόνια Ράλλυ Αιγαίου και οι Ανδριώτες και οι Χιώτες αποφάσισαν να ρίξουν νερό στον μύλο της ελληνικής ναυτοσύνης. Ελληνική ναυτοσύνη σημαίνει Έλληνες ναυτικοί, σημαίνει αγάπη για τη θάλασσα, σημαίνει επαφή με τη θάλασσα, παράδοση, επαγγελματική σταδιοδρομία. Μόνο μέσα από τον ναυταθλητισμό μπορούν να επιτευχθούν αυτά, ένα - ένα. Τα παιδιά πρέπει να μεγαλώσουν κοντά στη θάλασσα, να ασχολούνται από μικρά, να την αγαπήσουν, ώστε όταν μεγαλώσουν να αποφασίσουν να βγάλουν το ψωμί τους μέσα από αυτή. Η ναυτιλία δεν είναι ένα οποιοδήποτε βιοποριστικό επάγγελμα, που κάποιος θα γίνει καπετάνιος αν δεν καταφέρει να γίνει δάσκαλος ή μαθηματικός. Χρειάζεται γερά θεμέλια από τις νεαρότερες ηλικίες και αυτά χτίζονται μέσα από την επαφή που προσφέρουν οι ιστιοπλοϊκοί αγώνες, ειδικά στην ανοικτή θάλασσα.



ΩΩΩ τι σκάφη είναι αυτά μπαμπά!



του Κωνσταντίνου Τριγκώνη

Το **Americas Cup** ξεκίνησε εδώ και ένα μήνα περίπου με τους τελικούς να γίνονται ήδη και την ομάδα της Νέας Ζηλανδίας να προηγείται 4-1 στο σκορ.

Δεν θέλω να μπω στη διαδικασία να κάνω ολόκληρη ανάλυση για κάθε ομάδα ξεχωριστά αν και γνωρίζω ότι θα είχε το ενδιαφέρον του μιας και κάθε μια από αυτές είχε τη δική της φιλοσοφία και χαρακτήρα. Να πούμε όμως ότι το γεγονός της συμμετοχής των 5 ομάδων (FRA, GBR, SWE, JPN, NZL) συν τη συμμετοχή των Αμερικανών στα προκριματικά, ανέβασε γενικότερα το επίπεδο και φυσικά το ενδιαφέρον του κόσμου.

Σχόλια επί σχολίων επίσης έγιναν από γνωστούς και μη Ιστιοπλόους ανά τον πλανήτη σχετικά με το format των αγώνων όπως και τώρα τελευταία αναβιώνει η συζήτηση για το αν τα καταμαραν τελικά υπηρετούν αυτό που λέγεται Americas Cup.

Άλλο θέμα και τούτο...

Οι απόψεις ούτως η άλλως πάντα περίσσευαν! Να όπως αυτή που γράφω και γω τώρα! Και εδώ είναι η απάντηση στο παραπάνω ερώτημα. Εφ' όσον ασχολείσαι να γράψεις η να πεις την άποψη σου ενδιαφέρεσαι!

Δεν ασχολείσαι με κάτι που δεν σου τραβά την προσοχή!! Με κάτι που σε αφήνει παγερά αδιάφορο.

Ναι αυτά τα σκάφη με αυτό το format έχουν καταφέρει να προκαλέσουν ενδιαφέρον. Και εξηγούμαι. Παρουσιάσεις και προβολές του αγώνα οργανώνονται παντού.

Είδα αγώνα ακόμη και σε καφετέρια (να προκάλεσα προσωπικά τον ιδιοκτήτη να παίξει τον αγώνα αλλά σε καμία περίπτωση δεν περίμενα την τόσο θετική αντίδραση των θαμώνων σε αυτό που έβλεπαν), και αυτό συμβαίνει κατά κόρον όπως και εδώ στην Πολωνία όπου βρίσκομαι και γράφω αυτό το άρθρο. Αν αυτό δεν δημιουργεί μια ευκαιρία τότε τι τη δημιουργεί;

Ναι για εμάς που είμαστε άμεσα εμπλεκόμενοι με το άθλημα οι προσεγγίσεις μας σίγουρα διαφέρουν αλλά κατά την άποψη μου πάντα αυτό που έχει σημασία είναι το πως βλέπει και κατανοεί ο απλός κόσμος το άθλημα μας και νομίζω ότι οι διοργανωτές πέτυχαν σε αυτό.

Σαφέστατα ο εχθρός του καλού είναι πάντα το καλύτερο αλλά τα πράγματα δεν γίνονται από τη μια μέρα στην άλλη. Ούτως η άλλως το Americas Cup ήταν είναι και θα είναι μια μοναδική περίπτωση αγώνα όπου ο κάτοχος του κυπέλου σε μεγάλο βαθμό καθορίζει τη "μοίρα" του αγώνα. Είναι τεράστια η συζήτηση και εγώ δεν είμαι τίποτε άλλο από ένας απλός παρατηρητής - θεατής που ίσως μπορώ να καταλάβω κάποια πράγματα παραπάνω αλλά στην ουσία του ζητήματος δεν γνωρίζω πολλές παραμέτρους ώστε να έχω πιο εμπεριστατωμένη και ολοκληρωμένη εικόνα - άποψη.

Είπαμε... Οι απόψεις περισσεύουν... μαζί και η δική μου!

Στα αγωνιστικά τώρα.

Για μια ακόμη φορά θαρρώ πως οι Νεο Ζηλανδοί απέδειξαν γιατί θεωρούνται leaders στην οποία εξέλιξη της Ιστιοπλοΐας. **Πέρα από το γεγονός ότι το marine business σε όλα τα επίπεδα αποτελεί κύριο οικονομικό πυλώνα της οικονομίας της χώρας οι Νεο Ζηλανδοί έχουν δείξει και έναν άλλο "χαρακτήρα" - "πρόσωπο".** Υπάρχει ένα "κάτι, ένα συναίσθημα σε αυτή την ομάδα που σε κάνει πάντα να στρέφεις το βλέμμα πάνω τους.

Leaders από κάθε άποψη. Ξεκινάμε. Σχεδιαστικά; Εμφάνισαν τα πιο radical shaped foils από όλες τις ομάδες. Συστήματα; Οι άλλοι τραβάνε ακόμη σχοινιά όταν ο **Glenn Ashby** τριμάρει το φτερό πατώντας κουμπιά... Για τους ποδηλάτες και την ενέργεια που δίνουν στα πολύπλοκα υδραυλικά συστήματα του σκάφους τι να πεις... Τόλμησαν το απλό! Για το αεροδυναμικό πακέτο το οποίο είναι το καλύτερο μακράν; Από την ομάδα η οποία απαρτίζεται από ένα εξαιρετικά ισορροπημένο μείγμα εμπειρίας και νεανικού ενθουσιασμού και ιδεών που τους επιτράπηκε να βγουν στην επιφάνεια και να ανθίσουν;

Από το συναίσθημα που βγάζουν για αυτό που κάνουν; Δεν ξέρω. **Αυτή η ομάδα έχει κάτι και μάλλον ονομάζεται ταλέντο.** Η μάλλον επειδή η λέξη ταλέντο τα χωράει όλα μέσα και μόνο συγκεκριμένη δεν είναι να πούμε ότι οι Νεο Ζηλανδοί απλά με τα μέσα που διαθέτουν το "τερμάτισαν". They got it absolutely right!

Εν αντιθέσει **οι Αμερικανοί για μια ακόμη φορά φάνηκαν άτολμοι σχεδιαστικά** περιμένοντας να δουν τον ανταγωνισμό βασιζόμενοι στην **"απύθμενη" τσέπη του Έλison** και στο γεγονός ότι διαθέτουν μια μοναδική ομάδα υποστήριξης σε όλα τα επίπεδα. Το είδαμε και στο προηγούμενο Americas Cup, ίσως να το δούμε και τώρα. Πολλοί προδικάσαν τη νίκη των Νεο Ζηλανδών. Χθες οι Αμερικανοί έκαναν την 1η τους νίκη παρουσιάζοντας ένα πακέτο (foils) πολύ πιο κοντά σε αυτό των αντιπάλων τους που τους βελτίωσε κατά πολύ. **Γα να αντιληφθείτε το πόσο δυνατή είναι η ομάδα υποστήριξης των Αμερικανών οι αλλαγές που έγιναν σε 5 ημέρες για να γίνουν σε οποιαδήποτε άλλη ομάδα θα έπαιρνε μήνες...**

Οι Αμερικανοί έχουν τη νοοτροπία που τους διακατέχει πάντα. Business as usual and do

whatever it takes to win this. Όλα για το αποτέλεσμα. Η διαχείριση όλων αυτών που συμβαίνουν από τη μεριά τους είναι άκρως αποτελεσματική και ωφείλουμε να το πούμε. Είναι ένας τρόπος και αυτός, δεν λέω...

Άμα με ρωτήσετε όμως που στέκομαι προσωπικά ανάμεσα σ αυτές τις διαφορετικές προσεγγίσεις θα σας πω δύο διαφορετικά πράγματα.

α) Αν οι Αμερικανοί σήμερα που μιλάμε (Κυριακή 25/6) πάρουν έστω μια ακόμη νίκη και φτάσουμε σ ένα σκορ 5-2 μετά μεσολαβούν 5 ημέρες μέχρι τις επόμενες αγωνιστικές ώστε να μπορέσουν να μάθουν το νέο τους πακέτο καλύτερα με αποτέλεσμα η ανατροπή να λογίζεται ως πολύ πιθανή!

Αυτό που δεν γνωρίζουμε είναι τι έχουν κρατήσει ως απάντηση οι Νεο Ζηλανδοί μιας και κάτι μου λέει ότι αυτή τη φορά είναι πιο έτοιμοι. Επίσης πολύ σημαντικό ρόλο θα παίξει και πως θα διαχειριστούν την ψυχολογική πίεση που θα τους ασκήσει η αντιπίθεση των Αμερικανών. Το κάζο που έπαθαν στο προηγούμενο Americas Cup έχει αφήσει "σημάδια".

β) Μιλάμε για δύο τελείως διαφορετικές προσεγγίσεις. Είμαι ξεκάθαρα με τους Νεο Ζηλανδούς για ένα και μοναδικό λόγο ο οποίος δεν έχει να κάνει με την ικανότητα της μιας ή της άλλης ομάδας η οποία είναι αδιαμφισβήτητη.

Είμαι λοιπόν με αυτούς που επέτρεψαν αυτή την "πιτσιρίκα" που έκανε όλες τις αεροδυναμικές δοκιμές που απέδειξαν τα πολλαπλά ωφέλη της χρήσης ποδηλάτων αντί για "παραδοσιακούς" grinders.

Είμαι με αυτούς που εμπιστεύτηκαν δύο σούπερ ιστιοπλόους όπως ο **Peter Burling** και **Blaire Tuke** μα άπειρους συνάμα στο Americas Cup. Είμαι με τον **Glenn Ashby** ο οποίος αποδεδειγμένα πια έχει αυτό το "κάτι", αυτή τη διαφορετική ματιά που "σέκωσε" τα σκάφη στον αέρα στο προηγούμενο κύπελο και έχει κάνει το σημερινό τους σκάφος χειριστήριο playstation!

Είμαι με τους ονειροπόλους και αυτούς που σκέφτονται αυτό που κάνουν διαφορετικά και απλά τολμούν!

Ναι στο τέλος της ημέρας θα μου πείτε το γνωστό. "money makes the world goes round".

Οκ. Τα είπαμε αυτά. Είναι και αυτό μια άποψη. Και οι απόψεις περισσεύουν! Όπως και η δική μου βεβαίως βεβαίως!

Ο Παναγής

του Δημήτρη Χ. Τσελίκια
Πάτρα, Μάιος 2017

Πέντε χρόνια στο καράβι ο Παναγής
κι' ούτε μέρα που να βγήκε σε λιμάνι.
Όταν δέναμε σε ντόκο, όπου Γης,
πάντα πρόθυμος την βάρδιά μας να κάνει.

Λίγα λόγια. Δεν τον ρώτησε κανείς
που ταξίδεψε, μαζί μας πριν μαρκάρει.
Κάποτε είδε ο λιπαντής τής μηχανής,
μία μικρή που 'χε στο στήθος του μαρκάρει.

Ήταν 'κείνη την βραδυά με πυρετό
που πνόνταν πέντε μέρες στο κρεβάτι.
Σαν χαμένος μεσ' στο παραμιλητό,
για μια «άπιστη Χριστίνα» είπε κάτι.

Σαν ηρέμησε την άλλη, του 'χε πει
μία γυναίκα μεσ' στα ρίγη πως καλούσε.

Τον κοιτάξε καλά.... και σιωπή.
Μόνο πρόσεξε ένα δάκρυ που κυλούσε.

Τον θυμάμαι, τότε, στον Ειρηνικό
- να ξεχάσω όσο ζω δεν θα μπορέσω -
στον τυφώνα σαν θηρίο μυθικό,
δύο μερόνυχτα τιμόνι στο τραβέρσο.

Τέτοια κόλαση δεν έζησα ξανά,
μεσ' στις θάλασσες Ανατολής και Νότου.
Τότε έστειλε τον ναύτη τον Μηνά,
στην καμπίνα του, να φέρει τον καπνό του.

Φτάνει εκεί παραπατώντας σαν μπεκρής.
μέσα χάος και βιβλία σκορπισμένα.
Στην γωνία, το πορτραίτο μιας μικρής
και μια τούφα από μαλλάκια μεταξένια.

Σαν ξεφύγαμε από κείνο το κακό
- και να δείτε τι χαρές και πανηγύρι -
και φουντάραμε ασφαλείς στο Μεξικό,
στείλαν «δεύτερο» τον καπετάν Αργύρη.

Ίδιο βράδυ, φέρνει ο μάγκερας γλυκό.
κουβεντούλα για Πατρίδα, ευκαιρία.
Τότε μάθαμ' ένα νέο τραγικό,
μία παράξενη, μας είπε, ιστορία.

«Τρεις ημέρες πριν να φύγω, μια βραδυά,
δύο ψαράδες στ' ανοιχτά φουνταρισμένοι
βλέπουν δίπλα τους, με τρόπο τα παιδιά,
μία γυναίκα μεσ' στα δίχτυα τους μπλεγμένη.

Παρατάν δίχτυ και ψάρια στο νερό,
βάζουν φουλ την μηχανή για το λιμάνι.

Ιστιόπλοια, "Ράλλυ Αιγαίου" και ματιές στην ιστορία



του Απόστολου Γεωργόπουλου

Ο Πausanías στα "Κορινθιακά" του αναφέρει, ότι στην Ερμιόνη, πριν από 2.200 χρόνια, γίνονταν ιστιοπλοϊκοί αγώνες, που φαίνεται να ήταν και οι πρώτοι. Ποιος δεν θα ήθελε να συμμετείχε ή έστω να ήταν θεατής εκείνων των αγώνων! Ποιος μπορεί να φανταστεί με τι θα έμοιαζαν τα σκάφη και πως θα όριζαν τις γραμμές εκκίνησης και τερματισμού! Ας είναι, η ζωή συνεχίζεται και σε λίγες συμπαντικές στιγμές, φθάσαμε στο 54^ο Ράλλυ Αιγαίου! Πέρασαμε κι από τον 17ο αιώνα, όπου στην Ολλανδία υπάρχουν μαρτυρίες, ότι άρχισαν ιστιοπλοϊκοί αγώνες με τη σημερινή τους μορφή, κι απ' όπου τους πήραν οι Εγγλέζοι και τους πήγαν μπροστά, τόσο μπροστά ώστε το 1900 κάποιοι τόλμησαν να συμπεριλάβουν την ιστιοπλοΐα σαν άθλημα των Ολυμπιακών Αγώνων στο Παρίσι με σκάφη ανοιχτής θάλασσας, χωρίς να προκαλέσουν ενδιαφέρον. Δύο Ολυμπιάδες αργότερα, η ιστιοπλοΐα άρχισε να προκαλεί ενδιαφέρον, για να φθάσουμε στο σήμερα με τους φανατικούς θεατές της. Στα δικά μας, η ιστιοπλοΐα ανοιχτής θάλασσας έχει παρουσία, αλλά όχι εκείνη που θα δικαιολογούσε η διαμόρφωση της χώρας με τα χιλιάδες νησιά και τις ενδιαφέρουσες απρόβλεπτες καιρικές συνθήκες. Προσπαθώ να φανταστώ τι θα γινόταν, αν στον τόπο μας κατοικούσαν Νεοζηλανδοί, Άγγλοι ή Γάλλοι. Δεν είναι κακόβουλη σκέψη να πούμε, ότι το Κράτος είναι, όχι μόνο αδιάφορο, αλλά και εχθρικό προς την ιστιοπλοΐα, την οποία έχει κατατάξει στις κακές συνθήκες των πλουσιών! Η ιστιοπλοΐα υπάρχει στην Ελλάδα, γιατί υπάρχει κόσμος που αγαπάει τα σκάφη και τη θάλασσα, αλλά και μερικοί παράγοντες που θυσιάζουν τη ζωή τους για να την κρατάνε ζωντανή. Ας μην ξεχνάμε, ότι μέχρι πρότινος οι ναυτικοί όμιλοι αντιμετώπιζαν τις εξώσεις από τις εγκαταστάσεις τους και πλήρωναν, κάποιοι πληρώνουν ακόμα, για να υπάρχουν! Η εξέλιξη του Ράλλυ Αιγαίου, που είναι κατά τη γνώμη και τις αναμνήσεις μου, ο ωραιότερος αγώνας στην Ελλάδα, οφείλεται στην αγάπη των ιστιοπλόων μας, αλλά, όχι λιγότερο, στις επίμονες και συνεχείς προσπάθειες των ανθρώπων του ΠΟΙΑΘ. Μπράβο τους!

Το Ράλλυ φέτος έχει σαν πρώτο σταθμό τη Σύρο και θυμίζω στους παλιότερους το 20^ο, το 1983 στο ίδιο μέρος. Τα σκάφη εγκλωβίστηκαν στο λιμάνι από τις ακραίες καιρικές συνθήκες, οι ζημιές ήταν πολλές και οι κίνδυνοι περισσότεροι. Θυμάμαι το "Egalaion", ένα ωραίο ξύλινο γαλλικό σκάφος, που τακτικά συμμετείχε στο Ράλλυ εκείνες τις εποχές, να επιστρέφει στο λιμάνι από έναν τοπικό αγώνα που η Επιτροπή τόλμησε να κάνει, με μια σακούλα γεμάτη σπασμένους μακαράδες! Από τότε πέρασαν 34 ολόκληρα χρόνια! Εύχομαι οι φετινοί ιστιοπλόοι να έχουν καλό καιρό και να χαρούν τις ωραίες Σύρο, Χίο και Σκύρο.

Λόγια δυο: «Τον Παναγή μου πάω να βρω»
να τους πει στα τελευταία της, προφτάνει.

Κοπετός!! Θρήνησε όλο το νησί
την πανέμορφη του Δήμαρχου την κόρη.
Η ζωή μπροστά της έλαμπε χρυσή.
να χαθεί άδικα έτσι, για ένα αγόρι».

«Πως και τούτο»; ο καπετάνιος τον ρωτά.
«Είχε φαίνεται καρδιά από χρυσάφι...
Δεν ταιριάζουνε να ξέρει' όλα αυτά.
πλούτη, όνομα, με τούτο το σινάφι.

Είχε βλέπετε αγαπήσει ναυτικό...
Δεν τον θέλαν οι δικοί της, αλλά «άχνα».
Το κράτησαν μεταξύ τους μουσικό
και της στάζαν δηλητήριο στα σπλάχνα.

Κάθε γράμμα το κρατούσανε κρυφά.
ένα-δυο την εβδομάδα ή και μέρα.
Ολοΐδια και του νέου τα γραφτά...
Αδελφός ο ταχυδρόμος, του πατέρα.

Είπαν μάλιστα πως στείλαν και γραφή,
πως η νέα άλλον είχε αγαπήσει.
Γράμμα ανώνυμο, τα λόγια του σαφή:
Θα 'ταν κρίμα να την ξαναενοχλήσει».

Όλη ώρα ο Παναγής τότε κοιτά...
Μια στιγμή λέει: θα πάω στην καμπίνα.
Πριν να βγει, στέκει αδιάφορος, ρωτά:
το κορίτσι πως το λέγανε;
- «Χριστίνα».

Τελευταία μας φορά τον Παναγή

που τον είδαμε μαζί μας στο καράβι...
Ποιος να ξέρει σε ποιο κύμα είχε πνιγεί...
Ποιος γι' αυτόν ένα καντήλι θα ανάβει!

Στον λαιμό μας ένας κόμπος, μια θηλειά
σαν μαζεύαμε ρούχα του και βιβλία.
λείπαν μόνο τα ξανθά της τα μαλλιά
και εκείνη η γελαστή φωτογραφία.



Πλόες Τριήρους "ΟΛΥΜΠΙΑΣ" για το κοινό



Μετά τους επιτυχημένους πλόες της Τριήρους "ΟΛΥΜΠΙΑΣ" το καλοκαίρι του 2016, το **Πολεμικό Ναυτικό** είναι έτοιμο να υποδεχτεί ξανά πολίτες από όλη την

Ελλάδα για **7 προγραμματισμένους πλόες** τον **Ιούλιο και τον Σεπτέμβριο του 2017**.

Προσκαλούμε άντρες και γυναίκες από 15-75 χρονών να δηλώσουν συμμετοχή και να νιώσουν τη συγκίνηση της κωπηλασίας μιας αρχαίας Τριήρους στα νερά του Σαρωνικού.

Οι καθορισμένες ημερομηνίες για τους πλόες της Τριήρους "ΟΛΥΜΠΙΑΣ" είναι οι παρακάτω:

1. Κυριακή 02 Ιουλίου 2017, 09:00-11:00
2. Κυριακή 09 Ιουλίου 2017, 09:00-11:00
3. Τετάρτη 12 Ιουλίου 2017, 17:00-19:00
4. Κυριακή 23 Ιουλίου 2017, 09:00-11:00
5. Τετάρτη 26 Ιουλίου 2017, 17:00-19:00
6. Κυριακή 10 Σεπτεμβρίου 2017, 09:00-11:00
7. Τετάρτη 13 Σεπτεμβρίου 2017, 17:00-19:00

Η διαδικασία των κρατήσεων ορίζεται ως εξής:

1. Τηλεφωνική κράτηση στο **6940 471218** από **Τρίτη έως Παρασκευή 09:00-13:00** για καταγραφή στοιχείων κωπηλατών. Οι κρατήσεις θα ξεκινήσουν την **Τρίτη 27 Ιουνίου 2017**.
2. Συμπλήρωση 'φόρμας' μετά από την τηλεφωνική κράτηση στο www.averof.mil.gr.
3. Απαντητικό email από το γραφείο Τριήρους, όπου θα επισυνάπτεται Υπεύθυνη Δήλωση και Οδηγίες Ασφαλείας.
4. Την καθορισμένη ημέρα του πλου θα προσκομίζεται συμπληρωμένη και υπογεγραμμένη η Υπεύθυνη Δήλωση, από τον κάθε κωπηλάτη πριν την επιβίβαση του.

Σε κάθε πλου θα οριστεί συγκεκριμένος αριθμός επιβατών κάτω των 15 και άνω των 75, που θα μπορούν να επιβιβαστούν χωρίς να κωπηλατούν.

Για κάλυψη των αναγκών συντηρήσεως της Τριήρους "ΟΛΥΜΠΙΑΣ", το εισιτήριο για κάθε κωπηλάτη ορίζεται στα τρία (3) ευρώ, χωρίς ειδικές κατηγορίες. Τα άτομα κάτω των 15 ετών και άνω των 75, θα επιβιβάζονται δωρεάν.

5^ο Σαλόνι Παραδοσιακών Σκαφών 5 έως 8 Οκτωβρίου 2017

Ο Ελληνικός Σύνδεσμος Παραδοσιακών Σκαφών και ο Δήμος Πόρου συνδιοργανώνουν, για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά, το **Ναυτικό Σαλόνι Παραδοσιακών Σκαφών**, που φέτος συμπληρώνει πέντε χρόνια συνεχόμενων διοργανώσεων.

Τα παραδοσιακά σκάφη θα δέσουν στο γραφικό λιμάνι του Πόρου και θα είναι στην διάθεση του κοινού ώστε να τα θαυμάσει ή να τα επισκεφτεί από κοντά και να δει τις ομορφιές τους. Ο διαχρονικός στόχος της διοργάνωσης εκτός των άλλων είναι και η ευαισθητοποίηση του κοινού, αλλά και της πολιτείας ώστε να διασωθεί η πολιτιστική κληρονομιά της Ελληνικής Παραδοσιακής Ναυπηγικής που είναι συνώνυμη με την ιστορία της Πατρίδας μας. Η εκδήλωση αυτή είναι μέρος της προσπάθειας του Συλλόγου να σταματήσει την καταστροφή των παραδοσιακών σκαφών.

Για ενημερώσεις συνδεθείτε στην ιστοσελίδα του συνδέσμου:

www.traditionalboats.gr



Νέα Διοικητικά Συμβούλια

Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Ρεθύμνης - Π.Ο.Ι.Α.Θ. Παράρτημα Ρεθύμνου

Εκλογή και η συγκρότηση του νέου Διοικητικού Συμβουλίου **Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Ρεθύμνης - Π.Ο.Ι.Α.Θ. Παράρτημα Ρεθύμνου.**

Κατά την **Τακτική Γενική Συνέλευση** και τις εκλογές που έγιναν στις **07/04/2017** εκλέχθηκαν τα νέα μέλη του **Διοικητικού Συμβουλίου** του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Ρεθύμνου, τα οποία συγκροτήθηκαν σε σώμα στις 09/04/2017.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ομίλου, που ενεργεί

καί και ως Διοικητικό Συμβούλιο του Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης, Παράρτημα Ρεθύμνου με τριετή θητεία, διαμορφώθηκε ως εξής:

Πρόεδρος	Βασιλάκης Μιχάλης
Αντιπρόεδρος	Παυλιδάκης Ελευθέριος
Γεν. Γραμματέας	Σιμιτζή Παναγιώτα

Ταμίας	Καλούδης Δημήτριος
Ειδ. Γραμματέας	Θεοδωράκης Σπυρίδων
Έφ. Εκπαίδευσης	Μυριοκεφαλιτάκης Δημήτριος
Έφ. Αγώνων	Ρέμπελος Αλέξανδρος
Έφ. Εκδηλώσεων	Μαραγκουδάκη Ειρήνη
Υπ. Δημ. Σχέσεων	Κουτράκης Δημήτριος

2nd Flisvos Marina Cup

Η μαρίνα Φλοίσβου σε συνεργασία με την **Ελληνική Κοινότητα Ναυτομοντελιστών**, διοργάνωσε το Σάββατο 6 Μαΐου, τον αγώνα **“2nd Flisvos Marina Cup 2017”** για **τηλεκατευθυνόμενα ιστιοπλοϊκά σκάφη κλάσης Marblehead.**

Ο αγώνας συμπλήρωσε τις εκδηλώσεις του **4^{ου} Ανοιξιάτικου Street Party@Flisvos Marina**, από τη μία άκρη της μαρίνας ως την άλλη, σε μία υπέροχη ανοιξιάτικη γιορτή με μουσική και προσφορές από τα παρακείμενα καταστήματα. Συμμετείχαν **12 αγωνιζόμενοι** σε ένα θαλάσσιο στίβο όπου

ο αέρας, λόγω του περιβάλλοντος χώρου, είχε αρκετές εναλλαγές και μόνη σταθερά την αύξηση της έντασης όσο περνούσε η ώρα, με αποτέλεσμα τις πολλές εγκαταλείψεις.

Γεγονός το οποίο, σε συνδυασμό με το στήσιμο του στίβου, ο οποίος είχε τη γραμμή εκκίνησης/τερματισμού κι ένα μεγάλο μπράτσο κοντά στον ντόκο, να προσφέρει συναρπαστικό θέαμα στους θεατές που παρακολουθούσαν με μεγάλο ενδιαφέρον.



Κύπελλα απονεμήθηκαν από την επιτροπή και τη διοίκηση της μαρίνας Φλοίσβου, μετά από 7 συνολικά ιστιοδρομίες, όπου ανακηρύχθηκαν νικητές οι:

1. **Ραυτόπουλος Αλέξανδρος**, GRE69
2. **Παπαμαύρος Δικαίος**, GRE 116
3. **Σιμωνίδης Βαγγέλης**, GRE 111

Π.Ο.Ι.Α.Θ.



ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ 2017

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ

4.01.2017 - 28.02.2017
1.03.2017 - 2.05.2017
3.05.2017 - 28.06.2017
26.06.2017 - 25.07.2017 (εντατικό)
11.09.2017 - 8.11.2017
6.11.2017 - 11.12.2017 (εντατικό)

▲ Γίνονται οκτώ θεωρητικά μαθήματα κάθε Δευτέρα 19.00 - 22.30 (εντατικό: Δευτέρα & Τετάρτη 19.00 - 22.30).

▲ Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Σάββατο ή Κυριακή 10.00 - 18.00. (εντατικό: Σάββατο & Κυριακή 10.00 - 18.00).

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ

5.01.2017 - 28.02.2017
2.03.2017 - 2.05.2017
4.05.2017 - 27.06.2017
14.09.2017 - 7.11.2017
9.11.2017 - 11.12.2017 (εντατικό)

▲ Γίνονται πέντε έως επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Τρίτη 20.00 - 22.00 (εντατικό: Τρίτη 18.00 - 22.00).

▲ Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Σάββατο ή Κυριακή 10.00 - 18.00 (εντατικό: Σάββατο & Κυριακή 10.00 - 18.00).

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ

5.01.2017 - 28.02.2017
2.03.2017 - 2.05.2017
4.05.2017 - 27.06.2017
14.09.2017 - 7.11.2017
9.11.2017 - 11.12.2017 (εντατικό)

▲ Γίνονται πέντε έως επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Τρίτη 20.00 - 22.00 (εντατικό: Τρίτη 18.00 - 22.00).

▲ Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Σάββατο ή Κυριακή 10.00 - 18.00 (εντατικό: Σάββατο & Κυριακή 10.00 - 18.00).

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ

Νοέμβριος 2017 - Απρίλιος 2018

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

▲ Πραγματοποιούνται 5 οκτάωρες εξοδοι με σκάφος και ένα εκπαιδευτικό τμήμα.

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



Οι Ναυτοπροσκοπικές λέμβοι χαρακτηρίστηκαν ως παραδοσιακά σκάφη

Με ιδιαίτερη ευχαρίστηση γνωρίζεται ότι το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αναγνώρισε τρεις Ναυτοπροσκοπικές λέμβους ως "Παραδοσιακά σκάφη".

