



ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ-ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2018

No 138

Ιστιοπλοϊκός κόσμος

διμηνιαία έκδοση | www.istioploikokosmos.gr

Πανελλήνιος Όμιλος
Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης
· Βραβείο Ακαδημίας Αθηνών ·



Ολυμπιακοί Νέων

Χρυσό Καηπογιαννάκη
στα Techno 293+

Χρυσό Μπούρμπου – Κυρίδου
στη δίκωπο

Rolex Middle Sea Race 2018
Νικητής στα IRC 2 το OPTIMUM



The Posidonia SEA TOURISM FORUM

International Conference & Exhibition

The Premium Cruise & Sea Tourism Event in the East Med

28-29 May 2019

DOMOTEL KASTRI CONFERENCE CENTER
ATHENS GREECE

Silver Sponsors



Member of



www.PosidoniaSeaTourism.com

περιεχόμενα

Ιστιοπλοϊκός Κόσμος 138



018



025



028

033

Βρείτε μας online:

www.istioploikoskosmos.gr

www.facebook.com/istioploikoskosmos.magazine

#istioploikoskosmos

ΜΟΝΙΜΕΣ ΣΤΗΛΕΣ

Σελ 02 Μ'ανοιχτά πανιά

Σελ 04 Απόψεις

Σελ 10 Ενημερωτικά

Σελ 28 Κατηγορίες Τριγώνου

Σελ 40 Κωπηλασία

ΔΙΕΘΝΗ

Σελ 18 Rolex Middle Sea Race στη Μάλτα

Σελ 25 Route du Rhum

ΘΕΜΑΤΑ

Σελ 16 άρθρο: Τεχνολογία και παράδοση

Σελ 17 άρθρο: Το πρώτο ιστιοπλοϊκό σκάφος από ανακυκλωμένα πλαστικά μπουκάλια κατασκευάστηκε στην Καλαμάτα!

Σελ 36 άρθρο: ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΙΡΕΣ 2018 - Χρυσός ο Αλέξανδρος Καλπογιαννάκης στους αγώνες που αλλάζουν τον τρόπο που γίνονται οι Ολυμπιακοί Αγώνες

Σελ 38 συνέντευξη: Αλέξανδρος Καλπογιαννάκης - «Για να μείνω στον χώρο πρέπει να φέρω επιτυχία»

Σελ 44 άρθρο: Τα δέκα μεγαλύτερα σε θησαυρούς ναυάγια

Σελ 46 άρθρο: Βασικές έννοιες Δικαίου της Θάλασσας

Σελ 49 τεχνικό: Οι 5 καλύτεροι τρόποι να προετοιμάσετε το σκάφος σας για το χειμώνα

Σελ 50 ταξιδιωτικό: Αναμνήσεις από ιστιοπλοϊκές κρουαζιέρες Σύρος - Ύδρα (5^ο μέρος)



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. Μαραγκουδάκη / Πρόεδρου Δ.Σ

«...η τάση είναι να ανοιχθούν οι Ολυμπιακοί Αγώνες ακόμη περισσότερο στο ευρύ κοινό, αφού περιλαμβάνονται στο νέο πρόγραμμα και αγωνίσματα που έχουν σε μεγάλο βαθμό το στοιχείο του εντυπωσιασμού, της επιδεξιότητας αθλή και της ψυχαγωγίας, δραστηριότητες που έλκουν και τους χορηγούς. Τελικά φαίνεται ότι μόνο ο Στίβος ως εκπρόσωπος του κλασικού αθλητισμού θα παραμείνει αλώβητος.»

As αρχίσουμε την ανασκόπηση του διμήνου αυτού με τα πολύ ευχάριστα που συνέβησαν στους Ολυμπιακούς Αγώνες Νέων στο Μπουένος Άιρες.

Στην ιστιοπολία ο **Αλέξανδρος Καλπογιαννάκης** στην ιστιοσανίδα, κατέλαβε την πρώτη θέση και η **Κατερίνα Δίβαρη** την πέμπτη στα κορίτσια. Να σημειωθεί ότι ο ίδιος αθλητής επρώτευσε και στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα ιστιοσανίδας που διεξήχθη στη Βάρκιζα.

Στην κωπηλασία τα ελληνικά κουπιά πανηγύρισαν το πρώτο χρυσό μετάλλιο σε Ολυμπιακούς Αγώνες Νέων. Η **Χριστίνα Μπούρμπου** και η **Μαρία Κυρίδου** κατέλαβαν την πρώτη θέση στη δίκωπο άνευ. Σημειώνουμε ότι είναι το τέταρτο μετάλλιο για την ελληνική κωπηλασία στον θεσμό.

Οι επιτυχίες αυτές των νέων μας δημιουργούν μεγάλες προσδοκίες για το μέλλον. Αλλά και οι παλαίμαχοι δεν υστέρησαν. Οι **Ντάνης Πασχαλίδης** και **Κώστας Τριγκώνης** εστέφθησαν πρωταθλητές Ευρώπης 2018 στα Tornado συμπληρώνοντας τον δέκατο πανευρωπαϊκό τους τίτλο.

Αλλά και στην Ανοικτή Θάλασσα το δίμηνο μας επιφύλασσε ευχάριστη έκπληξη. Η προσπάθεια που ξεκίνησε έστω και αργά για μία επάξια εκπροσώπηση των ελληνικών πανιών στον αγώνα **Rolex Middle Sea Race της Μάλτας**, εστέφθη από επιτυχία. Το σκάφος **OPTIMUM3** με κυβερνήτες τον **Περικλή Λιβά** και **Νίκο Λάζο** και αξιο πλήρωμα με αρκετούς νεαρούς ιστιοπλόους κατέλαβε την πρώτη θέση στην κατηγορία του IRC2 και την έβδομη θέση στη γενική κατάταξη των 139 σκαφών.

Ο ΠΟΙΑΘ αισθάνεται ιδιαίτερα ευτυχής που ως συντονιστής της προσπάθειας, μαζί με άλλους υποστηρικτές, συνέβαλε στη μεγάλη αυτή επιτυχία.

Η επιτυχία αυτή έχει ακόμη μεγαλύτερη αξία αν ληφθεί υπ' όψιν το υψηλό επίπεδο συναγωνισμού και τα μέσα που οι αντίπαλοι του OPTIMUM διέθεταν, αφού στον αγώνα μετείχαν πολλά από τα καλύτερα σκάφη στον κόσμο με τελειότατο εξοπλισμό και επαγγελματικά πληρώματα.

Στο δίμηνο αυτό είχαμε και τις **αποφάσεις του συνεδρίου της Διεθνούς Ιστιοπολικής Ομοσπονδίας** σχετικά με τα **αγωνίσματα που θα περιλαμβάνονται στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2024**. Πολλές καινοτομίες έγιναν αποδεκτές αφού κατ' επιταγή της Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής η τάση είναι να ανοιχθούν οι Ολυμπιακοί Αγώνες ακόμη περισσότερο στο ευρύ κοινό, αφού περιλαμβάνονται στο νέο πρόγραμμα και αγωνίσματα που έχουν σε μεγάλο βαθμό το στοιχείο του εντυπωσιασμού, της επιδεξιότητας αλλά και της ψυχαγωγίας, δραστηριότητες που έλκουν και τους χορηγούς. Τελικά φαίνεται ότι μόνο ο Στίβος ως εκπρόσωπος του κλασικού αθλητισμού θα παραμείνει αλώβητος.

Η απόφαση πάντως να περιληφθεί και το αγώνισμα της ανοικτής θάλασσας στο ολυμπιακό πρόγραμμα του 2024 ανοίγει νέους δρόμους και για την ελληνική ιστιοπολία.



Ιστιοπλοΐα στους Ολυμπιακούς Αγώνες Παρίσι 2024



της Μαρίας Ψυχογιού

Το ετήσιο συνέδριο της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας Ιστιοπλοΐας τράβηξε την προσοχή και την έντονη κριτική από μέρος του ιστιοπλοϊκού κόσμου. Αναμενόμενο, καθώς λήφθηκαν **τελεσίδικες αποφάσεις σχετικά με τα αγωνίσματα του αθλήματος της ιστιοπλοΐας στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2014 στο Παρίσι** (το άθλημα της ιστιοπλοΐας θα διεξαχθεί στη Μασσαλία).

Τα αγωνίσματα θα είναι:

- Μονοθέσιο Ανδρών με σκάφος Laser (μετά από επανεκτίμηση)
- Μονοθέσιο Γυναικών με σκάφος Laser Radial (μετά από επανεκτίμηση)
- Διθέσιο Skiff Ανδρών με σκάφος 49er
- Διθέσιο Skiff Γυναικών με σκάφος 49er FX
- Διθέσιο Καταμαράν Μικτό με σκάφος Nacra 17
- Ιστιοσανίδα Ανδρών
- Ιστιοσανίδα Γυναικών
- Διθέσιο Μικτό (αντί για διθέσιο ανδρών)
- Αετοσανίδα Μικτή (αντί για διθέσιο γυναικών)
- Σκάφος ανοικτής θαλάσσης με δύο άτομα πλήρωμα μικτό (αντί για μονοθέσιο βαρέων ανδρών)

Η διαδικασία ήταν μάλλον πολύπλοκη και υπήρξαν διάφορες ανατροπές. Το σημαντικό είναι ότι **τώρα υπάρχει ένα ξεκάθαρο πρόγραμμα αγωνισμάτων το οποίο εκπληρώνει σε σχετικά ικανοποιητικό βαθμό τους στόχους που έχει θέσει η Διεθνής Ολυμπιακή Επιτροπή:**

- Ίσο αριθμό ανδρών και γυναικών, τόσο σε αριθμό αθλητών όσο και σε αριθμό μεταλλίων
- Αύξηση του αριθμού των μικτών αγωνισμάτων
- Αγωνίσματα που να αναδεικνύουν διάφορες ικανότητες με διαφορετικό εξοπλισμό και 'όψη'
- Αγωνίσματα που να διατηρούν την παραδοσιακή μορφή των αθλημάτων και αγωνίσματα που να είναι πρωτοποριακά και να προσελκύουν το ενδιαφέρον τόσο του αθλούμενου αλλά ακόμη περισσότερο του κοινού που δεν έχει σχέση με τον αθλητισμό.
- Αγωνίσματα που απαιτούν από τους αθλητές και που επιδεικνύουν στο κοινό τα στοιχεία τεχνικής και τακτικής που χαρακτηρίζουν κάθε άθλημα.
- Συμμετοχή από μεγάλο αριθμό χωρών από όλες τις ηπείρους

Η ΔΟΕ προσπαθεί να φέρει τους Ολυμπιακούς Αγώνες πιο κοντά στο κοινό, κάτι που το κατάφερε σε εντυπωσιακό βαθμό στο Μπουένος Άιρες όπου είδαμε την τελετή έναρξης των Ολυμπιακών Αγώνων Νέων στο κέντρο της πόλης, τα αθλήματα να διεξάγονται σε μεγάλα πάρκα όπου οι θεατές μπορούσαν να έρθουν σε κοντινή επαφή με τη δράση και τα αγωνίσματα ακόμη και των πιο 'παραδοσιακών' αθλημάτων να έχουν μεταμορφωθεί με τρόπο που να προσελκύουν το ενδιαφέρον του κοινού από την πρώτη στιγμή.

Η ιστιοπλοΐα είναι ένα άθλημα ιδιαίτερα ευρύ, με πολλές μορφές και εκφράσεις. Η ιστιοπλοΐα στους Ολυμπιακούς Αγώνες όμως, όπως γίνεται σήμερα, ουσιαστικά είναι 10 φορές το ίδιο. **Με την ένταξη της μικτής αετοσανίδας η οποία θα διεξαχθεί σε μορφή σκυταλοδρομίας και της ανοικτής θάλασσας η οποία θα περιλαμβάνει μία μεγάλη διαδρομή, διευρύνεται κάπως η εκπροσώπηση των μορφών του αθλήματος.** Θα μπορούσε να επιτευχθεί ακόμη πιο ευρεία εκπροσώπηση του αθλήματος αλλά δυστυχώς η διαδικασία λήψης αυτού του είδους των αποφάσεων στηρίζεται τελικά στην έγκριση των χωρών – μελών της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας, οι οποίες συνήθως θέτουν ότι θεωρούν πως συμφέρει τη χώρα τους ως το πρωταρχικό κριτήριο. Με αυτόν τον τρόπο όμως δεν επιτυγχάνεται πρόοδος. Είναι σημαντικό αυτού του είδους οι αποφάσεις να λαμβάνονται με γνώμονα την προώθηση του αθλήματος και να μένουν μακριά από μικροπολιτικά συμφέροντα χωρών και κλάσεων.

Για να φέρουμε τα πράγματα σε προοπτική, ενώ ο ιστιοπλοϊκός κόσμος είχε ξεσηκωθεί με τις 'αλλαγές', η σελίδα της ΔΟΕ ανέφερε ως πιο σημαντική είδηση από το συνέδριο την εξέλιξη στη διαμάχη μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας για τη διεξαγωγή αγώνων στη χερσόνησο της Κριμαίας. Ο χρόνος θα δείξει αν οι επιλογές θα επιτύχουν τους στόχους και σε ποιο βαθμό. Σε κάθε περίπτωση όμως, οι καλύτεροι αθλητές θα κερδίσουν. **Και ενδεχομένως οι αλλαγές αυτές να φέρνουν νέες ευκαιρίες για την Ελλάδα. Οι φήμες λένε ότι είμαστε ο παράδεισος της αετοσανίδας!**

Ιστιοπλοΐα, άθλημα του... πάθους και της αδρεναλίνης



του Απόστολου Γεωργόπουλου

Άρχισα ιστιοπλοΐα ανοιχτής θάλασσας σε προχωρημένη ηλικία και μάλιστα εξ ανάγκης. Τα...γόνιμα χρόνια μου ασχολήθηκα με άλλο άθλημα, στο οποίο είχα δώσει πολλά και είχα πάρει περισσότερα. Εκεί βελτίωσα την ηρεμία και αύξησα την αυτοπεποίθησή μου. Κάποια στιγμή, λόγω τραυματισμού αλλά και λόγω ηλικίας, αισθάνθηκα ότι έπρεπε να πάρω... μεταγραφή, έτσι βρέθηκα τυχαία στον χώρο της ιστιοπλοΐας, την οποία έκανα πρώτη προτεραιότητα της ζωής μου και έμεινα πάνω από 15 χρόνια. Δεν ενδιαφέρει αν τα κατάφερα καλά ή κακά, εκεί όμως με έκπληξη είδα σε κάθε αγώνα την αδρεναλίνη να ανεβαίνει όλο και πιο ψηλά! Νομιμοποιούμαι (λόγω παρελθόντος) να πω ότι η ιστιοπλοΐα προκαλεί στιγμές υψηλής έντασης και ενεργοποιεί σε υπέρτατο βαθμό τον παράγοντα "πάθος"!

Νόμιζα μέχρι πρότινος, ότι το πάθος που μου αναπτύχθηκε για την ιστιοπλοΐα και τους αγώνες, με είχε κάνει να ...πιάσω κορυφή ή έστω να βρίσκομαι κάπως κοντά, μέχρι που πρόσφατα αναθεώρησα τη θέση μου πολύ προς τα κάτω. **Με αφορμή τον θάνατο του Tony Bullimore, αναλογίστηκα πόσο πάθος πρέπει να έχεις για κάτι, ώστε να παραμείνεις τρεις μέρες στον ωκεανό, μέσα σ ένα αναποδογυρισμένο χωρίς καρίνα σκάφος, να αποτελείται όλο το φαγητό σου από μια σοκολάτα που απέμεινε, να έχεις πάθει κρυοπαγήματα στα άκρα σου και μετά τη σωτηρία σου να τρέχεις στη θάλασσα!** Ο Bullimore δεν είναι φυσικά ο μόνος που έμεινε ναυαγός στον ωκεανό, μέσα σ ένα αναποδογυρισμένο σκάφος, μεταξύ των άλλων αξιοπρόσεκτη είναι η περίπτωση της νεαρής μοναχικής ιστιοπλόου **Elen MacArthur** πριν λίγα χρόνια, που ναυάγησε κάποια χίλια μίλια βόρεια της Αυστραλίας, κι όταν την έσωσαν, αμέσως έπιασε δουλειά προετοιμάζοντας τον επόμενο μοναχικό γύρο της! Υπάρχουν όμως περιπτώσεις που το πάθος για την ιστιοπλοΐα, έχει ιδιαίτερα ποιοτικά χαρακτηριστικά, αναφέρω δύο σωματικά ανάπηρα κορίτσια, τη **Natasha Lambert** και την **Hilary Lister**.



Η Natasha Lambert γεννήθηκε με τετραπληγική εγκεφαλική παράλυση, μια περίπτωση που με κάθε λογική, κοινή και μη, ήταν χαμένη από χέρι, η ίδια όμως πίστευε και πιστεύει, ότι στη ζωή δεν υπάρχει «δεν μπορώ»! Αγάπησε με πάθος την ιστιοπλοΐα και σήμερα στα 21 της, έχει έξι υψηλές διακρίσεις, ανάμεσα στις οποίες και τον μοναχικό γύρο της Αγγλίας, δηλ. σε θάλασσες όχι από τις ευκο-

λότερες. **Τώρα, με ένα σκάφος 46 πόδια, ετοιμάζεται για το πέρασμα του Ατλαντικού, συμμετέχοντας στο ARC rally τον προσεχή Νοέμβρη. Θα είναι μαζί της οι γονείς της (δεν είναι ιστιοπλόοι) και η 10χρονη αδελφή της, δηλ. αυτοί οι άνθρωποι την εμπιστεύονται να τους περάσει τον Ατλαντικό!** Η σωματική της κατάσταση είναι τραγική και χειρίζεται το σκάφος από το αναπηρικό της καρότσι, με τα συστήματα **Sip and Puff** και **Eye Gaze**, δηλ. με το...στόμα και τα μάτια! Το **Sip and Puff** (SAP), είναι μια μικρή σωλήνα κοντά στο στόμα, συνδεδεμένη μ' έναν ειδικό υπολογιστή, στην οποία ρουφάει ή φυσάει ή την χρησιμοποιεί με το στόμα σαν Joy sticker. Το **Eye Gaze**, είναι μια εντυπωσιακή εφεύρεση, κοιτάζει σχήματα στην οθόνη του PC που βρίσκεται μπροστά της, ενώ μια ασθενέστατη αχτίδα παρακολουθεί το βλέμμα της και ο υπολογιστής αντιλαμβάνεται τις επιλογές της και δρα αναλόγως στη διαχείριση του σκάφους!

Η **Hilary Lister** είναι ένα άλλο παράδειγμα πάθους για την ιστιοπλοΐα. Η Hilary γεννήθηκε υγιής, αλλά από τα 15 της άρχισαν προβλήματα παράλυσης των κάτω άκρων. Από μικρή έκανε ιστιοπλοΐα, όταν όμως τελείωσε Βιοχημεία στην Οξφόρδη, άρχισε η παράλυση και των χεριών της. Τότε όλα τα εγκατέλειψε, αλλά κράτησε το μεγάλο πάθος της, την ιστιοπλοΐα. Από το αναπηρικό καρότσι έκανε μεταξύ πολλών αγώνων και τον μοναχικό γύρο της Αγγλίας! **Κατέρριψε ρεκόρ και τιμήθηκε όσο λίγοι ιστιοπλόοι, τρέχοντας πάντα ανάμεσα στους υγιείς.** Χρησιμοποίησε κι αυτή τις μεθόδους SAP και Eye Gaze, κι έλεγε: **«When I am sailing I go into a different world, it is like flying».** Το όνειρό της για transatlantic σταμάτησε στις 18 του περασμένου Αυγούστου, την ημέρα που, σε ηλικία 46 χρονών, στάματησε και η καρδιά της.

Η ιστιοπλοΐα είναι δράση μαγική, αφού τα καταφέρνει να ενδιαφέρει και να προκαλεί έντονα πάθη σε ανθρώπους που η ζωή τους προορίζει για τον Καιάδα!