Το **Σώμα Ελλήνων Προσκόπων** διαθέτει σε όλη την Ελλάδα **άνω των εκατό (100) ιστιοφόρων λέμβων**. Η πλειονότητα είναι **ξύλινες δεκάκωπες φαλαινίδες** απόγονοι του σκάφους "Λάτις Τριάρμενος" και **μεταλλικές και ξύλινες εξάκωπες** "Σακκολαίβες" (μικρός αριθμός) 'απόγονοι' της "Μαλτέζας" ή "Σακκολαίφης", **όλα του 18ου αιώνα!**

Θα επιδιωχθεί η αναγνώριση όλων αυτών ως παραδοσιακών. Οι Πρόσκοποι διαθέτουν επίσης και **μικρό αριθμό πλαστικών (GRP) πιστών αντιγράφων της ξύλινης Φαλαινίδας**. Οι δύο παλαιότερες ξύλινες Φαλαινίδες 'εν ενεργεία' είναι **ηλικίας 55 και 45 ετών!!!**

Η ιστορία συστηματικής ενασχόλησης των Προσκόπων με τη θάλασσα πάει πίσω στο **1913** που ιδρύθηκε η 'ειδικότητα' των Ναυτοπροσκόπων με σκοπό την αγωγή παιδιών και νέων μέσα από την εξοικείωση με τη θάλασσα και την Ελληνική Ναυτική παράδοση. **Η Ακαδημία αθηνών αναγνώρισε την προσφορά αυτή στους χιλιάδες νέους και παιδιά με τη συμπλήρωση 100 ετών λειτουργίας των Ναυτοπροσκόπων.**

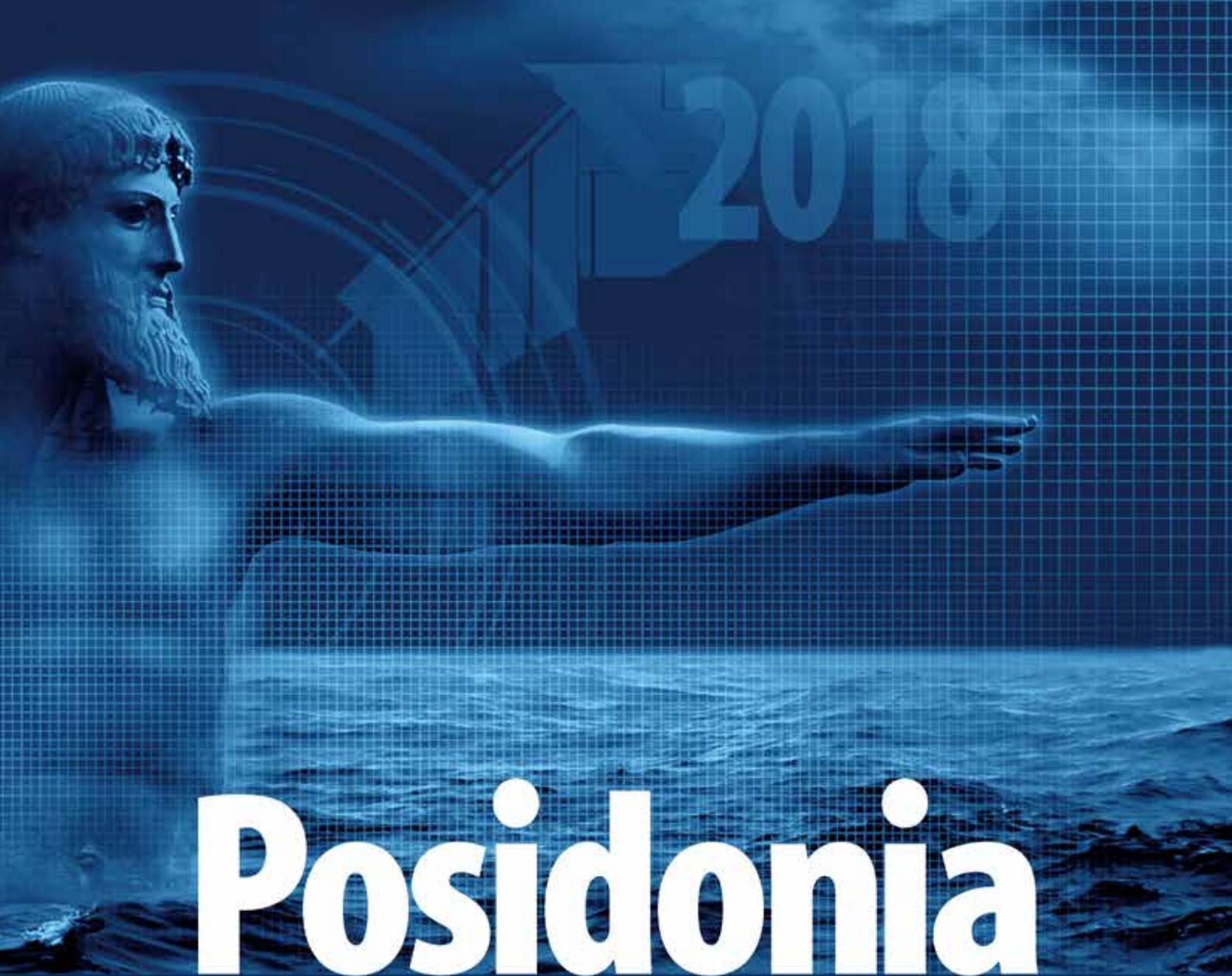


ΛΕΖΑΝΤΕΣ

Πάνω φωτογραφία:
Η Σακκολαίβη "NAYSIΘOY"
στον αγώνα "SPETSES CLASSIC
YACHT REGATTA".

Κάτω φωτογραφία:
Η Φαλαινίς "NHPHIS", ετών...45,
στον αγώνα "SPETSES CLASSIC
YACHT REGATTA".





Posidonia

4-8 June 2018

Metropolitan Expo, Athens Greece

Posidonia  Ποσειδώνια

The International Shipping Exhibition

posidonia@posidonia-events.com

www.posidonia-events.com



Το 4^ο Posidonia Sea Tourism Forum

Εφαρτητήριο επενδύσεων σε λιμάνια και μαρίνες

το 4^ο POSIDONIA SEA TOURISM FORUM

Με μεγάλη επιτυχία ολοκληρώθηκε το 4^ο Posidonia Sea Tourism Forum στις 23-24 Μαΐου στην Αθήνα, η σημαντικότερη εκδήλωση για την κρουαζιέρα και το yachting στην Ανατολική Μεσόγειο.

Στο πλαίσιο του 2ήμερου συνεδρίου συζητήθηκαν πολλά ενδιαφέροντα θέματα για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα αλλά και στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, σε μια προσπάθεια αξιοποίησης των ευκαιριών που παρουσιάζει ο κλάδος αλλά και επίλυσης των σύγχρονων δυσκολιών.

Βασικός σκοπός της ελληνικής πλευράς είναι η βελτίωση των κρίσιμων θαλάσσιων και εναέριων υποδομών που απαιτούνται για να αξιοποιηθεί η χώρα στο έπακρο το δυναμικό της ως προορισμός πρώτης επιλογής για την παγκόσμια βιομηχανία κρουαζιέρας.

Στην ομιλία του κατά τα επίσημα εγκαίνια του 4^{ου} Posidonia Sea Tourism Forum, ο Έλληνας **Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Παναγιώτης Κουρουμπλής**, δήλωσε ότι η κυβέρνηση είναι διατεθειμένη να δώσει κίνητρα στις διεθνείς εταιρείες κρουαζιέρας, ώστε να επενδύσουν σε σχετικά έργα υποδομών στην Ελλάδα και είναι πρόθυμη να εξετάσει την αξιοποίηση λιμανιών κρουαζιέρας με συμβάσεις παραχώρησης.

Ο ίδιος πρόσθεσε ότι «σκοπός μας είναι να φέρουμε κοντά τους λαούς της περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου μέσω πρωτοβουλιών που θα προωθούν την ειρηνική συνύπαρξη, ώστε να αξιοποιήσουμε από κοινού τα συγκριτικά μας πλεονεκτήματα. Η κυβέρνηση υποστηρίζει σθεναρά την ιδέα ενός μοντέλου ιδιωτικής-δημόσιας σύμπραξης, που θα ήταν αμοιβαία επωφέλη για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη».

Παράλληλα, η **Υπουργός Τουρισμού κα Έλενα Κουντουρά** αναφέρθηκε στην πρόσφατη χάρση μιας ενιαίας εθνικής στρατηγικής για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας και του yachting στην Ελλάδα ως ένα πρόσθετο εργαλείο αξιοποίησης του συνεχώς αυξανόμενου αριθμού τουριστών που φτάνουν στη χώρα μας, οι οποίοι φέτος αναμένεται να αγγίξουν τα 28 εκατομμύρια.

Στο Forum συμμετέχουν ανώτατα στελέχη της βιομηχανίας θαλασσίου τουρισμού, που εστίασαν την προσοχή τους στις τις μελλοντικές προοπτικές της Ανατολικής Μεσογείου, υπό το βάρος των πρόσφατων γεωπολιτικών εξελίξεων στην Τουρκία και στις χώρες της Μέσης Ανατολής, όπου οι τοπικές εντάσεις έχουν κρατήσει μακριά τους επιβάτες κρουαζιέρας.

«Οι επιβάτες είναι εκείνοι που υπαγορεύουν στην ουσία σε ποιες περιοχές θα τοποθετήσουμε τα κρουαζιερόπλοιά μας, καθώς πρέπει να τα μεταφέρουμε εκεί όπου οι ευκαιρίες για δημιουργία εσόδων συμβάλλουν στη κερδοφορία της επιχείρησής μας», ανέφερε ο κ. **Larry Pimentel**, Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος της **Azamara Club Cruises**.

Ο τομέας της κρουαζιέρας βρέθηκε στο επίκεντρο των συζητήσεων του Forum με κορυφαίους εκπροσώπους της βιομηχανίας να καταθέτουν τη δική τους προσέγγιση.

Ο συνολικός αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας από την Ασία έχει σχεδόν τριπλασιαστεί από το 2012. Η αύξηση αυτή δημιουργεί μια μεγάλη ευκαιρία ανάπτυξης για τον κλάδο στην Ανατολική Μεσόγειο. Σύμφωνα με τον Αντιπρόεδρο της **Royal Caribbean Cruises**, κ. **Ukko Metsola** «με την ανακήρυξη του 2018 ως έτους τουρισμού Ευρωπαϊκής Ένωσης-Κίνας, η ευκαιρία για την Ανατολική Μεσόγειο να τοποθετηθεί ως βασικός προορισμός κρουαζιέρας για τους περίπου 120 εκατομμύρια Κινέζους τουρίστες, που συρρέουν σε παγκόσμιους προορισμούς κάθε χρόνο, καθίσταται σήμερα πιο σημαντική από ποτέ».

Μόλις το 2% του παγκόσμιου πληθυσμού έχει ζηήσει την εμπειρία της κρουαζιέρας. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχουν τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης στην Ασία και την Κίνα, κατά τα λεγόμενα του κ. **Tom Fecke**, Γενικού Γραμματέα της **Ένωσης Εταιρειών Κρουαζιέρας CLIA Europe**. «Η Ελλάδα θα πρέπει να στραφεί προς την Κίνα και να διαφημιστεί συντονισμένα με στόχο να διαφοροποιηθεί από τους υπόλοιπους γειτονικούς προορισμούς που αντιμετωπίζουν εντάσεις. Επίσης, χρειάζεται να επενδύσει στη βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών για να είναι έτοιμη να υποδεχθεί την είσοδο στην αγορά των νέων



πλοίων δυναμικότητας άνω των 4.000 επιβατών. Στην κατηγορία αυτή θα κατατάσσονται περισσότερα από τα μισά νεότευκτα πλοία την περίοδο 2020-2026, πρόσθετης δυναμικότητας 230.000 επιβατών».

Ο κ. **Michel Nestour**, Αντιπρόεδρος Ανάπτυξης Διεθνών Λιμένων και Προορισμών της **Carnival Corporation & PLC**, συμφωνεί ότι η Ελλάδα χρειάζεται να δώσει ένα νέο όραμα στην κρουαζιέρα ώστε να εκμεταλλευτεί την ευνοϊκή θέση στην οποία βρίσκεται σήμερα. «Τώρα είναι η κατάλληλη στιγμή για την Ελλάδα να προωθήσει τις ομορφιές της υπόλοιπης χώρας, πέρα από τους διάσημους προορισμούς, ώστε να εκμεταλλευτεί το τεράστιο δυναμικό της βιομηχανίας κρουαζιέρας. Οι κορυφαίοι προορισμοί δεν εξαντλούνται στη Σαντορίνη και τη Μύκονο και η Ελλάδα πρέπει να προωθήσει περισσότερους προορισμούς, ιδιαίτερα στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, που δεν έχουν υψηλό κόστος».

Ο **Erkunt Öner**, από την **Ένωση Τούρκων Επενδυτών Τουρισμού (TTIA)**, δήλωσε ότι «το καινοτόμο μάρκετινγκ θα μπορούσε να δώσει απαντήσεις σε πολλές από τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ανάπτυξη της Ανατολικής Μεσογείου εξαιτίας της συνεχιζόμενης γεωπολιτικής αστάθειας», ενώ πρότεινε τη δημιουργία ενός **Cruise Aegean Forum** που θα προβάλλει το κοινό προϊόν κρουαζιέρας Ελλάδας-Τουρκίας υπό τη θεματική ομπρέλα των «τεσσάρων θαυμάτων του κόσμου» που θα είχαν ιδιαίτερη απήχηση στους επιβάτες κρουαζιέρας από τη Βόρεια Αμερική. «Ανάλογη απήχηση θα είχε και η αναφορά στην περιοχή ως Κεντρική Μεσόγειος ώστε να αποσυνδεθεί από την ταραγμένη περιοχή της Μέσης Ανατολής».

Η σημασία των επισκεπτών κρουαζιέρας από τη Βόρεια Αμερική για τη βιωσιμότητα του τομέα της κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο επισημάνθηκε και κατά την παρουσίαση του **Δρ. Γιάννη Παράσχη**, CEO του **Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών Α.Ε.** «Μόνο στο πρώτο τρίμηνο του φετινού έτους, στον ΔΑΑ υποδεχτήκαμε περίπου 200.000 επιβάτες κρουαζιέρας, τους περισσότερους από τη Βόρεια Αμερική και τον Καναδά. Χάρη στη συντονισμένη δυναμικότητα των 773.000 αεροπορικών θέσεων επτήσις, η σύνδεση μεταξύ της Αθήνας και αυτών των αγορών σήμερα είναι καλύτερη από ποτέ», είπε.

Την πρώτη ημέρα του Forum συζητήθηκαν επίσης τα ζητήματα πολιτικής και ασφάλειας που έχουν επηρεάσει την ανάπτυξη της βιομηχανίας κρουαζιέρας στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου δίνοντας την αφορμή στον Πρόεδρο και CEO της **Grupo Pullmantur**, κ. **Richard Vogel** να σχολιάσει την απόφαση της εταιρείας του να διαγράψει το λιμάνι του Μαρμαρά της Τουρκίας από τα δρομολόγιά της μέχρι νεωτέρας. Την ίδια τύχη είχαν κι άλλα μεγάλα τουρκικά λιμάνια, όπως εκείνο του Κουσάντασι. «Επομένως, η Ελλάδα έχει πολλές ευκαιρίες να αυξήσει τις δυνατότητες homeporting και τους όγκους των επισκεπτών εφόσον, με σκληρή δουλειά, δώσει νέο όραμα στο προϊόν της, επενδύσει σε υποδομές και διαφοροποιήσει το χαρτοφυλάκιο προϊόντων καθώς διαθέτει το πλεονέκτημα της πολιτικής

σταθερότητας. Ωστόσο, παραμένει το ερώτημα τι θα κάνει η Ελλάδα για να διατηρήσει τον αυξημένο όγκο επισκεπτών που δέχεται, όταν ανοίξει και πάλι η αγορά της Τουρκίας και των άλλων χωρών της Ανατολικής Μεσογείου».

Το θέμα της ιδιωτικοποίησης των ελληνικών μαρίνων κυριάρχησε κατά τη δεύτερη ημέρα του διήμερου Forum στο οποίο κυβερνητικοί αξιωματούχοι και εκπρόσωποι του ιδιωτικού τομέα συμφώνησαν ότι έχουν γίνει πολλά βήματα προς τη σωστή κατεύθυνση αλλά απομένουν ακόμη πολλά να επιτευχθούν ώστε να αξιοποιηθεί η χώρα το δυναμικό της στο έπακρο.

Στην ομιλία του, ο **Υφυπουργός Οικονομίας και Ανάπτυξης, κ. Στέργιος Πιτσιόρλας**, δήλωσε ότι η ελληνική κυβέρνηση είναι προσηλωμένη στον στόχο της ενίσχυσης του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα μέσω της υλοποίησης δέσμης μέτρων που περιλαμβάνουν την ιδιωτικοποίηση των μαρίνων στον Άλιμο, τη Χίο, το Αργοστόλι και την Καλαμαριά Θεσσαλονίκης, βάσει του μοντέλου της σύμβασης παραχώρησης. Προς την ίδια κατεύθυνση κινείται η συνεργασία με τις λιμενικές αρχές σε διάφορες τοποθεσίες ανά την Ελλάδα για την κατασκευή νέων μαρίνων μέσω του μοντέλου σύμπραξης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, η οποία θα επιταχυνθεί φέτος το καλοκαίρι.

Ωστόσο, σήμερα, η Ελλάδα βρίσκεται αντιμέτωπη με προκλήσεις και έντονο ανταγωνισμό για την ανάπτυξη του κλάδου καθώς γειτονι-

κοί προορισμοί όπως η Τουρκία και η Κροατία έχουν ήδη δρομολογήσει τον στρατηγικό μετασχηματισμό του τομέα yachting και την ανάπτυξη των υποδομών των μαρίνων τους.

Σύμφωνα με τον **Πρόεδρο της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδας, κ. Σταύρο Κατσικάδη**, η Ελλάδα πρέπει να ανανεώσει το πλαίσιο λειτουργίας των τουριστικών λιμανιών της. «Ένα λογικό και σταθερό φορολογικό και ρυθμιστικό καθεστώς θα συνέβαλε στην προσέλκυση των επενδύσεων μειώνοντας τους νομικούς κινδύνους», τόνισε.

Στα επτά χρόνια παρουσίας του, το Posidonia Sea Tourism Forum έχει καταφέρει να καθιερωθεί ως κορυφαία πλατφόρμα προώθησης των τομέων της κρουαζιέρας και του yachting για το σύνολο των περιοχών της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Φέτος, στην εκδήλωση παρευρέθηκαν **περισσότεροι από 1.000 σύνεδροι και επισκέπτες**, μεταξύ των οποίων **για πρώτη φορά αντιπροσωπείες από την Αίγυπτο και το Ιράν**. Δυναμική παρουσία είχε και η **Τουρκία**, παρά τις εγχώριες πολιτικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει. Συνολικά **34 εκθέτες** παρουσίασαν τις υπηρεσίες τους στον εξειδικευμένο χώρο του Forum. **Το επόμενο Posidonia Sea Tourism Forum προγραμματίζεται ήδη για το 2019.**





Skiathos Palace Cup

Για δεύτερη χρονιά ολοκληρώθηκε με επιτυχία το Skiathos Palace Cup, ο πρωτότυπος ιστιοπλοϊκός αγώνας match racing με τη συμμετοχή 15 ομάδων από όλη την Ελλάδα.

Ο μαγευτικός **όρμος των Κουκουναριών στη Σκιάθο**, έγινε για το τριήμερο **19-21 Μαΐου** ο καμβάς στον οποίο ζωγραφίστηκαν μεγάλης έντασης ιστιοπλοϊκές 'μονομαχίες'. Σε πείσμα των αντίξωων συνθηκών με κακές καιρικές συνθήκες και απεργίες κατά τη μετάβαση στη Σκιάθο, οι διοργανωτές του αγώνα **Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Πειραιώς** και **Ναυτικός Όμιλος Σκιάθου** κατάφεραν όχι μόνο να μην ακυρωθούν οι αγώνες αλλά και να γίνουν με μεγάλη επιτυχία.

Σκοπός των διοργανωτών ομίλων είναι πρωτίστως η διάδοση του αθλήματος. Με αφορμή το φετινό Skiathos Palace Cup, είναι βέβαιο ότι το άθλημα κέρδισε πολλά. **Στο "School Project" μετά την πρώτη ημέρα των αγώνων, παιδιά κάθε ηλικίας από τα σχολεία της Σκιάθου είχαν την πρώτη τους επαφή με την ιστιοπλοΐα μέσα από ένα πρόγραμμα που περιελάμβανε 5 στάδια:**

ονοματολογία, πλεύσεις, κόμπους, ασφάλεια και φυσικά πρακτική. Είχε προηγηθεί το ίδιο πρωινό ένα **σεμινάριο στο match racing από τον κριτή Σταύρο Κουρή.**

Παράλληλα, οι ναυαγοσώστες της ΕΝΑΚ, της **Ελληνικής Ναυαγοσωστικής Ακαδημίας** που κάλυψε τη διοργάνωση, πραγματοποίησαν ένα ιδιαίτερα **χρήσιμο σεμινάριο ναυαγοσωστικής** μετά το κλείσιμο της δεύτερης μέρας των αγώνων.

Η Σκιάθος, έχει βάλει σκοπό να γίνει ένας πρότυπος προορισμός για yachting. Με όχημα την 5 αστέρων φιλοξενία από το ξενοδοχείο Skiathos Palace, όλο το νησί ζούσε στον ρυθμό του αγώνα για τρεις ημέρες. Ενδεικτικό είναι ότι ο Ναυτικός Όμιλος Σκιάθου, μετά από μια περίοδο προετοιμασίας, εμφανίστηκε με διπλάσιες συμμετοχές φέτος από την περσινή έκδοση του αγώνα. Η διοργάνωση τελούσε υπό την αιγίδα του Δήμου Σκιάθου και του Πολιτιστικού Συλλόγου "Η Σκιάθος", ενώ πολύτιμη ήταν η βοήθεια του Σώματος Ελληνίδων Οδηγών που διοργάνωσε ένα πρωτότυπο κυνήγι θησαυρού για τους αγωνιζόμενους στην πόλη της Σκιάθου με αποτέλεσμα να περιηγηθούν στα γραφικά της σοκάκια και να γνωρίσουν τις όμορφες γειτονιές της.

Με το check in στη reception του ξενοδοχείου ξεκίνησε για όλους ένα τριήμερο ιστιοπλοΐας, χαλάρωσης και φιλοξενίας. Όμως, για κάποιους αυτό σήμαινε την αρχή έντονης δουλειάς. Ο πρόεδρος της Επιτροπής Αγώνα, ο Παραολυμπιονίκης στην Ιστιοπλοΐα **Θοδωρής Αλεξιάς** με την ομάδα του, ξεκινούσε το βαρύ πρόγραμμα της διεξαγωγής των αγώνων στη θάλασσα.

Η ιδέα για την διοργάνωση ήταν της υπέυθυνης έκδοσης του περιοδικού ΠΛΕΥΣΗ ΑΔ που πάντα πίστευε ότι η Σκιάθος εκτός από κορυφαίος τουριστικός προορισμός μπορούσε να αναδειχτεί και σε προορισμό για γιώτινγκ. Μια ιδέα που υποστηρίχθηκε ένθερμα από τον πρόεδρο του πολιτιστικού Συλλόγου "η Σκιάθος" **Θοδωρή Τζούμα** και τον ικανό και έμπειρο εκπαιδευτή ιστιοπλοΐας **Άκη Τσαρούχη**. Ο πανέμορφος όρμος των Κουκουναριών στη Σκιάθο από τις πιο γνωστές παραλίες της Μεσογείου ήταν το ιδανικό μέρος για να διεξαχθεί ένας τέτοιος αγώνας. Μετά από πολύ απαιτητικούς αγώνες, τα αποτελέσματα του Skiathos Palace Cup, διαμορφώθηκαν όπως παρακάτω. Διοργανωτές, χορηγοί και φυσικά αγωνιζόμενοι, ανανέωσαν το ραντεβού τους για την επόμενη διοργάνωση: Αυτή του Μαΐου του 2018!

1. KALDIS
2. MARGIOLOS
3. XENAKIS
4. PAPAGEORGIU
5. POLITOPOULOS
6. KALAPOTHARAKOS
7. TSOLAKOS
8. SARRIS
9. PAPADOPOULOU
10. SERFA
11. KARVOUNIS
12. VAIDANIS
13. STAVRIDIS
14. TSOUBANAS
15. THEMELIS



Πρωτιά για τους Τριγκώνη και Πασχαλίδη στην ολυμπιακή εβδομάδα του Κιέλου με σκάφος Formula 18!

Το Φόρμουλα 18 (18 πόδια καταμαράν) δεν είναι ένα σκάφος που παρουσιάστηκε χθες. Είναι μια κλάση όπου υπάρχει εδώ και 10ετίες η οποία έχει φιλοξενήσει μερικά από τα μεγαλύτερα ονόματα της Ιστιοπλοΐας του σήμερα. Darren Bundock, Glenn Ashby, James Spithil, Mitch Booth, και πολλοί άλλοι, είναι μερικά από τα πιο γνωστά ονόματα που πέρασαν από τη συγκεκριμένη κατηγορία.

Οτιδήποτε σε συμμετοχές κάτω από τα 120 σκάφη σε παγκόσμιο πρωτάθλημα της κλάσης θεωρείται αποτυχία. Όχι το σκάφος δεν πετάει αν και ετοιμάζουν κάποιο kit οι κατασκευαστές.

Αυτό που κάνει αυτή την κατηγορία μοναδική είναι οι κανονισμοί της που επιτρέπουν την εξέλιξη μέσα σε όρια (box rule) όπως και τους πολλαπλούς κατασκευαστές σκαφών. Αυτό βοήθησε κατά κόρον **α)** την κλάση να αναπτυχθεί και να εξελιχθεί, **β)** τους ίδιους τους ιστιοπλόους οι οποίοι έπαιρναν την τελευταία λέξη της "μόδας" (σκάφος) σε μια πολύ καλή τιμή λόγω του ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών και με καλή αξία μεταπώλησης μιας και η ποιότητα των σκαφών ήταν και είναι πολύ καλή για τα χρήματα που ξοδεύονται.

Κοινώς να το πούμε πιο απλά αγοράζεις ένα Φόρμουλα 18 και μπορούσες να πας στην παραλία να κάνεις την πλάκα σου και με το ίδιο σκάφος να αγωνιστείς κανονικά!



Οι εταιρίες σιγά σιγά με τον καιρό βλέποντας την απήχηση της κλάσης στο κοινό άρχισαν να προσκαλούν κορυφαίους ιστιοπλόους να αγωνιστούν κρατώντας όμως παράλληλα την ισορροπία μεταξύ επαγγελματιών και ερασιτεχνών δημιουργώντας ένα μοναδικό κλίμα μεταξύ των αγωνιζόμενων. Οι επαγγελματίες ευχαριστούνταν ιστιοπλοΐα πέρα από κάθε προσδοκία και οι ερασιτέχνες έπαιρναν ικανοποίηση από το γεγονός ότι αγωνιζόντουσαν και μιλούσαν με τα ινδάλματα τους.

Αυτό το κλίμα μεταξύ των αγωνιζόμενων και σε σχέση με τα παραπάνω που προείπα έφτασε την κλάση σε "οργιώδη" νούμερα! 240 συμμετοχές σε παγκόσμιο πρωτάθλημα δεν το λες και λίγο!!! Τότε ήταν και η 1η μου εμπειρία, πίσω στο 2011 στη Γαλλία,

σ' αυτή την κλάση όπου όταν είδα 240 σκάφη σε μια παραλία κυριολεκτικά έμεινα άφωνος απ' την εικόνα. Από τότε δεν ξέρω για πιο λόγο αλλά δεν ξαναέβηκα. Όσπου μια μέρα συζητώντας με τον κατασκευαστή μου δίνει το A-Class foiling Catamaran μου ρίχνει στο τραπέζι την ιδέα να δοκιμάσω το

καινούργιο του σκάφος. Δεν χρειάστηκε να το σκεφτώ και πολύ. Ένα τηλεφώνημα πήρα τον Ντάνη ο οποίος να αναφέρουμε ότι στα συγκριμένα σκάφη έχει πολύ περισσότερη εμπειρία από μένα. Μέσα σ' ένα τέταρτο είχαμε στήσει το πλάνο ήδη και αρχίσαμε να μιλάμε με τον κατασκευαστή για τις λεπτομέρειες.

Αγωνιστικά λοιπόν **η 1η στάση μας ήταν η εβδομάδα Κιέλου** με στόχο να γνωρίσουμε το σκάφος και ουσιαστικά να κάνουμε ότι χρειάζεται ώστε να είμαστε πανέτοιμοι για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα της κλάσης στη Δανία. Όταν φτάσαμε εκεί το μόνο πράγμα που δεν περίμενα ήταν ουσιαστικά αυτό που έγινε. **Κερδίσαμε 6 από τις 9 ιστιοδρομίες που αγωνιστήκαμε δείχνοντας απaráμιλλη σταθερότητα.** Οκ. Ακόμη και τώρα που το γράφω μου φαίνεται κάπως. Η αλήθεια είναι πως το χαρήκαμε πολύ μιας και ομολογώ ότι η αλλαγή αυτή ως ομάδα ανανέωσε το κίνητρο και τη διάθεση μας για νέα πράγματα. Ήταν και η 1η φορά που κερδίσαμε την εβδομάδα Κιέλου στα τόσα χρόνια καριέρας. Τα χαρήκαμε σαν μικρά παιδιά!

Επόμενος σταθμός λοιπόν αυτού του ταξιδιού το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα της κλάσης στις 10 με 15 Ιουλίου στην Κοπεγχάγη. Η χρονιά θα κλείσει τον Νοέμβριο στο εξωτικό St Barth όπου εκεί πραγματικά θα είναι ένας μοναδικός αγώνας από κάθε άποψη. Θα τα πούμε και αυτά στο μέλλον.





ενημερωτικά

Φωτογραφίες: **Νίκος Αλευρομύτης**



ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ



ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ
ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΑΣ
ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ



www.horc.gr

54° Ράλλυ Αιγαίου 2017

Διασχίζοντας το απαιτητικό Αιγαίο

ΦΑΛΗΡΟ – ΣΥΡΟΣ – ΧΙΟΣ – ΣΚΥΡΟΣ
300 ναυτικά μίλια



ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΔΑ



ΤΗΛΕΟΠΤΙΚΟΣ ΜΕΤΑΔΟΤΗΣ



ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΕΣ



ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ



ΧΟΡΗΓΟΣ WEB MEDIA



ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΗΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ
& ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗΣ
paralos
ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

facebook: @aegeanrally

twitter: aegean_rally

Παρακολουθείστε τα Video του αγώνα στο κανάλι στο youtube.com: aegeanrallyhorc

instagram: aegean_rally

Για φωτογραφικό υλικό στο flickr.com: aegeanrally

Παρακολουθείστε τα Video του αγώνα στο κανάλι στο youtube.com: aegeanrallyhorc

Πρόγραμμα Αγώνα

Το 54^ο Ιστιοπλοϊκό Ράλλυ Αιγαίου 2017 αποτελείται από **τρεις (3) ιστιοδρομίες ανοικτής θαλάσσης** και μια **(1) coastal διαδρομή**.

Τετάρτη 12 Ιουλίου 2017

Ωρα 20:00

Λήξη δηλώσεων συμμετοχής

Πέμπτη 13 Ιουλίου 2017

Ωρα 19:00

Συγκέντρωση Κυβερνητών στις εγκαταστάσεις του ΠΟΙΑΘ

Ωρα 20:30

Υποδοχή πληρωμάτων στις εγκαταστάσεις του ΠΟΙΑΘ

Παρασκευή 14 Ιουλίου 2017

1η Offshore Ιστιοδρομία: Φάληρο - Σύρος

Εκκίνηση

Από τον όρμο Φαλήρου, ώρα 18:00.

Διαδρομή ORCi:

Φάληρο – Κύθνος αριστερά – Σερφοπούλα αριστερά – Σύρος δεξιά – Ερμούπολη, απόσταση 93 ν.μ.

Διαδρομή ORC Club:

Φάληρο – Σύρος δεξιά – Ερμούπολη, απόσταση 77 ν.μ.

Κυριακή 16 Ιουλίου 2017

Ωρα 20:30

Τοπική γιορτή και Απονομή Επάθλων 1ης ιστιοδρομίας.

Δευτέρα 17 Ιουλίου 2017

2η Offshore Ιστιοδρομία: Σύρος - Χίος

Εκκίνηση

Έξω από την περιοχή του λιμένος Ερμούπολης, ώρα 10:00.

Διαδρομή:

Σύρος – Βενέτικο αριστερά – Χίος, απόσταση 87 ν.μ.

Τετάρτη 19 Ιουλίου 2017

Ωρα 20:30

Τοπική γιορτή και Απονομή Επάθλων 2ης ιστιοδρομίας.

Πέμπτη 20 Ιουλίου 2017

3η Offshore Ιστιοδρομία: Χίος - Σκύρος

Εκκίνηση

Έξω από την περιοχή του λιμένος Χίου, ώρα 10:00.

Διαδρομή ORCi:

Χίος – Νησίδα Πασάς και Βραχονησίδα Βάτος αριστερά – βράχος Γκέρτης αριστερά – Λιναριά Σκύρου, απόσταση 103 ν.μ.

Διαδρομή ORC Club:

Χίος – νήσος Οινούσες δεξιά – βράχος Γκέρτης αριστερά – Λιναριά Σκύρου, απόσταση 94 ν.μ.

Σάββατο 22 Ιουλίου 2017

Ωρα 13:30

Coastal Ιστιοδρομία

Ωρα 20:30

Τοπική γιορτή και Απονομή Επάθλων 3ης ιστιοδρομίας και coastal ιστιοδρομίας.

Δευτέρα 24 Ιουλίου 2017

Ωρα 21:00

Απονομή Επάθλων - Δεξίωση στη Ναυτική Διοίκηση Αιγαίου.

Πρόγραμμα Εκδηλώσεων

Σάββατο 15/7 - ΣΥΡΟΣ

Προσφορά ενός ποτού στο μπάρ Baba στη Σύρο. Ωρα προσέλευσης: 23:00

Κυριακή 16/7 - ΣΥΡΟΣ

Μεταφορά για μπάνιο στην παραλία Αζόλιμνο. **Ώρες αναχώρησης Ερμούπολη-Αζόλιμνος: 12:00-12:40-13:30.**

Ώρες επιστροφής Αζόλιμνος – Ερμούπολη: 17:00-17:40-18:30.

Τοπική γιορτή και Απονομή Επάθλων 1ης ιστιοδρομίας στο Ναυτικό Όμιλο Σύρου. Ωρα προσέλευσης: 20:30

Τρίτη 18/7 - ΧΙΟΣ

Προσφορά ποτού στο Bar PURA VISTA. Ωρα προσέλευσης: 23:00

Τετάρτη 19/7 - ΧΙΟΣ

Beach Party στην παραλία Bella Vista & Αγώνες Laser + Beach Volley.

Τοπική γιορτή και Απονομή Επάθλων 2ης ιστιοδρομίας στο Ίδρυμα Μαρία Τσάκου.

Ωρα προσέλευσης: 20:30

Παρασκευή 21/7 - ΣΚΥΡΟΣ

Καλωσόρισμα πληρωμάτων στην Λιναριά. Ωρα προσέλευσης 10:00 έως 12:00, στο περίπτερο στον μώλο που θα προσφέρει λουκουμάδες και αναψυκτικά.

Ωρα 12:30 μεταφορά με πούλμαν από Λιναριά στον Μώλο. Ωρα 13:00 έναρξη beach party. Beach Party στο beach bar "Κάβουρες", Μώλος.

Θα υπάρχουν διαθέσιμες 20 ομπρέλες με 2 ξαπλώστρες έκαστη (δωρεάν). Ζωντανή ελληνική μουσική από το συγκρότημα "Θαλασσινοί". Ωρα 15:00 διανομή mini meal & 1 μπύρα ή αναψυκτικό.

Απόγευμα επιστροφή με πούλμαν στην Λιναριά.

Σάββατο 22/7 - ΣΚΥΡΟΣ

Ωρα 20:00 μεταφορά πληρωμάτων με πούλμαν από Χώρα & Μαγαζιά στην

Λιναριά. Ωρα 20:30 έναρξη τελετής επάθλων 3ης ιστιοδρομίας και Coastal ιστιοδρομίας.

Δευτέρα 24/7 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Απονομή Επάθλων – Δεξίωση στη Ναυτική Διοίκηση Αιγαίου. Ωρα προσέλευσης: 21:00





Η HELMEPA γιόρτασε τα 35 χρόνια λειτουργίας της

Σε μια συγκινητική ατμόσφαιρα στον **Ναυτικό Όμιλο Ελλάδας**, εκατοντάδες υποστηρικτές και φίλοι, με πρώτη παρούσα την κα **Φωτεινή Π. Λιβανού**, γιόρτασαν την Τρίτη 6 Ιουνίου, τα **35 χρόνια της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος-HELMEPA**, που ιδρύθηκε με πρωτοβουλία του αείμνηστου **Γιώργου Π. Λιβανού**.

Βουλευτές, εκπρόσωποι της Πολιτείας, μέλη του Διπλωματικού Σώματος, ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος/Ελληνικής Ακτοφυλακής, ο Αρχηγός του Στόλου, ο Πρόεδρος της ΕΕΕ, πρώην Πρόεδροι της HELMEPA, μέλη της Ελληνικής και διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, Πρόεδροι και Διευθυντές των AUSMEPA-Αυστραλία, CYMEPA-Κύπρος, NAMEPA-Βόρειος Αμερική και TURMEPA-Τουρκία καθώς και εκπρόσωποι του ελληνικού και ξένου ναυτιλιακού Τύπου τίμησαν την εκδήλωση που συντόνισε η δημοσιογράφος κα **Νίκη Λυμπεράκη**.

Το τηλεοπτικό σποτ του "Γλάρου" του 1984, ένα video με στοιχεία της 35ετούς δράσης της HELMEPA και τη δήλωση της παρουσιάστριάς πως η γενιά της μεγάλωσε με το μήνυμα **«όχι σκουπίδια, όχι πλαστικά σε θάλασσες και ακτές»**, συμπλήρωσε με σύντομη αναδρομή στις δράσεις της ένωσης στο χαιρετισμό του ο **Δρ Γιώργος Γράτσος**, Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου. Αναφέρθηκε στην εθελοντική συμβολή της HELMEPA στη ναυτιλιακή επιμόρφωση των Ελλήνων αξιωματικών, την περιβαλλοντική ενημέρωση του ευρύτερου κοινού και των μαθητών καθώς και την ίδρυση ομοειδών ενώσεων σε άλλες 7 χώρες.

«Πλοιοκτίτες και ναυτικοί, εμπνευσμένοι από τον Γιώργο Π. Λιβανό, συνυπέγραψαν το 1982 κοινή διακήρυξη με την οποία η HELMEPA λειτουργεί και θα συνεχίσει όσο θα υπάρχει ελληνική ναυτιλία» υπογράμμισε το Ιδρυτικό της Μέλος, **Δρ Ματθαίος Δ. Λωσ**, εκπρόσωπος και Ταμίας της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

Εκ μέρους των **15.000 Ελλήνων ναυτικών-μελών**, ο Πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού, Πλοίαρχος **Μανώλης Τσικαλάκης**, υπογράμμισε πως **«οι Έλληνες ναυτικοί πιστεύουν στη HELMEPA που με το έργο της συνέβαλε και στο να περιβάλλονται με εκτίμηση από εθνικές ναυτιλιακές αρχές»**.

«Το έργο και το παράδειγμα της HELMEPA χαρίζουν στην Ελλάδα μια ιδιαίτερη διάκριση, εφάμιλλη με την προνομιακή θέση του ελληνόκτητου στόλου στην παγκόσμια ναυτιλία. Χρειάστηκε το όραμα, η δημιουργικότητα και η πίστη ενός μεγάλου Έλληνα εφοπιστή και πατριώτη - του

Γιώργου Π Λιβανού - για να εκφράσει η Ελλάδα ότι καλύτερο υπάρχει στην ναυτιλιακή της παράδοση» ανέφερε ο κ. **Βασίλης Φρ. Παπαχρηστίδης**, δεύτερος Πρόεδρος της HELMEPA, στον χαιρετισμό του που διάβασε η κα Λυμπεράκη.

Τιμώντας τον κ. **Ανδρέα Ποταμιάνο**, που υπηρέτησε τους σκοπούς της HELMEPA επί σειρά ετών ως Μέλος του Δ.Σ., ο Δρ Γ. Γράτσος του επέδωσε αναμνηστική πλακέτα. Ευχαριστώντας, ο κ. Ποταμιάνος επαίνεσε το όραμα του αείμνηστου Γ.Π. Λιβανού και έκανε μια σύντομη αναδρομή σε επιτεύγματα της HELMEPA μέσα από προσωπικές του εμπειρίες, ιδίως στο ξεκίνημα της.

Τιμήθηκε επίσης ο Πλοίαρχος **Γιάννης Τσενεμπής**, εταιρικό Μέλος της HELMEPA από το 1983, πρώτος και για πολλά χρόνια 'ναυτοδάσκαλος' στα σεμινάρια της. Στη σύντομη ομιλία του αναφέρθηκε στις προσωπικές του αναμνήσεις από τα πρώτα χρόνια αυτής της πρωτοποριακής πρωτοβουλίας στους κόλπους της ελληνικής ναυτιλίας που ακόμη υπηρετεί. Επιδίδοντας του αναμνηστική πλακέτα, ο κ. **Πάυλος Ιωαννίδης**, εταιρικό Μέλος αλλά και Μέλος του πρώτου Διοικητικού Συμβουλίου, τόνισε πως πρώτη η HELMEPA αποδέχθηκε και εφάρμοσε στα σεμινάρια της το πνεύμα ασφάλειας, με το οποίο ήδη λειτουργούσε η παγκόσμια αεροπορική βιομηχανία.

Περνώντας από τη ναυτική εκπαίδευση στην περιβαλλοντική ενημέρωση των μαθητών, ο κ. **Νίκος Τσάκος**, πρώην Πρόεδρος της HELMEPA, επέδωσε στην κα **Κάρμεν Κωνσταντακοπούλου** αναμνηστική πλακέτα σε εκτίμηση της υποστήριξης του αείμνηστου συζύγου της Καπ. **Βασίλη Κωνσταντακόπουλου** στο πρόγραμμα "Παιδική HELMEPA", που συνεχίζουν τα παιδιά του και η Costamare Shipping. Η κα Κωνσταντακοπούλου ευχαρίστησε θερμά όλους όσοι συμβάλλουν στην περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση των παιδιών.

Η HELMEPA παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στην παγκόσμια ναυτιλία το 1985 συμμετέχοντας σε έκθεση της Seatrade στη Νέα Υόρκη και συνεχίζει από τότε σε κάθε "Ποσειδώνια" με πρωτοβουλία του ιδρυτή της κ. **Θεμιστολή Βώκου**, Επίτιμο Μέλος της HELMEPA. Στον χαιρετισμό του εξέφρασε τον θαυμασμό του στο όραμα του Γιώργου Λιβανού και όλων των συντελεστών για την επιτυχή πορεία της HELMEPA, την προσφορά της στη ναυτιλιακή επιμόρφωση και περιβαλλοντική και ευχήθηκε το έργο αυτό να συνεχιστεί για πολλά ακόμη χρόνια.

Στη μακρόχρονη συνεργασία της HELMEPA με το Λιμενικό Σώμα στον τομέα της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης αναφέρθηκε ο Αρχηγός του Αντιναύαρχος **Σταμάτης Ράπτης** και με το Πολεμικό Ναυτικό, ο Αντιναύαρχος **Ιωάννης Παυλόπουλος**, Αρχηγός του Στόλου, που ευχαρίστησε την ένωση για τη δωρεάν συμμετοχή των στελεχών του Πολεμικού Ναυτικού στα εκπαιδευτικά της προγράμματα.

Πρώτος νηογνώμονας Εταιρικό Μέλος ήταν το American Bureau of Shipping-ABS και στους λόγους για τους οποίους υποστήριξε αυτή την εθελοντική πρωτοβουλία από την αρχή αναφέρθηκε ο κ. **Δημήτρης Χουλιαράκης**, σημαίνουν το 1983 στέλεχος του ABS.

Σημαντική ήταν και εξακολουθεί να είναι η συμβολή των Εταιρικών Μελών στην επιτυχή εξέλιξη της HELMEPA. Απονεμήθηκαν τιμητικές πλακέτες στους εκπροσώπους των πρώτων 3 Εταιρικών Μελών και για την επιπλέον συνδρομή τους στις ανάγκες της HELMEPA. Στον κ. **Βασίλειο Κρουστάλη**, Senior Vice President του ABS στην Ευρώπη, τον κ. **Γεώργιο Τεριακίδη**, Regional Business Development Manager του DNV GL και τον κ. **Θεοδόση Σταματέλλο**, Area Manager, Greece, East Mediterranean and Adriatic του Lloyd's Register. Και οι τρεις στους χαιρετισμούς τους επαίνεσαν την ένωση για τη συνεχιζόμενη εθελοντική προσφορά της στη ναυτιλία και την ευρύτερη κοινωνία, αναγνωρίζοντας τη δέσμευσή τους να συνεχίσουν την υποστήριξη τους και στο μέλλον.

Συγχαρητήρια και ευχές για τη συνέχιση του έργου της είχαν την ευκαιρία να δώσουν στα Μέλη του Δ.Σ. και τα στελέχη της HELMEPA και οι 300 Έλληνες και ξένοι που τίμησαν την εκδήλωση κατά τη διάρκεια λιτής δεξίωσης, με την οποία έκλεισε η όμορφη βραδιά. Στους προσκεκλημένους προσφέρθηκε συμβολικό αναμνηστικό της 35ετίας και το ειδικό, καλαίσθητο, στην Αγγλική, τεύχος του περιοδικού «Ναυτικά Χρονικά», το οποίο οι εκδότες είχαν την πρωτοβουλία να αφιερώσουν στα 35 χρόνια της HELMEPA με στοιχεία που έλαβαν από τα αρχεία της.



Περισσότεροι από 4.000 εθελοντές συμμετέχουν στην Εκστρατεία Εθελοντικών Καθαρισμών της HELMEPA



Σύμφωνα με τα μέχρι τώρα στοιχεία, **περισσότεροι από 100 καθαρισμοί σε παραλίες, βυθούς αλλά και ηπειρωτικές περιοχές πραγματοποιήθηκαν με τη συμμετοχή 4.350 εθελοντών σε πολλά μέρη στην Ελλάδα**, στο πλαίσιο της **Ευρωπαϊκής Ημέρας Καθαρισμού**, που συντόνισε η HELMEPA, στο διάστημα **5 - 25 Μαΐου 2017**.

Ιδιαίτερα μεγάλη ήταν η συμμετοχή μαθητών-μελών των προγραμμάτων **"Παιδική HELMEPA"** και **"Ναυτίλοι"** από Νηπιαγωγεία, Δημοτικά Σχολεία και Γυμνάσια σε διάφορες περιοχές της χώρας. **Συμμετείχαν επίσης εταιρείες-μέλη της HELMEPA, Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος, εκπαιδευτικοί οργανισμοί, καταδυτικά κέντρα, τοπικές ενώσεις, πολιτιστικοί σύλλογοι και απλοί πολίτες όλων των ηλικιών.**

Στην Αττική, στις 12 Μαΐου, το **Μητροπολιτικό Κολέγιο Πειραιά**, εταιρικό Μέλος της HELMEPA, πραγματοποίησε καθαρι-

σμό της παραλίας του Αχινού στον Πειραιά. Στις 13 Μαΐου, η **Bernhard Schulte Shipmanagement**, επίσης εταιρικό Μέλος, καθάρισε την παραλία στο Καβούρι, ενώ την ίδια ημέρα μαθητές-μέλη "Ναυτίλοι της HELMEPA" του **St. Catherine's British School** καθάρισαν την ανατολική πλευρά της ακτής και του δάσους του Σχινιά, ενημερώθηκαν από εκπαιδευτικούς του Φορέα Διαχείρισης Εθνικού Πάρκου Σχινιά/Μαραθώνα για το τοπικό οικοσύστημα και κατέγραψαν ηλεκτρονικά απορρίμματα που συγκέντρωσαν, με χρήση της εφαρμογής Marine LitterWatch.

Στις 20 Μαΐου, το προσωπικό της **Seaworld Management & Trading Inc.**, εταιρικού Μέλους της HELMEPA, ανέλαβε δράση στην παραλία της Βάρκιζας, και στις 23 Μαΐου τη σκυτάλη πήραν τα εταιρικά μέλη της **HELMEPA**, Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος Α.Ε. και η **Φιλεκπαιδευτική Εταιρεία** με τη συμμετοχή μαθητών από το Γ' Αρσάκειο-Τοσίτσειο Δημοτικό Σχολείο Εκάλης, οι οποίοι εξόρμησαν στη δυτική πλευρά της ακτής και του δάσους του Σχινιά.

Στις 25 Μαΐου, με πρωτοβουλία του **Ναυτικού Αθλητικού Ομίλου Κέας** και μετά από πρόσκληση του Δήμου, η HELMEPA συντόνισε τον καθαρισμό της παραλίας Κορησσίας με τη συμμετοχή μαθητών του τοπικού Δημοτικού Σχολείου, οι οποίοι ενημερώθηκαν για το πρόβλημα των θαλάσσιων απορριμμάτων.

Στις 26 Μαΐου, ο προγραμματισμένος καθαρισμός στην παραλία Βοτσαλίκια, με αφορμή τις "Ημέρες Θάλασσας" του Δήμου Πειραιά, με τη συμμετοχή μαθητών-μελών της Παιδικής HELMEPA του **14ου Δημοτικού Σχολείου Πειραιά**, δεν πραγματοποιήθηκε λόγω της πρωινής καταιγίδας. Ωστόσο, οι



μαθητές είχαν την ευκαιρία να ενημερωθούν για τη σημασία της πρόληψης της ρύπανσης από στέλεχος της HELMEPA που τους επισκέφθηκε στο σχολείο τους, στα Καμίνια. Με ενθουσιασμό και υπερηφάνεια οι μικροί εθελοντές μίλησαν για τις περιβαλλοντικές τους δράσεις και για τις προσπάθειές τους να ευαισθητοποιήσουν όλους στη γειτονιά να αγαπούν και να βέβονται το περιβάλλον.

Οι εθελοντικές δράσεις θα συνεχιστούν μέχρι και τα μέσα Ιουνίου. Η HELMEPA θα παρευρεθεί στον καθαρισμό του άλσους Συγγρού στις 11 Ιουνίου που θα πραγματοποιήσουν τα εταιρικά Μέλη της **HELMEPA**, **TMS Tankers Ltd.** και **TMS Cardiff Gas Ltd.**, καθώς και στον υποβρύχιο καθαρισμό της Aegean Rebreath στο Σούνιο.

Στους συντονιστές των δράσεων, τα παιδιά και τους νέους εθελοντές, απονέμονται αναμνηστικά Διπλώματα Συμμετοχής. Τα συνολικά στοιχεία που θα προκύψουν από την επεξεργασία των δελτίων καταγραφής απορριμμάτων θα δημοσιευτούν με το πέρας όλων των εθελοντικών δράσεων. Η HELMEPA συχαίρει θερμά τους μικρούς και μεγάλους εθελοντές που για άλλη μια φορά στέλνουν ένα αισιόδοξο μήνυμα για Καθαρές Θάλασσες και Ακτές.

Όλοι οι καθαρισμοί φαίνονται στον χάρτη της Εκστρατείας <http://bit.ly/2qEQHko>.



Έφυγε η Gill Whittaker

Με μεγάλη θλίψη πληροφορηθήκαμε στη HELMEPA πως η μεγάλη μας φίλη, η Gill, δεν είναι πια ανάμεσα μας. Υπήρξε **υποστηρικτής της HELMEPA** από την πρώτη ημέρα που συστάθηκε το 1982. Η Gill **πίστευε στον ρόλο που έχει κάθε ενημερωμένος άνθρωπος και τη συμβολή του στην κοινή προσπάθεια για την προστασία των θαλασσών από τη ρύπανση. Βοήθησε με τα άρθρα της στην προβολή αυτής της ελληνικής ναυτιλιακής πρωτοβουλίας στην παγκόσμια ναυτιλία και χαίρονταν πραγματικά για κάθε επιτυχία της HELMEPA, κυρίως στον χώρο των παιδιών.**

Η ναυτιλιακή δημοσιογραφία στερείται τώρα ένα ικανό και αντικειμενικό στέλεχος της και η Ελλάδα την ειλικρινή της φίλη, την Gill Whittaker.



8^ο Athens Trophy

Εφέτος για πρώτη φορά ο ΠΟΙΑΘ και ο ΝΟΕ διοργάνωσαν από κοινού τον ιστιοπολικό αγώνα "8^ο ATHENS TROPHY 2017" τα σαββατοκύριακα στις 6 και 7 Μαΐου και στις 13 και 14 Μαΐου 2017. Για άλλη μία φορά οι δύο μεγάλοι όμιλοι ένωσαν τις δυνάμεις τους ώστε να δημιουργήσουν ένα ιστιοπολικό γεγονός με διάρκεια και με πολλές ιστιοδρομίες, για να έχει μεγάλο αγωνιστικό ενδιαφέρον, αλλά και να πλαισιωθεί από πολλές εκδηλώσεις στη στεριά σε κάθε αγωνιστική ημέρα, ώστε να έρθουν οι αγωνιζόμενοι πιο κοντά για να ανταλλάσσουν απόψεις.

Παρόλο που υπήρχε και η επιλογή για παράκτιους αγώνες, ωστόσο **οι ιστιοδρομίες που έγιναν ήταν όρτσα – πρύμα, για αγωνιστικά σκάφη ORCi που χωρίστηκαν σε δύο υποκατηγορίες**, ώστε να ξεχωρίσουν τα μεγάλα αγωνιστικά σκάφη από τα μικρότερα. **Ο αγώνας αποτελεί μέρος του Athens Sailing Circuit. Οι ιστιοδρομίες διεξήχθησαν στην περιοχή του Φαληρικού Όρμου.**

Η πρώτη ημέρα των αγώνων ήταν το Σάββατο 6 Μαΐου. Η εκκίνηση ήταν προγραμματισμένη για τις 12 το μεσημέρι. Η Επιτροπή Αγώνων βγήκε στην ώρα της και επέλεξε ένα σημείο για να στήσει τον στίβο κοντά στο Καλαμάκι, ώστε να μην ενοχλούνται τα σκάφη που αγωνίζονταν στα Παστρικάκεια κοντά το Μικρολίμανο.

Λίγο μετά τις 12 ξεκίνησε η πρώτη ιστιοδρομία, με δυτικό άνεμο έντασης 10 με 15 κόμβους, όμως φαινόταν στο βάθος προς τα δυτικά να κρατάει πολύ αέρα, που απλώθηκε σιγά σιγά. Η Επιτροπή έδωσε την πρώτη εκκίνηση με τη διεύθυνση του ανέμου να είναι στις 280 μοίρες και την ένταση μόλις πάνω από τους 12 κόμβους, όμως μέχρι τα σκάφη να φτάσουν στο πρώτο σημείο στροφής συνέβη μία δραματική αλλαγή στη διεύθυνση κι έτσι η ιστιοδρομία ακυρώθηκε. Η δεύτερη προσπάθεια εκκίνησης έγινε λίγο μετά, με τον στίβο να είναι πλέον προσαρμοσμένος στις νέες συνθήκες και ενώ η ένταση είχε ανέβει κι άλλο. Όμως ούτε κι αυτή η προσπάθεια τελεοφόρησε αφού πάλι το γύρισμα του καιρού και η αύξηση στην ένταση ανάγκασε



την Επιτροπή Αγώνων να διακόψει και πάλι την ιστιοδρομία, όταν πια τα πρώτα σκάφη είχαν φτάσει στο δεύτερο σημείο στροφής, στα πρύμα. Με τις επικρατούσες συνθήκες η Επιτροπή έκρινε σκόπιμο να μετακινήσει τον στίβο νοτιότερα προς τον Άγιο Κοσμά και να δώσει τελικά την εκκίνηση με την ένταση να είναι πλέον στους 20 κόμβους και τη διεύθυνση από τις 280 μοίρες. Το μήκος του σκέλους ήταν 1,8 ναυτικά μίλια, ώστε να υπάρχει χρόνος ακόμα και για τα γρήγορα σκάφη να ταξιδέψουν. Ωστόσο κατά τη διάρκεια της ιστιοδρομίας η ένταση του ανέμου ανέβηκε κι άλλο ξεπερνώντας στο τέλος του αγώνα τους 30 κόμβους και με τις ριπές να φέρνουν ακόμα περισσότερο αέρα. Τα πρώτα σκάφη, τα δύο 52άρια, έγραφαν ταχύτητες κοντά στους 20 κόμβους στα πρύμα και επειδή η θάλασσα δεν είχε κυματισμό λόγω της διεύθυνσης του ανέμου, η πλεούσα ήταν συναρπαστική και θεαματική, αλλά ασφαλής. Η μία και μοναδική ιστιοδρομία της ημέρας ολοκληρώθηκε γύρω στις πέντε το απόγευμα και τα σκάφη

επέστρεψαν στα λιμάνια.

Με το πέρας των ιστιοδρομιών ακολούθησε η απονομή της ημέρας για τους πρώτους των δύο κατηγοριών και μετά πάρτι στον μώλο του ΠΟΙΑΘ με μουσικό συγκρότημα, φαγητό και ποτό. **Πρώτο σκάφος στην πρώτη κατηγορία ήταν το BANA BIOLETTA 3 του Γιάννη Συκάρη, με δεύτερο το OPTIMUM 3 και τρίτο το BULLET, ενώ στη δεύτερη κατηγορία πρώτο ήταν το PEGA.**

Την Κυριακή 7 Μαΐου οι συνθήκες είχαν αλλάξει άρδην. Επικρατούσε ένας νοτιο-ανατολικός άνεμος γύρω στους 12 με 14 κόμβους που έδειχνε τάσεις εξασθένησης. Η Επιτροπή Αγώνων κατευθύνθηκε και πάλι προς το Καλαμάκι και έδωσε την εκκίνηση της πρώτης ιστιοδρομίας λίγο μετά τις 12 το μεσημέρι. Η διεύθυνση του ανέμου ήταν από τις 155 μοίρες και ο στίβος είχε μήκος 1,7 ναυτικά μίλια ανά σκέλος. Η αριστερή πλευρά του στίβου κρατούσε καλύτερο αέρα και όσοι το κατάλαβαν εγκαίρως βρέθηκαν μπροστά



δεύτερο το BANA BIOLETTA 3 και τρίτο το OPTIMUM 3.

Το Athens Trophy συνεχίστηκε και το δεύτερο σαββατοκύριακο, 13 και 14 Μαΐου.

Ένας από τους παράγοντες επιτυχίας του Athens Trophy είναι πως την εποχή που διεξάγεται, οι καιρικές συνθήκες είναι απρόβλεπτες, με αποτέλεσμα να υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον. Και ενώ οι αγωνιζόμενοι είχαν ήδη μαζέψει αρκετούς βαθμούς μετά τις τρεις ιστιοδρομίες, η αγωνία για την έκβαση είχε αρχίσει να κορυφώνεται, αφού οι μετεωρολογικές προβλέψεις ήταν αμφίρροπες με αποτέλεσμα να αμφισβητείται η ολοκλήρωση όλων των προβλεπομένων ιστιοδρομιών.

Το Σάββατο το πρωί η εκκίνηση δόθηκε με αρκετή καθυστέρηση λόγω χαμηλής έντασης και ασταθούς διεύθυνσης ανέμου. Η Επιτροπή Αγώνος που είχε βγει από νωρίς στη θάλασσα, έκανε προσπάθειες να στήσει έναν σωστό στίβο αλλά μάταια. Έτσι άφησε τα σκάφη να περιμένουν στα λιμάνια τους και μόνο όταν σιγουρεύτηκε πως οι συνθήκες ήταν πλέον ικανές, ξεκίνησε τη διαδικασία.

Όταν τελικά ξεκίνησε η πρώτη ιστιοδρομία είχαμε εμπλοκή με δύο σκάφη κοντά στο σκάφος Επιτροπής, δευτερόλεπτα πριν την εκκίνηση. Αλλά και στο πρώτο σημείο στροφής το OPTIMUM 3 εγκατέλειψε, ενώ στο δεύτερο σημείο στροφής και το BULLET ENCODE είχε καθυστέρηση, αν και στο τέλος κέρδισε τη συγκεκριμένη κούρσα. Οι συνθήκες δεν επέτρεψαν να γίνει και δεύτερη ιστιοδρομία.

Η απονομή έγινε και πάλι αμέσως μετά τους αγώνες και ακολούθησε μπάρμπεκιου στον μώλο του ΠΟΙΑΘ όπου οι αγωνιζόμενοι είχαν την ευκαιρία να συζητήσουν μεταξύ τους τα του αγώνα.

Από νωρίς την Κυριακή ο αέρας ερχόταν από τις 240 μοίρες και ανέβαινε σε ένταση, από τους 10 έφτασε μέχρι τους 16 κόμβους, αλλάζοντας ελαφρά και τη διεύθυνσή του. Δηλαδή, ιδανικές συνθήκες, χωρίς κύμα, με μέτριους ανέμους και λίγες αλλαγές που απαιτούσαν έξυπνη τακτική και σωστούς χειρισμούς. Το επίπεδο του στόλου ήταν έτσι κι αλλιώς πολύ υψηλό και οι αντίπαλοι δεν συγχωρούσαν λάθη.

Έτσι, οι μάχες στον θαλάσσιο στίβο ήταν έντονες και προσέφεραν πολύ ωραίο θέαμα. Στην πρώτη ιστιοδρομία είχαμε μια γενική ανάκληση. Με τη δεύτερη προσπάθεια όλοι εκκίνησαν καλώς και σύντομα χωρίστηκαν σε τρεις ομάδες. Τα δύο μεγάλα 52άρια, τα 40άρια και πιο πίσω τα μικρότερα σκάφη. Η

κούρσα ήταν σύντομη με απαιτήσεις τακτικής που σε αυτού του είδους τους αγώνες είναι ο καθοριστικός παράγοντας για τη νίκη.