Θα ήθελα να μάθω, από κάποιον που ξέρει και μπορεί να το πει, τι είναι εκείνο που στην ιστιοπλοΐα γεννάει αυτό το ασίγηστο πάθος, που φτάνει τα όρια της μανίας. Τι κάνει την αδρεναλίνη να φτάνει σε τόσο υψηλά επίπεδα. Τι σε κάνει τη στιγμή που τελειώνεις και είσαι πτώμα, να σκέφτεσαι τον επόμενο αγώνα; Όσοι ασχοληθήκαμε με την ιστιοπλοΐα, πρέπει να θεωρούμε την τύχη με το μέρος μας!



Σκέψεις καθ' οδόν



του Κωνσταντίνου Τριγκώνη

Πέρασαν μόλις μερικές ώρες που ολοκληρώθηκε το **ετήσιο συνέδριο της Παγκόσμιας Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας** όπου οι εκπλήξεις δεν έλειψαν όσο αφορά τις αλλαγές κλάσεων και εξοπλισμών που θα εφαρμοστούν για τους **Ολυμπιακούς του 2024 στο Παρίσι**.

Ας ξεκινήσουμε όμως με την τεράστια επιτυχία του **Παύλου Κοντίδη** ο οποίος αναδείχθηκε ο **κορυφαίος ιστιοπλόος της χρονιάς παγκοσμίως** (world sailor of the year). Δίκαιος ο τίτλος μιας και ο Παύλος διακρίνεται όλα αυτά τα χρόνια πέρα από τον άψογο χαρακτήρα του ως άνθρωπος, για την αγωνιστικότητά του όπου με απaráμιλλη σταθερότητα και συνέπεια κατέκτησε τα δύο τελευταία χρόνια τον τίτλο του παγκόσμιου πρωταθλητή στην άκρως ανταγωνιστική κατηγορία του Laser χτίζοντας με υπομονή και σκληρή δουλειά τον δικό του μύθο ερχόμενος από μια τόσο μικρή χώρα όσο η Κύπρος. Μεγάλη η περηφάνια μας γι' αυτό το παιδί. Προσωπικά στην ψηφοφορία που έγινε τον ψήφισα. Όχι όχι, δεν αντιμετώπισα την ψηφοφορία ως ευrovision όπου ανταλλάσσουμε τα 12αρια με την Κύπρο ούτε ψήφισα το δικό μας το παιδί μια και ο Παύλος είχε να ανταγωνιστεί εξαιρετικούς αθλητές.

Ο Παύλος έχει μέταλλο και ξέρει να κατακτά τους στόχους του και να πραγματώνει μέσα από σκληρή και μεθοδική δουλειά τα όνειρά του. Αυτό πιστεύω του αναγνωρίσθηκε πια σύσσωμα απ' όλο τον ιστιοπλοϊκό πλανήτη!

Στις γυναίκες οι **Carolijn Brouwer** και η **Marie Riou** θεωρώ ότι ήταν τα αδιαφιλονίκητα φαβορί ως οι πρώτες γυναίκες που καταφέραν να κερδίσουν το Volvo Ocean Race ως μέλη του πληρώματος του σκάφους Dongfeng. Η Carolijn μάλιστα έχει κατακτήσει ξανά τη συγκεκριμένη διάκριση όταν αγωνιζόταν στην κατηγορία των ευrope.

Στα υπόλοιπα **σχετικά με τις ολυμπιακές κατηγορίες, η ανατροπή ήρθε με την εισαγωγή του double handed mixed keelboat**. Το μόνο που έχει ανακοινωθεί είναι ότι θα είναι ένα σκάφος από 6 έως 10 μέτρα χωρίς foil σ ένα format 24ωρου αγώνα. Οι τελικές αποφάσεις σχετικά με το ποιος θα είναι ο εξοπλισμός και το φορμάτ των αγώνων θα παρθούν τον Νοέμβριο του 2019.

Τι έφυγε; Το **Φιν** μετά από 68 χρόνια ύπαρξης στο ολυμπιακό πρόγραμμα. Μαζί με τους Ολυμπιακούς του 2020 θα φτάσει τις 17 συμμετοχές σε Ολυμπιακούς Αγώνες, όντας η μακροβιότερη κατηγορία σκαφών που υπήρξε στο ολυμπιακό πρόγραμμα. Κατανοώ την απογοήτευση των ανθρώπων και αθλητών της κλάσης αλλά είναι πολλά τα 68 χρόνια. **Προχωράμε.**

Τουναντίον **θεωρώ ότι η επιλογή του keelboat σε φορμάτ αγώνα 24ωρου δεν είναι καθόλου τυχαία**. Προσωπικά μου αρέσει πολύ η ιδέα.

Εκφράζοντας την προσωπική μου πάντα άποψη, **σκάφη τύπου Imoca 60 και αγώνες τύπου Vendee Globe, κοινώς long distance κερδίζουν όλο και περισσότερο το ενδιαφέρον της κοινής γνώμης**. Επίσης η συγκεκριμένη επιλογή βάζει στο παιχνίδι μεγάλα ονόματα της Ανοικτής Θάλασσας με ξεκάθαρα οφέλη για το άθλημα από πλευράς marketing και χορηγών. Θεωρώ ότι όλο αυτό είναι ένα μεγάλο στοίχημα και μια μεγάλη ευκαιρία να διευρύνει το άθλημα τους ορίζοντες του. Από την άλλη πλευρά υπάρχει και ο αντίλογος με τα κυριότερα ερωτήματα που εγείρονται να αφορούν το σκάφος (ποιο θα είναι) το κόστος και κατά πόσο θα είναι προσβάσιμο από μη οικονομικά ισχυρές χώρες, ή χώρες που δεν έχουν παράδοση όπως η Γαλλία για παράδειγμα σε τέτοιου τύπου σκάφη και αγώνες.

Αυτό όμως που με προβληματίζει περισσότερο είναι η τάση που υπάρχει να γίνουν όλα mixed. Προσωπικά έχω τοποθετηθεί πάνω σ αυτό συμφωνώντας με το **gender equality** αλλά με έναν διαφορετικό τρόπο. Πέντε disciplines μοιρασμένα ισόποσα σε **άνδρες γυναίκες**.

- 1) Keelboat ανδρών-γυναικών
- 2) Καταμαράν foiling ανδρών-γυναικών
- 3) Ιστιοσανίδα foiling ανδρών-γυναικών
- 4) High Performance dinghy ανδρών-γυναικών
- 5) Μονοθέσιο σκάφος ανδρών-γυναικών.

Πάμε στα δικά μας τώρα. Κάτι που μου κέντρισε το ενδιαφέρον πολύ ήταν η επιτυχημένη προσπάθεια και συμμετοχή του σκάφους **Optimum** σ' έναν από τους πιο απαιτητικούς αγώνες Ανοικτής Θάλασσας το **Rolux Middle Sea Race**. Ολοκληρωμένη προσπάθεια από την αρχή μέχρι το τέλος της με σωστή επικοινωνία.

Όλη η προσπάθεια απ' όσο μπορώ να καταλάβω παρακολουθώντας την μέσα απ' τα social media φαινόταν προσεκτικά οργανωμένη. Για τα αποτελέσματα της ομάδας δεν έχω να πω τίποτε περισσότερο πέρα από πολλά συγχαρητήρια μιας και το αποτέλεσμα

τα λέει όλα. Πολλά συγχαρητήρια αξίζουν και στον ΠΟΙΑΘ ο οποίος αγκάλιασε απ' την πρώτη στιγμή την προσπάθεια αυτή.

Σειρά παίρνει τώρα στο κομμάτι της ανοιχτής θάλασσας η προσπάθεια του **Μάρκου Σπυρόπουλου** να συμμετάσχει στο **Mini Transat** όντας ο πρώτος Έλληνας που τολμά να συμμετέχει στη διοργάνωση αυτή. Γνωρίζοντας τον απ' τα φοιτητικά μου χρόνια ένα έχω να πω. Ο πεισματάρης Καστοριανός το έχει βάλει στόχο ζωής και εγώ προσωπικά είμαι σίγουρος ότι θα κάνει τα αδύνατα δυνατά να βρεθεί στη γραμμή εκκίνησης. Η κλάση mini (6 meters keelboat) είναι ευρέως διαδεδομένη στο εξωτερικό και είναι για πολλούς ιστιοπλόους η αρχή για την περαιτέρω εξέλιξη τους σε μοναχικούς διάπλους και αγώνες όπως το route de rum, Transat Jaque Varbe, Vendee Globe και άλλα.

Προσωπικά θεωρώ ότι η προσπάθεια του Μάρκου όπως και του Optimum η οποιασδήποτε άλλης ομάδας ή ατόμου, είναι μια πρώτης τάξεως **ευκαιρία να ξεφύγουμε επιτέλους απ' τα τετριμμένα και να πάμε στο επόμενο επίπεδο**. Και για να εξηγηθώ τι εννοώ με τη λέξη επόμενο επίπεδο. Αρχικά **να αναθερμανθεί το ενδιαφέρον για την αγωνιστική ιστιοπλο-ΐα Ανοιχτής Θαλάσσης** και στη συνέχεια **να δούμε ελληνικές συμμετοχές** όχι μόνο στη Μάλτα και στο mini transat αλλά σιγά σιγά, γιατί όχι, και σε αγώνες μεγαλύτερης εμβέλει-ας. Άλλωστε **η Ανοιχτή Θάλασσα είναι και επίσημα στο πρόγραμμα των Ολυμπιακών Αγώνων και προσπάθειες όπως του Optimum, του Μάρκου ή όποιου άλλου ατόμου ή ομάδας δεν είναι κατά την άποψη μου πάντα προσωπικά στοίχηματα αλλά προσπάθειες που θα αποτελέσουν τη βάση, θα φέρουν γνώση και εμπειρία που πάνω της θα χτίσουν αυτοί που θα ακολουθήσουν το ολυμπιακό όνειρο**. Να επισημάνω ότι όπως και στην περίπτωση του Optimum, τον συντονισμό της υποστήριξης συμμετοχής του Μάρκου στο Mini Transat έχει αναλάβει ο **ΠΟΙΑΘ**.

Σε γνωρίζω

του Δημήτρη Χ. Τσελίκια
Πάτρα, Οκτώβριος 2018

- Άγνωστε, σ' ότι αναζητώ, πάντα σε βρίσκω μπρος μου.
Ποιος είσαι; Αθάνατος, θνητός, ή γέννημα άλλου κόσμου!
Πούθε κρατάν οι ρίζες σου, ποια μάνα, ποιον πατέρα,
πόσες γενιές σου ανάσαναν ετούτον τον αέρα!
Πατρίδα ποια σε γέννησε, ποιο χώμα σ' έχει θρέψει,
ποιοι τόποι και ποιες θάλασσες σε έχουν ταξιδέψει!
Ποιος σου 'μαθε τα γράμματα, ποιος σου 'δειξε τον δρόμο
κι' όπου κι' αν ψάξω ό,τι ζητώ μπροστά μου σ' ανταμώνω!
Το ριζικό σου γράψανε, ποιες κλωθοφάντρες Μοίρες!
Ποιες συντυχίες, ποιες συμφορές, τι έδωσες, τι πήρες;

- Μάνα με γέννησε η Γη, με φως του Ολύμπου, σπέρμα.
στ' αλαργοχρόνου το βαθύ, στ' ακνό του Μύθου γέρμα.
Την Μοίρα μ' ώρισαν Θεοί και Προμηθείς την Γνώση.
Το Μέτρο και το Εύψυχο, Μούσες μού το 'χουν δώσει.
Πρώτος το κάλλος σκάλισα στου μάρμαρου την λάμψη.
Στης Δόξας το στεφάνωμα, παιάνες έχω γράψει.
Με την ψυχή, με το σπαθί και με Ηρώων στήθη,
του βάρβαρου δεσποτισμού καθήλωσα τα στίφη.
Στην Άλτι στεφανώθηκα με αγριλιάς τα άνθη.

στο θέατρο τραγούδησα θεών κι' ανθρώπων πάθη.
Ξεδιάλυνα τα μουσικά στην άκρη αυτού του κόσμου.
Στ' άδυστα μπήκα της ψυχής και σ' ό,τι κρύβω εντός μου.
Σαν ρασοφόροι στην πυρά, σώμα και πνεύμα ρίξαν,
οι παρακαταθήκες μου ξανά τον Ήλιο δείξαν.
Κι' αργότερα στον τύραννο σαν σκύψανε κεφάλι
όλοι σειρά, το ΟΧΙ μου τους ξύπνησε και πάλι.
Και τόσα ακόμα....

- Μα γι' αυτά πως σ' ανταμείψαν, πες μου.

- Λοιδώρησαν τον Λόγο μου, δήλωσαν τις γραφές μου.
Μου στέρησαν την Λευτεριά, το όνομα, αιώνες.
Έφεραν ό,τι ύψωσα, στο έδαφος κολώνες.
Σε κάθε μάχη τους μπροστά, στη μάχη μου όλοι πίσω.
Για Όσια και Ιερά, μόνος θα πολεμήσω.
Τους τάφους των προγόνων μου με αίμα έχω ποτίσει...

- Μην συνεχίσεις, ΕΛΛΗΝΑ!! σε έχω αναγνωρίσει.

Κινήσεις προς τη σωστή κατεύθυνση



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.

Με βάση τα όσα ακούστηκαν πρόσφατα στην εκδήλωση για τις ελληνικές συμμετοχές στον αγώνα της Μάλτας, το Rolex Middle Sea Race, τους προβληματισμούς δηλαδή για την κατάσταση της ανοικτής θάλασσας στην Ελλάδα, σε συνδυασμό με την πρόσφατη διάσκεψη της Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας, είναι φανερό πλέον ότι γίνεται κάποια κίνηση προς τη σωστή κατεύθυνση.

Τι εννοώ: Αν πράγματι η ιστιοπλοΐα ανοικτής θαλάσσης γίνει ολυμπιακό άθλημα και δεν μπλοκαριστεί από κάποιον τοπικό παράγοντα που ατενίζει με σταθερό βλέμμα το ...παρελθόν, τότε το **αγώνισμά μας θα αναγνωριστεί και επίσημα πλέον ως ...αγώνισμα.**

Μέχρι τώρα η ανοικτή θάλασσα δεν έχει αυτή την επίσημη 'σφραγίδα' που χρειαζόταν. Οι αγώνες μας ήταν αγώνες μεταξύ μας, από ερασιτέχνες 'αθλητές'. Γι' αυτό και η αγωνιστική διάσταση της ανοικτής θαλάσσης έχει ατονήσει.

Όπως είναι γνωστό η ιστιοπλοΐα ανοικτής θαλάσσης προσφέρει αυτή τη μαγική επιλογή: Από το να κάνεις τις διακοπές σου με ένα σκάφος, μέχρι να κάνεις τον γύρο του κόσμου ή να μιμηθείς τα μικρά dinghy με 70ποδα καταμαράν. Και όλα τα ενδιάμεσα.

Όσοι **ανησυχίες είχαν εκφραστεί εδώ και πολλά χρόνια διεθνώς για τη συνεχώς μειούμενη συμμετοχή ιστιοπλόων στους αγώνες ανοικτής**. Δύο διοργανώσεις πριν, το Volvo Ocean Race είχε προσπαθήσει να τονώσει το ενδιαφέρον νεαρών αθλητών για να λάβουν μέρος στον αγώνα. Το ίδιο έκαναν και μεγάλοι ναυτικοί όμιλοι και φορείς παγκοσμίως.

Την ίδια ανησυχία είχαμε κι εμείς εδώ στην Ελλάδα. Ευχή και κατάρα μαζί, ήταν ο **«ιδανικός θαλάσσιος στίβος»**, οι **θάλασσές μας**. Ιδανικές για διακοπές, ιδανικές για διασυλλογικούς αγώνες, αλλά ταυτόχρονα οδήγησαν σε ένα πολύ χαλαρό στιλ αγωνιστικής ιστιοπλοΐας.

Έτσι λοιπόν, αν θέλαμε να καλλιεργήσουμε αγωνιστική ιστιοπλοΐα ανοικτής θαλάσσης, για να τραβήξουμε αθλητές τριγώνου, έπρεπε να 'χτιστούν' γέφυρες από τις ολυμπιακές κατηγορίες προς την ανοικτή θάλασσα.

Η πιο ισχυρή 'γέφυρα' λοιπόν απλώθηκε μόλις από τη Διεθνή Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία, έκαναν λίγο χώρο ανάμεσα στις υπάρχουσες κατηγορίες για μία κατηγορία ανοικτής θαλάσσης. Έτσι θα υπάρξει ένα κίνητρο για κάποια παιδιά να συνεχίσουν την ιστιοπλοΐα μετά τα dinghy με μεγαλύτερα σκάφη. Αλλιώς, θα βλέπουμε αθλητές στα 50 τους να επιμένουν ακόμα να κερδίσουν μετάλλια με τα σκαφάκια τους, γιατί δεν είχαν προς τα που να εξελιχθούν στα 20 τους. Η φυσική συνέχεια στην κατηγορία offshore θα οδηγήει και παραπέρα, στον υπέροχο κόσμο της αγωνιστικής ιστιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης, στις κλάσεις και τις διοργανώσεις που υπάρχουν ήδη εκεί έξω και περιμένουν το ανθρώπινο δυναμικό.



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

THE MALTESE FALCON

Ο νικητής του *Perini Navi Cup 2018*



Ελληνικό χρώμα είχε το **φετινό πρωτάθλημα των σκαφών PERINI** που διοργανώθηκε για 7η συνεχή χρονιά.

Στους αγώνες που έγιναν από **19 έως 22 Σεπτεμβρίου** στο ιταλικό θέρετρο από

τον ομώνυμο Όμιλο, το **Yacht Club Costa Esmeralda**, την πρωτιά ανάμεσα σε πολλά πανέμορφα ιστιοφόρα, κέρδισε το σκάφος, **The Maltese Falcon**.

Το σκάφος Falcon είναι ιδιοκτησία, της Ελληνίδας πολυεκατομμυριούχου από τη Θεσσαλονίκη, **Έλενας Αμβροσιάδου** και αρκετά

μέλη του πληρώματος του είναι Έλληνες.

Το ιστιοφόρο με τα τρία κατάρτια και τα ιδιαίτερα πανιά του, δεν άφησε περιθώρια στα αντίπαλα σκάφη της κατηγορίας (CS) κερδίζοντας και τις 3 ιστιοδρομίες του πρωταθλήματος, υψώνοντας έτσι την ελληνική σημαία στην Ιταλία.

Λεύκωμα Παραδοσιακών Σκαφών 2018



Ο **Σύνδεσμος Παραδοσιακών Σκαφών**, σε συνεργασία με την διαφημιστική εταιρεία **Paralos Events & Design**, δημιούργησαν για πέμπτη φορά ένα μοναδικό λεύκωμα. Όπως και τα προηγούμενα χρόνια το **συλλεκτικό αυτό λεύκωμα περιέχει σημαντικές πληροφορίες για τις δραστηριότητες του Συνδέσμου, μία σειρά από μαγευτικά ξύλινα σκαριά καθώς και καρνάγια που σιγά – σιγά εξαφανίζονται.**

Η έκδοση έχει την επιμέλεια της δημιουργίας

γικής ομάδας της Paralos Events & Design και οι φωτογραφίες είναι της **Αννίκας Μπαρμαρήγου**. Τέλος δε η εκτύπωση είναι εξαιρετικής ποιότητας ώστε το λεύκωμα να αναδεικνύει τα ξύλινα σκαριά και μαζί με το προηγούμενα τέσσερα αντίστοιχα λευκώματα, να αποτελούν μία μοναδική συλλογή.

Για **πληροφορίες** στον στο e-mail: info@traditionalboats.gr ή στο site: www.traditionalboats.gr

Νέο Διοικητικό Συμβούλιο Ειρήνης - Φιλίας

Κατά τη συνεδρίαση του Δ.Σ. του ΝΟΕΦ της **24 Σεπτεμβρίου 2018**, αποφασίστηκε και η αναδιάρθρωση του Δ.Σ. ως εξής:

Πρόεδρος	Βασίλειος Βιρβίλης
Αντιπρόεδρος	Γεώργιος Δημακαράκος
Γεν. Γραμματέας	Δημήτριος Κουτσούκος
Ταμίας	Λεόντιος Πιτταούλης
Έφορος Ιστιοπολίας Τριγώνου	Βασίλειος Βιρβίλης
Έφ. Λιμένος	Βασίλειος Αντωνόπουλος
Έφ. Αν. Θαλάσσης	Ιωάννης Καλατζής
Έφ. Περιουσίας	Σπυρίδων Σάκκος
Έφ. Εκπαίδευσης	Δημήτριος Κουτσούκος
Έφ. Δημ. Σχέσεων	Κωνσταντίνος Βεντούρης
Μέλος	Ιωακείμ Αθανασίου

Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων

Σε ισχύ τέθηκε από τις 16 Νοεμβρίου 2018 η Αριθμ. ΠΟΛ 1210 (ΦΕΚ 5170/2018 Β') περί "Τέλους Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων (ΤΕ.Π.Α.Η)".