Με τον άνεμο πλέον σταθερό στους 15 κόμβους από δυτικές νοτιοδυτικές διευθύνσεις ξεκίνησε και η δεύτερη ιστιοδρομία, περίπου στις δύο το μεσημέρι. Όμως στη νούμερο δύο, στο δεύτερο σημείο στροφής στα πρύμα, η ένταση έπεσε δραματικά και η διεύθυνση γύρισε σχεδόν όρτσα. Αρχικά η Επιτροπή Αγώνος έσπευσε να δώσει αλλαγή, αλλά μέσα σε μερικά λεπτά ο άνεμος εξαφανίστηκε εντελώς και ο αγώνας πολύ σωστά διακόπηκε.

Λίγο αργότερα, στη δεύτερη προσπάθεια, η διεύθυνση του ανέμου ήταν πλέον στις 150 μοίρες με την ένταση να κυμαίνεται στους 12 κόμβους, ενώ όσο περνούσε η ώρα η διεύθυνση γύριζε προς τις 170 και η ένταση ανέβαινε στους 16.

Με την κλιμάκωση του συναγωνισμού, η ένταση μεγάλωνε κι έτσι είχαμε κάποιες πρόωρες εκκινήσεις, αλλά η γρήγορη αντίδραση των αγωνιζομένων έσωσε την κατάσταση και ο αγώνας εξελίχθηκε συναρπαστικά μέχρι το τελευταίο λεπτό.

Όταν τερμάτισε πια και το τελευταίο σκάφος, οι αγωνιζόμενοι επέστρεψαν στο Μικρολίμανο όπου έγινε η απονομή στους τρεις πρώτους νικητές για τις δύο ομάδες στον χώρο του ΝΟΕ και ακολούθησε πάρτι με φαγητό και ποτό.

Το θετικό, που όλοι συμφώνησαν, ήταν πως η συνεργασία των δύο ομίλων έγινε προς τη σωστή κατεύθυνση και το αποτέλεσμα ήταν κατά πολύ καλύτερο, τόσο εντός του θαλάσσιου στίβου όσο και στη στεριά και πως πλέον θα είναι όμορφο να βλέπουμε περισσότερες τέτοιες συνδιοργανώσεις.



στο πρώτο σημείο στροφής. Ο άνεμος όμως σταδιακά εξασθενούσε και μόνο αριστερά μπορούσαν τα σκάφη να ταξιδέψουν. Η ιστιοδρομία κράτησε περίπου μία ώρα. Μετά τον τερματισμό και του τελευταίου σκάφους, ξεκίνησε η δεύτερη ιστιοδρομία της ημέρας με την ένταση να είναι πλέον μόλις πάνω από 10 κόμβους και τη διεύθυνση να κυμαίνεται από τις 170 μέχρι τις 155 μοίρες. Και πάλι η αριστερή πλευρά ήταν καλύτερη γι αυτό και στην εκκίνηση το μεγαλύτερο μέρος του στόλου στριμώχτηκε στη σηματοδύρα εκκινήσεως, με αποτέλεσμα να υπάρχουν πρόωρες εκκινήσεις και ανάλογες ποινές.

Λόγω των καιρικών συνθηκών, οι αγώνες ολοκληρώθηκαν αργά το μεσημέρι και πάλι όλοι οι αγωνιζόμενοι μαζεύτηκαν στο Μικρολίμανο όπου έγινε η απονομή στα πρώτα σκάφη της ημέρας και ακολούθησε πάρτι με μουσική, φαγητό και ποτό μέχρι το βράδυ.

Το BULLET των Σινούρη – Δεληγιάννη έφερε δύο πρώτες θέσεις και ανέβηκε στην κορυφή της γενικής κατάταξης, με



Κύπελλο Άνοιξης

Το Κύπελλο Άνοιξης που διοργανώνει για 23η χρονιά ο Ναυτικός Αθλητικός Όμιλος Βούλας και περιλαμβάνει δυο σαββατοκύριακα αγώνων με διαδρομές παράκτιες, ελεγχόμενου στίβου, καθώς και μια offshore διαδρομή προς το νησί της Κέας, τελέσθηκε τα σαββατοκύριακα 20-21 Μαΐου και 26-28 Μαΐου.

Μια διοργάνωση που δεν ξέφυγε από τα σημεία των καιρών και δέχτηκε κι εκείνη το πλήγμα των μειωμένων συμμετοχών, όπως και αρκετές άλλες διοργανώσεις αγώνων στον Σαρωνικό. Είναι χαρακτηριστικό πως το Κύπελλο Άνοιξης **συγκέντρωνε από 80 έως και 110 σκάφη** στις ιστιοδρομίες που το αποτελούν, δίνοντας ένα τόνο ιστιοπλοϊκής γιορτής στην περιοχή του Σαρωνικού. Στη φετινή διοργάνωση όμως έλαβαν μέρος περίπου **50 σκάφη το πρώτο σαββατοκύριακο και 29 το δεύτερο**. Σίγουρα οι αριθμοί μπορεί να προβληματίζουν όμως ο ζήλος και η όρεξη των διοργανωτών και συμμετεχόντων συνέβαλαν ώστε να γίνει και φέτος μια ακόμα πετυχημένη διοργάνωση.

Το **Σάββατο 20/5** είχαμε τον **αγώνα του Πατρόκλου** και την **Κυριακή 21/5** την **παράκτια διαδρομή και τα όρτσα - πρύμα**.

Ο αγώνας του Πατρόκλου ξεκίνησε με τα 40 σκάφη να παίρνουν θέση στη γραμμή εκκίνησης, η οποία ήταν προγραμματισμένη για τις 11:00. Οι καιρικές συνθήκες προέβλεπαν ανέμους χαμηλής έντασης από Δ - ΝΔ διευθύνουν. Η Επιτροπή Αγώνα έδωσε δυο εκκινήσεις με την κατηγορία ORCiP και ORCiR να εκκινούν πρώτες και την κατηγορία ORC CLUB να ακολουθεί. Τα πρώτα μίλια μέχρι το Καβουρονήσι χρειάστηκαν αρκετή υπομονή και τακτική ώστε να βρεθεί το σημείο όπου θα έδινε τα σιγόντα και τα σκάφη θα καβατζάριζαν με όσο το δυνατόν λιγότερα τακ. Παρά τη χαμηλή ένταση του αέρα τα σκάφη δεν άργησαν να περάσουν το Καβουρονήσι και να συνεχίσουν προς το σημείο στροφής που βρισκόταν πριν το στενό του Πατρόκλου κοντά στο άκρο Καταφυγής. Το πρώτο σκέλος απαιτούσε πολύ ψάξιμο καθώς τα σκάφη έπλεαν με το λίγο αέρα που υπήρχε και ήλπιζαν, λόγω της υψηλής θερμοκρασίας, στην εμφάνιση της μπουκαδούρας που θα ανακούφιζε τα πληρώματα από το πολύ λεπτομερές τριμάρισμα των πανιών που απαιτεί η άπνοια και θα τα οδηγούσε σύντομα στο σημείο στροφής. Κάπου στα μισά του σκέλους, λίγο πριν τον Αρσιδά, η μπουκαδούρα άρχισε σιγά σιγά να εμφανίζεται και να

ταξιδεύει τα σκάφη με ανοιχτά όρτσα προς τη σηματοδότη. Πρώτο καβατζάρισε το OPTIMUM 3 που χρειάστηκε περίπου μιάμιση ώρα και οδηγούσε τον στόλο και στη συνέχεια ακολούθησαν τα υπόλοιπα σκάφη. Ήταν πολύ εντυπωσιακό το θέαμα με τα σκάφη να διασταυρώνονται στην πορεία, σκάφη που ανέβαιναν όρτσα προς τη σηματοδότη και σκάφη που επέστρεφαν πρύμα με τα χρωματιστά μπαλόνια φουσκωμένα. Κάθε διασταύρωση και ένας χαιρετισμός, γεγονός που δείχνει ότι οι ιστιοπλόοι απολαμβάνουν και διασκεδάζουν την πλεύση του σκάφους όσο και αν αγωνίζονται και πολύ περισσότερο όταν οι καιρικές συνθήκες ενισχύουν την έκφραση "happy sailing" δηλαδή βοηθούν τα σκάφη να ταξιδεύουν ευχάριστα. Πρώτο σε σειρά τερματισμού ήταν το σκάφος OPTIMUM 3 το οποίο έκανε τη διαδρομή σε περίπου τρεισήμισι ώρες ενώ το ακολούθησαν το KEFI MAS και το MELTEMI που στο τελευταίο ενάμιση μίλι έδωσαν πραγματική μάχη με πολύ εντυπωσιακές φάσεις μέχρι τη γραμμή τερματισμού. Τα τρία αυτά σκάφη αποτέλεσαν και τα πρώτα στην κατηγορία ORCi Performance ενώ στα ORCi Racing πρώτο ήταν το VENTUS με δεύτερο το ADRA και τρίτο το AEOLUS II-MOTHERCARE. Στην κατηγορία ORC CLUB πρώτο ήταν το ONAR με δεύτερο το ADRASTEIA και τρίτο το NEMESIS.

Η Κυριακή ήταν η δεύτερη μέρα του Κυπέλλου Άνοιξης και περιελάμβανε δυο ιστιοδρομίες όρτσα πρύμα για τα σκάφη ORCi Perf και Racing και μια παράκτια διαδρομή για τα ORC CLUB.

Στις 11:00 δόθηκε η εκκίνηση για την παράκτια διαδρομή των ORC Club σκαφών με προορισμό το νησί Φλέβες αριστερά - σηματοδότη στη Βάρκιζα και τερματισμό στον ΝΑΟΒ. Ο άνεμος ήταν δυτικός με ένταση στους 6 - 8 κόμβους κι έδειχνε ότι θα γίνει ένας ενδιαφέρων αγώνας με ισχυρό συναγωνισμό. Πράγματι τα 19 σκάφη σχεδιάζοντας την τακτική τους, ξεκίνησαν, συνάντησαν αλλαγές του αέρα καθώς ο δυτικός μετατράπηκε σε μπουκαδούρα και αφού πέρασαν από τα σημεία στροφής, τερμάτισαν με το πρώτο σκάφος APIDALOS NAFS να διανύει τα 13 μίλια σε χρόνο κάτι περισσότερο από 2 ώρες και να κερδίζει την πρώτη θέση με το δεύτερο σκάφος NEMESIS να τερματίζει δέκα λεπτά αργότερα. Τρίτο κατετάγη το DE MALO.

Στο μεταξύ στις 12:00 τα σκάφη ORC Performance και Racing ήταν έτοιμα να ξεκινήσουν τις ιστιοδρομίες όρτσα-πρύμα, ανοικτά του κόλπου της Βούλας με καλές συνθήκες. Η εκκίνηση δόθηκε κανονικά με τα σκάφη να κατευθύνονται στη σηματοδότη M1 που βρισκόταν σε πορεία όρτσα στις 260 μοίρες. Η τακτική σε αυτές τις ιστιοδρομίες παίζει πολύ μεγάλο ρόλο γι αυτό και οι tacticians είχαν πολύ δουλειά προκειμένου να δουν ποια

πλευρά του στίβου έχει ιδανική ένταση αέρα, ποια δίνει σιγόντα, που χρειάζεται τακ και πώς κινούνται και οι άλλοι αγωνιζόμενοι. Πρώτο έφτασε στη M1 το BULLET που οδηγούσε τον στόλο πλέοντας πρύμα, προς τις 'πόρτες'. Κάπου εκεί ο καιρός άλλαξε σημαντικά καθώς γύρισε 40 μοίρες αριστερά με παράλληλη μείωση της έντασης του, πράγμα που ανάγκασε την επιτροπή αγώνα να δώσει επιβράχυνση στα δεύτερα όρτσα. Την ιστιοδρομία αυτή για τα ORCiP κέρδισε το CHIARA IASON με δεύτερο το BULLET ενώ για τα ORCiR κέρδισε το ANAX με δεύτερο το VENTUS.

Οι ιστιοδρομίες ήταν δυο με τα σκάφη BULLET και OPTIMUM 3 να κάνουν ένα δικό τους αγώνα και τα υπόλοιπα να ακολουθούν αξιόμαχα. Η δεύτερη ιστιοδρομία ξεκίνησε με τη μπουκαδούρα να έχει σταθεροποιηθεί πλέον και τα σκάφη να δίνουν νέες μάχες. Νικητής στα ORCiP ήταν αυτή τη φορά το BULLET ενώ στα ORCiR το VENTUS. Τον αγώνα για τα ORCiP κέρδισε το CHIARA IASON ενώ για τα ORCiR κέρδισε το ANAX.

Τελευταίο κομμάτι του Κυπέλλου Άνοιξης αποτέλεσε ο αγώνας της Κέας. Ένας αγώνας που ο ΝΑΟΒ τον έκανε πιο συναρπαστικό με την καινοτομία των τεσσάρων ιστιοδρομιών, βαθμολογική πόρτα στον Πάτροκλο και το δικαίωμα αφαίρεσης της χειρότερης από τη βαθμολογία. Ο καιρός δεν ήταν ιδιαίτερα ενθαρρυντικός γιατί τα συννεφάκια έκαναν αισθητή την εμφάνισή τους και προμήνυαν βροχή αλλά και ο αέρας ήταν πολύ χαμηλός και δεν ξεπέρναγε τους 3 - 4 κόμβους.

Στις 16:00 τα σκάφη εκκίνησαν με τον ασθενή Δ - ΝΔ να τα σπρώχνει προς το Καβουρονήσι και από κει προς τις Φλέβες όπου ο αέρας





κρατούσε καλύτερα σε ένταση (σταθερά 4-6). Μετά τις Φλέβες τα σκάφη συνέχισαν την πορεία τους προς το στενό του Πατρόκλου συνοδεία ψιλόβροχου. Στη διαδρομή χωρίστηκαν σε γκρουπ αυτών που κρατήθηκαν στη δεξιά μεριά ταξιδεύοντας με την ελαφριά Σοροκάδα και αυτών που κρατήθηκαν στην αριστερή μεριά μήπως και εμφανιστεί κανένα βοριάδακι. Στον Αρσιδά ο αέρας τέλειωσε για τους προπορευόμενους και εκεί που είχαν αρχίσει οι σβούρες και οι ψιλές ψιλές σταγόνες βροχής, εμφανίστηκαν μπαλόνια από τα πιο πίσω σκάφη που τα φούσκωνε ένας βορειοδυτικός άνεμος γύρω στους 12 κόμβους, ο οποίος μείωσε τις διαφορές των σκαφών και έσπρωξε και τα προπορευόμενα στην 'όρτα' του Πατρόκλου. Πρώτο πέρασε στις 20:12 το KEFI MAS με δεύτερο το AEOLUS-MOTHERCARE και τρίτο το FLIRT με τα δυο τελευταία να πέφτουν σχεδόν μαζί στη γραμμή και να ακολουθούν όλα τα υπόλοιπα χαρίζοντας εκπληκτικά

πλάνα με φόντο τη δύση του ηλίου. Μέσα στο στενό και μέχρι τις Καβοκολώνες ο ΒΔ άνεμος έσβηνε σιγά σιγά και τα σκάφη προσπαθούσαν υπομονετικά να ταξιδέψουν περιμένοντας τον βοριά που όλα τα μετεωρολογικά έδιναν αλλά κανείς δεν έβλεπε. Ο βοριάς τελικά δεν άργησε και όσα σκάφη βρέθηκαν στην αριστερή μεριά του στενού, τον πήραν πρώτοι και άρχισαν να τρέχουν προς το άκρο Αγκάλιστρο της Μακρονήσου και εν συνεχεία βορειότερα προς το λιμάνι της Κέας. Πρώτο σκάφος εκεί έφτασε γύρω στις 23:30 το APIDALOS NAFS με δεύτερο το FLIRT και τρίτο το KEFI MAS.

Στην Κέα η σαββατιάτικη μέρα ξεκίνησε βροχερή καθώς οι προβλεπόμενες καταιγίδες έριξαν πολύ νερό από τις 6 μέχρι τις 10 το πρωί. Έκτοτε όλη τη μέρα φώτιζε ολόλαμπρος ήλιος που επέτρεψε σε ορισμένους ιστιοπλόους να απολαύσουν ένα μπάνιο στη θάλασσα ή εναλλακτικούς τρόπους ξεκούρασης.

Την Κυριακή, 2η αγωνιστική ημέρα, ο ήχος από τα μαντάρια που χτυπούσαν στα κατάρτια των σκαφών δήλωνε πολύ αέρα και ότι οι ιστιοδρομίες θα είχαν αρκετή δόση αδρεναλίνης. Τα σκάφη έλυσαν από τον ντόκο και τα πληρώματα άρχισαν διαδικασίες όλων των απαραίτητων ενεργειών για δυνατό αέρα, σετάρισμα μούδων, ετοιμασία μικρών φλόκων κλπ. Πράγματι η εκκίνηση δόθηκε στις 10:30 για όλα τα σκάφη που, με αργό τον δυνατό βοριά, έντασης έως και 27 knots, ξεχύθηκαν με ορμή από την μπούκα του λιμανιού της Κέας, ταξιδεύοντας ανοικτά όρτσα προς

πλαγιοδρομία μέχρι τη Μακρόνησο και λίγο πιο κλειστά προς τον Πατρόκλο για τον τερματισμό της τρίτης κούρσας. Πρώτο πέρασε το APIDALOS NAFS μετά το MELTEMI και τρίτο το FLIRT και ακολούθησαν τα υπόλοιπα, συνεχίζοντας υπό βροχή πλέον, προς τον τερματισμό στη Βούλα με τον καιρό μετά τον Πατρόκλο να γυρίζει σε ΒΔ αναγκάζοντας τα σκάφη σε συνεχή τακ μέχρι το τέλος. Τη γραμμή τερματισμού έκοψε πρώτο το APIDALOS NAFS μετά το MELTEMI και τρίτο το FLIRT.

Νικητές του 23ου Κυπέλλου Άνοιξης 2017 είναι στην κατηγορία **ORCi** πρώτο το **ANAX (Ν. Αναγνώστου)**, δεύτερο το **VENTUS (Μ. Κλούβας)** και τρίτο το **AEOLUS II-MOTHERCARE (Β. Σπανός)** ενώ στην κατηγορία **ORC CLUB** πρώτο το **NEMESIS (Ζ. Δημητρίου)**, δεύτερο το **DE MALO (Γ. Γιαπαλάκης)** και τρίτο το **ALKYON (Γ. Λούντρας)**.

Εν κατακλείδι το 23ο Κύπελλο Άνοιξης 2017 ήταν ένας πολύ ενδιαφέρων αγώνας με ιστιοδρομίες γεμάτες τακτική, στρατηγική, ανατροπές αποτελεσμάτων, άπνοια, αέρα, βροχή μα πάνω απ' όλα τη διάθεση των συμμετεχόντων να αφήσουν για λίγο στην άκρη προβλήματα και κρίση, να αποφορτιστούν από τις καθημερινές δυσκολίες που όλοι μας αντιμετωπίζουμε και να απολαύσουν τις στιγμές που παρέχουν η θάλασσα με τα νησιά μας καθώς και η ιστιοπλοία είτε είναι αγωνιστική είτε είναι τουριστική.





Περίπλους Λέσβου 2017

Με απόλυτη επιτυχία ολοκληρώθηκε και φέτος ο ιστιοπλοϊκός αγώνας "Περίπλους Λέσβου 2017", που διοργανώνει κάθε χρόνο το τριήμερο του Αγίου Πνεύματος ο ΛΟΙΑΘ. Παρά τις προειδοποιήσεις για έντονα καιρικά φαινόμενα, η συμμετοχή των σκαφών και των αγωνιζόμενων πληρωμάτων ήταν μεγάλη. Οι εναλλαγές δε του καιρού, έδωσαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον στον αγώνα, καθώς δεν έλειψαν οι ανατροπές και οι εκπλήξεις.

Στην 1η ιστιοδρομία στις **3 Ιουνίου 2017, Μυτιλήνη – Μήθυμνα**, η εκκίνηση δόθηκε στις 14:45 ανοιχτά από τα Τοκμάκια, καθώς επικρατούσε απόλυτη άπνοια. Τα αγωνιζόμενα πληρώματα, αφού απόλαυσαν ένα υπέροχο μπάνιο στα καταπράσινα νερά βόρεια της βραχονησίδας Μπαρμπαλιά, εκμεταλλεύτηκαν στη συνέχεια τον βορειοδυτικό άνεμο που άρχισε να φυσά, προκειμένου να φτάσουν στον τερματισμό τους, στο λιμάνι του Μολύβου. Στην πρώτη ιστιοδρομία, νικητής στην 1η θέση ήταν το σκάφος **VIDA** με κυβερνήτη τον Στέλιο Μπράτο, 2η θέση το σκάφος **SUN FIZZ** με κυβερνήτη τον Στρατή Πάλλη και 3η θέση το σκάφος **ATHINA** με κυβερνήτη τον Βασίλη Τσιμόπουλο. **Η διανυκτέρευση στον μαγευτικό Μόλυβο ήταν ιδιαίτερα ανταποδοτική, καθώς τα πληρώματα των σκαφών συναντήθηκαν με τους αγωνιζόμενους ποδηλάτες του**



4^ο Μολύβος Urban MTB και απόλαυσαν παρέα ζωντανή μουσική σε όμορφους χορευτικούς ρυθμούς.

Στη 2η ιστιοδρομία, στις **4 Ιουνίου 2017, Μήθυμνα – Ερεσσός**, η εκκίνηση δόθηκε στις 09:25 ανοιχτά του Μολύβου όπου τα σκάφη πλοηγήθηκαν με πρύμα πλεύση, συνοδεία δελφινιών με ισχυρό βόρειο βορειοδυτικό άνεμο προς τη γραμμή τερματισμού στην Ερεσσό. Ο δυνατός αέρας ανάγκασε κάποια σκάφη να εγκαταλείψουν με μικρές ευτυχώς ζημιές. Μετά τον τερματισμό τους, όλα τα σκάφη κατευθύνθηκαν προς το λιμάνι του Πλωμαρίου, όπου διανυκτέρευσαν και ξεκουράστηκαν τα πληρώματα, αφού πρώτα απόλαυσαν τους τοπικούς ουζομεζέδες και τα όμορφα μουσικά σχήματα. Νικητής στην 1η θέση της δεύτερης ιστιοδρομίας ήταν το σκάφος **SUN FIZZ** με κυβερνήτη τον Στρατή Πάλλη, στη 2η θέση το σκάφος **PHEVOS** με κυβερνήτη τον Κώστα Φερβελή και στην 3η θέση το σκάφος **VIDA** με κυβερνήτη τον Στέλιο Μπράτο.



Στην 3η ιστιοδρομία, στις 5 Ιουνίου 2017, τα σκάφη συμμετείχαν σε μια διαδρομή ελεγχόμενου στίβου, στην παράκτια περιοχή μεταξύ Πλωμαρίου και Αγριλιδιάς. Η ένταση του ανέμου ήταν χαμηλή και η



διεύθυνση δυτική, κάτι που επέτρεψε στα περισσότερα πληρώματα να εξασκηθούν στο τριμάρισμα του μπαλονιού, ενός ιδιαίτερα εντυπωσιακού τύπου πανιού που απαιτεί ιδιαίτερες δεξιότητες και προσδίδει υψηλές ταχύτητες κατά την πρύμα πλεύση των σκαφών. Καθώς ο αέρας άργησε να εμφανιστεί, τα πληρώματα είχαν την ευκαιρία να απολαύσουν ακόμη ένα όμορφο μπάνιο στο Τάρτι, πριν την εκκίνηση της κούρσας, που δόθηκε τελικά στις 13:45. Νικητής στην 3η διαδρομή, στην 1η θέση ήταν και πάλι το σκάφος **SUN FIZZ** με κυβερνήτη τον Στρατή Πάλλη. Στη 2η θέση με πολύ μικρή καθυστέρηση από τον πρώτο, ήρθε το σκάφος **PHEVOS** με κυβερνήτη τον Κώστα Φερβελή και στην 3η θέση το **VIDA** με κυβερνήτη τον Στέλιο Μπράτο.

Στα συνολικά αποτελέσματα, 1ο έρχεται το σκάφος **SUN FIZZ** με κυβερνήτη τον **Στρατή Πάλλη**, 2ο το σκάφος **VIDA** με κυβερνήτη τον **Στέλιο Μπράτο** και 3ο το σκάφος **PHEVOS** με κυβερνήτη τον **Κώστα Φερβελή**.

Αυτό που πρέπει να σημειωθεί είναι ότι το κάθε αγωνιζόμενο σκάφος, φιλοξένησε μαθητές της σχολής του ΛΟΙΑΘ, στους οποίους έδωσε τη δυνατότητα να αποκτήσουν εξοικείωση με τη διαμονή και διανυκτέρευση στα σκάφη, αγωνιστική εμπειρία σε διάφορες πλεύσεις, σε συνθήκες ανταγωνισμού αλλά και σε συνθήκες παρέας και κρουαζιέρας.

Το ΔΣ και τα μέλη του ΛΟΙΑΘ ευχαριστούν ιδιαίτερα την Επιτροπή Αγώνα, τη Μαρία Βαμβακίτου και τον Βασίλη Μάρκου από τον Όμιλο Φουσκωτών Σκαφών Λέσβου, για την εξαιρετική και ακούραστη συνεισφορά τους στην πραγματοποίηση του "Περίπλου Λέσβου 2017".

10% Έκπτωση

σε επιλεγμένα σημεία πώλησης, για τους
αποφοίτους της σχολής του **ΠΟΙΑΘ**
(Με την ένδειξη της ταυτότητας)

ΠΟΙΑΘ 



paralos®
INTERNET STORE

chicago®

Το απόλυτο παπούτσι για κάθε σκάφος

ΔΥΝΑΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

- Σόλες που δεν μαρκάρουν το κατάστρωμα του σκάφους.
- Δέρματα που δεν ξεβάφουν στα πόδια.
- Πορτούζια που δεν σκουριάζουν.
- Εξαιρετική αντοχή στις ραφές και την κατασκευή.
- Αντοχή στο θαλασσινό νερό του Αιγαίου.
- Δοκιμασμένα από τους καλύτερους*.



* Επιλογή του πληρώματος του αγωνιστικού ιστιοπλοϊκού σκάφους Bullet-Encode
καθώς και του Ολυμπιονίκη Δημήτρη Δεληγιάννη, 4 φορές νικητή του Ράλλυ Αιγαίου.



ΔΙΑΝΟΜΕΑΣ

Master®
Distribution Company™

Λεωφ. Βουλιαγμένης 346Α, Αγ. Δημήτριος, 17342 / Τηλ. 210 99 67 777 / email: master@master1.gr / www.mastersa.gr



Σύμη 2017

ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΕ Ο ΑΓΩΝΑΣ ΣΥΜΗ 2017 ΤΟΥ ΑΣΙΑΘΡ ΜΕ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ ΤΟΝ ΠΑΝΟΡΜΙΤΗ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΕΓΙΝΕ Ο ΑΓΙΑΣΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ



Πραγματοποιήθηκε το σαββατοκύριακο **27 και 28 Μαΐου** με επιτυχία, ο ιστιοπλοϊκός αγώνας που διοργάνωσε ο Αθλητικός Σύλλογος Ιστιοπλόων Ανοικτής Θάλασσας Ρόδου. Ο αγώνας με την ονομασία "ΣΥΜΗ", είχε προορισμό τον Πανορμίτη της Σύμης. Στον αγώνα έλαβαν μέρος **14** ιστιοπλοϊκά σκάφη του ΑΣΙΑΘΡ και **πάνω από 70** ιστιοπλόοι του συλλόγου. Στα πλαίσια του αγώνα έγινε ο καθιερωμένος αγιασμός σκαφών και πληρωμάτων μπροστά από τη Μονή του Πανορμίτη, την Κυριακή το πρωί.

Η πρώτη ιστιοδρομία του αγώνα πραγματοποιήθηκε το Σάββατο. Η εκκίνηση δόθηκε το πρωί στις 10:00π.μ. από την περιοχή Κάτω Πέτρες. Ο καιρός ήταν νεφελώδης και η μετεωρολογική πρόγνωση έκανε λόγο για βροχές και καταιγίδες κατά τις μεσημβρινές ώρες. Τα σκάφη εκκίνησαν με ασθενή άνεμο έντασης 6-8 κόμβους ο οποίος έπνεε από ανατολική - βορειοανατολική διεύθυνση και έβαλαν πλώρη για το Σεσκλί, 19 μίλια βορειοδυτικά όπου είχε στηθεί ο τερματισμός. Κινήθηκαν με τα μπαλόνια τους, με τον άνεμο να κρατιέται στα ίδια σχεδόν επίπεδα και κοντά στο Σεσκλί να πέφτει κατά τις μεσημβρινές ώρες ενώ λίγο αργότερα ενισχύθηκε ελαφρώς. Η βροχή κατά

τη διάρκεια της διαδρομής, αλλού ασθενής και αλλού έντονη δυσκόλεψε τα πληρώματα.

Στην κλάση Α την κανονία και την πρώτη θέση, πήρε το σκάφος **ESTELLA** με κυβερνήτη τον **Σωτήρη Κατσαρά**, τη δεύτερη θέση κατέλαβε το **ΑΠΟΛΛΩΝ** με κυβερνήτη τον **Σωτήρη Τσιμέτα** και τρίτο ήταν το **ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ** με κυβερνήτη τον **Σωτήρη Σταύρα**. Στην κλάση Β την πρώτη θέση κατέλαβε το **ΜΟΥΣΜΟΥΛΟ** με κυβερνήτη τον **Νίκο Κουμνάκη**, την δεύτερη θέση κατέλαβε το **ΚΑΛΗΜΕΡΑ** με κυβερνήτη τον **Λευτέρη Κουμπιάδη** ενώ τρίτο ήταν το **ΤΥΣΑΚΙ** με κυβερνήτη τον **Κυριάκο Κλαδογένη**.

Τα σκάφη ελλιμενίστηκαν στον γραφικό όρμο του Πανορμίτη. Ο καιρός βελτιώθηκε και η βροχή σταμάτησε και έτσι τα πληρώματα είχαν την ευκαιρία να ξεκουραστούν για λίγες ώρες το απόγευμα του Σαββάτου. Την επόμενη ημέρα Κυριακή, μετά το πέρας του εκκλησιασμού, στην προβλήτα του Πανορμίτη και μπροστά στα σκάφη πραγματοποιήθηκε ο καθιερωμένος αγιασμός των ιστιοπλόων. Αμέσως μετά, τα πληρώματα μπήκαν και πάλι στα σκάφη και οδηγήθηκαν από την Επιτροπή Αγώνα έξω από τον κόλπο και κοντά στο ακρωτήριο Πάτος. Εκεί στήθηκε η γραμμή εκκίνησης της 2ης ιστιοδρομίας. Ο άνεμος έπνεε από τα δυτικά – νοτιοδυτικά με την έντασή του να είναι περίπου στους 8-10 κόμβους. Η εκκίνηση δόθηκε στις 12 το μεσημέρι. Τα σκάφη κινήθηκαν και πάλι με τα μπαλόνια τους με την πλειοψηφία τους να περνούν νότια του Σεσκλίου ενώ λιγότεροι ήταν αυτοί που

επέλεξαν να περάσουν μέσα από τον δίαυλο Σεσκλίου – Σύμης.