Για τα ήδη ευρισκόμενα στα ελληνικά χωρικά ύδατα από της ημερομηνίας αυτής πλοία η καταβολή του τέλους θεωρείται εμπρόθεσμη μέχρι τις 26 Νοεμβρίου 2018.

Επισημαίνουμε ότι μέχρι της εσπέρας της 20 Νοεμβρίου 2018 δεν είχε ανοίξει η προβλεπόμενη ηλεκτρονική εφαρμογή "e-ΤΕΠΑΗ/ΤΕΡΑΙ" της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων που διατίθεται στη διαδικτυακή πύλη www.aade.gr για τη χορήγηση του κωδικού αριθμού πληρωμής όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 της εν λόγω ΠΟΛ.1210

Επίσης τέθηκε σε ισχύ από τις 14 Νοεμβρίου 2018 η Αριθμ. ΠΟΛ 1209 (ΦΕΚ 5092/2018 Β') περί "Καθορισμού διαδικασίας καταχώρισης και μεταβολής των στοιχείων από τα υπόχρεα πρόσωπα

για τη λειτουργία του Μητρώου Τουριστικών πλοίων και Μικρών σκαφών του άρθρου 2 του ν. 4256/2014 και λοιπά θέματα για την ανάπτυξη και εφαρμογή αυτού".

Σύμφωνα με την ανωτέρω ΠΟΛ ορίζεται ως ημερομηνία ολοκλήρωσης και μερικής λειτουργίας του Μητρώου τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών του άρθρου 2 του ν. 4256/2014 (Α' 92), εφεξής "e-Μητρώο Πλοίων", η 15.11.2018. Ως ημερομηνία ολικής λειτουργίας αυτού ορίζεται η 15.5.2022.

Η αίτηση για καταχώριση, των στοιχείων των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, στην εφαρμογή του e-Μητρώου Πλοίων πραγματοποιείται εντός αποκλειστικής προθεσμίας 6 μηνών από τη θέση σε λειτουργία του e-Μητρώου Πλοίων, ήτοι **έως και την 15.5.2019** αποθηκεύοντας προσωρινά στην ηλεκτρονική εφαρμογή του e-Μητρώου τα αντίστοιχα υποχρεωτικά πεδία.

Με νεώτερη ΠΟΛ.1214/2018 της 23ης Νοεμβρίου 2018 της ΑΑΔΕ, μετατίθεται η έναρξη ισχύος της ΠΟΛ.1210/2018 η οποία ορίζεται πλέον ως η 2-4-2019.



Π.Ο.Ι.Α.Θ.



ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ 2019

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ

7.01.2019 - 5.03.2019
4.03.2019 - 8.05.2019
6.05.2019 - 3.07.2019
1.07.2019 - 30.07.2019 (εντατικό)
9.09.2019 - 6.11.2019
4.11.2019 - 10.12.2019 (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

10.01.2019 - 5.03.2019
7.03.2019 - 7.05.2019
9.05.2019 - 2.07.2019
12.09.2019 - 5.11.2019
7.11.2019 - 10.12.2019 (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

10.01.2019 - 5.03.2019
7.03.2019 - 7.05.2019
9.05.2019 - 2.07.2019
12.09.2019 - 9.11.2019
7.11.2019 - 10.12.2019 (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 2019 - Απρίλιος 2020

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

▲ Πραγματοποιούνται 5 οκτάωρες εξοδοί με σκάφος και ένα εκπαιδευτικό τριήμερο

- Τα μαθήματα διδάσκονται με τους πλέον σύγχρονους τρόπους διδασκαλίας. Η σχολή διορίζει 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.



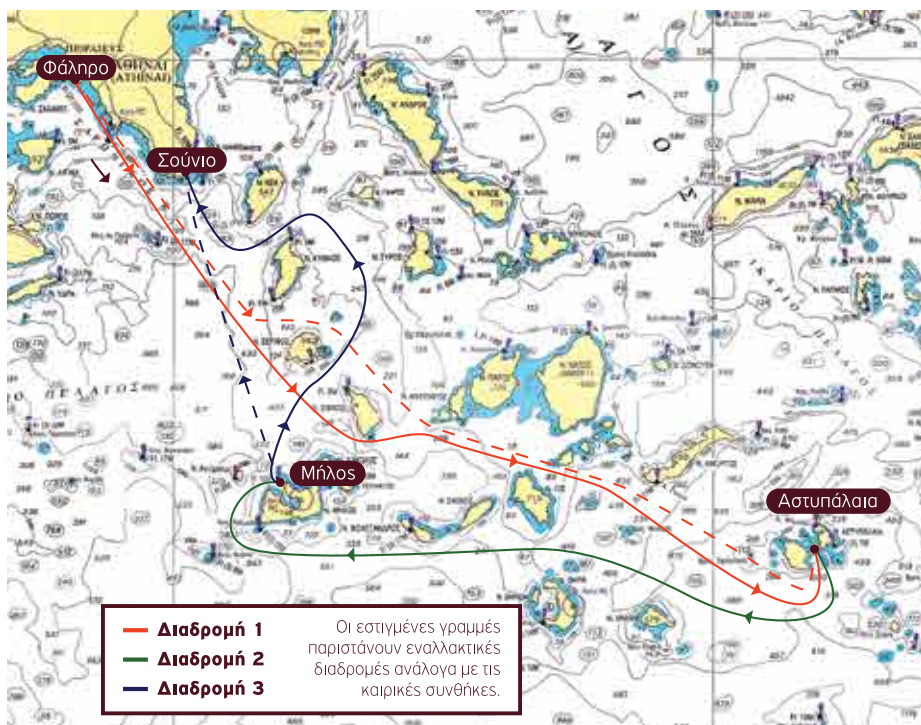
Σε Αστυπάλαια και Μήλο το 56° Ράλλυ Αιγαίου 2019



Ένας αγώνας ανοικτής θάλασσας με πολλές ιστιοπολικές προκλήσεις θα είναι το **"56° Ράλλυ Αιγαίου"** που διοργανώνει ο **Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπολοίας Ανοικτής Θαλάσσης**. Το προσεχές καλοκαίρι ο στόλος του ιστορικού θεσμού θα επισκεφθεί την **Αστυπάλαια** και τη **Μήλο**, σε μια διαδρομή συνολικής απόστασης περίπου **400 ν.μ.**

Στο "56° Ράλλυ Αιγαίου" τα σκάφη θα αποπλεύσουν από τον Σαρωνικό Κόλπο στις **19 Ιουλίου** με προορισμό το νησί των Δωδεκανήσων και θα διανύσουν μία απόσταση **170 ν.μ.** Στην **Αστυπάλαια** θα μείνουν μέχρι και τις 23 Ιουλίου και στις 24 θα πάρουν εκκίνηση για τη **Μήλο** (114 ν.μ.) όπου θα μείνουν μέχρι και τις 26 Ιουλίου. Στις 27 Ιουλίου τα ιστιοφόρα θα ανοίξουν πανιά από τον κόλπο του Αδάμαντα με προορισμό το ναό του Ποσειδώνος στο **Σούνιο**. Οι δυο πρώτες ιστιοδρομίες θα περιλαμβάνουν ενδιάμεσα και βαθμολογικές πόρτες ώστε να αυξηθεί ο αριθμός των ιστιοδρομιών. Ο διοργανωτής όμιλος (ΠΟΙΑΘ) σχεδιάζει και παράκτιες ιστιοδρομίες (inshore) στα νησιά σταθμούς με στόχο οι κάτοικοι των νησιών και οι τουρίστες να έχουν τη δυνατότητα να παρακολουθήσουν τις θεαματικές ναυμαχίες κάποιων εκ των καλύτερων ελληνικών σκαφών και πληρωμάτων.

«...Η επιλογή αυτών των δύο νησιών, μας επιτρέπει τον σχεδιασμό ενός πραγματικού αγώνα ανοικτής θαλάσσης με αρκετές νυχτερινές πλεύσεις σε μία συνολική απόσταση 400 ν.μ.. Παράλληλα το 56ο Ράλλυ Αιγαίου υιοθετεί την προσπάθεια του δήμου Μήλου "TAKE ME HOME" για επιστροφή του αγάλματος της Αφροδίτης της Μήλου στην κοιτίδα του. Επίσης για δεύτερη χρονιά θα συνεχιστεί η προσπάθεια που ξεκίνησε ο ΠΟΙΑΘ με τίτλο ΝΑ_ΣΩΣΟΥΜΕ_ΤΙΣ_ΘΑΛΑΣΣΕΣ_ΜΑΣ, και θέμα τον καθαρισμό παραλιών στα δύο νησιά που θα επισκεφτεί η διοργάνωση, όπως ακριβώς έγινε και



στο περυσινό Ράλλυ Αιγαίου...», δήλωσε ο **Ιωάννης Μαραγκουδάκης**, πρόεδρος του Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπολοίας Ανοικτής Θαλάσσης. Το Ράλλυ Αιγαίου αποτελεί τον **μακροβιότερο αγώνα ιστιοπολοίας ανοικτής θαλάσσης της Ανατολικής Μεσογείου** και οι ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν στο Αιγαίο εκείνη την εποχή του δίνουν και έναν

ιδιαίτερο βαθμό δυσκολίας.

Παρακολουθείστε τα νέα καθώς και τις ανακοινώσεις για το 56° Ράλλυ Αιγαίου από το επίσημο site της διοργάνωσης **www.aegeanrally.gr**, αλλά και τα social media, όπως το Facebook, το Twitter και το Instagram.

Π Ρ Ο Γ Ρ Α Μ Μ Α

Πέμπτη 18 Ιουλίου 2019

Ωρα 19:00 **Συγκέντρωση Κυβερνητών.**
Ωρα 20:30 Υποδοχή πληρωμάτων.

Παρασκευή 19 Ιουλίου 2019

1η Offshore Ιστιοδρομία:

Φάληρο – Αстуπάλαιο

Εκκίνηση Από τον όρμο Φαλήρου,
ώρα 18:00.

Διαδρομή: Φάληρο – Αстуπάλαιο,
απόσταση 170 ν.μ.

Δευτέρα 22 Ιουλίου 2019

Ωρα 13:00 Beach Party.

Τρίτη 23 Ιουλίου 2019

Coastal Ιστιοδρομία (θα πραγματοποιηθεί αναλόγως των καιρικών συνθηκών)

Εκκίνηση: Έξω από την περιοχή του λιμένας Αстуπάλαιας (Πέρα Γαλό),
ώρα 11:00.

Διαδρομή Coastal,
απόσταση 15-25 ναυτικά μίλια.

Ωρα 21:00 **Τοπική γιορτή και Απονομή Επάθλων.**

Τετάρτη 24 Ιουλίου 2019

2η Offshore Ιστιοδρομία:

Αстуπάλαιο - Μήλος

Εκκίνηση Έξω από την περιοχή του λιμένας Αстуπάλαιας,
ώρα 10:00.

Διαδρομή: Αстуπάλαιο – Μήλος,
απόσταση 114 ν.μ.

Πέμπτη 25 Ιουλίου 2019

Ωρα 13:00 Beach Party.

Παρασκευή 26 Ιουλίου 2019

Ωρα 21:00 **Τοπική γιορτή και Απονομή Επάθλων.**

Σάββατο 27 Ιουλίου 2019

3η Offshore Ιστιοδρομία: Μήλος - Σούνιο

Εκκίνηση Έξω από την περιοχή του λιμένας Αδάμαντα Μήλου,
ώρα 12:00.

Διαδρομή: Αδάμας Μήλος - (Σέριφος & Κύθνος αριστερά) – Σούνιο,
απόσταση 70 ν.μ.

Δευτέρα 29 Ιουλίου 2019

Ωρα 21:00 **Απονομή Επάθλων.**

*** Θα υπάρχουν Εναλλακτικές διαδρομές και βαθμολογικές πόρτες στην 1η και 2η Offshore Ιστιοδρομία.**

Αстуπάλαιο η πεταλούδα των Δωδεκανήσων

36° 32.202' N - 26° 22.536' E

Αстуπάλαιο. Το νησί που έχει χαρακτηριστεί ως η «πεταλούδα των Δωδεκανήσων» είναι πολύ ομορφότερο από όσο νομίζετε.

Αναρωτιέστε ακόμα τι θα δείτε φτάνοντας στην Αстуπάλαιο μετά την ολοκλήρωση του πρώτου σκέλους τους αγώνα; Μα έχει τόσα μοναδικά μέρη, απίστευτες παραλίες, καταπληκτικό φαγητό, το ωραιότερο Κάστρο του Αιγαίου και την ατμόσφαιρα της, όλα όσα κάνουν τη μοναδική Αстуπάλαιο. Μπορεί η Αстуπάλαιο το πρώτο νησί σταθμός του 56^{ου} Ράλλυ Αιγαίου να υπάγεται στα Δωδεκάνησα, η καρδιά της όμως ανήκει στις Κυκλάδες και η πανέμορφη Χώρα της είναι η πρώτη και καλύτερη απόδειξη γι' αυτό. Λευκά σπιτάκια με μπλε παράθυρα στολίζονται με μπουκαμβίλιες που σκεπάζουν τα πλακόστρωτα σοκάκια της, τα οποία σκαρφαλώνουν τον άνυδρο λόφο μέχρι να φτάσουν στο κόσμημά της. Ένα από τα ομορφότερα νησιώτικα κάστρα, το βενετσιάνικο "κάστρο της Αστροπαλιάς" χρονολογείται από τον 14ο αιώνα, αγναντεύει από ψηλά τα δύο φυσικά λιμάνια του νησιού, και περιστοιχίζεται από ολόλευκα σπιτάκια, οι εξωτερικοί τοίχοι των οποίων δημιουργούν κανονικότατο τείχος, με μικρά παράθυρα για πολέμους. Παρεΐστικα και ολοζώντανα, μακριά από mainstream διαθέσεις και 'στημένες' πόζες, τα μπαράκια του Κάστρου έχουν χαρίσει στην Αстуπάλαιο μεγάλο μέρος της φήμης της ως hip διακοπώνησι. Σημειώστε, εκτός από το πολυθρύλητο Κάστρο, το Πανόραμα με τη σούπερ θέα του και τις 'αφτερράδικες' διαθέσεις, καθώς και τον Μύλο και την Άρτεμη.

Οι παραλίες της με πρώτα και καλύτερα, τα πανέμορφα Καμινάκια, με την αμμουδιά τους στην οποία θα σας φέρει το καΐκι από τον Πέρα Γαλό – το ίδιο που θα σας πάει και στις επίσης υπέροχες Βάτσες. Ιδανικές επιλογές για οικογένειες είναι η αμμουδιά του Αγίου Κωνσταντίνου και το Λιβάδι, ενώ οι λάτρεις του βότσαλου θα βρουν τον παράδεισό τους στο Τζανάκι, το οποίο αγαπούν και οι γυμνιστές. Για τα απόλυτα εξωτικά νερά, πάντως, θα πάρετε πάλι το καΐκι από τον Πέρα Γαλό, για τα ακατοίκητα νησάκια της, Κουνούπα και Κουτσομύτη. Απόλυτα τirkουάζ νερά, εξωτικό τοπίο και... η μια υπέροχη παραλία είναι στην ουσία δύο παραλίες στη συσκευασία της μίας, συνθέτουν το ονειρικό, 'ροβινσωνικό' τοπίο τους.

Για φαγητό, ρωτήστε όποιον έχει πάει έστω και μία φορά και θα σας το επιβεβαιώσει, στην Αстуπάλαιο αποκλείεται να φας άσχημα. Ολόφρεσκα ψαράκια και θαλασσινά σε ταβερνάκια πλάι στο κύμα, όπως η Ακτή στον Πέρα Γαλό, ο Αστακός στη Μαλτεζάνα και η Λίντα στα Καμινάκια, αλλά και θεσπέσια σπιτικά μαγειρευτά σε ταβερνάκια όπως το Γεράνι στο Λιβάδι, το Μαϊστράλι και το Μπαρμπαρόσα στη Χώρα, συνθέτουν ένα μικρό μόνο κομμάτι του γαστρονομικού χάρτη του νησιού. Τελευταία βόλτα πριν την επιστροφή στο σκάφος μία βόλτα στο μονοπάτι από τη Χώρα στον Πέρα

Γαλό. Το παλιό λιμανάκι της Αстуπάλαιας, ο Πέρα Γαλός στα πόδια της Χώρας είναι ο προορισμός μιας ωραιότατης διαδρομής, η οποία ξεκινά από το καφενείο της Χώρας και ακολουθεί τα κατηφορικά καλντερίμια που ελίσσονται ανάμεσα σε λουλουδιασμένες αυλές που τα βράδια μοσχοβολούν νυχτολούλουδο, μέχρι να καταλήξει στη θάλασσα. Σημειώστε, επίσης, ότι από τον Πέρα Γαλό φαίνεται μαγική η ανατολή, με τον ήλιο να ξεπροβάλλει μέσα από τα νερά του Αιγαίου.



Η Μήλος το νησί της Αφροδίτης

Γεωγραφικό πλάτος, 36 42' 887" N και
Γεωγραφικό μήκος 24 28' 487" E

Η Μήλος, ο δεύτερος σταθμός του 56^{ου} Ράλλυ Αιγαίου είναι γνωστός προορισμός για τους περισσότερους Ιστιοπλόους, μιάς και την έχουμε επισκεφτεί αρκετές φορές σε προηγούμενα Ράλλυ Αιγαίου. Το νησί βρίσκεται σε κομβικό σημείο του Αιγαίου και εξυπηρετεί ως ενδιάμεσος σταθμός για ξεκούραση και ανεφοδιασμό στον δρόμο για τα Δωδεκάνησα ή τις Κυκλάδες. Σύμφωνα με τη μυθολογία το νησί πήρε το όνομά του από τον πρώτο του κάτοικο, τον Μήλο. (Ο Μήλος σύμφωνα με τον μύθο ήταν γιος κυπριακής βασιλικής οικογένειας, που η θεά Αφροδίτη ύστερα από την αυτοκτονία των γονιών του τον έστειλε να οικήσει το νησί.) Ονοματολογικά όμως, πιθανότατα είναι μετεξέλιξη της προελληνικής λέξης «βήλος» που σήμαινε πρόβατο.

Η Μήλος λοιπόν είναι φημισμένη για τα δαντελωτά της ακρογιάλια. Με πάνω από 75 μικρές και μεγάλες παραλίες, με κρυστάλλινα και καταγάλανα νερά, πολύχρωμα σμιλεμένα βράχια και λευκόχρυσες αμμουδιές, είναι σίγουρο ότι θα σας ενθουσιάσει. Λόγω της νησιολογίας της, έχει εντυπωσιακή μορφολογία και ποικιλία παραλιών. Στη Μήλο θα συναντήσετε άλλοτε παραλίες με λευκόχρυσες αμμουδιές και άλλοτε κόλπους με βότσαλα που περικυκλώνονται από πέτρες, λευκά, κόκκινα, κίτρινα ή και μαύρα βράχια. Ξεχωριστά χρώματα και βάθη θα βρείτε και στη θάλασσά της, ενώ επίσης μπορείτε να κολυπήσετε σε πλήρως οργανωμένες παραλίες ή να επιλέξετε πιο μοναχικές και άγριες. Το σίγουρο είναι ότι τα καθαρά νερά του νησιού και οι απείρου κάλους παραλίες του θα σας προσφέρουν μία εμπειρία άνευ προηγουμένου ώστε να ξεκουραστείτε από την Ιστιοδρομία Αстуπάλαιο – Μήλος. Το νησί προσφέρει ποικιλία δραστηριοτήτων που καλύπτουν όλα τα γούστα, ενώ παράλληλα αποκαλύπτουν σε βάθος το μεγαλείο της.



Με τον καλύτερο τρόπο ξεκίνησε η συνεργασία HELMEPA – Axion Hellas

HELMEPA και **Axion Hellas** εγκαινίασαν με τον καλύτερο τρόπο τη μεταξύ τους συνεργασία κατά τη διάρκεια της **αποστολής στα Ψαρά και τη Βολισσό Χίου** από **19 μέχρι 23 Σεπτεμβρίου**. Λίγες μέρες μετά την υπογραφή μνημονίου συνεργασίας μεταξύ των δύο οργανισμών στα γραφεία της HELMEPA.

Το εξαιρετικά πλούσιο **τετραήμερο δράσεων** ξεκίνησε κανονικά από το νησί των Ψαρών όπου, παρά τις αντίξοες καιρικές συνθήκες αποβιβάστηκε την Τετάρτη χωρίς καθυστέρηση η πολυάριθμη ομάδα των εθελοντών με πλωτά μέσα της Axion Hellas. Επιστημονικά στελέχη της HELMEPA συμμετείχαν στην πολιτιστική ομάδα της αποστολής, η οποία περιελάμβανε ακόμη τους ακόλουθους οργανισμούς: WWF, Μαζί για το Παιδί, Ινστιτούτο Προληπτικής, Περιβαλλοντικής και Εργασιακής Ιατρικής Prolepsis, Διεθνές Κέντρο Ολυμπιακής Εκεχειρίας, Ίδρυμα Μ. Βαρδινογιάννη / Οργανισμός Robert F. Kennedy Human Rights, Ελληνική Αστυνομία - Διεύθυνση Δίωξης Ηλεκτρονικού Εγκλήματος, ΜΟΡΤΙΛ, MANA, Εθνική Λυρική Σκηνή – κουιντέτο πνευστών Φάρος.

Σε αμφότερους τους σταθμούς της 6ης αυτής αποστολής της Axion Hellas προσφέρθηκαν όπως πάντα σε κατοίκους κάθε ηλικίας δωρεάν προληπτική και εξειδικευμένη ιατρική φροντίδα από γιατρούς όλων των ειδικοτήτων, αλλά και ενημερωτικές ομιλίες και σεμινάρια για τις τοπικές κοινότητες και πλήθος πολιτιστικών, αθλητικών και περιβαλλοντικών δράσεων στα σχολεία.

Η HELMEPA πήρε μέρος στην εξαιρετική αυτή εθελοντική πρωτοβουλία, που για πρώτη φορά είχε εκτός της κοινωνικής και περιβαλλοντικής διάστασης, με παρουσιάσεις για μικρούς και μεγάλους σχετικά με το θαλάσσιο περιβάλλον και το πρόβλημα της ρύπανσης των ωκεανών με πλαστικά, εκπαιδευτικά παιχνίδια και πειράματα για μαθητές όλων των ηλικιών και συντονισμό δύο εθελοντικών καθαρισμών ακτών, στις παραλίες Κατσούνι (Ψαρά) και Βακελώνα (Χίος).

Ευχαριστούμε θερμά την Axion Hellas και όλους τους συμμετέχοντες οργανισμούς και εθελοντές για την άψογη συνεργασία και

το πνεύμα αλληλοβοήθειας και ομαδικότητας που χαρακτήρισε την αποστολή από την αρχή ως το τέλος της, τους εκπαιδευτικούς όλων των βαθμίδων που "αγκάλιασαν" τις δράσεις στα σχολεία καθώς και το Δήμο Ψαρών και τη Δημοτική Ενότητα Αμανής για τη φιλοξενία και τη δεξίωση των μελών της αποστολής μετά το τέλος των δράσεων.



Η HELMEPA συγχαίρει την ερευνητική ομάδα Oceanos του ΕΜΠ

Με επιτυχία στέφθηκε η συμμετοχή των φοιτητών του προγράμματος Oceanos του ΕΜΠ στον παγκόσμιο διαγωνισμό "Hydrocontest", που πραγματοποιήθηκε τη 13η Σεπτεμβρίου 2018, στο Σαιν Τροπέ της Γαλλίας.

Συγκεκριμένα, μεταξύ **32 σκαφών που έλαβαν μέρος στον διαγωνισμό**, τα **δύο μοντέλα** των ενεργειακά αποδοτικών σκαφών που σχεδίασαν **οι φοιτητές του Εργαστηρίου Αεροδυναμικής Ναυπηγικής της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου** τερμάτισαν στην **5η θέση** στην κατηγορία των ελαφριών σκαφών, στη **13η θέση** στην κατηγορία των βαρέων σκαφών και στην **11η θέση** στον αγώνα μεγάλης απόστασης.

Η HELMEPA ως χορηγός της ομάδας "**Oceanos-NTUA**" συγχαίρει θερμά τους φοιτητές και τους επιβλέποντες καθηγητές τους για τις επιδόσεις τους, οι οποίες μας γεμίζουν ελπίδα για το μέλλον της επιστημονικής έρευνας στην Ελλάδα.



Τα πλαστικά μιας χρήσης στο στόχαστρο των εθελοντικών καθαρισμών της HELMEPA

Το καλοκαίρι τέλειωσε και τα καθημερινά μπάνια, η άθληση και η αναψυχή στις αμέτρητες παραλίες της πατρίδας μας είναι, για τους περισσότερους από μας, ήδη ανάμνηση. Στις εξορμήσεις μας στη θάλασσα σίγουρα αρκετοί αντικρίσαμε το θλιβερό θέαμα της ρύπανσης με αποτσίγαρα, πλαστικά και άλλα αντικείμενα και αναρωτηθήκαμε για το μέγεθος του προβλήματος και εάν ταιριάζει αυτή η συμπεριφορά στο φυσικό περιβάλλον του τόπου μας.

Μια εικόνα της κατάστασης στις ακτές, πριν καν τις επισκεφτούμε φέτος, παρουσιάζεται από τα στοιχεία που κατέγραψαν οι εθελοντές της **εκστρατείας "Ας καθαρίσουμε την Ευρώπη"**, που οργάνωσε και συντόνισε η **HELMEPA**, για 5η συνεχή χρονιά στην Ελλάδα, μεταξύ **4 - 25 Μαΐου 2018**.

Συνολικά **7.750 εθελοντές** από 193 δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς οργάνωσαν **187 δράσεις καθαρισμού σε παραλίες, βυθούς, όχθες ποταμών και λιμνών, δάση, πάρκα και άλλες φυσικές περιοχές σε έκταση μήκους 108 χλμ.** Συνέλεξαν **16 τόνους απορριμμάτων, εκ των οποίων 4 τόνοι ανακυκλώθηκαν από την Ελληνική Εταιρεία Αξιοποίησης Ανακύκλωσης (Ε.Ε.Α.Α.)** που υποστήριξε πανελλαδικά τις δράσεις.

Στα ειδικά δελτία που τους παρέιχε η HELMEPA, μικροί και μεγάλοι κατέγραψαν τα απορρίμματα που βρήκαν και από την επεξεργασία τους προκύπτει ότι τα πλαστικά μιας χρήσης συνεχίζουν να βρίσκονται στα 10 πολυπληθέστερα απορρίμματα.

Τα 10 πολυπληθέστερα απορρίμματα στην Ελλάδα

Είδος	Τεμάχια
Αποτσίγαρα	40.572
Κομμάτια πλαστικού άνω των 2,5 εκ.	15.855
Καλαμάκια	12.342
Πλαστικά καπάκια μπουκαλιών	9.278
Πλαστικά μπουκάλια	7.688
Κομμάτια φελιζόλ άνω των 2,5 εκ.	5.520
Πλαστικές σακούλες	5.383
Γυάλινα μπουκάλια και κομμάτια	4.738
Πλαστικά ποτήρια και τα καπάκια τους	4.680
Κομμάτια χαρτί άνω των 2,5 εκ.	4.649

Συγκεκριμένα καταγράφηκαν 151.740 αντικείμενα, από μικρά κομμάτια φελιζόλ μέχρι κάδους απορριμμάτων και ραντιστικό πλάτης! Τα 40.572 αποτσίγαρα έχουν και πάλι την πρωτιά! Ακολουθούν πλαστικά

καλαμάκια, καπάκια, μπουκάλια και σακούλες που σχετίζονται με δραστηριότητες αναψυχής στην παράκτια ζώνη. **Θυμίζουμε πως ένα πλαστικό μπουκάλι, που τόσο εύκολα αφήνουμε πίσω μας, μπορεί να παραμείνει για περίπου 450 χρόνια στο θαλάσσιο περιβάλλον, ενώ σταδιακά θα διασπαστεί σε μικρότερα κομμάτια που θα βρουν το δρόμο τους στην τροφική αλυσίδα και τελικά στο πιάτο μας.**

Οι εθελοντές συνέλεξαν επίσης 3.683 αλουμινένια κουτιά αναψυκτικών/μπύρας, 3.661 πλαστικές και 2.329 χάρτινες συσκευασίες τροφίμων, 2.300 μέτρα σχοινί και αλιευτικά σύνεργα όπως 1.009 κομμάτια δικτύων, 709 μέτρα πετονιάς και 504 κουτιά φελιζόλ, απορρίμματα καπνιστών όπως 2.147 συσκευασίες τσιγάρων/καπνού και 876 αναπτήρες, 1.680 μεταλλικά καπάκια μπουκαλιών, 1.543 μωρομάντηλα, πάνες και άλλα είδη υγιεινής, 1.192 είδη ρουχισμού από μπλούζες μέχρι και 12 σαγιονάρες και 23 παπούτσια, 1.130 παιδικά παιχνίδια και μπαλόνια, 1.089 οικοδομικά υλικά, 1.568 πλαστικά δοχεία καθαριστικών/λαδιού και συσκευασίες καλλυντικών/αντηλιακών, 568 μπαταρίες κάθε είδους, 221 ελαστικά/σμπρέλες οχημάτων, 80 εξαρτήματα αυτοκινήτου, 231 κουβάδες και βαρέλια, 119 ηλεκτρικές συσκευές, 5 μοκέτες, 3 φουσκωτές βάρκες και πολλά σωσίβια, 2 οδοντόβουρτσες και applicateur βαφής μαλλιών, νεροχύτη, καθιστικό τουαλέτας και μεταλλική σχάρα με πλήρη εξοπλισμό!

Καθαρισμούς ακτών πραγματοποίησαν οι ακόλουθες 15 εταιρείες-Μέλη της HELMEPA με στελέχη και τις οικογένειές τους εκφράζοντας έμπρακτα την εθελοντική τους δέσμευση για προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αλλά και την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας: Allseas Marine S.A., Arcadia Shipmanagement Co. Ltd., Athenian Sea Carriers Ltd., Bernhard Schulte Shipmanagement (Hellas) SPLLC, Diana Shipping Services S.A., Dianik Bross Shipping Corporation S.A., Eurobulk Ltd., Genimar Shipping & Trading S.A., Kyla Shipping Enterprises, Minerva Marine Inc., Minoan Lines, Optimum Ship Services Ltd., ΔΙΑ.ΒΙ.ΠΕ.ΘΙ.Β., Μητροπολιτικό Κολλέγιο και Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος Α.Ε.

Αξιοσημείωτη ήταν η ευρεία συμμετοχή της εκπαιδευτικής κοινότητας στην πρωτοβουλία αυτή. Μαθητές και εκπαιδευτικοί, μέλη του Προγράμματος **"Παιδική HELMEPA"**, νέες/νέοι εθελοντές **"Ναυτίλοι της HELMEPA"** και άλλα παιδιά 98 Νηπιαγωγείων, Δημοτικών, Γυμνασίων και Λυκείων έδωσαν το δικό τους ξεχωριστό τόνο στις δράσεις.

Καθαρισμούς οργάνωσαν επίσης ΟΤΑ, εταιρείες και περιβαλλοντικές οργανώσεις,



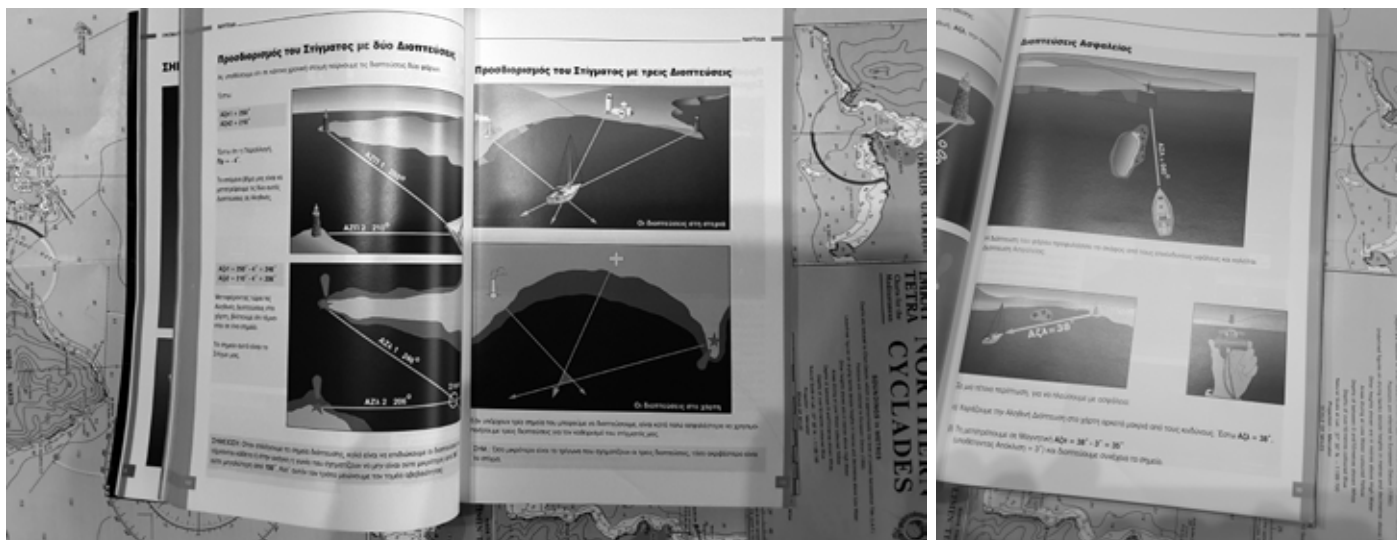
φορείς προστατευόμενων περιοχών, πολιτιστικοί σύλλογοι, ναυτικοί και ιστιοπλοϊκοί όμιλοι και πρωτοβουλίες πολιτών. Σημαντική ήταν η υποστήριξη των τοπικών δράσεων από Αξιωματικούς Α.Σ. 20 Λιμεναρχείων, Υπολιμεναρχείων και Λιμενικών Σταθμών, οι οποίοι με τις οδηγίες της Διεύθυνσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής οργάνωσαν και επέβλεψαν την ασφαλή πραγματοποίηση καθαρισμών.

Στον βυθό, **68 δύτες πραγματοποίησαν 21 υποβρύχιους καθαρισμούς** σε Αγ. Θεόδωρους, Άλινα Λέρο, Ασπρόπυργο, Βόλο, Ηράκλειο, Κορινθία, Κορώνη, Λέχεια, Λίμνη Βουλιαγμένης-Ηραίου, Λουτράκι και Χερσόνησο Κρήτης ανασύροντας 6.247 απορρίμματα συνολικού βάρους άνω των 4 τόνων. Βρήκαν, μεταξύ άλλων, 1.283 αλουμινένια κουτιά και 405 γυάλινα μπουκάλια, πολλά πλαστικά όπως 906 μπουκάλια, 598 ποτήρια/καπάκια και 412 σακούλες, 222 μέτρα σχοινί και 110 δίκτυα και κουβάρια πετονιάς, 241 σωλήνες και 73 μεταλλικές φιάλες, 72 ελαστικά και άλλα εξαρτήματα αυτοκινήτων, 58 μπαταρίες, 45 κομμάτια βάρκας, 11 άγκυρες, 6 ξαπλώστρες και 5 σμπρέλες θαλάσσης, ηλεκτρικό προβολέα και θερμοσίφωνα, κάδο σκουπιδιών, σκελετό ποδηλάτου, καζανάκι τουαλέτας και 9μετρο λάστιχο ποτίσματος!

Αναμνηστικά Διπλώματα Συμμετοχής απονεμήθηκαν στους συντονιστές των δράσεων, στα παιδιά και τους νέους εθελοντές. Πλήρη κατάλογο των φορέων που πήραν μέρος στην εκστρατεία θα βρείτε στο σύνδεσμο:

www.helmepe.gr/FOREIS_ECD2018.pdf

Η HELMEPA ευχαριστεί όλους όσοι συμμετείχαν γιατί έστειλαν το μήνυμα ότι η λύση του προβλήματος βρίσκεται στο χέρι μας και οφείλουμε να αλλάξουμε συνήθειες που βλάπτουν τον πλανήτη μας, όπως την αλόγιστη χρήση πλαστικών.



Τεχνολογία και παράδοση

Ράλλυ αιγαίου 2012: Η διαδρομή ήταν Φάληρο – Χανιά – Μήλος – Σούνιο.

Ξεκινήσαμε με το **Ex Animo**, μεσ' την τρελή χαρά με "θεωρητικό" μελτέμι, που φρόντισε όμως να εκπνεύσει πριν τη δύση του ηλίου. Το σούρουπο μας βρήκε να σερνόμαστε ανατολικά της Ζούρβας, οπότε και ο κυβερνήτης διέταξε την αφή των φανών νυκτερινής ναυσιπλοΐας.

Ένας από το πλήρωμα κατέβηκε στον πίνακα, ακούστηκε το «κλικ» του διακόπτη και έσβησε η οθόνη του plotter/GPS!

- Καπετάνιο, δεν έχουμε ρεύμα, είπε ο επιφορτισμένος με την «αφή», αν και όλοι το είχαμε ήδη αντιληφθεί.
- Μουστάκια (το καλλιτεχνικό μου ψευδώνυμο) πάρε τιμόνι, είπε ο Πέτρος και καταδύθηκε σε εξέταση του προβλήματος.

Το θέμα ήταν απλό:

Όσο το σκάφος ήταν ελλιμενισμένο στο Τουρκολίμανο όλα δούλευαν με shore power, ήγουν, τουτέστιν, δηλαδή, με ρεύμα από τη στεριά. Τόσο οι μπαταρίες μηχανής και service, όσο και αυτή του EPIRB, φόρτιζαν από ρεύμα στεριάς, που τροφοδοτούσε επίσης και το ψυγείο, το οποίο, σημειωτέον, έχει πολύ μεγάλη κατανάλωση.

Λύνοντας για την έναρξη/εκκίνηση του αγώνα, δεν σκέφθηκε κανένας ν' ασχοληθεί με την παροχή και κατανάλωση ενέργειας off shore, έτσι, παρέμειναν όλα συνδεόμενα και το ψυγείο σε λειτουργία.

Είμαστε λοιπόν NNA της Ζούρβας, νυχτώνει και δεν έχουμε ηλεκτρική

ενέργεια. Δεν είναι τίποτε σοβαρό, έχουμε ένα περίπου στίγμα, απέχουμε περίπου 110 μίλια από τον προορισμό μας και, μετά τη Φαλκονέρα, θα έρχονται από ανατολικά/αριστερά όλα τα πλοία που βγαίνουν από τα Δαρδανέλλια, τη Θεσσαλονίκη και τον Πειραιά για Γιβραλτάρ, Κρήτη και κάποιους ενδιάμεσους προορισμούς. Και δεν έχουμε φώτα!

Προέχει η ασφάλεια, άρα, δύο μέλη του πληρώματος με φακούς χειρός, πηγαίνουν ο ένας πλώρα και ο άλλος πρύμνα, παρατηρούν τον ορίζοντα και φωτίζουν, αν παρατηρήσουν άλλα σκάφη, τόσο αυτά, όσο και τα πανιά μας, ώστε να είμαστε ορατοί από τους άλλους. Παράλληλα εφιστούν την προσοχή του τιμονιέρη για τυχόν αναγκαίες κινήσεις αποφυγής σύγκρουσης.

Έμενε η λεπτομέρεια **«που πάμε, ρε παιδιά;»** δεδομένου ότι το Plotter/GPS δουλεύει και αυτό με ρεύμα.