Η ένταση του ανέμου ενισχύθηκε ελαφρά όσο τα σκάφη πλησίαζαν τη Ρόδο, γυρνώντας προοδευτικά από δυτική διεύθυνση. Τα μεγαλύτερα σε μέγεθος σκάφη άρχισαν να τερματίζουν λίγο πριν τις 3 το μεσημέρι στην περιοχή του ενυδρείου της Ρόδου όπου είχε στηθεί η γραμμή τερματισμού.

Τα αποτελέσματα της 2ης ιστιοδρομίας στην κλάση Α ήταν τα εξής: πρώτο ήταν το σκάφος **ESTELLA**, δεύτερο το **ΑΠΟΛΛΩΝ** και τρίτο το **ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ**. Στην κλάση Β την πρώτη θέση κατέλαβε το **ΜΟΥΣΜΟΥΛΟ**, τη δεύτερη θέση κατέλαβε το **ΚΑΛΗΜΕΡΑ** ενώ τρίτο ήταν το **DAS BOOT** με κυβερνήτη τον **Δημήτρη Σταματά**.

Έτσι στη **συνολική βαθμολογία (Overall)** του διήμερου αγώνα, στην κλάση Α πρώτο ήταν το **ESTELLA**, δεύτερο το **ΑΠΟΛΛΩΝ** και τρίτο το **ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ**. Αντίστοιχα στην κλάση Β πρώτο κατετάγη το **ΜΟΥΣΜΟΥΛΟ**, δεύτερο το **ΚΑΛΗΜΕΡΑ** και τρίτο ήταν το **DAS BOOT**.

Τα **αποτελέσματα του αγώνα** έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του Συλλόγου www.asiathr.gr

XXVIII ΑΓΩΝΑΣ ΒΟΡΕΙΩΝ ΣΠΟΡΑΔΩΝ

Με τη συμμετοχή **31 σκαφών από 12 ομίλους**, αλλά και με 1 σκάφος με Βούλγαρους ιστιοπλόους, πραγματοποιήθηκε το **τρίημερο του Αγίου Πνεύματος**, ο καθιερωμένος ιστιοπλοϊκός αγώνας **Βορείων Σποράδων** που διοργάνωσε και φέτος – για **28η χρονιά** – ο Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Βόλου Ανοικτής Θαλάσσης και έκλεισε με επιτυχίες των αθλητών του Ομίλου.

Αφιετρία και βάση του αγώνα ήταν για μια ακόμη χρονιά η φιλόξενη **Σκόπελος**. Όπως συμβαίνει τα τελευταία χρόνια, έτσι και φέτος ο αγώνας πραγματοποιήθηκε με την αρωγή της Περιφέρειας Θεσσαλίας. Όλοι οι αγωνιζόμενοι ιστιοπλόοι βρέθηκαν στη Σκόπελο την Παρασκευή 02/06/2017 στη συνάντηση Κυβερνητών.

Το Σάββατο το πρωί οι προβλέψεις μιλούσαν για ασθενείς ανέμους και πράγματι η εκκίνηση δόθηκε κανονικά, ακριβώς σύμφωνα με το πρόγραμμα στις 10.00 έξω από το λιμάνι της Σκοπέλου με Β-ΒΔ ανέμους 2-3 Β.

Τα σκάφη ξεκίνησαν χωρίς προβλήματα στην αρχή με φλόκους-τζένες, αλλά πολύ γρήγορα βιράρισαν τα μπαλόνια τους με προορισμό τη Στενή Βάλα όπου υπήρχε βαθμολογική 'πόρτα', από την οποία έπρεπε να περάσουν τα σκάφη για να συνεχίσουν προς την Κυρά Παναγιά.

Στην πορεία όμως έπεσε η ένταση του ανέμου αλλά και ένας κυματισμός που υπήρχε δυσκόλευε τους χειρισμούς, έτσι τα σκάφη αφήνοντας δεξιά τον Αι Γιώργη κατέβηκαν με τσίμες κατάπρυμα προς την Αλόννησο.

Στον κόβο της Μαρπούντα, όπου έφτασε πρώτο το ΗΑΚUΝΑ ΜΑΤΑΤΑ τέλειωσε ο ΒΔ, αναγκάζοντας το να κατεβάσει το μπαλόνι και να περιμένει τον επόμενο αέρα με αποτέλεσμα να κερδίζουν έδαφος από τα ανοικτά τα ΡΑΡΑΛΟΣ, VORRAS και ΓΡΑΝΜΑ Χ. Σύντομα όμως ήρθε ένας ΝΑ με ένταση 4-6 κόμβους που βοήθησε να φύγουν όλοι όρτσα προς το στενό της Περιστεράς. Ο αέρας σιγά-σιγά σιγοντάρισε, τα σκάφη βιράρανε πάλι τα μπαλόνια, με κερδισμένους εκείνους που

σήκωσαν ασύμμετρα και κατάπρυμα πια και με τσίμες έφτασαν στην 'πόρτα' μπροστά από τη Στενή Βάλα. Πρώτο την 'πόρτα' πέρασε στις 13.00.59'' το ΗΑΚUΝΑ-ΜΑΤΑΤΑ.

Τα σκάφη συνεχίζοντας την 'ανηφόρα' προς τα ΒΑ, με τσίμες, περνάνε κοντά από τον Άγιο Δημήτριο, την ωραιότερη παραλία της Αλοννήσου, με προορισμό τη νησίδα "Πελέρισα" στην κυρά Παναγιά την οποία έπρεπε να καβατζάρουν και να επιστρέψουν στη Στενή Βάλα για τον τερματισμό της πρώτης μέρας (απόσταση διαδρομής 31 Ν.Μ.). Ο αέρας πέφτει αλλά μετά από ένα σύντομο διάστημα γυρίζει σε Β.Α με ένταση που φτάνει τους 10 κόμβους. Έτσι τα πρώτα σκάφη θα καβατζάρουν άνετα την Πελέρισα κατευθυνόμενα προς τον τερματισμό. Ο αέρας όμως τους κάνει 'παχνίδια' πέφτοντας για κάποια ώρα σχεδόν στο 0 με αποτέλεσμα τα σκάφη να κινούνται μόνο από το ευνοϊκό ρεύμα, ένας όμως ασθενής Β.Α που θα εμφανισθεί φέρνει στον τερματισμό τα γρηγορότερα σκάφη. Πρώτο στις 17.47'.21'' έφτασε, με μεγάλη διαφορά, το ΗΑΚUΝΑ –ΜΑΤΑΤΑ ακολουθούμενο στις 19.10'.12'' από το ΡΑΡΑΛΟΣ και στις 19.35'.05'' από το ΓΡΑΝΜΑ Χ.

Για τα μικρότερα σκάφη όμως, καθώς προχωρούσε το απόγευμα και ο αέρας έπεφτε, είχε χαθεί πολύτιμος χρόνος μέσα στην άπνοια, παρ' όλα αυτά όμως συνέχισαν την 'ανηφόρα' με πλευσή όρτσα βασανιστικά αργά. Παρ' όλη όμως την αγωνιστική τους προσπάθεια και την επιμονή τους, ο αέρας δεν τους έκανε τη χάρη μην αφήνοντας στα πληρώματα πολλές ελπίδες για ολοκλήρωση του αγώνα μέσα στα καθορισμένα χρονικά όρια.

Την Κυριακή, δεύτερη μέρα του αγώνα, και με φρεσκαρισμένο Β.Α 13-15 κόμβων δόθηκε η εκκίνηση έξω από τη Στενή Βάλα με κατεύθυνση τις νησίδες Αδέλφια, τις οποίες τα σκάφη έπρεπε να περιπλεύσουν για να ορτάρουν στη συνέχεια για την Σκόπελο όπου και ο τερματισμός. (απόσταση 21Ν Μ)

Εξαιρετικά έφυγε το FAIRYTALE το οποίο σήκωσε μπαλόνι με την εκκίνηση και πήρε πορεία για την Μπαρκέτα. Υπήνεμα όμως της Περιστεράς ο αέρας φατσάρισε και όσα σκάφη είχαν μπαλόνια αναγκάστηκαν να ποδίσουν να μαϊνάρουν και να συνεχίσουν με φλόκους και τζένες. Πρώτο καβατζάρισε τον ΝΔ κόβο του μεγάλου Αδελφού το FAIRYTALE και βρέθηκε σε αέρα που έπαιζε σε διεύθυνση και έπεφτε σε ένταση. Ο VORRAS ταξίδεψε περισσότερο ποδιστά κερδίζοντας απόσταση, ενώ η ΡΑΡΑΛΟΣ που δεν είχε χρησιμοποιήσει μπαλόνι σχεδόν έφτασε τα προπορευόμενα σκάφη. Με βοριά με μικροδιακυμάνσεις στην ένταση (έως 10 κόμβους) αλλά και στη διεύθυνση, τα πρώτα σκάφη έφτασαν ως τον Αϊ Γιώργη,

εκεί όμως το VORRAS το ΓΡΑΝΜΑΧ και το ΙΝΤΕΓΡΑΛΕ επέλεξαν να πάνε κοντά στην ακτή για να έχουν συντομότερη διαδρομή, επιλογή όμως που τους стоίχισε αρκετές θέσεις αφού ο βοριάς στο μεταξύ εξασθένησε αφήνοντας κύμα που τους δυσκόλευε στην πορεία.

Σιγά-σιγά όμως έστρωσε ένας ασθενής Ν.Α που έφερε τα σκάφη στον τερματισμό. Γενικά ο αγώνας είχε έντονο ενδιαφέρον λόγω των αυξομειώσεων στην ένταση του ανέμου αλλά και στις αλλαγές στη διεύθυνσή του. Τελικά, παρά τις παραξενιές του καιρού τα σκάφη τερμάτισαν στο λιμάνι της Σκοπέλου, με το ΗΑΚUΝΑ – ΜΑΤΑΤΑ να παίρνει πάλι πρώτο την 'κανονιά' του τερματισμού στις 13.43'.53'' και μέχρι τις 17.34'.22'' που τερμάτισε το τελευταίο, είχαν τερματίσει και τα υπόλοιπα σκάφη του στόλου.

Έτσι φέτος μετά από αρκετά χρόνια οι αθλητές του ΙΟΒΑΘ, που έτρεχαν με τα σκάφη ΗΑΚUΝΑ – ΜΑΤΑΤΑ, ΜΑΧΙΜΑ και JE M'EN FOUS κατέλαβαν τις 3 πρώτες θέσεις της Γενικής Κατάταξης, Αξίζει να σημειωθεί ότι με το je m'en fous έτρεξαν μαθητές της σχολής Himera sailing – ΙΟΒΑΘ, με κυβερνήτη τον εκπαιδευτή τους Α.Πλάκα.

Ο αγώνας ολοκληρώθηκε με την τελετή λήξης το βράδυ της Κυριακής στην παραλία της Σκοπέλου, παρουσία των αγωνιζομένων, των φίλων τους, των δημοτικών και λιμενικών αρχών αλλά και πολλών κατοίκων και επισκεπτών του νησιού.

Τα αναλυτικά αποτελέσματα, κατά κατηγορία, ήταν τα εξής:

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ III

1. **FATA MORGANA**, κυβερν. Κ.ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ι.Ο.Β.Α.Θ.
2. **IOLI**, Γ.ΜΙΧΟΣ Ι.Ο.ΧΑΛΚΙΔΑΣ
3. **DAMSON**, Γ.ΖΑΧΑΡΙΟΥ Ι.Ο.Β.Α.Θ.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ II

1. **MAXIMA**, κυβερν. Β. ΚΑΝΑΤΟΥΛΑΣ ΟΕΑ-ΝΑΒ
2. **JE M'EN FOUS**, Α. ΠΛΑΚΑΣ Ι.Ο.Β.Α.Θ.
3. **ASSANTE**, Α. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΟΘΑ ΚΑΒΑΛΑΣ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ I

1. **ΗΑΚUΝΑ-ΜΑΤΑΤΑ**, κυβερν. ΕΥΘ. ΜΠΑΣΤΗΣ Ι.Ο.Β.Α.Θ.
2. **FAIRYTALE**, ΑΡ. ΧΑΤΖΗΣΤΑΜΑΤΙΟΥ Ι.Ο.Β.Α.Θ.
3. **ΡΑΡΑΛΟΣ**, Σ. ΚΑΡΑΜΗΣΤΟΠΟΥΛΟΣ Ν.Ο.ΘΕΣ/ΚΗΣ.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ OVERALL

1. **ΗΑΚUΝΑ-ΜΑΤΑΤΑ**, ΕΥΘ. ΜΠΑΣΤΗΣ Ι.Ο.Β.Α.Θ.
2. **MAXIMA**, Β. ΚΑΝΑΤΟΥΛΑΣ ΟΕΑ-ΝΑΒ
3. **JE M'EN FOUS**, Α. ΠΛΑΚΑΣ Ι.Ο.Β.Α.Θ.



Αγώνας στη μνήμη Ιωάννη Β. Γουλανδρή



Ο Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος και ο Ναυτικός Όμιλος Άνδρου αποφάσισαν εφέτος να συμπράξουν και να διοργανώσουν τον **αγώνα Ιωάννης Β. Γουλανδρής** που περιελάμβανε τον **Αγώνα της Άνδρου** και την **Εβδομάδα ΝΟΕ**. Εφέτος μάλιστα ο διεθνής ιστιοπλοϊκός αγώνας Άνδρου έκλεισε **50 χρόνια ζωής** και η σημασία που δόθηκε από τους Ανδριώτες ήταν ιδιαίτερη.

Ο Ναυτικός Όμιλος Άνδρου ιδρύθηκε το **1957**, κατόπιν πρωτοβουλίας της νεολαίας του νησιού. Την ίδρυση αποφάσισαν επίλεκτα μέλη της κοινωνίας της Άνδρου με τη συμπαράσταση του Δημοτικού Συμβουλίου της Χώρας. Από το **1955** – δύο χρόνια πριν την ίδρυση – αυτή η νεολαία, η ζυμωμένη σε μια παράδοση που είχε τις ρίζες της στη θάλασσα, ζητούσε τη σύσταση ενός Ναυτικού Ομίλου, για να βρει στέγη και σημείο αναφοράς ο ζήλος τους για τον ναυταθλητισμό. Η επιθυμία τους έγινε πραγματικότητα με την αρωγή, ηθική και υλική, τόσο του Δημοτικού Συμβουλίου όσο και των εύπορων οικογενειών της Άνδρου.

Εύπορες ναυτικές οικογένειες (Γουλανδρή, Εμπειρικού, Καμπάνη, Πολέμη, Βογιατζίδη, Βροντίση, Γκούμα, Δανιόλου, Καραπιπέρη, Καρυστινάκη, Κασσιμάτη, Κονδύλη, Κυδωνιέως, Λογοθέτη, Παλαιοκρασσά, Πορφυράτου, Παλλια, Σταματιάδη, Τρικόγλου) καθώς και οι ναυτικοί με δωρεές και προσωπική εργασία το 1957 τελείωσαν τις εργασίες οικοδόμησης, ετοίμασαν το καταστατικό του Ομίλου και άρχισε η λειτουργία του.

Έκτοτε ο Όμιλος έγινε σημείο αναφοράς του Ναυταθλητισμού στην Άνδρο. Εκατοντάδες παιδιά εκπαιδεύτηκαν και πολλά από αυτά διακρίθηκαν σε πρωταθλητικές θέσεις σε Πανελλήνιες και Ευρωπαϊκές συμμετοχές.

Σήμερα οι Ανδριώτες απολαμβάνουν με υπερηφάνεια τον Όμιλό τους και τον καμαρώνουν. Πολλοί από τους παλιούς πρωταγωνιστούν ακόμα στα δρώμενα του Ομίλου και αποτελούν πηγή έμπνευσης.

Δέκα χρόνια μετά την ίδρυση του Ν.Ο.Α (1967) και με πρωτεργάτη τον Ιωάννη Β. Γουλανδρή (ένα από τα ιδρυτικά μέλη), αρχίζει ο διεθνής ιστιοπλοϊκός αγώνας ανοικτής θάλασσας Άνδρου. Έκτοτε η συμβολή της οικογένειας Γουλανδρή είναι πιστή στο ετήσιο ραντεβού της, όπως πιστό στο ραντεβού του κάθε χρόνο είναι και μέρος του ιστιοπλοϊκού ελληνικού στόλου.

Κάθε χρόνο αγωνιστικά ιστιοπλοϊκά σκάφη με αφιερώματα στον Σαρωνικό ανοίγουν πανιά για την όμορφη Άνδρο (απόσταση περίπου 80 ναυτικά μίλια). Πρώτος προορισμός και τερματισμός η Χώρα της Άνδρου.

Η διαδρομή **Φάληρο – Χώρα Άνδρου** άλλοτε ξεκινά με μπουκαδούρα, άλλοτε με άπνοια, άλλοτε με ισχυρούς ανέμους, πάντα όμως η πρόκληση είναι μεγάλη. Συχνά με σύμμαχο τον δυνατό αέρα και κάτω από δύσκολες καιρικές συνθήκες ιδιαίτερα μετά το 'καβατζάρισμα' του Κάβο Ντόρο, οι ιστιοπλόοι τερματίζουν στη φιλόξενη Χώρα.

Μετά από διήμερη παραμονή στο νησί, όπου διεξάγεται τοπικός παράκτιος αγώνας, ο στόλος τερματίζει την τελευταία ημέρα συνήθως στο Δύσβατο ή στο Σούνιο. Στη διάρκεια του διημέρου σύσσωμοι οι Ανδριώτες υποδέχονται του επισκέπτες προσφέροντας τη φιλοξενία τους.

Εφέτος, **το τρίημερο του Αγίου Πνεύματος, 2 με 5 Ιουνίου**, διεξήχθη ο **50ός Αγώνας Άνδρου** με τη συμμετοχή **30 σκαφών**.

Την Παρασκευή 2 Ιουνίου στις 16:00 ξεκίνησαν πρώτα τα μεγάλα σκάφη (mega yacht) ενώ 5 λεπτά αργότερα έφυγαν και τα υπόλοιπα σκάφη από τη Βουλιαγμένη. Ο άνεμος ήταν από νότιες ασθενής μέτριος γύρω

στους 10 κόμβους. Από ότι φάνηκε, στο πέλαγος ανοικτά είχε καλύτερο αέρα. Στον Πάτροκλο περίμενε τους ιστιοπλόους αρκετό παιχνίδι όπως συνήθως, που τους έφερε στο Σούνιο αργά το απόγευμα, όλους μαζί. Η νύχτα ωστόσο είχε ταλαιπωρία. Ο άνεμος ερχόταν σε κομμάτια από 0 ως 10 κόμβους, με διεύθυνση δυτική. Το πρωί βγήκε λίγο πιο φρέσκος πελαγίσιος άνεμος μέχρι 12 κόμβους, ο οποίος όμως σταματούσε 1 μίλι πριν τον τερματισμό, με αποτέλεσμα να φτάνουν σκάφη και να μένουν εκεί. Τερμάτισαν τελικά μόνο 4 σκάφη.

Στον Όμιλο περίμενε το skippers & sailors welcome brunch με φαγητό, ενώ το βράδυ πραγματοποιήθηκε φιλοξενία στο κτήμα Αδαμάντιου Λ. Πολέμη.

Την επόμενη ημέρα έγινε ο τοπικός παράκτιος αγώνας με τον άνεμο να ξεπερνάει τους 25 κόμβους, προσφέροντας θέαμα στο μεγάλο πλήθος που είχε συγκεντρωθεί. Η διαδρομή ήταν όρτσα μέχρι το πρώτο σημείο στροφής στη Γριά και από εκεί ανοικτή πλαγιοδρομία μέχρι τον Τουρλίτη, επιστροφή στη νούμερο ένα και τερματισμό.

Οι συνθήκες αυτές διατηρήθηκαν και τη Δευτέρα 5 Ιουνίου όπου ξεκίνησε η επιστροφή. Ο αγώνας ξεκίνησε πάλι με τον άνεμο να ξεπερνάει τους 25 κόμβους με έντονες ριπές ειδικά στο πρώτο σκέλος που ήταν όρτσα μέχρι το σημείο στροφής, ενώ τερμάτισε στο Δύσβατο με τα τελευταία μέτρα της διαδρομής παραδόξως να είναι πάλι με άπνοια, προσφέροντας προκλήσεις τακτικής στους ιστιοπλόους.



Τα αποτελέσματα της 1ης φάσης ήταν:

ORCi

1. **MELX II UK CUP** – Σ. Παπαγιαννόπουλος
2. **CODE ZERO TSAKOS GROUP** – Ν. Λυκιαρδόπουλος
3. **ELLINIX** – Μ. Μπελέγρης

ORC Club

1. **MANOULI TOO** – Α. Θεοδωρίδης
2. **APIDALOS NAFS** – Π. Κούρκουλος
3. **KOURSAROS** – Κ. Τζώρτζης

Το σαββατοκύριακο 10 και 11 Ιουνίου έγινε το δεύτερο μέρος της διοργάνωσης, η Εβδομάδα

NOE, που περιελάμβανε αγώνες όρτσα πρύμα.

Το Σάββατο η εκκίνηση δόθηκε κανονικά με τον άνεμο να είναι από νότιες διευθύνσεις με μικρές διακυμάνσεις. Στην πρώτη ιστιοδρομία η ένταση του ανέμου κυμαινόταν στους 10 κόμβους με μικρές αυξήσεις προς τη νούμερο ένα, που έδιναν μάλιστα και κάποια σιγόντα. Η δεύτερη ιστιοδρομία ξεκίνησε αμέσως μετά την προσαρμογή του στίβου στη νέα διεύθυνση του ανέμου που είχε γυρίσει λίγο ανατολικότερα με την ένταση να ανεβαίνει κατά 2 κόμβους. Οι μεταβολές σε ένταση και διεύθυνση ήταν αρκετές, επιβάλλοντας προσεκτική τακτική στις ομάδες, μιας και όλοι όσοι συμμετείχαν είχαν αδιαμφισβήτητες

ικανότητες στους χειρισμούς που δεν άφηναν περιθώρια στους αντιπάλους.

Και η δεύτερη ιστιοδρομία ήταν αρκετά σύντομη με αποτέλεσμα η Επιτροπή Αγώνων να μπορέσει να διεξάγει και τρίτη ιστιοδρομία. Η ένταση του ανέμου είχε πλέον ανέβει ακόμα περισσότερο, φτάνοντας κατά τόπους και τους 16 κόμβους ενώ η διεύθυνση είχε στραφεί νοτιότερα. Η σταδιακή αύξηση του ανέμου στη διάρκεια της ημέρας ωφέλησε τα μικρότερα σκάφη που όμως έκαναν έτσι κι αλλιώς πολύ καλές ιστιοδρομίες, πιέζοντας εαυτούς και αλλήλους και ανεβάζοντας τον αγωνιστικό πήχη ψηλά.

Την Κυριακή 11 Ιουνίου ο καιρός είχε αλλάξει. Συννεφιά και βοριάδες με ένταση γύρω στους 15 κόμβους αλλά έντονες ριπές ήταν οι καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν από το πρωί. Τελικά η εκκίνηση της πρώτης ιστιοδρομίας δόθηκε με μία μικρή καθυστέρηση προκειμένου να σταθεροποιηθεί κάπως ο καιρός. Η διεύθυνση του ανέμου ήταν στις 20 μοίρες με αλλαγή στη διεύθυνση περίπου 10 μοιρών σε σημεία του στίβου, ενώ η ένταση ήταν πλέον από 16 ως και 20 κόμβους. Οι αλλαγές αυτές ήταν βούτυρο στο ψωμί των tactician, αφού όποιος κατάφερνε να 'διαβάσει' τον στίβο μπορούσε να κερδίσει πολλά μέτρα.

Στο ίδιο πλαίσιο έγινε και η δεύτερη και τελευταία ιστιοδρομία της ημέρας. Οι αυξομειώσεις στην ένταση και οι αλλαγές στη διεύθυνση έκαναν τους αγώνες εξαιρετικά απαιτητικούς και όλα τα πληρώματα ευχαρίστηθηκαν αγωνιστική ιστιοπλοΐα.

Τα τελικά αποτελέσματα overall της Εβδομάδας NOE ήταν:

1. **BULLET** (Ν. Σινούρης – Δ. Δεληγιάννης)
2. **ELLINIX** (Σ. Λεονταρίδης)
3. **CODE ZERO TSAKOS GROUP** (Μ. Μπελέγρης)





Τρίγωνα 2017



Πραγματοποιήθηκε το **Σαββατοκύριακο 13 και 14 Μαΐου** ο **ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΣ ΑΓΩΝΑΣ ΤΡΙΓΩΝΑ 2017** που διοργάνωσε ο **Αθλητικός Σύλλογος Ιστιοπλόων Ανοικτής Θάλασσας Ρόδου**.

Ο αγώνας πραγματοποιήθηκε στη Ρόδο και συγκεκριμένα στη θαλάσσια περιοχή του κόλπου της Ιγιάς. Ο ΑΣΙΑΘΡ στήριξε τη δράση του **Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας ΕΥΘΥΤΑ Ρόδου** για την **4η Παγκόσμια Εβδομάδα Οδικής Ασφάλειας** και συμμετείχε εντάσσοντας τον αγώνα στη δράση αυτή.



Έτσι σε όλη τη διάρκεια του αγώνα, τα σκάφη μετέφεραν το **μήνυμα "ΣΩΣΤΕ ΖΩΕΣ - ΕΛΑΤΤΩΣΤΕ ΤΑΧΥΤΗΤΑ"**.

Ο τεχνικός αγώνας περιελάμβανε 4 ιστιοδρομίες όρτσα – πρύμα οι οποίες ήταν προγραμματισμένες να διεξαχθούν το Σάββατο και την Κυριακή. Το Σάββατο όμως, ο καιρός χάλασε τα σχέδια των ιστιοπλόων αφού επικρατούσε πλήρης άπνοια στην περιοχή της Ρόδου. Τα σκάφη συγκεντρώθηκαν στην περιοχή Κάτω Πέτρες στις 11:00 το πρωί. Το θέαμα ήταν μοναδικό για τους λουόμενους αλλά και για όσους βρίσκονταν στις ακτές τις περιοχής. Τα σκάφη περίμεναν μέχρι το μεσημέρι οπότε η ένταση του ανέμου αυξήθηκε ελαφρώς. Η Επιτροπή επιχείρησε και έδωσε την εκκίνηση της πρώτης ιστιοδρομίας. Όμως σύντομα και αφού τα σκάφη καβάτζαραν την πρώτη σηματοδούρα ο άνεμος έπεσε και πάλι και επικράτησε πλήρης άπνοια. Για τον λόγο αυτό η Επιτροπή αναγκάστηκε να ακυρώσει την ιστιοδρομία και οδήγησε τα σκάφη πίσω στο λιμάνι δίνοντας ραντεβού για την επόμενη ημέρα, ελπίζοντας οι συνθήκες να είναι καλύτερες.

Πράγματι την επόμενη ημέρα ο άνεμος έκανε το χατίρι στους ιστιοπλόους, πνέοντας από βορειοδυτική διεύθυνση με ένταση που ξεπερνούσε τους 14 κόμβους και ο οποίος ενισχύθηκε περαιτέρω το μεσημέρι. Πραγματοποιήθηκαν συνολικά 3 ιστιοδρομίες με

τους ιστιοπλόους να δίνουν τον καλύτερο εαυτό τους εκτελώντας κάθε φορά 2 παλινδρομικές διαδρομές συνολικής απόστασης περίπου 5 μιλίων.

Στην κλάση Α, την πρώτη θέση του αγώνα κατέλαβε το **ESTELLA** με κυβερνήτη τον **Σωτήρη Κατσαρά** με τρεις πρωτιές. Δεύτερο ήταν το **BLUE SHARK** με κυβερνήτες τον **Αναστάσιο Φώτη** και **Μανώλη Σπυρίδη**. Την τρίτη θέση κατέλαβε το **ΑΠΟΛΛΩΝ** με κυβερνήτη τον **Σωτήρη Τσιμέτα**.

Στην κλάση Β την πρώτη θέση πήρε το **ΜΟΥΣΜΟΥΛΟ** με κυβερνήτη τον **Νίκο Κουμνάκη**, τη δεύτερη θέση πήρε το **ΚΑΛΗΜΕΡΑ** με κυβερνήτη τον **Λευτέρη Κουμπιάδη** και τρίτο ήταν το σκάφος **Ο ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ** με κυβερνήτη τον **Σωτήρη Δουράκα**.

Μετά το τέλος του αγώνα ακολούθησαν οι απονομές των επάθλων στους νικητές σε μια όμορφη εκδήλωση που οργάνωσε ο Σύλλογος στα γραφεία του στο Νεώριο Μανδρακίου. Αθλοθέτης του αγώνα ήταν το κατάστημα επάθλων ΤΡΟΠΑΙΟΝ – Αττιτής Φωτεινός. Με την παρουσία τους τίμησαν την εκδήλωση ο Δήμαρχος Ρόδου κος Φώτης Χατζηδιάκος και η Πρόεδρος της ΕΥΘΥΤΑ κα Ελένη Καρύδη οι οποίοι παρέδωσαν τα έπαθλα στους νικητές και στις τοποθετήσεις τους τόνισαν την ανάγκη για μείωση της ταχύτητας στις μετακινήσεις μας έτσι ώστε να αυξηθεί η ασφάλεια.

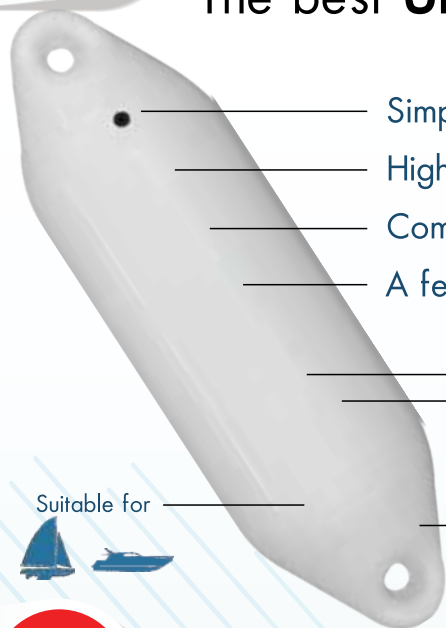
Τα **αποτελέσματα του αγώνα ΤΡΙΓΩΝΑ 2017** έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του συλλόγου **www.asiathr.gr**



New

Utility Fenders SERIES U

The best **Utility fenders** for small and medium size boats in the market.



Simple & Elegant Design

High Gloss Finish

Competitive Pricing

A fender for every use

Material: Plastisol PVC

Production Procces:

Single Procedure

Rotational Moulding

Suitable for



Colour: Available in White, Blue and Black

U0



10x33

U1



12x40

U2



14x50

U3



16x56

U4



19x64

U5



22x64

Dimensions are in cm

New

Center Hole Fenders SERIES CH

Best **Center Hole fenders** for both horizontal and vertical use.