Όπως αναφέραμε παραπάνω, είχαμε ένα περίπου στίγμα και μία περίπου απόσταση από τον προορισμό μας. Αυτό σημαίνει βέβαια και μια περίπου πορεία. Ο κυβερνήτης λοιπόν διατάσσει επανάληψη μαθήματος ναυτιλίας, γίνονται διοπευσεις της Ζούρβας και του Σταυρονησίου, μεταφέρονται στον χάρτη και βρίσκεται το ακριβές στίγμα. Στη συνέχεια **υπολογίζεται η πορεία για τα Χανιά**, στις 1690.

Όλα καλά, λοιπόν. Όλα; Όχι ακριβώς.

Η πυξίδα δεν έχει φωτισμό. Άρα ο τιμονιέρης είτε πρέπει να αποκτήσει όραση γάτας, μάλλον ανέφικτο, είτε να ανάβει κάθε λίγο ένα φακό χειρός, για επαλήθευση της πορείας. Όμως, το "άναψε – σβήσε" του φακού τη νύχτα έχει σαν συνέπεια την προσωρινή τύφλωση του τιμονιέρη, κάτι όχι ιδιαίτερα

ευχάριστο ή ασφαλές. Plan "B" λοιπόν!

Στα μέσα Ιουλίου στον ουράνιο νότο, είναι ορατοί οι αστερισμοί του Οφιούχου και του Ερπετού. Επανάληψη, λοιπόν και μαθήματος αστροναυτιλίας, αναγνώριση του Ερπετού, επιλογή αστεριού του συμπλέγματος μέσα στον πρώτο σταυρό του καταρτιού, και, ιδού **μία ασφαλής και κυρίως μη εκτυφλωτική πυξίδα!**

Χωρίς άλλα ιδιαίτερα προβλήματα, μετά από -συνολικά- σχεδόν 40 ώρες (δύο νύχτες ταξίδι με τ' άστρα), φθάσαμε αισίως στα Χανιά, όπου με τη βοήθεια της επιτροπής και του ευγενέστατου οικοδεσπότη -λόγω καταγωγής- **Ντίου Μανιουδάκη** και του πληρώματός του, λύσαμε το πρόβλημα ενέργειας, φορτίζοντας τις μπαταρίες μας με ρεύμα και το πλήρωμα με τσικουδιές.

Να σημειωθεί, παρακαλώ η σχεδόν μη-δενική απόκλιση στην πορεία μας με τη χρήση της παραδοσιακής ναυτιλίας!

Φθάσαμε, λοιπόν, (*«επιτέλους»*, ακούω κάποιον να λέει!) στο **πθικό δίδαγμα της ιστορίας μας**. Θα εκπλαγείτε ίσως, αν αναφέρω: **"Ο ΣΕΒΑΣΜΟΣ"! Σεβασμός στη θάλασσα, στην ασφάλεια, στη σωστή προετοιμασία, στη γνώση και της τεχνολογίας και της παράδοσης.**

Αν νομίζετε ότι η παραπάνω "περιπέτεια" συνηγορεί υπέρ της παράδοσης, σκεφθείτε το ενδεχόμενο νεφροσκεπούς ουρανού!

Δια ταύτα, εκτός από τα απαραίτητα και αναγκαία παραδοσιακά ναυτικά βοηθήματα που πρέπει να έχετε στο σκάφος, βάλτε και σε μίαν άκρη ένα μικρό, φορητό (με φορτισμένες μπαταρίες) GPS! *



* Είχαμε, αλλά δεν το είπαμε στους υπόλοιπους! Ελπίζω ότι δεν θα διαβάσουν το υστερόγραφο!

Το πρώτο ιστιοπλοϊκό σκάφος από ανακυκλωμένα πλαστικά μπουκάλια κατασκευάστηκε στην Καλαμάτα!

Έναν πρωτότυπο τρόπο αξιοποίησης των πλαστικών μπουκαλιών νερού εμπνεύστηκαν και υλοποίησαν **15 νέοι από 7 ευρωπαϊκές χώρες** που βρίσκονται στην Καλαμάτα, στο πλαίσιο του προγράμματος **Erasmus+** και **D.R.E.A.M.** μέσω του οργανισμού νεολαίας και εκπαίδευσης Κοινωνικής Ανάπτυξης Νέων (Κ.Α.ΝΕ), και σε συνεργασία με την ομάδα **RADIKALA**.

Κατασκεύασαν ένα σκάφος τύπου **optimist** εξ ολοκλήρου από πλαστικά μπουκάλια νερού, θέλοντας να δώσουν το μήνυμα της **ανακύκλωσης** και της επαναχρησιμοποίησης του πλαστικού και της μετεξέλιξής του σε κάτι χρήσιμο.

Χρειάστηκαν 3.100 πλαστικά μπουκάλια νερού των 500 ml, 10 ημέρες, συνολικά 50 ώρες (5 ώρες καθημερινής δουλειάς), 15 νέοι, για να κατασκευάσουν το πρωτότυπο και μοναδικό σκάφος τύπου optimist, βάρους 35 κιλών.

Εκείνο που εντυπωσιάζει όμως είναι ο τρόπος που κατασκευάστηκε το σκάφος, το οποίο είναι εξ ολοκλήρου **hand made**. Ένα **ποδήλατο-τεμαχιστής**, μέσω των πεντάλ που κάνει κάποιος, συμπιέζει και μετατρέπει σε κορδέλες τα πλαστικά μπουκάλια. Στη συνέχεια οι κορδέλες-ταινίες τοποθετούνται σε έναν **χειροποίητο ειδικό αργαλειό**, με μια τεχνική που μιμείται τον παραδοσιακό αργαλειό, και μία προς μία οι πλαστικές κορδέλες ενσωματώνονται σιγά σιγά σε ένα πλαστικό "χαλί". Πολλές στρώσεις πλαστικού πλεγμένου "χαλιού" ενοποιούνται και δίνουν το τελικό αποτέλεσμα που προσομοιάζει με το υλικό του πολυεστέρα. Έτσι, κατασκευάστηκε ένα ανθεκτικό και

ελαφρύ σκάφος, το οποίο το έριξαν και στη θάλασσα, στον προλιμένα Καλαμάτας, κάτω από τις εγκαταστάσεις του Ν.Ο.Καλαμάτας. Το σκάφος αποδείχτηκε αξιόπλοο, ενθουσιάζοντας τους συμμετέχοντες στο εγχείρημα, αλλά και όσους βρέθηκαν χθες το απόγευμα κατά την επίσημη παρουσίασή του στο κοινό της Καλαμάτας, και φυσικά παρά τις μικρές του ατέλειες δεν έχει τίποτα να ζηλέψει από τα συμβατικά σκάφη.

Εμπνευστής και ιδιώνων νους της ιδέας αυτής ήταν ο αρχιτέκτονας και ζωγράφος από τη Σουηδία, Hamid Perseas Roshangar, ο οποίος μιλώντας στο Messina LIVE δήλωσε ότι **στόχος του είναι η αφύπνιση των νέων παιδιών στην ανακύκλωση και επαναχρησιμοποίηση των υλικών και η δραστηριοποίησή τους σε έναν τρόπο ζωής φιλικό στο περιβάλλον μέσα από τέτοιες δράσεις.**

Η ομάδα των 15 νέων από 7 ευρωπαϊκές χώρες (Ισπανία, Κροατία, Λετονία, Σουηδία, Ιταλία, Γερμανία, Πορτογαλία), απέδειξε πως τα άχρηστα και επιβλαβή για το περιβάλλον υλικά μετατρέπονται σε χρήσιμα για εκπαιδευτικούς και ψυχαγωγικούς σκοπούς. Πως ένα πλαστικό σκουπίδι, μεταλλάσσεται και πώς από αυτό παίρνει σάρκα και οστά ένα ιστιοπλοϊκό σκάφος. Μια καινοτόμος ιδέα ήταν αρκετή, και η συνεργασία και η μεθοδική δουλειά που έγινε έφεραν αυτό το πρωτότυπο και μοναδικό αποτέλεσμα. Όπως μάλιστα



μας επεσήμαναν **είναι η πρώτη φορά που γίνεται κάτι τέτοιο πανελλαδικά και ίσως και παγκοσμίως**. Ο χώρος που κατασκευαζόταν όλο αυτό το διάστημα το σκάφος ήταν οι εγκαταστάσεις των Εκπαιδευτηρίων Μπουγά και έτσι και οι μαθητές ήρθαν σε επαφή και παρατήρησαν όλα τα στάδια κατασκευής του. Όλοι οι συμμετέχοντες δούλεψαν με μεθοδικότητα σε καθημερινή βάση και υπό την καθοδήγηση του Hamid, και παρόλο που κανείς τους δεν είχε ξανασυμμετάσχει σε κάτι ανάλογο απόλαυσαν τη διαδικασία και έφτιαξαν με τα χέρια τους ένα ιστιοπλοϊκό σκάφος, μηδενίζοντας έτσι το ενεργειακό αποτύπωμα για την κατασκευή του.

Τέλος, να επισημάνουμε ότι στην κατασκευή του σκάφους συνέβαλλαν οι ακόλουθοι Μεσσήνιοι επαγγελματίες και επιχειρήσεις (εκπαιδευτήρια Φώτιος Μπουγάς, Ναυτικός Όμιλος Καλαμάτας, Messinian boats - Τσόλκας, ΝΕΟΘΕΡΜ - Μιχαλόπουλος Παναγιώτης και ERGOPACK - Χαρίτσος Βασιλός), που πίστεψαν την ιδέα και βοήθησαν στην υλοποίησή της.





Rolex Middle Sea Race

Κείμενο: Μάνος Ν. Ρούδας

στη Μάλτα

Ο διάσημος πλέον αγώνας **Middle Sea Race** της **Rolex**, γεννήθηκε ως αποτέλεσμα του ανταγωνισμού μεταξύ των μελών του Royal Ocean Racing Club (RORC) και του Royal Malta Yacht Club πριν από **50 χρόνια**.

Ο αγώνας των **600+ ναυτικών μιλίων ξεκινάει από τη Βαλέτα**, ανεβαίνει τη **Σικελία**, κάτω από το **ηφαίστειο Αίτνα**, περνάει το **στενό της Μεσίνας**, τη μυθολογική Σκύλλα και Χάρυβδη, ανεβαίνει μέχρι το **νησί Στρόμπολι με το ενεργό ηφαίστειο** που εκτοξεύει λάβα και από εκεί κατεβαίνει **δυτικά της Σικελίας** και πιο νότια μέχρι τα νησιά

Παντελέρια και Λαμπεδούσα κοντά στις βορειοαφρικανικές ακτές. Μετά ανεβαίνει προς τη **Μάλτα** για τον **τερματισμό στη Βαλέτα**.

Στον αγώνα **μέχρι τώρα έχουν λάβει μέρος πολλοί διάσημοι ιστιοπλόοι**, όπως ο Ted Turner, ο μεγιστάνας των μέσων μαζικής ενημέρωσης και ιδρυτής του CNN, ο Γάλλος Eric Tabarly με το "Pendulic" και ο Sir Francis Chichester, ο πρώτος άνθρωπος που έκανε τον γύρο του κόσμου μόνος του, κάνοντας μόνο μία στάση. Ο κατάλογος των κορυφαίων ονομάτων έχει ακόμη το ναύαρχο Τίνο Straulino, χρυσό ολυμπιονίκη στην κατηγορία των Σαρ, τον Sir Robin Knox-Johnston και τον Les Williams, τον Γερμανό μάεστρο Herbert Von Karajan, αναρίθμητους ολυμπιονίκες, παγκόσμιους πρωταθλητές και

ιστιοπλόους από το Volvo Ocean Race και το America's Cup.

Η δυσκολία αυτού του αγώνα οφείλεται στον πολύ άστατο καιρό που μπορεί να φέρει ξαφνικά θυελλώδεις ανέμους και αφύσικα μεγάλα κύματα.

Ο αγώνας **διακόπηκε από το 1983 έως το 1996**, όταν η επιτροπή του Royal Yacht Club της Μάλτας αποφάσισε να τον αναστήσει.

Για το **2018** το Rolex Middle Sea Race ξεκίνησε το **Σάββατο 20 Οκτωβρίου**, γιορτάζοντας τα **50** του χρόνια με νέο **ρεκόρ συμμετοχών 149 σκαφών από 36 χώρες**.

Εφέτος για πρώτη φορά στον διάσημο αγώνα έλαβαν μέρος **δύο ελληνικά πληρώματα**, το **OPTIMUM** του ΝΟΚ και το **YACANA** του ΝΟΕ. Τη συμμετοχή ειδικά του **OPTIMUM** υποστή-



ριξε και συντόνισε ο Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης (ΠΟΙΑΘ).

Ο αγώνας ξεκίνησε το Σάββατο 20 Οκτωβρίου από τη Βαλέτα με τα σκάφη να παίρνουν εκκίνηση σταδιακά. Ο καιρός αρχικά ήταν δυνατός και με πολύ κύμα όρτσα, όμως αργότερα, προς το βράδυ, έπεσε δραματικά. Αυτό συνετέλεσε στην εφαρμογή μίας άριστης τακτικής από το OPTIMUM το οποίο πέρασε πολύ μπροστά ακόμα και από σημαντικά ταχύτερα σκάφη. Μετά το Στρόμπολι και ειδικά δυτικά της Σικελίας, όπως είχαν προβλέψει τα μετεωρολογικά δελτία, ο καιρός χειροτέρεψε. Η ένταση του ανέμου ξεπερνούσε τους 40 κόμβους (9 μποφόρ), το κύμα ήταν ισχυρό, ενώ η βροχή και τα μπουρίνια εναλλάσσονταν με ολιγόωρες ηπιότερες συνθήκες. Αυτό εξουθένωσε όλα τα πληρώματα και δοκίμασε τα σκάφη, πολλά εκ των οποίων αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν λόγω αβαρίας.

Τα ζημερώματα της Δευτέρας 22 Οκτωβρίου, στις 02.07 ώρα CEST, τερμάτισε το γρηγορότερο σκάφος του στόλου, το Rambler, παίρνοντας τα Line Honours του αγώνα αλλά αφήνοντας το ρεκόρ ταχύτητας της διοργάνωσης ανέγγιχτο.

Τελικά, **η ομάδα OPTIMUM YACHT RACING TEAM τερμάτισε μετά από 3 ημέρες 4**

ώρες 9 λεπτά και 25 δευτερόλεπτα. Το ελληνικό σκάφος πέρασε τη γραμμή τερματισμού ως πρώτο και στις δύο κατηγορίες που συμμετείχε, όμως καθώς ο καιρός ανέβαινε, τα σκάφη που είχαν μείνει πίσω ευνοήθηκαν κι έτσι ανέβηκαν θέσεις, αφήνοντας το OPTIMUM 1ο στην κατηγορία IRC 2 και 9ο IRC Overall, ενώ στα ORC 2ο στην κατηγορία και 3ο Overall.

Το άλλο ελληνικό σκάφος, το **YACANA**, μετά από **3 ημέρες 21 ώρες 2 λεπτά και 23 δευτερόλεπτα** τερμάτισε ηρωικά, κατακτώντας την 5η θέση της κατηγορίας του. Το σκάφος αντιμετώπισε μεγάλες κακοκαιρίες και αβαρίες και παρόλο που ήταν η πρώτη φορά που έλαβε μέρος στον αγώνα, ολοκλήρωσε τη διαδρομή με επιτυχία.

Στην απονομή των επάθλων που τιμώνται οι νικητές και οι διακριθέντες με ξεχωριστά έπαθλα, η χώρα μας καταχειροκροτήθηκε.

Εν κατακλείδι, η πατρίδα μας συμμετείχε αξιοπρεπώς με δύο πολύ καλές ομάδες, με εξαιρετικά πληρώματα και κυβερνήτες και η συμμετοχή της μας ανέβασε πολύ ψηλά στη διεθνή ιστιοπλοϊκή σκηνή της ανοικτής θάλασσας, κερδίζοντας κυρίως τον σεβασμό των αντιπάλων και των διοργανωτών.

Βαγγέλης Νικολόπουλος

Ο **Βαγγέλης Νικολόπουλος** είναι **27 ετών**. Σπούδασε πληροφορική στο Πανεπιστήμιο Αθηνών. Έκανε τα πρώτα του βήματα στην αγωνιστική ιστιοπλοΐα **σε ηλικία 7 ετών**. Ως μέλος της εθνικής ομάδας Optimist το 2005 κατέκτησε τη 3η θέση στο Πανευρωπαϊκό ομαδικό. Από το 2006 έως το 2010 αγωνίστηκε με σκάφη τύπου 420 και Laser. Ταυτόχρονα, από το 2005 συμμετέχει σε αγώνες ανοικτής θαλάσσης και έχει ήδη 6 συμμετοχές και μία νίκη στο Ράλλυ Αιγαίου.

Συμμετείχε ως πλήρωμα στο OPTIMUM3 για τον αγώνα Rolex Middle Sea Race 2018 και περιγράφει την εμπειρία του:

«Αρχές Σεπτέμβρη είχα την τιμή και τη χαρά να δεχτώ πρόσκληση από τους Περικλή Λιβιά και Νίκο Λάζο να συμμετάσχω στην αποστολή του Optimum 3 στο Rolex Middle Sea Race. Είχαμε λιγότερο από δύο μήνες για την εκκίνηση. Η ομάδα θα αποτελούνταν από έμπειρους ιστιοπλόους από όλη την Ελλάδα, αυτός ήταν και ένας από τους βασικούς λόγους που με έκανε να δεχτώ με χαρά τη πρόσκληση. Μετά από ένα μήνα προετοιμασίας και συντήρησης εξοπλισμού και σκάφους θα βγαίναμε τις πρώτες μας προπονήσεις, άλλες δύο εβδομάδες επιδιορθώσεων και η πρώτη 24ωρη προπόνηση με (σχεδόν) όλο το πλήρωμα που θα αγωνιζόταν στη Μάλτα ήταν γεγονός. Εκεί εκτός από το ιστιοπλοϊκό μέρος δοκιμάσαμε το πρόγραμμα βαρδιών και φαγητού. Λίγες μέρες μετά το σκάφος θα έφευγε για το τριήμερο ταξίδι προς Μάλτα με 10 άτομα πλήρωμα, μέλη και φίλοι της ομάδας Optimum.

Βλέποντας τις συμμετοχές πριν την εκκίνηση με έπιασε δέος και σκεφτόμουν ότι θα έχουμε έναν αγώνα 3-4 ημερών με πολύ καλούς αντιπάλους, περπάταγα στους μόλους και χάδευα σκάφη... TP52, clubswan 50, MOD70, το Rambler 88, το Nikata (115 πόδια) και άλλα. Αλλά και σκάφη πιο κοντά σε εκείνα που έχουμε συνηθίσει στην Ελλάδα, first 40.7, Grand Soleil 40, X-362 κλπ. Είχε απ' όλα. Η εκκίνηση ήταν μια γιορτή για τη χώρα, όλοι μαζεύονται στο λιμάνι για να παρακολουθήσουν. Πρώτα ξεκίνησαν τα δυσκίνητα multihull για αποφυγή ατυχημάτων και στη συνέχεια οι 6 κατηγορίες των monohull από τα πιο αργά στα πιο γρήγορα, έτσι ξεκινήσαμε και εμείς μετά τις 4 πιο αργές κατηγορίες, αφού βγήκαμε από το λιμάνι ταξιδεύσαμε όρτσα με μεγάλο κύμα προς Σικελία. Τις πρώτες ώρες εκτός από τα σκάφη της κατηγορίας μας που είχαμε κοντά μας έπρεπε να προσπεράσουμε τα πιο αργά και θα μας πέρναγαν τα γρηγορότερα σκάφη. Το απόγευμα της πρώτης μέρας με έπιασε ναυτία, ευτυχώς όμως την ξεπέρασα σχετικά εύκολα αφού πλησιάζοντας στη Σικελία έκοψε ο αέρας και το κύμα.