Simple & Elegant Design

High Gloss Finish

Competitive Pricing

A fender for every use

Comes with white rope

Material: Plastisol PVC

Production Procces:

Single Procedure

Rotational Moulding

Suitable for



Colour: White

CH0



10x30

CH1



15x43

CH2



20x55

Dimensions are in cm

www.oceanfenders.com



35^ο Americas Cup

Το Άγιο Δισκοπότηρο' της ιστιοπλοΐας και ένα από τα σημαντικότερα κύπελλα στην ιστορία του αθλητισμού στον πλανήτη, **επιστρέφει μετά από 17 χρόνια στη Νέα Ζηλανδία.**

Με σκορ 7 - 1 οι ακαταμάχητοι και μονα-

δικοί Νεοζηλανδοί κατατρόπωσαν τους Αμερικανούς και πήραν στο νησί τους το βαρύτιμο κύπελλο. Οι ιστιοδρομίες του 35^{ου} America's Cup έγιναν στις **Βερμούδες**, 9.135 ναυτικά μίλια μακριά από τη Νέα Ζηλανδία. Αυτό φυσικά δεν εμπόδισε τους ανθρώπους που η ιστιοπλοΐα είναι δεύτερη φύση τους, τους ανθρώπους που έχουν κερδίσει τα πάντα που έχουν να κάνουν με πανί και ιστιοπλοΐα

πάνω στον πλανήτη γη, τους ανθρώπους που πορεύονται ως μία γροθιά σε κάθε ιστιοπλοϊκή διοργάνωση. Οι Νεοζηλανδοί, που η ιστιοπλοΐα είναι για αυτούς εθνικό άθλημα, μπήκαν δυναμικά από την πρώτη κούρσα, ρισκάραν και έδειξαν ότι είχαν πάει αποφασισμένοι να πάρουν το τρόπαιο, χωρίς να δεχτούν ούτε λεπτό την αμφισβήτηση των αντιπάλων τους, και τα κατάφεραν.





1851 – 2017: 166 Χρόνια ιστιοπλοϊκών μονομαχιών. Το κύπελλο στους Νεοζηλανδούς!

Την περιοχή των αγώνων στις Βερμούδες επέλεξε η αμερικανική ομάδα που υπερασπιζόταν το κύπελλο, ώστε οι καιρικές συνθήκες αλλά και οι εγκαταστάσεις στη στεριά να ευνοούν τα τεράστια Catamaran, που είχαν 15 μέτρα μήκος, 8,48 μέτρα πλάτος, 24 μέτρα ύψος καταρτιού, ζύγιζαν περίπου 2.400 κιλά και είχαν ως μέγιστη πιθανή ταχύτητα τους 50 κόμβους. Η επιλογή του τόπου διεξαγωγής

των αγώνων ευνόησε τους διοργανωτές και ως προς τις καιρικές συνθήκες αφού οι ιστιοδρομίες διεξήχθησαν όπως αναμενόταν με μέτριους ανέμους και χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα ως προς αυτόν τον τομέα.

Για την ιστορία να αναφέρουμε ότι στον δύσκολο και απαιτητικό αγώνα του 35^{ου} America's Cup, συμμετείχαν έξι ομάδες. Οι Γάλλοι με το σκάφος **Groupama Team**

France και κυβερνήτη τον **Franck Cammas**, οι Ιάπωνες με το σκάφος **Soft Bank - Team Japan** και κυβερνήτη τον **Dean Barker**, οι Σουηδοί με το σκάφος **Artemis Racing** και κυβερνήτη τον **Nathan Outteridge**, οι Βρετανοί με το σκάφος **Land Rover - BAR** και κυβερνήτη τον **Sir Ben Ainslie**, οι Νεοζηλανδοί με το σκάφος **Emirates Team New Zealand** και κυβερνήτη τον **Peter Burling** και τέλος



οι Αμερικανοί με το σκάφος **Oracle - Team USA** με κυβερνήτη τον **Jimmy Spithill**, που ήταν και ο κυβερνήτης του αμερικανικού σκάφους το 2013 στο 34° America's Cup όταν οι Αμερικανοί γύρισαν το σκορ από 1- 8 εναντίον τους, σε 9 -8 και κατέκτησαν τη νίκη μέσα στο San Francisco.

Το 36° America's Cup θα γίνει στο Auckland της Νέας Ζηλανδίας το 2021!



Peter Burling

Κυβερνήτης Emirates Team New Zealand

Ο εικοσιεξάχρονος Νεοζηλανδός ιστιοπλόος που έχει κερδίσει τα δύο από τα τρία σημαντικότερα ιστιοπλοϊκά events του

πλανήτη πριν καν πατήσει τα 30!

Το καλοκαίρι του 2016 στους **Ολυμπιακούς Αγώνες του Rio**, κατέκτησε το **χρυσό μετάλλιο** στην **ολυμπιακή κατηγορία του 49er**, μαζί με τον Blair Tuke. Το 2017 ξανά μαζί με τον Blair Tuke που ήταν ο trimmer στο Catamaran **κέρδισε το 35° America's Cup, ως κυβερνήτης του Emirates – Team New Zealand**. Όπως δήλωσε και ο ίδιος μετά την τεράστια επιτυχία στις Βερμούδες, το μόνο τρόπαιο που του έχει απομείνει είναι αυτό του Volvo Ocean Race, που ίσως αργότερα θα προσπαθήσει να προσθέσει στη συλλογή του. Για την ώρα θα προσηλωθεί στην ολυμπιακή κατηγορία του 49er για το Tokyo 2020 και φυσικά ελπίζει να παραμείνει ως το κεντρικό πρόσωπο στο 36ο America's Cup του 2021, όταν οι Νεοζηλανδοί θα υπερασπιστούν το κύπελλο μέσα στη χώρα τους.

ΛΕΞΑΝΤΕΣ:

φωτογραφία 1: Ο Peter Burling στο ψηλότερο σκαλί του βάθρου της απονομής των Ολυμπιακών Αγώνων του

Rio2016 μαζί με τον Blair Tuke, όπου κέρδισαν το χρυσό στην κατηγορία 49er.

φωτογραφία 2: Ο Θρυλικός Ιστιοπλόος Νεοζηλανδός

Grant Dalton επικεφαλής της ομάδας Emirates - Team New Zealand μαζί με τον κυβερνήτη Peter Burling, έχοντας τα χέρια τους το περίφημο κύπελλο του America's Cup.





LEROS MARINA
EVROS S.A.



**Experienced sailors
know where to come!**

**The safest port in
the Aegean Sea!**



In our Marina, you can find:

- 220 berths and up to 600 dry-dock places • Fenced premises with 24/7 guard patrols and CCTV • Modern luxury shower and toilet facilities • Laundry and dryers • Electricity and water supply on the berths • Free Wi-Fi • Cafe – bar – restaurant • Fuel supply • Mechanic and electric service facilities • Lifting up to 200Ton & 12m beam • High pressure hull cleaning • GRP and Inox works • Painting & anti fouling • Sail making loft • Fully equipped Chandlery store

And many more...



www.lerosmarina.gr

twitter.com/lerosmarina
www.facebook.com/LerosMarina
www.flickr.com/photos/34702454@N05/collections

Port of Lakki, Leros 85 400, Greece
Tel. +30 22470 26600, 26601, 24733,
Mob. +30 6956485633, Fax. +30 22470 23947
e-mail: info@lerosmarina.gr
VHF Channel No 10
GPS: 37° 07'42.30" N - 26° 51'20.50" E

98 χρόνια από την τραγωδία του γερμανικού πολεμικού ναυτικού στο Σκάπα Φλόου

ΒΕΡΟΛΙΝΟ: «Βυθίσατε τον στόλο μας, μην τον παραδώσετε στους Άγγλους»

του Τίτου Ιω. Αθανασιάδη

Στις 21 Ιουλίου 1919, πριν 98 χρόνια δηλαδή, στη βρετανική ναυτική βάση, της Σκωτίας, Σκάπα Φλόου, διαδραματίστηκε μια από τις μεγαλύτερες ναυτικές τραγωδίες, στην παγκόσμια ιστορία, με θύτη και θύμα τον μέχρι πριν λίγους μήνες δεύτερο σε ισχύ πολεμικό στόλο του κόσμου. Τον γερμανικό.

Στις 11 παρά τέταρτο το πρωί της ημέρας εκείνης 50 αντιτορπιλλικά, 10 καταδρομικά και 11 θωρηκτά της πττημένης από τον Νοέμβριο του 1918 (όταν τερματίστηκε ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος), Γερμανίας, αγκυροβολημένα ως αιχμάλωτα των νικητών (Βρετανών), στο Σκάπα Φλόου, και προορισμένα, βάσει της Συνθήκης των Βερσαλλιών (28 Ιουνίου 1919) να περιέλθουν στη Μεγάλη Βρετανία, ύψωσαν ξαφνικά τη γερμανική σημαία και αμέσως μετά άρχισαν να αυτοβυθίζονται.

Γερμανική ήττα, αγγλική αποτυχία

Από τα 71 γερμανικά πολεμικά, μόνο των οκτώ η αυτοβύθιση δεν υπήρξε ιδιαίτερα επιτυχής, με συνέπεια να περιέλθουν στους Βρετανούς. Η Μεγάλη Βρετανία, απέτυχε έτσι να προσθέσει έναν ακόμη στόλο, στον δικό της, πρώτο σε ισχύ σε όλο τον κόσμο.

Η αυτοβύθιση, ωστόσο, του μεγαλύτερου μέρους του πολεμικού στόλου της Γερμανίας προκάλεσε πραγματικό σοκ στον γερμανικό λαό και βαθιά εντύπωση στην κοινή γνώμη των νικητών, ενώ απασχόλησε επί ημέρες και εβδομάδες τον διεθνή Τύπο της εποχής. Γεγονός πάντως είναι ότι ικανοποίησε το αίσθημα εθνικής υπερηφάνειας των Γερμανών ναυτι-

κών, αφού η πττημένη κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο χώρα τους όφειλε να παραδώσει τον στόλο της στο Σκάπα Φλόου, στους Άγγλους, αλλιώς οι τελευταίοι (νικητές του πολέμου) θα τον κατελάμβαναν βιαίως.

Στους ναυστάθμους της Γερμανίας, παρέμειναν, λείψανα της πολεμικής παραφροσύνης του Α' Ράιχ, 12 αντιτορπιλλικά, έξι ελαφρά καταδρομικά, έξι θωρηκτά και 12 τορπιλλάκιοι. Όλα παλιά και σάπια, σχεδόν.

Οι αριθμοί των σκαφών αυτών ορίζονταν από τη Συνθήκη των Βερσαλλιών που αποδέχθηκαν, παρά τη δυσθυμία τους, οι Γερμανοί.

Επαχθείς όροι

Ένας από τους δυσβάστακτους όρους που αφορούσαν το γερμανικό πολεμικό ναυτικό, ήταν ότι απαγορευόταν στους Γερμανούς να έχουν στο μέλλον, έστω και ένα υποβρύχιο!

Τους απαγορευόταν επίσης η ναυπήγηση νέων πολεμικών σκαφών, άνω των 10.000 τόννων, ενώ όλες οι οχυρώσεις τους στις γερμανικές θάλασσες θα καταστρέφονταν και οι ναυτικές αποικιακές βάσεις τους, μαζί με τις αποικίες τους, θα παραδίδονταν στους νικητές (ανάλογης δριμύτητας ήταν και οι όροι των νικητών ως προς τη σύνθεση και τη δύναμη του γερμανικού στρατού και της γερμανικής αεροπορίας).

Η θηλεία των νικητών πέριξ του Ναυτικού της Γερμανίας έκλεινε με την υποχρέωση που επέβαλαν στους πττημένους, να διατηρούν στον υποτυπώδη πλέον στόλο τους, δύναμη ανδρών όχι ανωτέρα των 15.000, από τους οποίους οι 1.500 θα ήταν αξιωματικοί και υπαξιωματικοί. Ενώ τους απαγορεύθηκε και η διατήρηση του Γενικού Επιτελείου.

Κατ' αυτόν τον τρόπο επεδίωξαν οι νικητές να εξουδετερώσουν στο μέλλον το γερμανικό πολεμικό ναυτικό, που με επικεφαλής τα φοβερά υποβρύχιά του, έσπειρε, κατά την τε-

τραετία 1914 - 1918 τον τρόπο στα εμπορικά πλοία των συμμάχων της "Αντάντ", με τις πειρατικού τύπου επιθέσεις του εναντίον τους, στον Ειρηνικό, τον Ατλαντικό και τον Ινδικό ωκεανό, αλλά και στη Βόρειο Θάλασσα που για τους Βρετανούς η διατήρηση του ελέγχου της αποτελούσε πρώτης προτεραιότητας στρατηγικό στόχο, προκειμένου να επιτηρούν το Κίελο, βασικό ναύσταθμο των Γερμανών.

Αντίπαλες στρατηγικές

Το σοβαρό στρατηγικό πλεονέκτημα του βρετανικού πολεμικού ναυτικού ήταν η δυνατότητα να αποκλείσουν σχετικά εύκολα το γερμανικό πολεμικό ναυτικό στα στενά της Βόρειας Θάλασσας δεδομένου ότι είχε περισσότερα σκάφη επιφανείας και να υποχρεώσουν τον γερμανικό λαό σε στερήσεις σε τρόφιμα και καύσιμα, πέραν του ότι τα γερμανικά πλοία δεν θα μπορούσαν να κινηθούν εύκολα προς υπεράσπιση των πατρίων εδαφών και των αποικιών της Γερμανίας.

Αντίθετα, προς τη στρατηγική του βρετανικού πολεμικού ναυτικού, ο γερμανικός υπερπόντιος στόλος επεδίωξε να χτυπήσει τον αντίπαλό του, όχι με απόβαση στην Αγγλία, αλλά με συνεχή πλήγματα στις βρετανικές αποικίες και τις περιοχές ζωτικών συμφερόντων της βρετανικής αυτοκρατορίας.

Η ισχύς των δύο στόλων

Κατά την έναρξη του πολέμου, το 1914, οι Γερμανοί παρέταξαν 35 θωρηκτά, 90 αντιτορπιλλικά, 25 περίπου βαριά και ελαφρά καταδρομικά και 10 υποβρύχια. Ενώ οι Βρετανοί διέθεταν 55 θωρηκτά, 155 αντιτορπιλλικά, 60 καταδρομικά και 7 υποβρύχια.

Οι Βρετανοί δηλαδή είχαν επί πλέον 20 θωρηκτά, 65 αντιτορπιλλικά και 35 καταδρομικά. Υπερρούσαν μόνο σε υποβρύχια, τομέα στον οποίο οι Γερμανοί πρόσθεσαν άλλα 45 στον

στόλο τους, κατά τη διάρκεια του πολέμου, ενώ το αγγλικό Ναυαρχείο συνέχιζε να υστερεί στην παραγωγή μονάδων του όπλου αυτού. Οι Βρετανοί υπερείχαν επίσης σε δύναμη πυρός στη θάλασσα και διέθεταν, πολύ πλούσια ναυτική παράδοση, σε αντίθεση με τους Γερμανούς το ναυτικό των οποίων ήταν νέο. Και οι δύο στόλοι, αύξησαν τις μονάδες τους, σε μεγάλους αριθμούς, στη διάρκεια του πολέμου.

Στα τέσσερα χρόνια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, οι δύο στόλοι (Βρετανικός και Γερμανικός) συγκρούστηκαν μεταξύ τους σε ήσσονος σημασίας ναυμαχίες. Μία μόνο υπήρξε μεγάλη, εκ παρατάξεως. Αυτή, στη βόρεια χερσόνησο της Δανίας, Γιουτλάνδη, την 31 Μαΐου και 1η Ιουνίου 1916.

Μερικοί ιστορικοί υποστηρίζουν ότι το αποτέλεσμα της υπήρξε ισόπαλο. Άλλοι, κρίνοντας από τον αριθμό των πλοίων που βυθίστηκαν, έδωσαν τη νίκη στους Γερμανούς. Ενώ άλλοι, θεωρώντας το αποτέλεσμα μεσομακροπρόθεσμα, εκτίμησαν ότι κερδισμένη, παρά τις απώλειες των ναυτικών μονάδων της, βγήκε η Βρετανία, διότι πέτυχε στον σκοπό της: Την διατήρηση του ελέγχου της Βόρειας Θάλασσας και του περιορισμού της δράσης του γερμανικού ναυτικού, το οποίο τελικά υπέστη, το 1918, την τύχη του συνόλου των γερμανικών πολεμικών δυνάμεων: Υποχρεώθηκε δηλαδή να παραδοθεί στον νικητή, χωρίς να έχει χάσει τον πόλεμο στις θάλασσες, αντίθετα με τις γερμανικές πολεμικές δυνάμεις της ξηράς που έχασαν τον αγώνα στα πεδία των μαχών και ζήτησαν ανακωχή.

Η ψυχολογία των ηττημένων

Αυτός ήταν ένας πρόσθετος λόγος που έκανε εξαιρετικά βαρύ το χρέος των αξιωματικών του γερμανικού πολεμικού ναυτικού, να παραδώσουν τις μονάδες τους στον εχθρό, 23 ημέρες μετά των καταθλιπτικών γι' αυτούς όρων υπογραφή της Συνθήκης των Βερσαλλιών.

Το Σκάπα Φλόου είναι ένας μεγάλος (μήκους 15 και πλάτους 8 ναυτικών μιλίων) θαλάσσιος χώρος, που σχηματίζεται μεταξύ των τριών νήσων Ορκάδες και του βορειότερου ακρωτηρίου της Σκωτίας.

Λόγω της φυσικής – γεωγραφικής του διάταξης απετέλεσε και στους δύο παγκόσμιους πολέμους ασφαλές αγκυροβόλιο για το μεγαλύτερο μέρος του Βρετανικού στόχου.

Εκεί μεταφέρθηκε, ο γερμανικός στόλος, μετά την παράδοσή του στον εχθρό (τους Βρετανούς), ως αιχμάλωτος, προκειμένου μετά τη σύναψη της Συνθήκης Ειρήνης των Βερσαλλιών να περιέλθει στην κατοχή της Μεγάλης Βρετανίας.

Κατά την οκτάμηνη παραμονή του στο Σκάπα

Φλόου, μετά την παράδοσή του στους νικητές, την 21 Νοεμβρίου 1918, ο γερμανικός στόλος είχε ως πλήρωμα του μόνο Γερμανούς αξιωματικούς, υπαξιωματικούς και ναύτες, όπως προβλεπόταν από την ανακωχή που είχε συναφθεί λίγες ημέρες πριν, κατά τον τερματισμό των πολεμικών επιχειρήσεων.

Αυτό έκανε ευκολότερη την άκρως απόρρητη απόφαση του Γερμανικού Ναυτικού Επιτελείου να μην παραδοθεί στους Βρετανούς ο στόλος του που είχε μεταφερθεί στο Σκάπα Φλόου, αλλά να αυτοβυθιστεί!



Όρα 5 απογευματινή της 21ης Ιουλίου 1919. Το καταδρομικό μάχης "Χίντενμπουργκ" αυτοβυθίζεται στη θάλασσα Σκάπα Φλόου της Σκωτίας.

Η άκρως απόρρητη απόφαση

Την απόφαση κοινοποίησε προς τους διοικητές των γερμανικών αιχμαλώτων πολεμικών μονάδων, ο αρχηγός του Στόλου, αντιναύαρχος Ρώυτερ: «Μην παραδώσετε τα πλοία σας. Βυθίστε τα».

Η διαταγή είχε φθάσει στους διοικητές των



Ημέρες δόξας για το γερμανικό πολεμικό ναυτικό. Μοίρα του γερμανικού στόλου Ανοικτή Θαλάσσης συναντάται με ομοεθνές υποβρύχιο κάπου στον Ατλαντικό (πίνακας του Γερμανού ζωγράφου Claus Bergen, 1915).

γερμανικών πλοίων αρκετές ημέρες πριν, με κρυπτογραφικό σήμα, με συνέπεια αυτοί να οργανώσουν με κάθε μυστικότητα την αυτοβύθιση των σκαφών τους, αφού συνεννοήθηκαν προηγουμένως, με το πλήρωμά τους.

Η αυτοβύθιση θα επραγματοποιείτο με οπές που θα άνοιγε το πλήρωμα σε διάφορα σημεία των πλοίων. Ενώ το θαλάσσιο ύδωρ θα εισέρχονταν ακάθεκτο στα σκάφη, τα πληρώματά τους θα τα εγκατέλειπαν, με τις βάρκες, που στο μεταξύ θα κατέβζαν στη θάλασσα. Όλα έγιναν βάσει της διαταγής του Βερολίνου.

Οι Βρετανοί αντέδρασαν σπασμωδικά. Άρχισαν να κανονιοβολούν και πυροβολούν τα πληρώματα για να τα αναγκάσουν να επιστρέψουν στα πλοία τους. Δεν το πέτυχαν. Οι συλληφθέντες Γερμανοί αξιωματικοί και ναύτες ανήλθαν σε 1.860 (ήταν τα πληρώματα ασφαλείας), οι απωλέσαντες τη ζωή τους δεν υπερέβαιναν του 10 έως 15.

Η αυτοβύθιση του γερμανικού στόλου περατώθηκε στις 5 το απόγευμα της 21 Ιουλίου 1919. Τελευταίο πλοίο που έφθασε στο βυθό του Σκάπα Φλόου ήταν το γερμανικό καταδρομικό μάχης "Χίντενμπουργκ", εκτοπίσματος 27.000 τόννων και 8 πυροβόλων των 305 ιντσών.

Η εκδίκηση

Στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, το αγκυροβόλιο Σκάπα Φλόου χρησιμοποιήθηκε πάλι από τους Βρετανούς ως ορμητήριο για τις επιθέσεις τους, κατά του γερμανικού στόλου και των γερμανικών ναυτικών βάσεων στη Βόρειο Θάλασσα. Γι' αυτό και απετέλεσε υπ' αριθμόν 1 στόχο των ναυτικών πολεμικών μονάδων του Χίτλερ, που εξαπέλυσαν εναντίον τους χιλιάδες βόμβες, εκτός από αυτές που έριξαν από αέρος τα αεροπλάνα του Γκαίρινγκ εναντίον των βρετανικών πολεμικών πλοίων και βάσεων, μέχρι τον Απρίλιο του 1940, εν είδει εκδίκησης για την τραγωδία του Ιουλίου του 1919.



A-Class Catamaran: όταν η Ιστιοπιλοΐα έγινε 3D

Ο παγκόσμιος πρωταθλητής, **Κώστας Τριγκώνης**, ανοίγει πανιά για νέες θάλασσες και προκλήσεις.

«Αυτή τη φορά ήμουν αποφασισμένος. Η τώρα ή ποτέ είπα. Δεν θα άντεχα να μην είμαι παρών στη “γέννηση” μιας άλλης διάστασης του αθλήματος. Δεν θα άντεχα να μην το γευτώ...», λέει ο Κώστας και συμπληρώνει. **«Κινούμαι σε ακαρτογράφητα νερά.»**

Μια χρονιά ορόσημο ξεκίνησε για τον Έλληνα ιστιοπλόο με τους **20 Παγκόσμιους και Πανευρωπαϊκούς τίτλους** και τις τέσσερις συμμετοχές σε Ολυμπιάδες –ανάμεσα σε πολλές άλλες διακρίσεις, αφού τον βρίσκουμε πλέον να δοκιμάζεται και σε ένα νέο, μονοθέσιο σκάφος, σε καινούργιο ρόλο και σε διαφορετική κατηγορία. Πριν από 38 χρόνια, όταν πρωτοξεκίνησε την ενασχόληση του με το άθλημα, δεν θα μπορούσε ποτέ να σκεφτεί τη σημερινή εξέλιξη του.

Μας εκμυστηρεύτηκε όμως ότι την περίοδο που είχε ξεκινήσει η εμπλοκή του με τα καταμαράν, είχε περάσει από το μυαλό

του η σκέψη ότι «Αυτά τα σκάφη κάποια στιγμή θα πετάξουν». Δώδεκα χρόνια μετά, ο Κώστας Τριγκώνης βρέθηκε να “πιλοτάρει” πλέον ένα καταμαράν...που πετάει. Αυτό είναι το A-Class Catamaran!

Το **A-Class Catamaran**, όπως μας περιγράφει ο Κώστας, αλλάζει όλα όσα ξέραμε μέχρι τώρα. **«Οι ταχύτητες, ελλείπει τριβής με το νερό, εξωφρενικές όταν μιλάμε για ένα σκάφος μεγέθους 5,49μ, φάρδους 2,30μ και συνολικού βάρους μαζί με το κατάρτι του 75kg. Ένα και μοναδικό πανί όπου μαζί με το κατάρτι του φτάνει τα 13,94τ.μ που είναι ικανό σε συνδυασμό με τις ασύμμετρες καρίνες και τιμόνια με πτερύγια που παράγουν άνωση, να φτάσει το σκάφος στην ταχύτητα των 30 κόμβων. Το σκάφος, δηλαδή, ταξιθεύει με τη διπλάσια ταχύτητα από αυτήν του πραγματικού ανέμου.»**

Η Ιστιοπιλοΐα, με το A-Class Catamaran, αλλάζει διάσταση και μεγαλώνει τις προκλήσεις. Η κίνηση του σκάφους στο άθλημα γινόταν και γίνεται, στις περισσότερες κλάσεις, σε 2 άξονες-διαστάσεις. **Από τη στιγμή που το σκάφος θα σηκωθεί από την επιφάνεια του νερού και βρεθεί στον αέρα, τότε μιλάμε για 3D sailing.**



«Δεν έχω ιδέα τι θα καταφέρω σε αθλητικό επίπεδο ως Κώστας. Από πλήρωμα καλούμαι να μεταμορφωθώ σε πιλότο! Αυτή είναι και η προσωπική μου πρόκληση. Ιδέα όμως έχω για το τι θα κάνω αυτή τη γνώση που μαζεύω. Θα τη δώσω στα παιδιά που έρχονται από πίσω. Θα προσπαθήσω με όλες μου τις δυνάμεις.», λέει ο Κώστας έτοιμος για μια ακόμα περιπέτεια.

Σχετικά με την αγωνιστική δραστηριότητα του Κώστα, φέτος η χρονιά θα ξεκινήσει στο **Κίελο** (Γερμανία 14-24/6) με Φόρμουλα 18, όπου μαζί με τον πολύ καλό φίλο και χρόνια συναθλητή **Ντάνη Πασχαλίδη** θα προετοιμαστούν για το **Παγκόσμιο Πρωτάθλημα φόρμουλα 18** που θα γίνει στη **Δανία** (Κοπεγχάγη 7-14/7), όπου στόχος είναι και πάλι ένα μετάλλιο.

Στη νέα του κατηγορία – το A-Class – θα αγωνιστεί στο **Προ-Παγκόσμιο Πρωτάθλημα** και στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα της κλάσης στην **Πολωνία** (12-26/8), όπως και σ' έναν αγώνα προετοιμασίας στην Ιταλία.

«Προσωπικά το “πανάκι” μου το σήκωσα και έβαλα πλώρη για νέες θάλασσες. Τα υπόλοιπα θα τα δείξει ο χρόνος.», ολοκληρώνει ο Κώστας, λίγο πριν παραδοθεί και πάλι στον μεγάλο του έρωτα, τη θάλασσα.



Γνωρίστε και εσείς το A-Class Catamaran μέσα από τα μάτια του Κώστα, εδώ:

<http://www.redbull.com/gr/el/stories/1331857374639/video-kwstas-trigonis-kategoria-a-class-catamaran>



Η χορηγία στην αρχαιότητα

Ομιλία του κου Πέτρου Θέμελη στις 30 Μαΐου 2017, στην Πλάκα μπροστά από το μνημείο του Λυσικράτη, επί ευκαιρία της επετείου των 45 χρόνων της Ελληνικής Εταιρίας Περιβάλλοντος και Πολιτισμού.

Για να αμβλυνθούν οι ανισότητες και να απαλλαγεί η πολιτεία από ορισμένες δαπάνες είχαν καθιερωθεί **οι λειτουργίες** που επιβάρυναν τους έχοντες περιουσία άνω των τριών ταλάντων. Η αρχαία Αθήνα υπήρξε η μοναδική πόλη στην ιστορία της ανθρωπότητας, όπου πέρα από την άμεση δημοκρατία υπήρχε ο θεσμός των λειτουργιών, υποχρεωτικές για τους εκατόν είκοσι ευπορότερους πολίτες κάθε μιας από τις δέκα φυλές. Με τον τρόπο αυτό οι άποροι μπορούσαν να απολαμβάνουν τα αγαθά της ευημερούσας κοινωνίας χωρίς κοινωνικούς αποκλεισμούς που επιβάλλει η άνιση κατανομή του πλούτου στο κοινωνικό σύνολο.

Από τις λειτουργίες, όπως η **Τριπραρχία** (η συντήρηση δηλαδή μιας τριήρους), η **Γυμνασιαρχία** (η εκπαίδευση των εφήβων για τους γυμνικούς αγώνες στα Παναθήναια, τα Ηφαίστεια και τα Προμήθεια), η **Αρχιθεωρία** (η αποστολή αντιπροσωπίας στη Δήλο, τους Δελφούς, τη Νεμέα και τον Ισθμό), η **Εστίαση** (αλλιώς **Δημοθοινία**, προσφορά δηλαδή φαγητού σε όλα τα μέλη της φυλής την ημέρα της μεγάλης γιορτής των Παναθηναίων και των Διονυσίων), και η **Ιπποτροφία** (η διάθεση δηλαδή και η εκτροφή ίππων για το στρατό ή για τις μεγάλες γιορτές), σημαντικότερη λογαριάζοταν **η λειτουργία της Χορηγίας**.

Ο χορηγός (δηλαδή ο άγων τον χορόν του δράματος), ο σπόνσορας θα λέγαμε σήμερα, αναλάμβανε τις δαπάνες για την κατάρτιση του χορού, που απαρτιζόταν από δεκαπέντε (15) χορευτές σε μια τραγωδία ή από είκοσι τέσσερις (24) σε μια κωμωδία, από 50 σε έναν διθυραμβικό χορό, και χρηματοδοτούσε γενικότερα την παράσταση του δραματικού έργου. Σύμφωνα με τα λεγόμενα Πάριο Χρονικό, επιγραφή που παραθέτει σε χρονολογική σειρά σημαντικά γεγονότα, οι χορηγίες καθιερώθηκαν το 509-508 π.Χ., αμέσως μετά την κατάργηση της τυραννίας το 510 π.Χ. και την εξορία του Ιππία.

Ένα μήνα μετά το τέλος των διονυσιακών εορτών κάθε φυλή επέλεγε τον χορηγό της για τα επόμενα Διονύσια ή Λήναια. Οι δραματικοί ποιητές **ήτουν χορόν**, ζητούσαν δηλαδή να συγκροτηθεί ο χορός, από τον επώνυμο άρχοντα για τα μεγάλα Διονύσια και από τον άρχοντα βασιλέα για τα Λήναια, ο οποίος και όριζε τον χορηγό. Ο χορηγός με τη σειρά

του επέλεγε τους υποκριτές και τα μέλη του χορού, που τους δίδασκε ο ίδιος ο ποιητής ή ειδικός χοροδιδάσκαλος.