Αν περιέγραφα την εμπειρία μου με δύο λέξεις θα έλεγα "παιχνίδι" και "ταλαιπωρία". "Παιχνίδι" γιατί είχαμε συνέχεια σκάφη γύρω μας παρόμοιας ικανότητας να συναγωνιστούμε, βλέπαμε το αποτέλεσμα κάθε επιλογής μας άμεσα. Όσο για τη "ταλαιπωρία"... το δεύτερο βράδυ άρχισαν τα μπουρίνια, όρτσα με ζημιά στο ράουλο του μανταριού της τζέννας που μας ανάγκασε σε ένα δύσκολο μάινα και μου προκάλεσε ναυτία που θα με ταλαιπωρούσε μέχρι το επόμενο μεσημέρι που άνοιξε η πλεύση. Όλο εκείνο το βράδυ δεν κοιμήθηκα και δεν έφαγα, πέρασα πολλές ώρες στο cockpit, δε μπορούσα να κατέβω κάτω λόγω της ναυτίας. Το τελευταίο βράδυ είχαμε μπουρίνια το ένα μετά το άλλο σε ανοικτή πλεύση αυτή τη φορά. Από A5 και μαΐστρα βρεθήκαμε χωρίς πλωριό πανί και τη μαΐστρα με μούδα να ταξιδεύουμε προς Λαμπεντούσα με τα μπουρίνια να μη σταματάνε, αέρα πάνω από 40 μίλια πρύμα, μεγάλα κύματα, ταχύτητα σκάφους 15-17 μίλια, τα μάτια μας να κλείνουν και σωσίβια να ανοίγουν από το πολύ νερό.

Σημερινά τρίτης μέρας και το τελευταίο "sprint" 90 μιλίων για Μάλτα, μαθαίνουμε ότι 2 σκάφη της κατηγορίας μας είχαν ζημιές στην εξαρτία τους και έχουν εγκαταλείψει. Ήταν πολύ δύσκολη νύχτα για όλα τα πλήρωμα. Εμείς χωρίς σοβαρές ζημιές συνεχίζουμε από μπουρίνι σε μπουρίνι με αλλαγές στις θέσεις, όσο αντέχει ο καθένας τριμάρει ή κάνει γκρινιτ μέχρι τον τερματισμό στο λιμάνι της Μάλτας.»

«Δυνατή εμπειρία το Rolex Middle Sea Race 2018, έμαθα πολλά από τους κυβερνήτες και το υπόλοιπο πλήρωμα αλλά μου δημιουργήθηκαν και ερωτήματα και ιδέες για εξέλιξη. Στην επόμενη.»

Απόστολος Σερράος

Ο **Απόστολος Σερράος** είναι **25 ετών**. Έχει σπουδάσει ναυπηγός μηχανολόγος μηχανικός στο ΕΜΠ. Ξεκίνησε την ιστιοπλοΐα το **2003** και έκτοτε έχει αγωνιστεί σε πολυάριθμους αγώνες και πανελλήνια πρωταθλήματα στις κατηγορίες Optimist και Laser καθώς και στο Παγκόσμιο και Πανευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Laser RDL 2010 ως μέλος της εθνικής ομάδας. Στην ιστιοπλοΐα ανοικτής θαλάσσης αγωνίζεται από το 2011, μετρώντας 4 συμμετοχές στο Ράλλυ Αιγαίου με κορυφαία επίδοση την 1η θέση το 2018.

«Κατ' αρχάς, προσωπικά, η όλη εμπειρία ξεκίνησε από το πρώτο ενθουσιώδες τηλεφώνημα του Περικλή στο οποίο ήταν δύσκολο να αρνηθώ. Το πάθος του, η επιθυμία του να βοηθήσει νέα παιδιά να έρθουν σε επαφή με το ανώτατο επίπεδο στην ιστιοπλοΐα ανοικτής θαλάσσης και ο ξεκάθαρος στόχος για νικηφόρο αποτέλεσμα, ήταν καταλυτικά στο να αποδεχθώ την



πρότασή του χωρίς ενδοιασμούς.

Η πρώτη μου επαφή με το σκάφος, ενώ ήταν ακόμα στη στεριά, ήταν αποκαλυπτική. Οι ανέσεις, σαφώς περιορισμένες και πολύ μεγάλη προσοχή στη λεπτομέρεια. Σωστό μήκος σκοινιών, σημάδια παντού για συνέπεια και επαναληψιμότητα στο τριμάρισμα, κάθε τι βρίσκεται στη θέση που πρέπει. Σαφής δε η προσαρμογή για την ανοικτή θάλασσα, με κρεβάτια με ρυθμιζόμενη κλίση ώστε να κοιμάται κανείς πάντα οριζόντιος, κάτι που καθιστά τον ύπνο παραδόξως άνετο παρά τον περιορισμένο χώρο. Σε αυτό βέβαια συμβάλλει και η κούραση η οποία συσσωρεύεται και όσο περνούν οι βάρδιες τα κρεβάτια φαίνονται όλο και πιο άνετα.

Όσον αφορά την κούραση, λοιπόν, καλούμαστε να διαχειριστούμε τόσο σωματική όσο και ψυχολογική. Η σωματική αντιμετωπίζεται με αυστηρά καθορισμένο πρόγραμμα ξεκούρασης-βάρδιες. Η ψυχολογική όμως; Ένας τρόπος αντιμετώπισης, μεταξύ σοβαρού



OPTIMUM YACHT RACING TEAM

Όλα ξεκίνησαν το **1994** όταν το δίδυμο **Λιβά-Λάζου** αγόρασε ένα πρωτοποριακό για την εποχή του σκάφος **MUMM 36** του κορυφαίου σχεδιαστή **Bruce Farr**. Το πρώτο σκάφος της ομάδας ονομάστηκε OPTIMUM με χορηγό την UNISOFT και έτσι γεννήθηκε η **OPTIMUM YACHT RACING TEAM**.

Το OPTIMUM ξεκίνησε την **αγωνιστική δράση** 10 ημέρες μετά την άφιξη του και επί **9 συνεχή χρόνια (1994-2002)** πρωτοστάτησε στους αγώνες ανοικτής θαλάσσης στην Ελλάδα, πετυχαίνοντας σταθερά μεγάλες διακρίσεις. Κάθε χρόνο για εννιά χρόνια ήταν στην τριάδα των νικητών του Ράλλυ Αιγαίου, της κορυφαίας ελληνικής διοργάνωσης: 1η θέση το 1995, 1997, 1999, 2001, 2η θέση 1994, 1998, 2002 και 3η θέση το 2000!

Κινητήρια δύναμη αυτής της λαμπρής πορείας ήταν η πεποίθηση των Λιβά-Λάζου ότι η ομάδα έπρεπε να λειτουργεί με ετήσιο στόχο – προγραμματισμό – συνέπεια, τρίπτυχο ξεκάθαρο και γνωστό σε όλα τα μέλη της ομάδας, τα οποία θα ήταν σταθερά τα ίδια στη διάρκεια της χρονιάς.

Αρωγοί της OPTIMUM YACHT RACING TEAM ήταν χορηγοί όπως η UNISOFT, η PARKER, ο FLASH 9.61, η ROCA, η PETROGAZ, η SUPERFAST FERRIES, το WASH & GO, η GARMIN, η SAXOBANK, η THENAMARIS και η OPTIMISE.

Η ομάδα το **1995** συμμετείχε σε δύο αγώνες του **Πανερωπαϊκού Πρωταθλήματος MUMM 36** στην Ιταλία και στο **Πανευρωπαϊκό Πρωτάθλημα του 1996** που αποτελείτο από σειρά αγώνων στο Βέλγιο, την Ολλανδία, Ισπανία, Γαλλία και Ιταλία.

Το **1997** και **1998** με ένα επιπλέον νέο σκάφος, το **OPTIMUM 2** τύπου MUMM 30, η ομάδα συμμετείχε στο **Παγκόσμιο στη Μασσαλία** και το **Πανευρωπαϊκό στην Ιταλία**, τερματίζοντας 7οι και 8οι αντίστοιχα.

Το **2003** η ομάδα έφερε για πρώτη φορά στην Ελλάδα ένα καθαρόαιμο αγωνιστικό σκάφος κατασκευασμένο εξ ολοκλήρου από ανθρακονήματα, σχεδίασης Bruce Farr, το Farr52 πρώην Chessie Racing από την Ανάπολη των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής. Βασικός λόγος για αυτό το εγχείρημα ήταν η συμμετοχή σε μεγάλους αγώνες offshore.

Έτσι, ένα χρόνο αργότερα μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας του **2004**, το **Optimum 3** κερδίζει το **Rolux Middle Sea Race** και στις 2 κατηγορίες IMS και IRC.

Στην ελληνική αγωνιστική σκηνή, σπάνια τερματίζει εκτός βάθρου.

Το **2008** η ομάδα συμμετέχει στο **Παγκόσμιο Πρωτάθλημα ORCi** κατακτώντας την 5η θέση Γενικής Κατάταξης και την 1η θέση στους μη-επαγγελματίες.

Το **2012** στο **Rolux Middle Sea Race** το σκάφος τερματίζει πρώτο στα ORCi και 4ο στα IRC. Το **2016** κατακτά την ένατη θέση στο **Πανευρωπαϊκό Πρωτάθλημα ORCi**. Τα τελευταία χρόνια η ομάδα φιγουράρει σταθερά στην τριάδα των νικητών του **Ράλλυ Αιγαίου**.

Το βασικό στοιχείο που χαρακτηρίζει την **ομάδα**, που **φέτος κλείνει 25 χρόνια**, είναι το πάθος και η αγάπη για την αγωνιστική ιστιοπλοία και η συνεχής προσπάθεια για βελτίωση, αλλά και η προσέλκυση νέων ιστιοπλόων.

Η ομάδα έχει κερδίσει τον σεβασμό των αντιπάλων στην Ελλάδα και το εξωτερικό.

και αστείου, είναι να μετράμε τον αγώνα σε "Υδρες" για να μη φανεί 'βουνό' - «άντε δύο Υδρες μείναν ακόμα».

Ειδικά στο κομμάτι της πλώρης που δούλεψα κυρίως στον συγκεκριμένο αγώνα, οι συνθήκες είναι δύσκολες, ανεβαίνει συνέχεια νερό, οι κινήσεις του σκάφους είναι βίαιες, και όπως προέκυψαν οι καιρικές συνθήκες-μπουρίνια-, οι αλλαγές πανιών ήταν πολλές και το πλήρωμα σε διαρκή ετοιμότητα.

Πρέπει λοιπόν να είναι κανείς ξεκούραστος και πνευματικά διαυγής προκειμένου να μπορεί να εκτελέσει τα καθήκοντά του πάνω απ' όλα με ασφάλεια αλλά και με επιτυχία, ο σκοπός, άλλωστε, είναι το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα, εν προκειμένω τη νίκη.

Αν κάποιος δεν λάβει την προβλεπόμενη ξεκούραση, ίσως επειδή τη δεδομένη στιγμή δεν νοιώθει κουρασμένος, μακροπρόθεσμα θα επιβαρύνει τα υπόλοιπα μέλη της ομάδας. Όταν χρειαστεί να αποδώσει όπως απαιτούν οι συνθήκες, δεν θα μπορέσει. Σε έναν



24ωρο αγώνα όπως ένα σκέλος των 100-120 μιλίων το πρόβλημα αυτό δεν είναι τόσο αισθητό αλλά σε έναν πολυήμερο αγώνα όπως ο συγκεκριμένος είναι κάτι που πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη. Είναι εν πολλοίς θέμα οργάνωσης και πειθαρχίας αλλά και σεβασμού, θα έλεγε κανείς, μεταξύ των μελών του πληρώματος.

Αντίστοιχα η επικοινωνία μεταξύ των μελών του πληρώματος καθώς και μεταξύ των βαρδίων είναι ουσιώδης, προκειμένου να καλυφθούν τα κενά που προκύπτουν λόγω της κούρασης. Ο ξεκάθαρος προγραμματισμός και διαμοιρασμός εργασιών πριν την οποιαδήποτε κίνηση, μειώνει τις ελεύθερες μεταβλητές του τι μπορεί να πάει στραβά, μειώνοντας και τις πιθανότητες να προκύψει κάποιο πρόβλημα.

Χαρακτηριστικά, θυμάμαι, όταν χρειάστηκε να κάνουμε μούδα, το τρίτο βράδυ, εν μέσω μουρινιού, χρειάστηκαν 4 άτομα στο άμπουρο προκειμένου να κατεβάσουν τη μαϊστρα που είχε κολλήσει. Η διαχείριση δυνάμεων κατά τη διάρκεια του αγώνα μέχρι εκείνο το σημείο, πιστεύω πως βοήθησε αναμφισβήτητα στην ευτυχή έκβαση τόσο της συγκεκριμένης 'μανούβρας' όσο και του αγώνα γενικότερα.

Καθαρά προσωπική άποψη από αυτά που βίωσα και είδα, είναι πως είναι εφικτός ένας τέτοιος αγώνας για τον μέσο Έλληνα ιστιοπλόο ανοικτής θαλάσσης. Παρ' ότι η νίκη είναι αναμφίβολα δύσκολη υπόθεση, η αξιοπρεπής συμμετοχή είναι κάτι εφικτό.

Συμμετείχαν όχι μόνο καθαρά αγωνιστικά σκάφη, αλλά και πληθώρα από cruiser-racers όλων των μεγεθών, πολλά από τα οποία, σκάφη τα οποία απαντώνται και είναι ανταγωνιστικότητα και στην Ελλάδα.

Δεν είναι προϋπόθεση, λοιπόν, να έχει κανείς ένα high-end full carbon αγωνιστικό σκάφος για να χαρεί τον αγώνα, εφ' όσον τρέχει με σύνεση και με κύριο γνώμονα την ασφάλεια.

Τέλος, ήταν σίγουρα μια εκπληκτική εμπειρία από την αρχή μέχρι το τέλος, σε όλους τους τομείς, είναι κάτι που αναμφίβολα θα ξαναέκανα και θα παρότρυνα και όσους έχουν τη δυνατότητα να το επιχειρήσουν. Η συνολική διάρκεια του εγχειρήματος άλλωστε, που είναι σίγουρα αποτρεπτικός παράγοντας για πολλούς, εάν μοιραστούν και τα πληρώματα για τη μεταφορά του σκάφους, δεν υπερβαίνει την αντίστοιχη διάρκεια ενός μεγάλου αγώνα offshore στην Ελλάδα όπως το Ράλλυ Αιγαίου κλπ.»

.....

Χάρης Μαυρογεώργης

Ο Χάρης Μαυρογεώργης είναι 23, φοιτητής της σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ. Ο Χάρης ξεκίνησε το άθλημα της ιστιοπλοΐας από την ηλικία των 6 ετών στην κατηγορία Optimist όπου και γεννήθηκε η αγάπη για το άθλημα. Στην ηλικία των 12

ετών υπήρξε μέλος της εθνικής ομάδας και συμμετείχε στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα Optimist. Στην κατηγορία Laser, που αγωνίζεται τα τελευταία 10 χρόνια, έχει λάβει 16 φορές μετάλλιο σε πανελλήνιο πρωτάθλημα, ενώ 4 φορές έχει υπάρξει παγκοσμιονίκης. Ο Χάρης έγινε μέλος της ομάδας του Optimum Yacht Racing Team το 2016 και κάθε χρόνο εξελίσσεται αναλαμβάνοντας με επιτυχία διάφορους ρόλους όπως trimmer, τιμόνι, πλοήγηση. Είναι το νεότερο και πιο πολλά υποσχόμενο μέλος της Optimum ομάδας.

Ο Χάρης Μαυρογεώργης, το νεότερο μέλος της OPTIMUM YACHT RACING TEAM περιγράφει την εμπειρία του στον αγώνα της Μάλτας, Rolex Middle Sea Race:

«Τον αγώνα "Rolex Middle Sea Race" θα τον χαρακτηρίζω ως μία κούρσα αντοχής που το κάθε σκάφος πρέπει να ολοκληρώσει επιτυχώς τη διαδρομή των 607 ν.μ. Εμείς ολοκληρώσαμε τον αγώνα μέσα σε 3 ημέρες, 4 ώρες, 9 λεπτά και 25 δευτερόλεπτα, διανύοντας απόσταση 650 ν.μ. περίπου.

Προσωπικά για εμένα ήταν η πρώτη φορά που έλαβα μέρος σε ένα τόσο μακροσκελή αγώνα ανοικτής θαλάσσης. Όμως, έχοντας λάβει μέρος σε τρία Ράλλυ Αιγαίου, στα οποία τα δύο κερδίσαμε την 1η θέση και στο τρίτο τη 2η θέση, είχε σαν αποτέλεσμα να γνωρίσω την ιστιοπλοΐα ανοικτής θαλάσσης και να γευτώ τα πρώτα ερεθίσματα για αυτή, μέσα στο απαιτητικό Αιγαίο. Περαιτέρω, πάρα την πολυετή εμπειρία μου στη κατηγορία του Laser, στην οποία έχω πολλές εθνικές και διεθνείς διακρίσεις τα τελευταία 10 χρόνια, ένιωθα ότι σε αυτόν τον αγώνα θα έμπαινα σε «άγνωστα νερά». Το γεγονός αυτό όμως, όχι μόνο δεν με πτοούσε, αλλά με έκανε να περιμένω ανυπόμονα τη στιγμή που θα ακούσω τα κανόνια της εκκίνησης στην όμορφη Μάλτα και θα γνωρίζω ότι για τις επόμενες μέρες πρόκειται να διανύσω ασταμάτητα 607 νμ.. Παρόλο που δεν είχα αγωνιστεί ξανά, αυτό που με βοήθησε στο να προετοιμαστώ κατάλληλα για έναν τόσο απαιτητικό αγώνα ήταν οι ερωτήσεις μου προς ιστιοπλόους, που έχουν αγωνιστεί ήδη σε τέτοιου επιπέδου αγώνα, με αποτέλεσμα να τον έχω ζήσει και εγώ μέσα στο μυαλό μου, μέσα από τις εμπειρίες τους. Όμως έχοντας αγωνιστεί πια, το συμπέρασμα μου είναι ότι ποτέ δεν είσαι προετοιμασμένος για κάτι τέτοιο. Όταν ξεκινάς και έχεις μπροστά σου 607 νμ, πρέπει να γνωρίζεις ότι τίποτα δεν θα πάει όπως το σχεδιάζεις. Είτε κάνεις ιστιοπλοΐα, είτε τρως είτε κοιμάσαι, μπορεί ακόμα και στο επόμενο δευτερόλεπτο να συμβεί κάποιο απρόβλεπτο περιστατικό και θα πρέπει να είσαι σε θέση να το αντιμετωπίσεις γρήγορα και σωστά γιατί εναλλακτικά μπορεί να οδηγήσει -από το καλύτερο- σε κάποιο αγωνιστικό λάθος, σε μια σοβαρή ζημιά στον εξοπλισμό και στο χειρότερο σε τίμημα ανθρώπινου τραυματισμού / ζωής.



Όμως, η εμπειρία και οι στιγμές που ζεις είναι μοναδικές. Για τρία συνεχόμενα εικοσιτετράωρα κοιμάσαι, ξυπνάς, τρως, κάνεις ιστιοπλοΐα για κατ' ελάχιστο 4 ώρες και το επαναλαμβάνεις συνεχώς. Χωρίς κίνηση στον δρόμο, χωρίς υποχρεώσεις, απλά ξυπνάς κάνεις πέντε βήματα και κάνεις ιστιοπλοΐα. Προσωπικά για εμένα, ένας ακόμη λόγος που ευχαριστήθηκα τον αγώνα τόσο πολύ, ήταν διότι ο ρόλος μου πάνω στο σκάφος αφορούσε στο να μελετώ τα καιρικά φαινόμενα, να επιβλέπω τα ηλεκτρονικά συστήματα του σκάφους, να κρίνω τις



όλες τις δυσκολίες που αντιμετωπίσαμε, που πέρα από την κούραση, είχαμε να αντιμετωπίσουμε ακραίες καιρικές συνθήκες μέσα στη νύκτα και θα θυμάμαι επίσης το ομαδικό κλίμα που είχαμε όλοι μας να βοηθήσουμε τον διπλανό μας σε ότι και αν είναι αυτό, προκειμένου όλοι μαζί σαν ομάδα να επιτύχουμε τον κοινό μας στόχο.»

Θάνος Γκίζας

Ο **Θάνος Γκίζας** είναι **28 ετών**, σπούδασε χρηματοοικονομικά και είναι υπότροφος της Γυμναστικής Ακαδημίας Αθηνών με ειδικότητα στα θαλάσσια αθλήματα. Ξεκίνησε την ιστιοπολία στην Καλαμάτα, συμμετέχοντας σε αγώνες ανοιχτής θαλάσσης καθώς και στην κατηγορία 49er. Από το 2012 έχει αγωνιστεί σε επαγγελματικό επίπεδο στις κατηγορίες Mini Maxi, Maxi, TP52, συμμετέχοντας σε αρκετούς αγώνες όπως Rolex Middle Sea Race, Rolex Fastnet, Giraglia Rolex Cup, Transatlantic, Sydney Hobart, TP52 Super Series και Carribean 600.