Ο χορηγός, σε όλο το διάστημα της 11μηνης προετοιμασίας, έπρεπε να τρέφει και να αμείβει τους ηθοποιούς και τον χορό και να καταβάλει τα έξοδα της παράστασης όπως σημειώσαμε παραπάνω. Η δαπάνη ήταν μεγάλη. Κάθε χρόνο έπαιρναν συνολικά μέρος 700-800 χορευτές, 30-50 ηθοποιοί και 20-40 μουσικοί.

Ανάμεσα στους σημαντικότερους επώνυμους χορηγούς περιλαμβάνονται ο Θεμιστοκλής, χορηγός της τραγωδίας **Φοίνισσαι** του Φρυνίχου που παρουσιάστηκε στα Διονύσια του 493/2 π.Χ. και ο Περικλής, χορηγός στους **Πέρσες του Αισχύλου** το 472 π.Χ. (ήταν τότε πολύ νέος). Στο τέλος του Πελοποννησιακού πολέμου, τη χορηγία επωμίζονταν δύο χορηγοί (οι λεγόμενοι συχορηγοί). Ο Δημήτριος Φαληρέας, κυβερνήτης της Αθήνας, άνθρωπος του Μακεδόνα βασιλιά Κασσάνδρου, κατήργησε τη χορηγία το 312 π.Χ. Τα έξοδα ανελάμβανε έκτοτε ο δήμος.

Όταν ένας πολίτης χορηγός θεωρούσε ότι κάποιος άλλος βρισκόταν σε καλύτερη οικονομική κατάσταση από τον ίδιο, μπορούσε να ζητήσει την απαλλαγή του από την υποχρέωση της χορηγίας. Είχε μάλιστα το δικαίωμα να προκαλέσει τον ευπορότερο να ανταλλάξουν τις περιουσίες τους. Σε περίπτωση άρνησης, η υπόθεση έπαιρνε τον δρόμο των δικαστηρίων.

Ο πρώτος νικητής χορηγός έπαιρνε ως έπαθλο χάλκινο τρί-

ποδα, ανάθημα στον Διόνυσο, όπου αναγράφονταν τα ονόματα του επώνυμου άρχοντα, του χορηγού, του ποιητή και του δράματος. Γνωστά χορηγικά μνημεία είναι του Λυσικράτη (νίκη σε χορό παιδών το 335/4 π.Χ.) και του Θρασύλλου (νίκη σε μουσικό αγώνα του 320/19 π.Χ. (το άγαλμα του Διονύσου από το μνημείο βρίσκεται στο Βρετανικό Μουσείο). Οι ποιητές έπαιρναν ως βραβείο ένα βόδι, έναν αμφορέα κρασιού και έναν τράγο.

Ο σύγχρονος θεσμός της χορηγίας εξελίχθηκε κυρίως στην ηπειρωτική Ευρώπη από τους νομικούς οικονομικούς κύκλους του αγγλο-σαξονικού δικαίου σε sponsoring (spondere – σπένδειν) για να καλύψει την ανάγκη επίτευξης συμφωνίας για χάρη του κοινωνικού συνόλου. Η χορηγία, με τη σύγχρονη πια έννοια του όρου, έχει ιδιαίτερη σημασία σήμερα στη νεοελληνική κοινωνία των αντιθέσεων και των ανισορροπιών.

Η ρήση του Αριστοτέλη στα Πολιτικά του (1330A, 13) είναι πάντα επίκαιρη: **«Ού πολιτείαν γενέσθαι την αρίστην άνευ συμμέτρου χορηγίας»**, καμιά πολιτεία δεν μπορεί να χαρακτηριστεί άριστη χωρίς την ανάλογη χορηγία.



The stele of epheboi
from Athens 313/2 B.C.
(Epigraphic Museum,
FM 13262)

Η στήλη των χορηγών
από την Αθήνη, 313/2 π.Χ.
(Επιγραφικό Μουσείο,
FM 13262)



LAURA DEKKER

Το κορίτσι που έκανε μόνη της τον γύρο του κόσμου με ιστιοπλοϊκό σκάφος, όταν ήταν μόλις 14 ετών!

Ας ρίξουμε μια ματιά στην ιστορία της. Συναντήσαμε τη **Laura Dekker** στα πλαίσια του **50^{ου} Διεθνούς Ιστιοπλοϊκού Αγώνα Άνδρου**, όπου συμμετείχε με το σκάφος **SUGAR GOLDEN STAR FERRIES**. Είναι η πρώτη φορά που επισκέφθηκε τη χώρα μας και χάρηκε ιδιαίτερα που της δόθηκε η ευκαιρία να συμμετάσχει σε αυτόν τον ιστορικό αγώνα.

Στα 21 της χρόνια πια, περιοδεύει ανά τον κόσμο δίνοντας συνεντεύξεις και διαλέξεις για το κατόρθωμά της, προσπαθώντας να εμπνεύσει τους νέους αλλά και τους μεγαλύτερους να μυηθούν στην ιστιοπλοΐα. Στα πλαίσια αυτά, μοιράστηκε την ιστορία, της από τον γύρο του κόσμου με τους μικρούς μαθητές του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Άνδρου και μας μίλησε για την εμπειρία της. Το μότο της είναι: **«Όλα είναι δυνατό, αρκεί πραγματικά να το θέλεις».**

Η Laura έκανε τον γύρο του κόσμου με το Guppy, ένα δικάταρτο Jeanneau Gin Fizz 11,5 μέτρων (38 πόδια) διανύοντας συνολικά 27,000 μίλια σε 518 ημέρες. Ξεκίνησε όταν ήταν **14 ετών και το ταξίδι της τελείωσε όταν ήταν πλέον 16.** Έτσι λοιπόν κατέχει το παγκόσμιο ρεκόρ της νεότερης ιστιοπλόου που έκανε μόνη της τον γύρο του κόσμου.

Γεννήθηκε στις 20 Σεπτεμβρίου 1995 στη Νέα Ζηλανδία από Ολλανδό πατέρα και Γερμανίδα μητέρα. Ο πατέρας της είχε πάθος με την ιστιοπλοΐα και η Laura ουσιαστικά μεγάλωσε μέσα σε σκάφος, αφού για τα 5 πρώτα χρόνια της ζωής της αρμένιζαν όλη την Υδρόγειο. Όταν ήταν 6 ετών εγκαταστάθηκαν μόνιμα στην Ολλανδία και οι γονείς της πήραν διαζύγιο. Την κηδεμονία της Laura ανέλαβε ο πατέρας της.

Ξεκίνησε την ιστιοπλοΐα με ένα Optimist κάνοντας εξάσκηση στα ποτάμια της Ολλανδίας και σε σύντομο χρονικό διάστημα άρχισε να συμμετέχει σε αγώνες. Έλαβε αρκετές διακρίσεις με σκάφη Optimist και Dinghy. **Στα 8 της χρόνια, διαβάζοντας το βιβλίο της Αμερικανίδας ιστιοπλόου Tanja Aebi, που έκανε τον γύρο του κόσμου όταν ήταν 18 ετών με ένα σκάφος 26 πόδια, της μπήκε το μικρόβιο να**



επιχειρήσει το ίδιο. Δεν είχε όμως τα χρήματα και την κατάλληλη ηλικία για να το πραγματοποιήσει. Άρχισε λοιπόν να κάνει διάφορες μικροδουλειές για να μπορέσει να συγκεντρώσει το ποσό που της ήταν απαραίτητο.

Όταν ήταν **11 ετών** έπαψαν πλέον να την ενθουσιάζουν τα ποτάμια της Ολλανδίας και **αποφάσισε το ίδιο καλοκαίρι, για 7 συνεχόμενες εβδομάδες, να κάνει ιστιοπλοΐα στη θάλασσα Wadden, από την Ολλανδία μέχρι και τη Δανία με το σκάφος ενός φίλου, τύπου Hurley 700, με μοναδική συντροφιά τον σκύλο της Spot.** Τον επόμενο χειμώνα αγόρασε το δικό της σκάφος με δάνειο από τον πατέρα της, αλλά και με δικά της χρήματα.

Στα 13 έβαλε πλώρη για τη Μεγάλη Βρετανία, μια απόσταση 100ν.μ χωρίς να ενημερώσει τον πατέρα της. Σε αυτό το ταξίδι, τα μόνα της εφόδια ήταν το GPS και οι ναυτικοί χάρτες. Προσπαθώντας να περάσει το κανάλι μεταξύ Αγγλίας και Ολλανδίας, είχε να αντιμετωπίσει την κακοκαιρία, τα ρεύματα και την αυξημένη κυκλοφορία των πλοίων, μη έχοντας ραντάρ. Η προσπάθεια που κατέβαλε για να αποκωδικοποιήσει τα ηχητικά σήματα των διερχόμενων πλοίων τη φόβισε. Δεν το έβαλε όμως κάτω, συνέχισε το ταξίδι της και επέστρεψε στην Ολλανδία.

Η ιδέα για τον γύρο του κόσμου δεν φάνταζε πλέον μακρινή στα μάτια της. Οι γονείς της είχαν ενδοιασμούς, αλλά ο πατέρας της έχοντας

της εμπιστοσύνη, της είπε ότι αν προετοιμάσει το ταξίδι και το σκάφος μόνη της, έχει την έγκριση του να το κάνει. Όμως οι Ολλανδικές αρχές είχαν άλλη άποψη και το θέμα πήρε μεγάλες διαστάσεις όσον αφορά την ηλικία της και την καταλληλότητα του πατέρα της ως κηδεμόνας. Τελικά, μετά από πολλαπλές δικαστικές διαμάχες και τον Ολλανδικό Τύπο να οργιάζει με συνεχή άρθρα επί του θέματος, της δόθηκε η άδεια να αποπλεύσει για να πραγματοποιήσει το όνειρο που είχε από πολύ μικρή. Για το ταξίδι της δεν είχε καμιά οικονομική βοήθεια από χορηγούς.

Στις 4 Αυγούστου 2010 άφησε πίσω της τις ακτές της Ολλανδίας με προορισμό το Γιβραλτάρ μαζί με τον πατέρα της. Από εκεί και μετά ήταν ολομόναχη. Επόμενος σταθμός τα **Κανάρια Νησιά** και στη συνέχεια το νησιωτικό σύμπλεγμα **Cape Verde**. Ο ενθουσιασμός της ήταν μεγάλος, θα περνούσε επιτέλους τον Ατλαντικό! Οι μεταβαλλόμενες καιρικές συνθήκες, από μπουνάτσα μέχρι τροπικές



Παράτοξη απόφαση μιας έφηβης ή φυσικό επακόλουθο της μέχρι τότε ζωής της;

καταιγίδες και δυνατούς ανέμους, από τη μία τη φόβιζαν και από την άλλη την έκαναν να θέλει όλο και περισσότερο να φτάσει στην Καραϊβική. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού μαγειρεύει, τιμόνευε, τριμάριζε τα πανιά, διάβαζε τα σχολικά μαθήματα και κοιμόταν το πολύ μία ώρα, με τη βοήθεια του αυτόματου πιλότου. Διανύοντας μία απόσταση 2.200ν.μ έφτασε στο **Saint Martin** τον Δεκέμβριο και **επισκέφθηκε** αρκετά νησιά της Καραϊβικής.

Τον Απρίλιο του 2011 διέσχισε τη **διώρυγα του Παναμά**, γνωρίζοντας ότι από το σημείο αυτό και μετά δεν υπήρχε επιστροφή. Στη συνέχεια πέρασε από τα **νησιά Pearl**, τον Ισημερινό, τα νησιά **Galapagos** και **Marquesas**, όπου έφτασε στις 25 Μαΐου 2011. Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδρομής η Laura τραυματίστηκε στο πόδι, όταν ένα απότομο κύμα την έριξε πάνω στο deck του σκάφους. Τη φροντίδα του τραύματος με βότανα (!) ανέλαβε μια οικογένεια στα νησιά Marquesas και η Laura θεραπεύτηκε σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Επόμενος σταθμός της ήταν η **Γαλλική Πολυνησία** στον Νότιο Ειρηνικό. Στις 8 Αυγούστου έφτασε στο **Darwin** της **Βόρειας Αυστραλίας** έχοντας περάσει από τα νησιά **Τόνγκα**, **Φίτζι** και **Βανουάτου**. Το κομμάτι αυτό του ταξιδιού ήταν από τα πιο δύσκολα, αφού έπρεπε να περάσει από το **Torres strait** μεταξύ Αυστραλίας και Νέας Γουινέας, μια περιοχή γεμάτη με υφάλους, μικρά νησιά και πολλά διερχόμενα εμπορικά πλοία.

Στο Darwin η Laura συναντήθηκε με τον πατέρα της και γιόρτασαν μαζί τα 16α γενέθλια της. Τον Σεπτέμβριο του 2011 έφτασε στο **Durban** της **Νότιας Αφρικής** έπειτα από 47 ημέρες συνεχούς πλου και έχοντας διανύσει 5.540ν.μ! Επισκέφθηκε αρκετά λιμάνια της Νότιας Αφρικής και τον Νοέμβριο έφτασε στο **Cape Town**. Οι άνεμοι, εντάσεις έως και 65 κόμβων, την είχαν φτάσει στο όριο της αντοχής της και σφίγγοντας τα δόντια πάλευε «κύμα το κύμα», προσπαθώντας να υπερβεί την εξάντλησή της.

Να σημειωθεί ότι σε όλο το ταξίδι δεν είχε σύνδεση στο ίντερνετ και έτσι δεν μπορούσε να ζητήσει βοήθεια από τον πατέρα της ή τρίτους, όταν προέκυπτε μια δύσκολη κατάσταση ή χρειαζόταν να επισκευαστεί κάτι πάνω στο σκάφος, όπως όταν έσπασε το τιμόνι. Ήταν αναγκασμένη να τα κάνει όλα μόνη της!

Τον Δεκέμβριο απέπλευσε από το Cape Town για το **Saint Martin**, όπου έφτασε στις 21 Ιανουαρίου 2012, ολοκληρώνοντας έτσι τον γύρο του κόσμου. Μετά από μερικές ημέρες, συνέχισε το ταξίδι της προς τη Νέα Ζηλανδία για να δει το μέρος που γεννήθηκε, κάνοντας έτσι άλλο μισό γύρο του κόσμου!

Η πολυτιμότερη εμπειρία της Laura από αυτό το ταξίδι θα περίμενε κανείς να έχει σχέση με όλα



αυτά που πέρασε στη θάλασσα, ταξιδεύοντας κάτω από δυσμενείς καιρικές συνθήκες σε άγνωστες, για αυτήν, θάλασσες. Η αλήθεια όμως είναι ότι αυτό που τη συνάρπασε περισσότερο, ήταν η επαφή της με τους ανθρώπους στα κατά τόπους μέρη που επισκέφθηκε και οι διαφορετικές κουλτούρες τους. **Έχοντας μεγαλώσει κάτω από την επιρροή της Δυτικής κουλτούρας, όπου επιτυχία θεωρούνται οι καλές σπουδές και μια πετυχημένη καριέρα, κατάλαβε ότι το νόημα της ζωής έγκειται στην απλότητα και δεν χρειάζεται μια παρουσία για να είναι κανείς ευτυχισμένος.**

Όσον αφορά στο τι σκεφτόταν η Laura όταν ταξίδευε ατελείωτες ώρες μόνη στη θάλασσα, μας είπε ότι είχε μόνο τρία πράγματα να σκεφτεί: να φροντίζει ώστε το σκάφος να επιπλέει, να ταξιδεύει στη σωστή πορεία και να παραμείνει ζωντανή. Αυτό ήταν συχνά δύσκολο, αλλά συγχρόνως απλό, καθώς δεν είχε να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που έχει κανείς όταν ζει στην ξηρά. **Είχε επίσης χάσει την έννοια του χρόνου, έτρωγε όποτε ήθελε και κοιμόταν όταν το επέτρεπαν οι συνθήκες, πράγμα που της έδινε την αίσθηση της απόλυτης ελευθερίας.**

Η Laura δεν επιδίωξε ποτέ να γίνει διάσημη. Τον γύρο του κόσμου τον έκανε για να εκπληρώσει το όνειρό της και αποκόμισε τόσες σημαντικές εμπειρίες που κανένα άλλο παιδί της ηλικίας της δεν έχει αποκτήσει. Αυτό θα είναι για πάντα ο «θησαυρός» της. Και όπως λέει και η ίδια **«Life is a journey, not a destination» (η ζωή είναι ένα ταξίδι, όχι ένας προορισμός).**

■ Laura Dekkers Törn um die Welt



Laura Dekker
geb.: 20.9.1995

Segelboot „Guppy“
Model: Jeanneau
Gin Fizz Ketch
Länge: 11,50 m
Breite: 3,76 m
max. Tiefgang: 1,90 m



Το 2013 γυρίστηκε ταινία με θέμα το ταξίδι της και τίτλο **"Maidentrip"** και το 2014 έγραψε και εξέδωσε το βιβλίο **"One Girl, One Dream"** το οποίο περιέχει τις εμπειρίες της από το όνειρό της που έγινε πραγματικότητα. Τον Μάιο του 2015 παντρεύτηκε και έκτοτε ταξιδεύει σε διάφορα μέρη του κόσμου.



'Οσμωση



Η Όσμωση θεωρείται ο υπ' αριθμόν ένας εχθρός των σκαφών με σκελετό από υαλόνημα. Η όσμωση εμφανίζεται λόγω των υδρατμών της μεταφοράς υγρασίας μέσω του στρώματος gelcoat και επηρεάζει την επικάλυψη από υαλόνημα.

Διαδικασία Όσμωσης

Η **όσμωση** είναι η φυσική τάση των υγρών προς εξισορρόπηση των διαφορών στην πίεση ανάμεσα στην υπάρχουσα υγρασία του σκάφους και των θαλασσίων υδάτων. Το **gelcoat** δεν είναι ένα πλήρως αδιάβροχο φράγμα, όποτε η υγρασία το διαπερνά και φθάνει μέχρι την επικάλυψη από υαλόνημα.



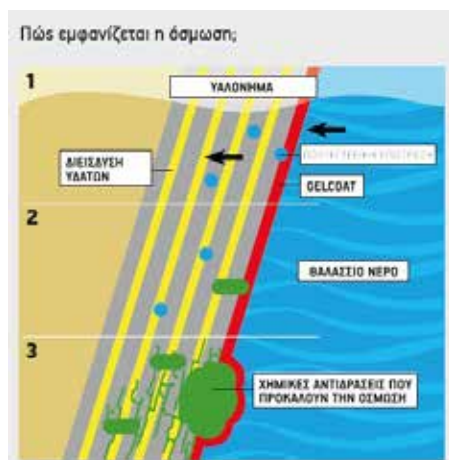
τε σκάφος με επιστρωση gelcoat όπως η διάβρωση απειλεί τα ΣΚΑΦΗ από χάλυβα και αλουμίνιο. Για να σταματήσει η όσμωση είναι σημαντική η εφαρμογή του κατάλληλου συστήματος βαφής το συντομότερο δυνατόν.

τα εμφάνισης της όσμωσης. Σε αυτή την περίπτωση, πρέπει να εκτελεστεί θεραπεία το συντομότερο δυνατό, προκειμένου να σταματήσει η εξέλιξη της όσμωσης.

Πώς να εντοπίσετε και να αντιμετωπίσετε ένα σκάφος που έχει υποστεί όσμωση

Δεν είναι πάντοτε εύκολος ο εντοπισμός της όσμωσης σε ένα σκάφος. Μόνο όταν οι φυσαλίδες είναι ορατές, μπορούμε εύκολα να ελέγξουμε αν το σκάφος έχει πληγεί από την όσμωση. **Εάν οι φυσαλίδες** αυτές (συνήθως διαφορετικού μεγέθους) **περιέχουν υγρό χρώματος καφετί με οσμή ξυδιού**, τότε έχουμε σοβαρούς λόγους να υποψιαζόμαστε πως το σκάφος έχει πληγεί από την όσμωση και θα πρέπει να εκτελεστεί μια θεραπεία κατά της όσμωσης. **Αν οι φυσαλίδες είναι ξηρές και σκληρές**, τότε πιθανότητα έχουν προκληθεί από τη διατήρηση αέρα ή διαλυτικού κατά τη διάρκεια των εργασιών βαφής και δεν έχει καμία επίδραση στο υαλόνημα.

Εάν οι φυσαλίδες δεν είναι ορατές, αυτό δεν σημαίνει πως το σκάφος δεν έχει υποστεί όσμωση. Όπως είδαμε και στην ενότητα "Διαδικασία όσμωσης" απαιτείται κάποιο χρονικό διάστημα μέχρι να εμφανιστούν οι φυσαλίδες. Επιπλέον, οι προληπτικές θεραπείες δεν δύνανται να σταματήσουν τη διαδικασία όσμωσης, επομένως συνιστάται η επιθεώρηση του σκάφους από επαγγελματία, ο οποίος θα επιβεβαιώσει την ύπαρξη ή την πιθανότη-



Άλλοι παράγοντες που ενισχύουν την ανάπτυξη της όσμωσης είναι το νερό και η υγρασία στις σεντίνες. Αυτή η υγρασία είθισται να διεισδύσει και στην επικάλυψη από το εσωτερικό, διευκολύνοντας έτσι την όσμωση. Η ταχύτητα εξάπλωσης της όσμωσης και της φθοράς που μπορεί αυτή να προκαλέσει εξαρτάται από διάφορους παράγοντες, όπως η ταχύτητα παραγωγής, την ποιότητα του GRP, την θερμοκρασία των υδάτων κλπ. **Η όσμωση μπορεί να επηρεάσει οποιοδήποτε**



Εάν είναι αναγκαίο να εκτελεστεί μια ολοκληρωμένη θεραπεία κατά της όσμωσης, το gelcoat πρέπει να αφαιρεθεί πλήρως, να αφήσετε το κύτος να στεγνώσει και να εφαρμοστεί το σύστημα **Jotun Yachting Osmoshell** στο υαλόνημα, πριν από την εφαρμογή οποιoδήποτε ασταριού ή υφαλοχρώματος. Το πιο σημαντικό σημείο είναι η αποκατάσταση του πάχους με εποξικά προϊόντα που θα είναι ακόμα πιο αδιάβροχα από ένα gelcoat.



Jotun Protects Property

MEGAYACHT IMPERIAL ANTIFOULING

The world's ultimate selfpolishing antifouling
suitable for all substrates including aluminium

Megayacht Imperial the world's ultimate antifouling

Megayacht Imperial antifouling is specially formulated for Megayachts and ensures effective protection and outstanding performance even with the challenge of relatively low sailing activity.

Megayacht Imperial, unlike most other antifoulings, is truly both, self-polishing and self-smoothing, using hydrolysis as its polishing mechanism. It has been proven to be enormously successful providing up to 36 months of fouling free service, reduced fuel consumption and increased speed. Suitable for new yachts, refit and maintenance, it can be applied over most antifouling technologies without the need of a sealer or tie coat, reducing materials, labour and dock time.

Megayacht Imperial is approved for use on aluminium yachts.

The best Megayachts in the world deserve Megayacht Imperial – the world's ultimate self-polishing antifouling.



Jotun Hellas LTD

33, Zeppou str, Glyfada, Athens

T: +30 2104285980

jotun.gr

Παστρικάκεια 2017

Ολοκληρώθηκαν με επιτυχία την **Κυριακή 7 Μαΐου** οι ιστιοπλοϊκοί αγώνες **“ΠΑΣΤΡΙΚΑΚΕΙΑ 2017”**, που διοργανώθηκαν από τη **Σχολή Ναυτικών Δοκίμων**, τον **Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος (Ν.Ο.Ε)** και τον **Ιστιοπλοϊκό Όμιλο Πειραιώς (Ι.Ο.Π)** υπό την αιγίδα της **Ελληνικής Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας (Ε.Ι.Ο.)**.

Η ονομασία “Παστρικάκεια”, δόθηκε στους αγώνες ως ένδειξη τιμής στη μνήμη του Ναυτικού Δόκιμου Ιωάννη Παστρικάκη.

Ο **Ιωάννης Παστρικάκης** γεννήθηκε στις Αρχάνες του Ηρακλείου Κρήτης το 1894, και το 1910, σε ηλικία 16 ετών κατετάγη στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων. Κατά τη διάρκεια του σύντομου βίου του, θα αναδειχθεί περίτρανα ο ηρωισμός και το ήθος του, μέσα από γεγονότα που προκαλούν μόνο δέος και θαυμασμό. Ειδικότερα αν αναλογιστεί κανείς το νεαρό της ηλικίας του.

Αν και τριτοετής Ναυτικός Δόκιμος, ο Παστρικάκης πρωτοστάτησε το 1912 στις προσπάθειες να πεισθεί το Υπουργείο Ναυτικών να επιτρέψει στους νεαρούς δόκιμους να συμμετάσχουν στην προσπάθεια απελευθέρωσης των σκλαβωμένων ακόμη χωμάτων της πατρίδας από τον τουρκικό ζυγό. Μετέβη στη Χίο εκτελώντας χρέη αξιωματικού αποβατικού αγήματος και συμμετείχε στην κατάληψη του υψώματος Σελλάδα του Αίγιου. Με το πέρας της επιστράτευσης, θα επέστρεφε στη Σχολή προκειμένου να ολοκληρώσει τη φοίτηση του. Στις 15 Νοεμβρίου του 1912 όμως, έπεσε ηρωικά μαχόμενος μαζί με άλλους συντρόφους του.

Στους αγώνες που πραγματοποιήθηκαν στη θαλάσσια περιοχή του Φαληρικού Όρμου το Σάββατο 6 και την Κυριακή 7 Μαΐου **συμμετείχαν 348 πληρώματα σε 16 κατηγορίες ενώ ο αριθμός των αθλητών ξεπέρασε τους 400.**

Η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων συμμετείχε στους αγώνες με τρία σκάφη στην κατηγορία J24 και πλήρωμα αποτελούμενα από Ναυτικούς Δοκίμους καθώς και τρεις Σημαιοφόρους της τάξης 2016 .

Η τελετή απονομής των επάθλων στους νικητές καθώς και η βράβευση του νεώτερου αθλητή που συμμετείχε στους αγώνες έλαβε χώρα στη ΣΝΔ την Κυριακή 7 Μαΐου παρουσία,



της Διοίκησης της ΣΝΔ, των διοργανωτών και των συμμετεχόντων αθλητών.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟPTIMIST ΠΑΙΔΩΝ

1	Γ. ΜΠΗΤΡΟΣ	Ν.Ο. ΑΙΓΙΝΑΣ
2	Μ. ΣΤΑΘΑΣ	Ν.Ο.Τ.Κ.
3	Ν. ΣΟΥΡΛΑΤΖΗΣ	Ν.Ο.Δ.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟPTIMIST ΚΟΡΑΣΙΔΩΝ

1	Λ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ	Ι.Ο.Π
2	Ε. ΓΟΥΝΤΕΡΣ	Ν.Ο.Β.
3	Π. ΔΑΓΚΛΗ	Ν.Ο.Π.Φ.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟPTIMIST ΑΓΟΡΙΩΝ

1	Π. ΜΑΝΔΗΛΑΡΗΣ	ΝΑΟΒ
---	----------------------	------

2	Χ. ΜΟΥΖΑΚΗΣ	ΝΟΤΚ
3	Ο. ΣΠΑΝΑΚΗΣ	Ι.Ο.Π

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟPTIMIST ΚΟΡΙΤΣΙΩΝ

1	Δ. ΒΑΡΘΟΛΟΜΑΙΟΥ	ΝΟΚΒ-ΝΟΠΦ
2	Α. ΚΟΚΚΙΝΑΚΗ	ΝΟΒ
3	Β. ΒΛΑΧΑΚΗ	ΝΟΓΚ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ LASER STD ΑΝΤΡΩΝ

1	Α. ΜΠΟΥΓΙΟΥΡΗΣ	ΝΟΠΦ
2	Κ. ΜΕΡΑΚΛΗΣ-ΣΤΑΜΑΤΙΟΥ	ΕΝΟΑ
3	Μ. ΚΑΡΑΔΗΜΑΣ	ΣΕΑΝΑΤΚ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ LASER RDL ΑΝΤΡΩΝ

1	Δ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΝΟΒ
2	Ν. ΓΙΑΜΑΛΑΚΗΣ	ΝΟΔ
3	Π. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ	ΝΟΒ





ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ LASER RDL ΓΥΝΑΙΚΩΝ

- | | | |
|---|------------------------|------|
| 1 | Α. ΠΡΟΒΕΛΕΓΓΙΟΥ | ΝΟΔ |
| 2 | Χ. ΜΑΚΚΑΡ | ΕΝΟΑ |
| 3 | Β. ΣΜΥΡΝΙΟΥΔΗ | ΝΑΟΒ |

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ LASER 4,7 ΑΝΤΡΩΝ

- | | | |
|---|------------------------|-------|
| 1 | Δ. ΚΕΡΚΟΥΛΑΣ | ΙΟΠΟΡ |
| 2 | Π. ΜΑΡΓΑΡΙΤΙΔΗΣ | ΙΣΤΟΣ |
| 3 | Α. ΜΟΝΟΣ | ΟΣΦΠ |

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ LASER 4,7 ΓΥΝΑΙΚΩΝ

- | | | |
|---|----------------------|------|
| 1 | Β. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ | ΝΟΤΚ |
| 2 | Μ. ΚΑΓΙΑΛΗ | ΝΑΟΒ |
| 3 | Μ. ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ | ΝΟΔ |

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 420 ΑΝΔΡΩΝ

- | | | |
|---|-----------------------------------|------|
| 1 | Π. ΜΑΜΟΥΝΗΣ-Ν. ΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ | ΙΟΠ |
| 2 | Ι. ΜΑΡΑΓΓΕΛΟΣ- Κ. ΠΕΤΣΙΟΣ | ΝΟΠΦ |

- | | | |
|---|----------------------------|-----|
| 3 | Β. ΠΑΠΠΑΣ-Γ. ΔΡΟΣΟΣ | ΙΟΠ |
|---|----------------------------|-----|

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 420 ΓΥΝΑΙΚΩΝ

- | | | |
|---|-----------------------------------|---------|
| 1 | Χ. ΜΑΡΙΝΟΥ-Χ. ΜΑΤΖΑΡΑΚΗ | ΝΟΒ-ΝΟΚ |
| 2 | Α. ΣΠΑΝΑΚΗ- Μ. ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΥ | ΙΟΠ |
| 3 | Μ. ΠΑΠΠΑ-Μ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ | ΙΟΠ |

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ YNGLING ΓΕΝΙΚΗ

- | | | |
|---|--|-----|
| 1 | Π. ΜΠΟΝΑΣ-Ε. ΞΗΡΟΥ-Α. ΑΣΠΙΩΤΗ | ΝΟΕ |
| 2 | Ρ.ΠΟΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ - Χ.ΚΟΛΛΙΑ - Α.ΚΑΛΛΙΑ | ΝΟΕ |
| 3 | Δ.ΜΠΕΛΕΓΡΑΤΗΣ - Ι. ΚΟΝΤΟΥ - Ζ. ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ | ΝΟΕ |

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ LIGHTNING ΓΕΝΙΚΗ

- | | | |
|---|--|------|
| 1 | Δ. ΣΤΑΜΑΤΙΑΔΗΣ - ΧΡ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΗΛ - Ν. ΧΑΡΤΖΟΥΛΑΚΗΣ | ΝΟΕ |
| 2 | Δ. ΠΕΤΙΚΙΔΗΣ-Α.ΤΟΛΗΣ-Ε.ΔΕΔΕΣ | ΝΟΕ |
| 3 | HEMMING LAURI - ΑΡΟΜΑΑ ΚΙΜΜΟ - ΑΡΟΜΑΑ ΜΙΚΑ | ΝΑΟΒ |

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ J24 ΓΕΝΙΚΗ

- | | | |
|---|--|-----------------|
| 1 | Δ. ΑΛΤΣΙΑΔΗΣ - Κ.ΤΣΙΓΚΑΡΑΣ - Α.ΣΙΟΥΖΟΣ-Σ.ΚΑΡΤΑΛΗΣ-Α.ΝΙΚΟΛΑΙΔΗΣ | ΙΟ ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ |
| 2 | Γ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ - Κ. ΤΡΙΔΗΜΑΣ - Σ. ΣΚΟΤΙΔΑΣ-ΧΡ. ΚΙΦΙΔΗΣ-Ε.ΣΚΟΡΔΟΥ | ΝΟΠΦ |
| 3 | Ι. ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ - Δ. ΜΑΡΓΑΡΗΣ - Γ. ΔΑΜΟΥΛΑΚΗΣ-ΧΑΛΚΙΤΗΣ | ΣΝΔ |

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2,4MR

- | | | |
|---|----------------------|--------------------|
| 1 | Ν. ΠΑΤΕΡΑΚΗΣ | ΙΟΠ |
| 2 | Σ. ΚΑΛΛΙΓΕΡΗΣ | SAILABILITY HELLAS |
| 3 | Λ. ΦΩΚΙΑΝΟΣ | SAILABILITY HELLAS |

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ HANSA

- | | | |
|---|------------------------|--------------------|
| 1 | Ε. ΚΟΥΡΟΥΒΑΝΗ | SAILABILITY HELLAS |
| 2 | Σ. ΔΡΑΓΑΝΙΔΟΥ | SAILABILITY HELLAS |
| 3 | Α. ΚΟΥΜΟΥΤΣΑΚΟΥ | SAILABILITY HELLAS |

Το βραβείο πολυνίκη ομίλου έλαβε ο ΙΟΠ με 3 πρώτες νίκες.