Συνέντευξη του Θάνου Γκίζα, μέλος του πληρώματος του OPTIMUM3 στον αγώνα Rolex Middle Sea Race:

Θάνο πως σου φάνηκε η συμμετοχή στο Rolex Middle Sea Race;

«Αυτή ήταν η τέταρτη συμμετοχή μου στο RMSR αλλά η πρώτη με ελληνικό σκάφος και πλήρωμα. Μια διαφορετική εμπειρία μιας και οι προηγούμενες ήταν σε καθαρά επαγγελματικό επίπεδο με ότι αυτό συνεπάγεται, άγχος, πίεση κτλ.»

Δηλαδή ήταν καλύτερα ή χειρότερα;

«Αυτή τη φορά το ευχαριστηθήκαμε λίγο παραπάνω παρά τις καιρικές συνθήκες που αντιμετωπίσαμε, που όπως λέμε και στη γλώσσα μας – φάγαμε λίγο ξύλο – το άγχος ήταν λιγότερο, η επικοινωνία ευκολότερη λόγω και της γλώσσας και η καλή παρέα έφεραν μια ωραία εμπειρία και παρ' ότι ο χρόνος που είχαμε πριν τον αγώνα ήταν λιγοστός δέσαμε πρώτα σαν φίλοι και μετά σαν ιστιοπλόοι.»

Πιστεύεις ότι μία ομάδα αποδίδει καλύτερα αν είναι παρέα;

«Αυτό είναι πολύ σημαντικό κομμάτι μιας και η εμπιστοσύνη σε τέτοιου είδους αγώνες είναι μεγάλης σημασίας γιατί ίσως κάποιες φορές μπορεί να εξαρτάται και η ζωή σου απ' τους συναδέλφους σου.»

Πως σου φάνηκε η φετινή διοργάνωση;

«Σαν αγώνας ήταν από τους δυσκολότερους που έχω τρέξει μιας και τις άλλες φορές ήταν πιο ήπιες οι συνθήκες αλλά και το σκάφος διαφορετικού επιπέδου και σε εξοπλισμό αλλά και ανέσεις.»

Ποιος ήταν ο ρόλος σου στην προετοιμασία της ομάδας;

«Είχα αναλάβει τη διατροφή, με ειδικά συμπληρώματα για να έχουμε την απαραίτητη ενέργεια. Χρησιμοποίησα ορειβατικές τροφές για τους εξής λόγους:

- Πολύ ελαφριά στην μεταφορά της (άδεια η σακούλα ζυγίζει μόνο 10 γραμμάρια)
 - Εύκολη στην ανακύκλωση
 - Παραμένει για μεγάλο χρονικό διάστημα
 - Βακτηριακώς ασφαλές
 - Καταλαμβάνει μικρό χώρο
 - Πολύ νόστιμη και με πολλές γεύσεις
 - Περιέχει όλα τα απαραίτητα για τον οργανισμό έστω και αν αυτός βρίσκεται σε αντίξοες πίεσης και κούρασης
- Επίσης συμπληρωματικά είχαμε μπάρες και τα λεγόμενα τζελάκια γιατί:
- Είναι εύπεπτα
 - Είναι συμπυκνωμένη πηγή σύνθετων υδατανθράκων, ηλεκτρολυτών και αμινοξέων
 - Ενισχύουν την απόδοση και παρατείνουν τα επίπεδα ενέργειας κατά τη διάρκεια της έντονης άσκησης και του αγώνα.»

Κείμενο: Σπυριδούλα Σπανέα

Πως έζησα την 'περατζάδα' και τον αγώνα της Μάλτας

Το ημερολόγιο μπορεί να έδειχνε φθινόπωρο αλλά εγώ βρισκόμουν ακόμη σε... καλοκαιρινή ραστώνη όταν με πήρε ο **Περικλής Λιβάς** να μου πει ότι το "Optimum 3" θα πάρει μέρος στον αγώνα της Μάλτας και εάν θέλω να ακολουθήσω την ομάδα. Αμέσως, χωρίς να σκεφτώ - και χωρίς ουσιαστικά να γνωρίζω -, του απάντησα ότι θα πάω με το σκάφος. Ο κυβερνήτης πολύ πιθανόν να ήθελε να καλύψω δημοσιογραφικά την αποστολή, και μπροστά στον ενθουσιασμό μου να ντράπηκε να το πει και έτσι με πρόσθεσε στο πλήρωμα της 'περατζάδας' (σ.σ. ακόμη και η λέξη μου την άκουσα για πρώτη φορά).

Οι φίλοι από την ιστιοπολία όταν το έμαθαν μου μίλησαν για τις δυσκολίες που θα μπορούσαμε να συναντήσουμε στη Μεσόγειο. Κάπου εκεί αναρωτήθηκα εάν θα έπρεπε να το κάνω αλλά ο... λόγος είναι λόγος και πρέπει να τον κρατάμε.

Στις 12 Οκτωβρίου το πλήρωμα της 'περατζάδας' μπήκε στο σκάφος του ΝΟ Καλαμακίου και έγιναν οι πρώτες συστάσεις. Η μοναδική μη ιστιοπλόος ήμουν εγώ. Ο Περικλής από τα πρώτα μίλια έφτιαξε τις τρίωρες βάρδιες (τρεις σε κάθε μία), μας έδειξε τα σωσίβια (κάθε ένας έχει το δικό του και μπαίνει σε κρεμάστρα με τον αριθμό του) και εγώ ήμουν κάτι σαν... την Αλίκη στη χώρα των θαυμάτων... Με αεράκι ικανοποιητικό για χρήση πανιών χαράξαμε ρότα προς Ταΐναρο. Το μενού για το πρώτο βράδυ περιελάμβανε παστίτσιο από τα χέρια του **Γιάννη Καβαλάρη**.



προβλέψεις, την πορεία του σκάφους, τους αντιπάλους και να βοηθάω τον Νίκο Λάζο στην τακτική που θα ακολουθήσουμε. Παράλληλα, έπρεπε να βοηθάω στο τριμάρισμα της μαϊστρας και στο τιμόνεμα του σκάφους. Έτσι με όλα αυτά, η εξάντληση ήταν δεδομένη όπως και για όλα τα μέλη του πληρώματος, αλλά η αδρεναλίνη και το πάθος σε κρατούσαν σε υψηλά επίπεδα προκειμένου να προσπαθήσεις περισσότερο και να ξεπεράσεις τα όρια σου.

Ακόμη, θα θυμάμαι για αυτόν τον αγώνα

ενός αστυνομικού με καταγωγή από ορεινή περιοχή που λάτρευε τη θάλασσα και έχει και δικό του σκάφος. Λάτρης της μαγειρικής δεινότητας του Πάννη αποδείχθηκε ο έμπειρος ιστιοπλόος της ανοικτής θάλασσας **Νίκος Ηλιόπουλος** (Ράλλυ Αιγαίου, συμμετοχές στον αγώνα της Μάλτας κλπ). Ο καλαματιανός από τα πρώτα μίλια του ταξιδιού τη διαφήμιζε και δεν είναι τυχαίο ότι έφαγε τα περισσότερα κομμάτια.

Τα παιδιά του πληρώματος μου είπαν διακριτικά να πάω για ύπνο γιατί στις 23.00 άρχιζε η βάρδιά μου. Ύπνος από τις 20.00!!! Ούτε... άρρωστη δεν έχω κοιμηθεί τόσο νωρίς. Τα κύματα με νανούρισαν και όταν με ξύπνησαν οι συνεπιβάτες ήταν σα να κοιμόμουν 10 ώρες. Αξίζει να αναφέρω ότι **η κίνηση στο εσωτερικό ενός αγωνιστικού σκάφους είναι δύσκολη καθώς δε μπορείτε να πιστέψετε σχεδόν από πουθενά.**

Φόρεσα με δυσκολία τη ντισεράδα και βγήκα στο κατάστρωμα. Η βάρδια κύλησε με ιστιοπλοϊκές συζητήσεις και στις 02.00 βγήκε η επόμενη που αποτελείται από τον Ηλιόπουλο, τον **Σάιμον Σουίτμαν**, έναν δεινό ιστιοπλόο με χιλιάδες μίλια στο βιογραφικό του (Μάλτα, Ατλαντικό, Fastnet, Cowes Week), ο οποίος καταφέρνει και συνδυάζει την κεφαλόντικη τρέλα με το βρετανικό φλέγμα. Μαζί και ο **Αθανάσιος Γκίζας**. Ο 28χρονος ίσως και να συμπληρώνει τον γύρο του κόσμου με τα μίλια του βιογραφικού του. Από Rolex Middle Sea Race, Rolex Fastnet, Giraglia Rolex Cup, Transatlantic, μέχρι Sydney Hobart, TP52 Super Series και Carribean 600.

Ο ύπνος σε ένα ιστιοφόρο πρέπει να είναι πιο χορταστικός από τη στεριά γιατί τις πρώτες πρωινές ώρες ξύπνησα χωρίς λόγο, άφησα την κουκέτα και ανέβηκα στο κατάστρωμα. Τιμόνι ο **Γεράσιμος Πετράτος** (Τζέρι στον κόσμο της ιστιοπλοΐας), έμπειρος ιστιοπλόος με Ράλλυ Αιγαίου, δύο συμμετοχές στον αγώνα της Μάλτας κ.α. Δίπλα του η **Εύη Δελιδού**, παλαιά πρωταθλήτρια της ενόργανης που πλέον την κέρδισε η θάλασσα και 'αλωνίζει' αγωνιζόμενη στο Αιγαίο. Κοντά τους και ο **Βαγγέλης Νικολαΐδης**. Από το πόλο βρέθηκε στην ανοικτή θάλασσα. Το υγρό στοιχείο, συνδετικός κρίκος.

Η ημέρα κύλησε όμορφα με τους κεφτέδες της Εύης για μεσημεριανό και πολλά μπισκότα τις υπόλοιπες ώρες, τα οποία μοιραστήκαμε με τα πουλάκια που σταματούσαν στο ιστιοφόρο προκειμένου να ξεκουραστούν για λίγο και να συνεχίσουν το ταξίδι τους για τις πιο ζεστές χώρες. Ήταν η ημέρα που μου έδειξαν πως να κάνω τιμόνι και, πραγματικά, η εμπειρία ήταν



τόσο ωραία που την πρώτη φορά πήρα χρόνο και από την επόμενη βάρδια. Τη νύχτα, στην αλλαγή της βάρδιας, ο Περικλής ενημέρωσε τα παιδιά ότι μπροστά θα βρίσκαμε μπουρίνι. Στις 05.00, η φωνή του Σάιμον με την τραγουδιστή βρετανο-κεφαλόντικη προφορά μας ξύπνησε γιατί το μπουρίνι... έφτασε. Σε δευτερόλεπτα όλο το πλήρωμα σηκώθηκε και ανέβηκε επάνω για να βοηθήσει στην αλλαγή πανιών.

Το μπουρίνι αποδείχθηκε μία δυνατή καταιγίδα με αστραπές, μεγάλο και ψηλό κύμα. «Ετσι είναι το κύμα της Μεσογείου. Το ένα έχει απόσταση από το άλλο», μου είπαν και εγώ έβλεπα στη θάλασσα βουνά και γκρεμούς. Στο εσωτερικό του σκάφους δε μπορούσες να ισορροπήσεις. Ακόμα και μέχρι την τουαλέτα ήταν δύσκολο να πάει κάποιος.

Ο καιρός χειρότερε όσο πλησίαζε η νύχτα με αποκορύφωμα το πιο δυνατό μπουρίνι που 'χτύπησε' τη δική μας βάρδια. Μία νύχτα που δε θα την ξεχάσω όσο ζω. Με μεγίστη, φλόκο θυέλλης και το σκάφος να ξεπερνάει την επιθυμητή ταχύτητα με φουλ εξοπλισμό. Οι αστραπές έσκιζαν τον κατασκότεινο ουρανό, εμείς στα ρέλια με τη βροχή να μας μαστιγώνει ασταμάτητα και όταν μας αγκάλιαζε το κύμα, ζεσταινόμασταν. Τα μάτια από τα χελιδονόψαρα γυάλιζαν στο σκοτάδι, δημιουργώντας μία εικόνα, σχεδόν, απόκοσμη. Φουλ 'κουपाστάρισμα' και η αδρεναλίνη κυλούσε στις φλέβες. «Άγρια νύχτα», μας είπε ο Περικλής και όταν του είπα ότι θα έχει συναντήσει και χειρότερα, μου απάντησε ότι είναι από τις πιο άγριες.

Ίσως ο αέρας να φύσηξε τόσο γρήγορα για να μας πεί μία ώρα αρχύτερα στη Μάλτα... Το πρωί της Δευτέρας αντικρίσαμε την πανέμορφη καστροχτισμένη **Βαλέτα**. Δέσαμε μπροστά στον Όμιλο και... ω, τι έκπληξη: δεν υπήρχε νερό και ρεύμα με αποτέλεσμα να αναγκαστούμε να αλλάξουμε σημείο και να πάμε από την άλλη πλευρά εκεί που ήταν ο έτερος εκπρόσωπος της χώρας μας: το **Yacana** του Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος.

Δεκάδες οι σημαίες των χωρών στον επιβλητικό όμιλο, δεκάδες και τα πανέμορφα ιστιοφόρα στη μαρίνα. Με χορηγούς διεθνούς βελγνεκούς

αλλά και σκάφη με παιδιά από σχολές στα πληρώματά τους. Τα περισσότερα από αυτά καθημερινά έβγαιναν για προπόνηση και οι υπόλοιπες ώρες κυλούσαν είτε σε διορθώσεις στον εξοπλισμό, είτε με μπίρες και αστεία στον Όμιλο.

Και έφτασε η ημέρα του αγώνα, ενός αγώνα που τον στήριζαν όλοι οι φορείς της Μάλτας γιατί τον θεωρούν σημαντικό γεγονός για την προβολή της χώρας τους. Η εκκίνηση δίνεται στο κεντρικό εμπορικό και πολυσύχναστο λιμάνι της πόλης, το οποίο κλείνει για οκτώ ώρες. Από νωρίς η ακτογραμμή είχε γεμίσει με κόσμο ενώ οι Μαλτέζοι είχαν βάλει εισιτήριο ακόμα και στο σημείο όπου βρίσκονταν τα κανόνια. Ο στίβος, παρά τα οκτώ μποφόρ στην είσοδο του λιμανιού, ήταν γεμάτος με φουσκωτά με λιλιπούτειους ιστιοπλόους που ήρθαν με τους προπονητές τους να δουν και να μάθουν κόλπα από την εκκίνηση. Μια κανονιά έδωσε το σήμα για να φύγει η πρώτη κατηγορία που δεν ήταν άλλη από τα trimaran, τα οποία εξαφανίστηκαν από το οπτικό μας πεδίο σε λιγότερο από ένα λεπτό. Οι εκκινήσεις δίνονταν τμηματικά, ανά δεκάλεπτο, σε μία ατμόσφαιρα που θύμιζε γιορτή της ιστιοπλοΐας. Φυσικά επάνω στη γραμμή δεν έλειπαν και οι αψιμαχίες αλλά και αυτά αποτελούν μέρος του αθλήματος.

Οι κανονιές από το φρούριο Saint Elmo ήταν σα να έδιναν και τη λήξη σε μία εβδομάδα που έζησα σε ιστιοπλοϊκούς ρυθμούς. Σε αυτή την εβδομάδα, χωρίς καμία προηγούμενη εμπειρία, μπήκα σε ένα αγωνιστικό - ανδρικό θα το έλεγα - σκάφος, διασχίσαμε τη μισή Μεσόγειο με σχεδόν όλες τις καιρικές συνθήκες, σε μία πλεύση 2,5 ημερών, μέτρησα τις δυνάμεις μου και, στη Μάλτα, διαπίστωσα ότι στην Ελλάδα, όταν θέλουμε, είμαστε πιο οργανωτικοί και μπορούμε να στήσουμε καλύτερους αγώνες. Αρκεί να θελήσουμε...

Ως επίλογο κρατάω αυτό που είπα μετά το πρώτο μπάνιο που έκανα στη στεριά: Όταν μου έκαναν την πρόταση ο Περικλής Λιβάς εάν το σκεφτόμουν δεν θα έπρεπε να μπω σε αυτό το ρίσκο. Δοξάζω τον Θεό όμως που δεν το σκέφτηκα, το έζησα και ανυπομονώ να το ξαναζήσω...





Route du Rhum



Τον πιο επεισοδιακό αγώνα όλων των εποχών, επεφύλασσε κατά τη **40^η επέτειο** το φετινό **Route du Rhum**, ένας θρυλικός αγώνας που ξεκινάει από το Σαιν Μαλό της Γαλλίας με προορισμό τη Γουαδελούπη, στην Καραϊβική.

Το **Route du Rhum** ξεκίνησε το **1978** και χρόνια τώρα χρησιμοποιείται ως πλατφόρμα για τη δοκιμή ακραίων καινοτομιών, σε σκάφη, μεθόδους, υλικά αλλά και τους ίδιους τους ιστιοπλόους. **Η 40^η επέτειος του αγώνα είχε 123 συμμετοχές σε έξι κατηγορίες.**

Ο φετινός αγώνας ξεκίνησε επεισοδιακά, με θυελλώδεις συνθήκες στον Βισκαϊκό για τις





πρώτες 24 ώρες, όπου **δύο σκάφη της κατηγορίας ULTIMES εγκατέλειψαν. Το Banque Populaire IX αναποδογύρισε τη δεύτερη ημέρα και ο Armel Le Cléac'h διασώθηκε από ένα ψαράδικο.**

Φετινός νικητής στην πιο ενδιαφέρουσα κατηγορία **ULTIME** (σόλο με τριμαράν) ήταν ο βετεράνος **Francis Joyon**, σε ηλικία 62 ετών. Με αφόρτη ζέστη και σχεδόν καθόλου άνεμο ο Joyon με το IDEC Sport πέρασε τη γραμμή του τερματισμού στις 23:21.47 τοπική ώρα (03:21.47 UTC) κερδίζοντας κυριολεκτικά πάνω στο νήμα, το νέο ταλαντούχο αστέρι της γαλλικής ιστιοπλοΐας **François Gabart** με

το MACIF, με διαφορά μόλις 7 λεπτών και 8 δευτερολέπτων! Τα σκάφη στα τελευταία μέτρα πήγαιναν boat-to-boat και μόλις ενάμισι λεπτό πριν τον τερματισμό το IDEC κατάφερε να πάρει τη νικητήρια ρέφλα.

Εκτός από την άξια νίκη του ο **Joyon κατάφερε να θέσει ένα νέο ρεκόρ ταχύτητας στον αγώνα** των 3,542 ναυτικών μιλίων με επτά ημέρες, 14 ώρες και 21 λεπτά. Το προηγούμενο ρεκόρ του αγώνα κατείχε από το 2014 ο Γάλλος Loïc Peyron με το ίδιο σκάφος που είχε ο Joyon αυτή τη φορά, που τότε όμως λεγόταν Banque Populaire VII.

Ο Joyon ήταν χαρούμενος που κατάφερε

να κερδίσει το Route du Rhum το οποίο είχε προσπαθήσει πολλές φορές στο παρελθόν. Το 2010 είχε τερματίσει δεύτερος.

Η εμπειρία του Joyon φάνηκε από την αρχή. Με συντηρητική τακτική χωρίς να πιέζει το σκάφος ή τον εαυτό του ακολούθησε τις ασφαλέστερες διαδρομές, φροντίζοντας να μην παρασυρθεί σε κάτι ακραίο και βρεθεί με διαφορά που δεν θα μπορούσε να καλύψει. Έτσι εμφανίστηκε στα τελευταία 24 ναυτικά μίλια πριν τη Γουαδελούπη πίσω από τον Gabart ξεκινώντας μία μονομαχία την οποία κατάφερε να κερδίσει. Ο Gabart ήταν επικεφαλής σε όλη σχεδόν τη διαδρομή, ενώ ο Joyon τον ακολουθούσε στην





απεραντοσύνη του Ατλαντικού, κάποιες φορές μάλιστα 150 ναυτικά μίλια πίσω του. Η πίεση του Gabart στο σκάφος είχε σαν αποτέλεσμα να κάνει ζημιά στο σκάφος το οποίο έχασε ένα foil και ένα πηδάλιο.