Βραβεύτηκε η μικρότερη αθλήτρια η οποία ήταν η Μαρίνα-Ηλέκτρα Σουκούλη του Ν.Ο. ΑΣΣΟΥ γεννημένη στις 7/11/2009.



Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Ιστιοπλοΐας σκαφών J/24



Ολοκληρώθηκε με επιτυχία η 1η φάση του Πανελληνίου Πρωταθλήματος Ιστιοπλοΐας με σκάφη τύπου J/24, την οποία διοργάνωσε ο Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Πατρών, το **3ήμερο του Αγίου Πνεύματος**, στην Πάτρα.

Πέρα από το όμορφο θέαμα που προσέφεραν οι παράκτιες διαδρομές του αγώνα, η διοργάνωση αυτή αποτελούσε και ένα καθοριστικό test event για το Πανευρωπαϊκό Πρωτάθλημα της κλάσης J/24, που θα διεξαχθεί το 2019, στην Πάτρα.

Το J/24 είναι ένα σκάφος 5 ατόμων, μία ιστορική κλάση, με πολλές ελληνικές διεθνείς διακρίσεις και επιτυχίες. Το σκάφη κατέφθασαν στην Πάτρα, οδικώς, με τρέιλερ και με τη βοήθεια των μέσων και των ανθρώπων του Ο.Λ.ΠΑ. αρματώθηκαν και ελλιμενίστηκαν στο αγκυροβόλιο του Ο.Λ.ΠΑ.. Η επιλογή του ελλιμενισμού σε κεντρικό σημείο της πόλης και του στίβου να είναι παράκτιος και δίπλα από το λιμάνι ικανοποιούσε την επιθυμία των ανθρώπων του Ι.Ο.Πατρών να προσφέρουν στην πόλη, εκτός από όμορφο θέαμα, άποψη και προβολή. Η πόλη μπορεί να φιλοξενήσει ακόμη και στο κέντρο τέτοιες διοργανώσεις ενώ η δυνατότητα να έχει παράκτιο στίβο κατά μήκος της ακτής αποτελεί μια μοναδικότητα που λίγες πόλεις διαθέτουν.

Αγωνιστικά, επικράτησε το σκάφος του Ναυτικού Ομίλου Γαζίου Κρήτης **"KIKI"**, με 2ο του

σκάφος του Ναυτικού Ομίλου Παλαιού Φαλήρου **"J MANIA"** και 3ο το σκάφος του Πανεπιστημίου Κρήτης **"PHYSALIA PHYSALIS"**.

Στην **1η φάση του Πανελληνίου Πρωταθλήματος συμμετείχαν 50 άτομα σε 9 σκάφη**, ενώ ο διοργανωτής όμιλος με τις έμπειρες σε τέτοιες διοργανώσεις επιτροπές έβαλε τον πήχη ψηλά για το Πανευρωπαϊκό του 2019, διαθέτοντας 30 άτομα στις επιτροπές και 7 σκάφη επιτροπών και συνοδείας.

Ο διοργανωτής Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Πατρών

αισθάνεται υποχρέωση να ευχαριστήσει όσους συνετέλεσαν στην επιτυχή διοργάνωση και συγκεκριμένα τον Ο.Λ.ΠΑ. που διέθεσε μέρος του αγκυροβολίου για αρμάτωμα και ελλιμενισμό, το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πατρών για τη συνεργασία, την "ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟ Α.Ε." για τη δωρεάν διέλευση των σκαφών, τον Ποδηλατικό Όμιλο Πατρών για την παραχώρηση της αίθουσάς του και τον Α.Ι.Ο. Ρίου "ΙΑΣΩΝ" για την προσφορά ενός φουσκωτού για την Επιτροπή Αγώνα.





MARAN GAS MARITIME INC.



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

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

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

DON'T LIMIT YOUR CHALLENGES
CHALLENGE YOUR LIMITS!

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

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

Χρυσό & αργυρό στο Παγκόσμιο Κύπελλο



Με τον καλύτερο τρόπο, για τα ελληνικά χρώματα, ολοκληρώθηκε ο **τελικός του Παγκοσμίου Κυπέλλου**, που διεξήχθη στο **Σανταντέρ**. Οι **Παναγιώτης Μάντης και Παύλος Καγιαλής**, για πρώτη φορά στην καριέρα τους, κατέκτησαν το **χρυσό μετάλλιο** στην κατηγορία των 470. Εντυπωσιακή ήταν και η εμφάνιση της **Βασιλείας Καραχάλιου** που ανέβηκε στο **δεύτερο σκαλί του βάθρου** στα Λέιζερ Ράντιαλ.

Στα 470, και ύστερα από 11 ιστιοδρομίες, οι χάλκινοι ολυμπιονίκες του Ρίο έδειξαν ότι δίκαια συγκαταλέγονται ανάμεσα στους κορυφαίους του κόσμου. Με 36 β.π. δεν άφησαν κανένα περιθώριο στους αντιπάλους τους. Το ασημένιο μετάλλιο κατέκτησαν οι Αυστριακοί Ντ. Μπάργκερ - Λ. Μαχρ με 42β., ενώ τρίτοι ήταν οι Ιταλοί Τζ. Φερράρι - Τζ. Καλάμπρο με 43,60 βαθμούς.

«Από την πρώτη στιγμή του αγώνα είχαμε τον έλεγχο του. Ξεκινήσαμε πολύ καλά. Είχε γίνει η επιλογή των υλικών και ήμασταν ήρεμοι. Όλα πήγαν καλά. Σε ότι αφορά τις συνθήκες του αγώνα μπορούμε να πούμε ότι συναντήσαμε όλες τις καιρικές συνθήκες. Από επτά κόμβους αέρα μέχρι 17-18. Η θάλασσα ήταν και με κύμα και χωρίς. Το κύπελλο του

Σανταντέρ το κυνηγούσαμε όλη τη χρονιά και φτάσαμε στον στόχο μας», δήλωσε στον "Ιστιοπλοϊκό Κόσμο" ο προπονητής των πρωταθλητών μας **Γεράσιμος Ωρολογάς**.

Οι αγώνες κύλησαν καλά, καθώς οι Ισπανοί είναι έμπειροι σε ότι αφορά στις διοργανώσεις ιστιοπλοΐας. **«Ήταν όλα εκπληκτικά. Φανταστικές συνθήκες και ένας κόλπος ιδανικός για ιστιοπλοΐα. Όλα κύλησαν όπως έπρεπε και ήταν ένα τρόπαιο που το θέλαμε»**, υπογράμμισε ο **Παύλος Καγιαλής**.

Ανερχόμενη δύναμη στην κατηγορία των Λέιζερ Ράντιαλ, σε παγκόσμιο επίπεδο, θεωρείται η **Βασιλεία Καραχάλιου**. Η πρωταθλήτρια το τελευταίο χρονικό διάστημα προπονείται εκτός Ελλάδος και τα αποτελέσματα δείχνουν ότι η προπόνηση έχει αποδώσει καρπούς.

Στην Ισπανία ήρθε **δεύτερη** με 65 βαθμούς.

Το χρυσό κατέκτησε η Βελγίδα Ε. Β. Άκερ που συγκέντρωσε 43 βαθμούς και το χάλκινο η Ντ. Μ. Φρατσίνι (Ουρουγουάη) με 66 βαθμούς.



Ελληνική διάκριση είχαν και οι **διεθνείς αγώνες** που πραγματοποιήθηκαν στο **Κιέλο**. Οι **Τέλνις Αθανασόπουλος και Δημήτρης Τάσιος** κατέκτησαν το **χρυσό μετάλλιο** στα 420. Οι πρωταθλητές ήταν εντυπωσιακοί σε όλη τη διάρκεια της διοργάνωσης, κάτι που αντικατοπτρίζεται και στα πλυσάρια που είχαν (1, 1, 2, 2, 1, 1, 1, 3, 5, 5). Έτρεξαν 135 σκάφη από όλο τον κόσμο. Στην ίδια κατηγορία οι **Χ. Μαρίνου - Χ. Μαζαράκη** ήταν 67ες στη γενική βαθμολογία με 194 βαθμούς.

Στα Λέιζερ Ράντιαλ ύστερα από εννέα ιστιοδρομίες η **Βασιλεία Καραχάλιου** τερμάτισε στην **5η θέση** με 47 βαθμούς, σε σύνολο 70 σκαφών. Στα 49er (12 κούρσες) οι **Π. Καμπουρίδης - Σ. Νούτσος** κατέλαβαν την 62η θέση (69 σκάφη). Στα 2.4mr έγιναν 10 ιστιοδρομίες και ο **Θ. Χωραφιάρης** τερμάτισε 38ος (43 σκάφη) και στα Hansa 303 (9 κούρσες) ο **Ε. Αχλάτης** ήρθε 16ος (25 σκάφη).



Πρωταγωνιστές οι Έλληνες ιστιοπληλοί



Σε υψηλό επίπεδο βρίσκονται οι κατηγορίες των πληρωμάτων μας στα 470 και στα RSX, σύμφωνα με τα αποτελέσματα στις κορυφαίες διεθνείς διοργανώσεις. Στα ευρωπαϊκά πρωταθλήματα των **RSX** (ανδρών και -17) η χώρα μας κατέκτησε **δύο μετάλλια** και στην αντίστοιχη διοργάνωση των **470** δύο ελληνικά πληρώματα βρέθηκαν ανάμεσα στα έξι κορυφαία της Ευρώπης.



Στη διοργάνωση που διεξήχθη στη **Μασσαλία** ο **Βύρων Κοκκαλάνης** ανέβηκε στη **δεύτερη θέση του βάθρου** και πιστοποίησε για πολλοστή φορά τη μεγάλη κλάση του. Ύστερα από οκτώ κούρσες συγκέντρωσε 91,7 βαθμούς ποινής και άφησε στην τρίτη θέση τον Ιταλό Μ. Καμπότι με 114,50, ενώ το χρυσό μετάλλιο πήρε ο Γάλλος Λ. Γκιαντ με 64,50. Συμμετείχαν 108 σκάφη. **«Ήταν μία καλή**

διοργάνωση. Επόμενος μεγάλος στόχος είναι το παγκόσμιο πρωτάθλημα», δήλωσε ο πρωταθλητής στον "Ιστιοπλοϊκό Κόσμο".



Τα ελληνικά RSX, όμως, θα έχουν και μέλλον. Ο 16χρονος **Λεωνίδας Τσορτανίδης** ήρθε **τρίτος** στην αντίστοιχη **διοργάνωση των -17 ετών**, σε έναν αγώνα όπου πήραν μέρος 20 σκάφη.



Στο **Μονακό** διεξήχθη το **Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα των 470**. Οι χάλκινοι Ολυμπιονίκες του Ρίο θέλησαν να δοκιμάσουν νέα υλικά προκειμένου να είναι απόλυτα έτοιμοι για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα της Θεσσαλονίκης και έμειναν μία θέση μακριά από το ευρωπαϊκό βάθρο. Στο Μονακό προτίμησαν να μην πάρουν μαζί τους το νέο σκάφος τους προκειμένου να το προφυλάξουν. Και όπως φάνηκε από την έκβαση των αγώνων είχαν απόλυτο δίκιο διότι οι κακές καιρικές συνθήκες δεν επέτρεψαν να διεξαχθεί η κούρσα των μεταλλίων. **«Είχαμε προβλέψει ότι οι καιρικές συνθήκες στο Μονακό δεν θα ήταν καλές. Δεν μπορούσαμε να διεκδικήσουμε μια διάκριση διότι δεν πραγματοποιήθηκε η κούρσα των μεταλλίων. Κρατάμε τις εμπειρίες και προχωράμε σοφοί και δυνατοί για τους επόμενους στόχους»,** μας είπε ο προπονητής τους, **Μάκης Ωρολογάς**. Η νεότερη γενιά, οι **Βασίλης Παπουτσόγλου** και **Γιάννης Ορφανός** ήρθαν 6οι στην Ευρώπη και 7οι στη γενική.



Στα 470 των γυναικών στην πρώτη θέση βρέθηκε το πλήρωμα της Ολλανδίας με την ελληνικής καταγωγής **Αφροδίτη Ζέγκερς** και την Αναλούς Βανβέιν. Προπονητής των κοριτσιών είναι ο **Νίκος Δρούγκας** και οι Ολλανδέζες στο σημείο που δηλώνονται οι χορηγοί είχαν γράψει **«Thanks Nikos»**. Οι Ελληνίδες πρωταθλήτριες **Μαρία Μπόζη** και **Ραφαηλίνα Κλωναρίδου** ήρθαν 15ες.



Θετική ήταν και η εμφάνιση του **Γιάννης Μιτάκη** στο **Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα των Φινν** (Μασσαλία). Ο πρωταθλητής της κλάσης πλυσσαρίστηκε στην όγδοη θέση. **«Θεωρώ ικανοποιητικό το αποτέλεσμα. Ήταν ο πρώτος μου αγώνας μετά τους Ολυμπιακούς του Ρίο. Συνεχίζουμε...»**, υπογράμμισε ο φιννίστας. Το πρωτάθλημα των Φινν διεξήχθη με τους νέους κανονισμούς, οι οποίοι απογοήτευσαν τους ιστιοπλοδούς. Ύστερα από 10 κούρσες, οι τρεις πρώτοι μπήκαν στον τελικό. Διεξήχθη ημιτελικός με επτά σκάφη από τα οποία προκρίθηκαν δύο.

Στο όνομα **Οδυσσέας Εμμανουήλ Σπανάκης** ακούει ένα από τα λιλιπούτεια ταλέντα της ελληνικής ιστιοπλοΐας. Ο νεαρός πρωταθλητής του ΙΟΠ πήρε μέρος σε **διεθνή रेγκάτα όπτιμιστ** στην **Ολλανδία** και πλυσσαρίστηκε στην **πέμπτη θέση**. Πραγματοποιήθηκαν 12 ιστιοδρομίες και συμμετείχαν 223 σκάφη.

Στα Γιάννενα το Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Νέων Ανδρών-Γυναικών

Μετά από δεκαεννέα χρόνια η πόλη των Ιωαννίνων αναλαμβάνει και πάλι να φιλοξενήσει μια μεγάλη διεθνή κωπηλατική διοργάνωση.

Με τις συντονισμένες ενέργειες της **Ελληνικής Κωπηλατικής Ομοσπονδίας**, του **Ναυτικού Ομίλου Ιωαννίνων** και κυρίως την πλήρη υποστήριξη του **υφυπουργού Αθλητισμού Γιώργου Βασιλειάδη** που από την πρώτη στιγμή έδωσε τη συγκατάθεσή της Πολιτείας, η Διεθνής Ομοσπονδία Κωπηλασίας ανέθεσε με ομόφωνη απόφαση στην Ελλάδα τη διοργάνωση του Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Νέων Ανδρών και Γυναικών του 2019.

Η απόφαση της ανάθεσης ελήφθη στο πλαίσιο της **Γενικής Συνέλευσης των Ευρωπαϊκών Κωπηλατικών Ομοσπονδιών** στο περιθώριο του **Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Ανδρών-Γυναικών** που πραγματοποιήθηκε στην **Τσεχία** στα τέλη Μαΐου παρουσία του προέδρου της FISA **Ζαν Κριστόφ Ρολάν**, του Εκτελεστι-

κού Διευθυντή της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας **Ματ Σμίθ** και του προέδρου του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου **Ριζάρ Στάντιουκ** ενώ την ελληνική πλευρά εκπροσώπησε στο Ρατσίτσε ο πρόεδρος της Ελληνικής Κωπηλατικής Ομοσπονδίας **Γιάννης Καρράς**.

Η διοργάνωση του Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Νέων Ανδρών και Γυναικών που συγκεντρώνει περισσότερους από 500 αθλητές κι αθλήτριες από 30 και πλέον χώρες της Ευρώπης δίνει την ευκαιρία στην πόλη των Ιωαννίνων που έχει 'γεννήσει' ολυμπιονίκες και παγκόσμιους πρωταθλητές να ξαναμπει στον διεθνή χάρτη της κωπηλασίας για πρώτη φορά μετά από το Κύπελλο Εθνών που είχε διεξαχθεί το 1998 στην Παμβώτιδα λίμνη.

Παράλληλα είναι μια μεγάλη ευκαιρία για τη **συντήρηση και ανακαίνιση των εγκαταστάσεων του ΚΕΚΩΠ** που αποτελούν εδώ και δεκαετίες σημείο αναφοράς της πρωτεύουσας της Ηπείρου.

Τον **Σεπτέμβριο του 2019** η Ελλάδα και τα **Γιάννενα**, θα φιλοξενήσουν μια μεγάλη διεθνή διοργάνωση όπου με την υποστήριξη όλων των φορέων την Πολιτεία, την τοπική αυτοδιοίκηση, την Ομοσπονδία, τον κόσμο του αθλήματος θα κερδίσουν ακόμη ένα στοίχημα και θα φέρουν εις πέρας με επιτυχία μια ακόμη δύσκολη αποστολή.



Γιάννης Καρράς «Μεγάλη ευκαιρία για την Ελλάδα»

Με ιδιαίτερο ενθουσιασμό υποδέχθηκε η διεθνής κωπηλατική κοινότητα την ανάθεση της διοργάνωσης του Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Νέων Ανδρών και Γυναικών όπως αποκάλυψε ο πρόεδρος της ΕΚΟΦΝΣ Γιάννης Καρράς που υπέγραψε τη σχετική απόφαση με τους αξιωματούχους της FISA.

«Η επιστροφή διεθνών αγώνων στην Ελλάδα και ιδιαίτερα στα Γιάννενα έτυχε θερμής υποδοχής από πολλές ξένες εθνικές αντιπροσωπείες που έχουν να θυμούνται τις πολύ καλές διοργανώσεις που είχαμε κάνει στο παρελθόν και στα Γιάννενα και σε

άλλες πόλεις. Όλοι μας δήλωσαν την ανυπομονησία τους να δώσουν το "παρών" στο Ευρωπαϊκό το 2019 αλλά και να έρθουν μέχρι τότε για προετοιμασία στη φιλόξενη Παμβώτιδα λίμνη.

Από την πλευρά μας είναι μια μεγάλη ευκαιρία τόσο για την τοπική κοινωνία της πόλης όσο και για την Ομοσπονδία να αποτελέσει αυτή η διοργάνωση την επιστροφή μας ως χώρα στο διεθνές στερέωμα αλλά και από την άλλη να ξαναγίνουν τα Γιάννενα ένα κωπηλατικό κέντρο διεθνών

προδιαγραφών όπως ήταν πριν από πολλά χρόνια.

Πρέπει όλοι μαζί, Πολιτεία, τοπική κοινωνία, Ομοσπονδία και Ναυτικός Όμιλος να σηκώσουμε μανίκια και να δουλέψουμε σκληρά για την επίτευξη αυτού του στόχου. Οι προϋποθέσεις υπάρχουν, η διάθεση και η όρεξη επίσης άρα με σκληρή δουλειά θα φτάσουμε στο επιθυμητό αποτέλεσμα που όλοι θέλουμε να δούμε τον Σεπτέμβριο του 2019 στα Γιάννενα».



Σοκ με την αποχώρηση της Ασουμανάκη από την Εθνική

Ισχυρό πλήγμα δέχθηκε η Εθνική ομάδα της κωπηλασίας. Πιο συγκεκριμένα η 4^η Ολυμπιονίκης του Ρίο **Σοφία Ασουμανάκη** αποφάσισε να συνεχίσει τις σπουδές της στις Ηνωμένες Πολιτείες και να αποχωρήσει προσωρινά από τα κλιμάκια της Εθνικής. Έτσι **ακύρωσε την παρουσία της στο Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα που διεξήχθη ήδη αλλά και στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα τον ερχόμενο Σεπτέμβριο στις ΗΠΑ.** Κατόπιν αυτής της απόφασης της αθλήτριας η Κωπηλατική Ομοσπονδία εξέδωσε ανακοίνωση όπου και αναφέρει :

«Την Τρίτη 16 Μαΐου η Ελληνική Κωπηλατική Ομοσπονδία ενημε-

ρώθηκε σε συνάντηση που έγινε με τους γονείς της Σοφίας Ασουμανάκη ότι η αθλήτρια θα μεταβεί για σπουδές σε πανεπιστήμιο των ΗΠΑ και ως εκ τούτου αποχωρεί από την Εθνική ομάδα. Από την πλευρά της οικογένειας της αθλήτριας εκφράστηκε η επιθυμία να συνεχίσει να αγωνίζεται με την Εθνική ομάδα ανάλογα με τις υποχρεώσεις της στο Πανεπιστήμιο. Η θέση της Ελληνικής Κωπηλατικής Ομοσπονδίας είναι ότι οι πόρτες της Εθνικής ομάδας είναι ανοιχτές με τους όρους και τις προϋποθέσεις που λειτουργεί αυτή».

Διπλή επιτυχία οι Εφηβοι στο Ευρωπαϊκό

Πολύ μεγάλη επιτυχία για τα ελληνικά κουπιά στο **Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Εφήβων Νεανίδων στο Κρέφελντ της Γερμανίας (18-21/5).**

Οι δυο δίκωπες των αγοριών με τους **Παλαιοπάνο-Σωτηρακόπουλο** όσο και των κοριτσιών με τις **Μπούρμπου-Γεωργούδη** κατέκτησαν τα **ασημένια μετάλλια** στους τελικούς των αγωνισμάτων τους.

Το διπλό σκιφ με τους **Ντινέν-Στεργιάκα** μετά την ατυχία που είχαν στον ημιτελικό κατέλαβε τη 2^η θέση στον μικρό τελικό και την 8^η στο σύνολο ενώ ο **Βασίλης Κουκούτσης** ήταν 3ος στον Γ' τελικό και 14ος στη γενική. Πολλά συγχαρητήρια στους αθλητές και στους προπονητές.

«Η παρουσία μας στο Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα αναμφίβολα θεωρείται επιτυχημένη. Κι αν δεν είχαμε την ατυχία του διπλού σκιφ των εφήβων λίγο νωρίτερα θα ήταν η καλύτερη αφού το πλήρωμά μας είχε δυνατότητες να ανέβει στο βάθρο»



δήλωσε ο ομοσπονδιακός προπονητής και συνοδός των αθλητών στη Γερμανία **Κώστας Κοντομανώλης.**

Τρια πλήρώματα στην 8άδα του Ευρωπαϊκού Ανδρών-γυναικών

Με τρεις δεύτερες θέσεις σε μικρούς τελικούς (8ες στη γενική) ολοκληρώθηκε για τα ελληνικά κουπιά το Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Ανδρών-Γυναικών στο Ρατσίτσε της Τσεχίας τον περασμένο Μαΐο.

Στο **σκιφ των γυναικών** η **Κατερίνα Νικολαΐδου**, παρά το ότι είχε ελάχιστο χρόνο να προετοιμαστεί στο νέο της αγώνισμα μετά την αποχώρηση από την Εθνική της Σοφίας Ασουμανάκη έφτασε πολύ κοντά στον

μεγάλο τελικό και τελικά έχασε την 1^η θέση στον μικρό τελικό για ελάχιστα εκατοστά του δευτερολέπτου τερματίζοντας στη **2^η θέση** με χρόνο 7:36.97 ενώ η Ολλανδέζα Ντε Πόνγκκ τερμάτισε σε 7:36.22.

Για δυο δευτερόλεπτα έχασαν την πρωτιά στον μικρό τελικό του **διπλού σκιφ ελ βαρών ανδρών** και οι **Σπύρος Γιάνναρος-Παναγιώτης Μαγδαλής.** Το ελληνικό πλήρωμα τερμάτισε σε 6:24.99 ενώ η τσέχικη βάρκα που ήταν πρώτη σε 6:22.79.

Πολύ καλή παρουσία και για το αντίστοιχο πλήρωμα των γυναικών όπου οι **Θωμάς Εμμουηλίδου –Μαρία Πέργουλη** τερμάτισαν



σε 7:10.18 πίσω από τη βάρκα της Γερμανίας που πήρε την πρώτη θέση στον μικρό τελικό με 7:08.89.

Τον Ι.Κ. θα τον βρείτε στα εξής σημεία

Magic Marine

Μεγάλου Αλεξάνδρου 8, Πειραιάς

Team 1

Ακτή Κουμουνδούρου, Μικρολίμανο

Perga

Αθ. Παπαναστασίου 85, Μικρολίμανο

Pelagos

Α. Ποσειδώνος 19, Άλιμος

Skordilis S.A

Α. Ποσειδώνος 10, Άλιμος

Tecrep Marine

Ακτή Τρ. Μουτσοπούλου 36, Πειραιάς

Α. Ελευθερίας (Αθήμιου) 16, Άλιμος

SAILINGSHOP

Α. Παπαναστασίου 97, Καστέλλο

Π. Τσαλδάρη 22, Μελίσσια

Marina stores

Γούναρη 3, Πειραιάς

ΝΑΥΤΙΛΟΣ ΕΠΕ

Ακτή Μουτσοπούλου 36, Πειραιάς

VMG

Ακτή Κουμουνδούρου, Μικρολίμανο



Ιστιοπλοϊκός Κόσμος

Ψηφιακή έκδοση: www.istioploikoskosmos.gr

Διμηνιαία Έκδοση

Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης

· Βραβείο Ακαδημίας Αθηνών 2013 ·

www.horc.gr

φωτογραφία εξωφύλλου: Νίκος Αλευρομύτης

"53^ο Ράλλυ Αιγαίου 2016, εκκίνηση διαδρομής
Μήλος-Σούνιο."

Ιδιοκτήτης

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Ακτή Δηλαβέρη 3, 18533 Πειραιάς

T. 2104123357, 2104113201 • F. 2104227038 • www.horc.gr

Εκδότης

Ιωάννης Μαραγκουδάκης

Αρχισυντάκτης Έλης

Πάνος Δημητρακόπουλος • email: info@istioploikoskosmos.gr

Σ' αυτό το τεύχος συνεργάστηκαν

Ιωάννης Μαραγκουδάκης, Παναγιώτης Δημητρακόπουλος,
Χωνσταντίνος Τριγκώνης, Μάνος Ν. Ρούδας, Δημήτρης Τσελίκας,
Απόστολος Γεωργόπουλος, Σπυριδούλα-Ίριδα Σπανέα,
Γιώργος Κατέκος, Λεσβιακός Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης,
Αθλητικός Σύλλογος Ιστιοπλόων Ανοικτής Θάλασσας Ρόδου,
Εριφύλη Βαρδάκη, Τίτος Ιω. Αθανασιάδης,
Πέτρος Θέμελης, Χριστιάννα Σαραντέα, Jotun Hellas,
Τμήμα Φυσικής και Ναυτικής Αγωγής της ΣΝΔ, Νίκος Γκομώλης

Φωτογραφίες

Πάνος Δημητρακόπουλος, Νίκος Ζάγκας, Νίκος Αλευρομύτης,
Λεσβιακός Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης,
Αθλητικός Σύλλογος Ιστιοπλόων Ανοικτής Θάλασσας Ρόδου,
Εριφύλη Βαρδάκη, ICARUS sports, Jotun Hellas,
ACEA / Sander van der Borch, Ricardo Pinto & Gilles Martin-Raget,
BMW / Studio Borlenghi, Τμήμα Φυσικής και Ναυτικής Αγωγής της ΣΝΔ,
Bogee Toth, World Sailing / Jesus Renedo, αρχείο "paralos - events & design"

Διεύθυνση Πωλήσεων

Πάνος Δημητρακόπουλος

Υπεύθυνος σύμφωνα με τον νόμο

Ιωάννης Μαραγκουδάκης

Σχεδιασμός εντύπου / επιμέλεια έκδοσης

PARALOS - events & design

T. 210 9680820 • www.paralos.gr • email: info@paralos.gr

CTP - Εκτύπωση

ARIAGRAF & ΣΙΑ ΟΕ

Γραφικές Τέχνες, Νέα Ζωή - Ασπρόπυργος • T: 210-5593720

ΠΟΙΑΘ ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ



ταξιδέψτε
τις θάλασσες
μαζί μας!



Η μόνη σχολή με πάνω από **55 χρόνια εμπειρίας** στην υπεύθυνη διάδοση του αθλήματος της Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης στην Ελλάδα με **περισσότερους από 30.000 απόφοιτους**.

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



Φάληρο

Σκύρος

Χίος

Σύρος

ΑΝΑΖΗΤΗΣΤΕ ΜΑΣ
FIND US

www.aegeanrally.gr

ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ
ORGANIZED BY

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ
ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
HELLENIC OFFSHORE
RACING CLUB



ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ
OFFICIAL SPONSOR



Ο ιστιοπλοϊκός
μαραθώνιος
των 300 ν.μ.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΔΑ
UNDER THE AUSPICES



ΤΗΛΕΟΠΤΙΚΟΣ ΜΕΤΑΔΟΤΗΣ
OFFICIAL BROADCASTER



ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ
MEDIA SPONSORS

Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ



ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΕΣ
SUPPORTERS



ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ
TECHNOLOGY SUPPORT



ΧΟΡΗΓΟΣ WEB MEDIA
WEB MEDIA SPONSOR