Ο Gabart είχε μία εντυπωσιακή πορεία μέχρι τώρα, κερδίζοντας το Vendée Globe, το Transat Bakerly και το double-handed Transat Jacques Vabre το 2015, καθώς επίσης κατακτώντας και το ρεκόρ solo, non-stop γύρου του κόσμου.

Η άλλη κατηγορία που είχε ενδιαφέρον ήταν αυτή των IMOCA (πρώην Open 60). Ο **Alex Thompson** τερμάτισε το Route du Rhum ως πρώτο monohull σκάφος, αλλά με 24 ώρες

ποινή, γεγονός που του στοίχισε τη νίκη. Ο Thompson και ενώ βρισκόταν πρώτος αποκοιμήθηκε με αποτέλεσμα το σκάφος του να προσαρξεί σε αβαθή κοντά στον τερματισμό στη Γουαδελούπη. Η μόνη διέξοδος για το Βρετανό σκίπερ ήταν να χρησιμοποιήσει τη μηχανή για να αποκολλήσει το σκάφος του, γεγονός όμως που του χρέωσε την ποινή των 24 ωρών.

Ο Alex Thompson το 1999 είχε κερδίσει τον γύρο του κόσμου με τα Clipper και είναι μάλιστα ο νεότερος κυβερνήτης που το πέτυχε. Την επόμενη χρονιά κέρδισε τον γύρο της Βρετανίας και μάλιστα βελτίωσε το ρεκόρ κατά 10 ημέρες! Το 2003 η Hugo Boss αποφάσι-

σε να επενδύσει πάνω του και ξεκίνησαν τις καμπάνιες με τα IMOCA. Το 2007 έκανε ρεκόρ μιλίων με monohull καλύπτοντας 501.3 νμ σε μια μέρα, δηλαδή με μέσο όρο ταχύτητας 20.9 κόμβους. Το 2017 βελτίωσε το ρεκόρ του με foil assisted σκάφος στα 536.8 νμ.

Ωστόσο, νικητής στα monohull αναδείχτηκε ο 36χρονος Γάλλος **Paul Meilhat** με διαφορά 11 ώρες και 48 λεπτά, μετά την ποινή του Alex Thompson. Αυτή η νίκη ήταν το σημαντικότερο επίτευγμα στην καριέρα του Meilhat.





'DOLE Techno 293'

Ανοίγοντας 'πανιά' στη Βάρκιζα με το Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Ιστιοσανίδας

Ο **Ναυτικός Αθλητικός Όμιλος Βάρνης-Βάρκιζας** (Ν.Α.Ο.Β.Β.) συμμετέχει ενεργά τα τελευταία χρόνια στη διοργάνωση μεγάλων αθλητικών διοργανώσεων θαλάσσιων σπορ. Ενισχύοντας με πολύ δυναμικό τρόπο για ακόμα μία φορά τον αθλητισμό στη θάλασσα μέσω επίσημων πρωταθλημάτων, διοργάνωσε μέσα στον **Οκτώβριο** το **Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Ιστιοσανίδας 'DOLE Techno 293'** το οποίο πραγματοποιήθηκε εξ' ολοκλήρου στις εγκαταστάσεις του Ν.Α.Ο.Β.Β. από τις **20-27 Οκτωβρίου 2018**. Για μία ολόκληρη εβδομάδα ο **κόλπος της Βάρκιζας** φιλοξένησε **235 αθλητές και αθλήτριες** έως 17 ετών από συνολικά **22 χώρες**, συμπεριλαμβανομένης της Αυστραλίας και του Ομάν.

Η διοργάνωση ξεκίνησε 'άτυπα' με την επίσημη Συνέντευξη Τύπου, έχοντας παρόντες εκπρόσωπους μεγάλων ελληνικών μέσων στους οποίους δόθηκε κατάλληλο ψηφιακό ενημερωτικό υλικό, καθώς και χρηστικές πληροφορίες για κάθε αγωνιστική ημέρα. Η πολυήμερη διοργάνωση δημιούργησε επίσης ζωηρό ενδιαφέρον στην τοπική αγορά και τους κατοίκους της περιοχής από την πρώτη κιόλας μέρα του πρωταθλήματος.

Κατά την τελετή έναρξης του πρωταθλήματος που πραγματοποιήθηκε το Σάββατο 20 Οκτωβρίου, πλήθος τοπικών, περιφερειακών και κυβερνητικών φορέων έδωσαν το παρόν. Οι αθλητές παρέλασαν κατά μήκος του παραλιακού δρόμου συνοδευόμενοι από κρουστά που ανέβазαν τη διάθεση, ενώ κατά την είσοδό τους στις εγκαταστάσεις του Ν.Α.Ο.Β.Β., ο χώρος γέμισε με σημαίες, χρώματα και χαμογελαστά πρόσωπα, προετοιμαζοντας όλους για την απολαυστική εβδομάδα που ακολούθησε.

Ο πρόεδρος του Ν.Α.Ο.Β.Β. κ. **Ιωάννης Μαρκουλάκος**, αφού απηύθυνε χαιρετισμό σε όλους τους επισήμους ήταν κι αυτός που κήρυξε την έναρξη του πρωταθλήματος. Παράλληλα, τόνισε ιδιαίτερα την ενεργή συνεισφορά του δήμου Βάρνης-Βούλας-Βουλιαγμένης, ευχαρίστησε τον δήμαρχο κ. **Γρηγόρη Κωνσταντέλλο** και στάθηκε στα



σημαντικότερα οφέλη του πρωταθλήματος για την περιοχή. Συγκεκριμένα, ο Ν.Α.Ο.Β.Β. με τη συνεργασία του δήμου σχεδίασε και υλοποίησε τη διοργάνωση κυρίως επικεντρωμένοι στην ανάπτυξη της εξωστρέφειας της περιοχής και στη δημιουργία ενός υψηλού πακέτου εμπειρίας, τόσο για τους νέους αθλητές, όσο και για τους συνοδούς τους και των επισκεπτών της διοργάνωσης.

Οι νεαροί αθλητές και αθλήτριες απόλαυσαν τις **συνολικά 11 κούρσες** που διεξάχθηκαν κατά τη διάρκεια όλου του πρωταθλήματος στον μαγευτικό κόλπο της Βάρκιζας με σχετικά υψηλές θερμοκρασίες για την εποχή, έπαιξαν, γέλασαν και διασκέδασαν, απολαμβάνοντας στο έπακρο τη διαμονή τους στην

Ελλάδα, αλλά και τις μεταξύ τους 'κόντρες' στο νερό. Ο άνεμος καθ' όλη την εβδομάδα ήταν κυρίως βορειοανατολικής διεύθυνσης, άλλοτε μεγαλύτερης ή μικρότερης έντασης και οι κούρσες ήταν σχήματος τραπέζιου, με την εκκίνηση να γίνεται από συνολικά δύο στίβους – έναν για κάθε ηλικιακή κατηγορία αντίστοιχα.

Κατά τη διάρκεια του πρωταθλήματος ο καιρός υπήρξε αρκετά ασταθής, προκαλώντας του μικρούς αθλητές να δείξουν τις ικανότητές τους σε ποικίλες καιρικές συνθήκες – από πολύ ασθενή άνεμο, μέχρι και σπιλιάδες που έφταναν τους 40 κόμβους. Παραταύτα, σε γενικές γραμμές ο καιρός ήταν σύμμαχος όσον αφορά τη διεξαγωγή αγώνων στο άθλημα της ιστιο-



σανίδας και ιδανικός για την τελετή λήξης του πρωταθλήματος, η οποία πραγματοποιήθηκε με φόντο το ηλιοβασίλεμα στο όμορφο τοπίο του κόλπου της Βάρκιζας και ένα μεγάλο πάρτι που ακολούθησε - εντός και εκτός νερού - για τους μικρούς αθλητές. Η πολυμορφία της συνολικής εμπειρίας εξέπληξε ευχάριστα και όλους τους αντιπροσώπους των επίσημων διεθνών φορέων της κλάσης που ήταν παρόντες, δείχνοντας ιδιαίτερο ενδιαφέρον για ανάθεση μελλοντικών διοργανώσεων.

Την αναγνωρισμένη πλέον επιτυχία του πρωταθλήματος ήρθαν να συμπληρώσουν οι εθνικές διακρίσεις, με κορυφαία αυτή του **Αλέξανδρου Καλπογιαννάκη**, ο οποίος κατέκτησε το **χρυσό μετάλλιο** στην κατηγορία των αγοριών έως 17 ετών και ανακηρύχθηκε **πρωταθλητής Ευρώπης**, ακριβώς μετά το **χρυσό ολυμπιακό του μετάλλιο στους Ολυμπιακούς Αγώνες Νεότητας του Μπουένος Άιρες**.

Αναλυτικά, οι ευρωπαϊκοί πρωταθλητές του "Dole Techno 293 European Championships" ανά κατηγορία είναι οι εξής:

Μίκα Κάφρι (Ισραήλ) –
Κορίτσια έως 15 ετών

Κόνραντ Ματσούρα (Πολωνία) –
Αγόρια έως 15 ετών

Σάρον Καντόρ (Ισραήλ) –
Κορίτσια έως 17 ετών

Αλέξανδρος Καλπογιαννάκης (Ελλάδα) –
Αγόρια έως 17 ετών

Επίσης, τις **σημαντικότερες εθνικές επιδόσεις** στις παραπάνω κατηγορίες συμπλήρωσαν οι: **Νικόλαος Σιλιτζόγλου** στην 8η, **Γιάννης Καρβουνιάρης** στην 9η και **Χαράλαμπος Κόγιας** στην 15η θέση στα αγόρια έως 17,



ενώ στην κατηγορία κοριτσιών έως 15 ετών, η **Πηνέλη Νικολουδάκη** και η **Μαρίνα Χερουβείμ** στην 11η και 12η θέση αντίστοιχα.

Σημαντικό είναι το γεγονός ότι η διοργάνωση υποστηρίχθηκε από ψηφιακό σύστημα εντοπισμού με GPS για όλους τους αθλητές, το οποίο έδινε τη δυνατότητα σε γονείς, φίλους αλλά και οποιονδήποτε τον ενδιαφέρει το άθλημα να παρακολουθεί ζωντανά την πορεία των αθλητών, βλέποντας κάθε στιγμή ποιος προπορεύεται, αλλά και γραφικά στοιχεία για τη συνολική πορεία κάθε αθλητή στην κούρσα.

Από την τελετή έναρξης μέχρι και την τελετή λήξης, η οργανωτική επιτροπή εξασφάλισε όχι μόνο τη διεξαγωγή ενός άρτιου πρωταθλήματος, αλλά πάνω απ' όλα έδωσε στιγμές διασκέδασης και απόλαυσης στα παιδιά, τα οποία αποχώρησαν παίρνοντας μαζί τους τις καλύτε-

ρες αναμνήσεις, έχοντας αποκτήσει σημαντική εμπειρία σε επίσημες διοργανώσεις, αλλά και πολλούς φίλους φυσικά. Σαφώς, ενεργό ρόλο στην απόλαυση αυτή έπαιξε και η εταιρεία "Dole" ως ο μεγάλος χορηγός της διοργάνωσης, εξασφαλίζοντας στους μικρούς αθλητές την απαραίτητη καθημερινή τους ενέργεια με υψηλή διατροφική αξία.

Στα προσεχή σχέδια τόσο του Ν.Α.Ο.Β.Β. όσο και του δήμου Βάρης-Βούλας Βουλιαγμένης είναι να κρατήσουν την προσοχή τους στραμμένη στην προσέλκυση συναφών αθλητικών διοργανώσεων και δράσεων, παρουσιάζοντας ταυτόχρονα και την αθλητική τουριστική ταυτότητα της περιοχής.

Τέτοιου είδους συνέργειες ανάμεσα στον αθλητισμό και τον τουρισμό έχουν θεαματικά πολλαπλασιαστικά οφέλη για την ανάπτυξη όχι μόνο της περιοχής, αλλά και του αθλήματος, ιδιαίτερα όταν αναφερόμαστε σε τόσο μικρές ηλικίες. Γι' αυτόν τον λόγο ο Ν.Α.Ο.Β.Β. εκτός από έναν επιτυχημένο διοργανωτή, αποτελεί παράδειγμα καλών πρακτικών στην ενίσχυση και ανάπτυξη των θαλάσσιων αθλημάτων στην Ελλάδα.



ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

κορίτσια U15 (junior girls)

1. Mika Kafri (ISR)
2. Aleksandra Wasiewicz (POL)
3. Amit Segev (ISR)

11. Pigi Nikoloudaki (GRE)

12. Marina Herouvim (GRE)

αγόρια U15 (junior boys)

1. Konrad Machura (POL)
2. Boris Shaw (GBR)
3. Alessandro Melis (ITA)

κορίτσια U17 (youth girls)

1. Sharon Kantor (ISR)
2. Manon Pianazza (FRA)
3. Yana Reznikova (RUS)

αγόρια U17 (youth boys)

1. Alexandros Kalpogiannakis (GRE)

2. Roi Hillel (ISR)
3. Daniel Basik Tashtash (ISR)

8. Nikolaos Silitzoglou (GRE)

9. Ioannis Karvouniaris (GRE)

15. Charalampos Kogias (GRE)





Kapa Mooring ropes

HI TECH PERFORMANCE ROPES FOR RACING

www.koronakis.gr



D. KORONAKIS S.A.



56, Gravias Str. 185 45 Piraeus-Greece T:+30 210 4060600, F:+30 210 4615211 email: koronakis@koronakis.gr

Red Bull Foiling

Η είδηση για εμάς ήρθε κάπου τον Ιούνιο. Πήραμε **κάρτα ελευθέρas** για τον **τελικό του red bull foiling generation** που θα γινόταν στο **Miami** στην Αμερική.

Προσπαθήσαμε μέσα στον ελάχιστο χρόνο που είχαμε να ανταποκριθούμε τα μέγιστα ώστε να βρούμε την καλύτερη δυνατή ομάδα που θα μπορούσε να εκπροσωπήσει τη χώρα μας και πιστεύω ότι με τα ελάχιστα μέσα που διαθέταμε μιας και οι προπονήσεις και τα trials δεν έγιναν σε υπάμενα διθέσια σκάφη (δυστυχώς δεν διαθέτουμε ακόμη) τα καταφέραμε αρκετά καλά.

Επιλέχθηκαν οι Τέλνς Αθανασόπουλος και Δημήτρης Τασσιός οι οποίοι ξεχώρισαν για πολλούς λόγους και με την παρουσία τους στον τελικό δικαιώσαν την επιλογή μας.

Ήταν μια ξεχωριστή εμπειρία γι αυτούς θαρρώ μιας και δεν είχαν αντίστοιχες προηγούμενες. Πόσο μάλλον δε να καλείσαι μετά από 90 λεπτά γνωριμίας με το σκάφος να αγωνιστείς κιόλας απέναντι σε ομάδες με πολλαπλάσια εμπειρία στο καταμαράν και στο foiling γενικότερα.

Ιδιαίτερα οι ομάδες οι οποίες κατέκτησαν και τις τρεις πρώτες θέσεις (NZL, BEL, SWE), θα

τολήμσω να χρησιμοποιήσω αυτό τον όρο, ήταν επαγγελματίες στον τρόπο λειτουργίας τους και as ήταν μόνο 18 χρονών. Πολύ δυνατοί αντίπαλοι και όχι μόνο αυτοί αλλά και το υπόλοιπο ρόστερ του τελικού όπως η ομάδα της Αργεντινής η οποία πρόσφατα κατέκτησε το χρυσό μετάλλιο στους πρόσφατους Ολυμπιακούς Αγώνες Νέων στην Αργεντινή, της Αμερικής η οποία μερικές ημέρες πριν κέρδισε τα trials και προκρίθηκε για τον τελικό ευρισκόμενη σε πολύ καλή κατάσταση, της Ιταλίας όπου μια λάθος επιλογή τακτικής της στέρησε την είσοδο στον μεγάλο τελικό και της Αυστρίας η οποία παραδοσιακά παράγει καλούς αθλητές στα καταμαράν, της Γερμανίας, κ.α.

Κάπου εκεί μέσα και η ελληνική ομάδα, ο Τέλνς και ο Δημήτρης οι οποίοι τα έδωσαν όλα στην κυριολεξία. Ο στόχος μας ήταν ξεκάθαρος. Να προσπαθήσουμε να κάνουμε όσο το δυνατόν περισσότερη ιστιοπλοία με αυτά τα σκάφη και να αποκομίσουμε όσο το δυνατόν περισσότερη εμπειρία. Ο Τέλνς τα βρήκε σκούρα με την ταχύτητα του σκάφους. Ο Δημήτρης δεν πρόλαβε να ανησυχήσει γι αυτό μιας και το σκάφος του έκανε τη ζωή δύσκολη. Πραγματικά κατάλαβε με το καλημέρα πόσο δυνατός πρέπει να είσαι και πόσο καλή φυσική κατάσταση επιβάλλεται να έχεις για να μπορέσεις να ανταπεξέλθεις σαν πλήρωμα σ ένα τόσο απαιτητικό σκάφος. Και οι δύο μαζί δυσκολεύτηκαν να προσαρμοθούν

τη σκέψη τους στις επικρατούσες ταχύτητες. Τα πράγματα συνέβαιναν γρήγορα. Ο στίβος ήταν μικρός. Η ένταση και η αδρεναλίνη στα ύψη... Το μυαλό έπρεπε να είναι συνέχεια σε fast forward mode...

Η πρώτη γνωριμία με το σκάφος ήταν επίπονη. Τα παιδιά όμως ενθουσιάστηκαν τόσο πολύ με αυτό που ζούσαν, επέμεναν και αυτό ήταν ξεκάθαρο.

Να πούμε όμως και τα καλά μας. **Στο αγωνιστικό κομμάτι από πλευράς τακτικής και στρατηγικής ήταν μια σκάλα πάνω απ όλους τους υπόλοιπους.** Διάβαζαν καλά τον στίβο και ήταν πολύ ξεκάθαροι στις επιλογές τους. Απλά δεν πρόλαβαν καν να γνωρίσουν καλά καλά το σκάφος στον πολύ λίγο χρόνο που είχαν. Βέβαια το φορμάτ της προπόνησης ήταν πολύ συγκεκριμένο για όλους με τον χρόνο να μοιράζεται ισομερώς σε όλες τις ομάδες. Οπότε θέλοντας και μη οι ομάδες με προηγούμενη εμπειρία σ αυτά τα σκάφη η αντίστοιχου τύπου ή ομάδες που προκρίθηκαν από αντίστοιχα events στη χώρα τους είχαν κάποιο προβάδισμα. Το γνωρίζαμε αυτό εξ αρχής.

Στο αγωνιστικό κομμάτι πολλά πράγματα κρίθηκαν στις λεπτομέρειες και πιστεύω ότι αυτοί οι οποίοι μπορούσαν να ανταπεξέλθουν στη δύναμη και την ένταση που σου προκαλούσε το σκάφος με τις ταχύτητες και τις δυνάμεις του θα τα κατάφερναν καλύτερα όπως και έγινε.

Τα παιδιά στην πρώτη τους ιστιοδρομία το πλήρωσαν αυτό όντας πρώτοι μπερδεύοντας τον στίβο και αντί να πάνε να τερματίσουν συνέχισαν λίγο ακόμη νομίζοντας ότι έχουν ένα ακόμη γύρο. Αυτό το λίγο ήταν αρκετό ώστε να αποκλειστούν.

Στην 2η ευκαιρία που είχαν για να προκριθούν έφτασαν πάλι μια ανάσα απ την πρόκριση αλλά αυτή τη φορά η απειρία τους κόστισε. Το πάλεψαν δυνατά όμως δείχνοντας στοιχεία του χαρακτήρα τους. Λίγο χρόνο παραπάνω να είχαν. Αχ αυτός ο χρόνος...

Αυτό που έμεινε θαρρώ στο τέλος ήταν **η εμπειρία που αποκόμισαν όλες αυτές τις ημέρες όντας μέρος ενός top class event όπως το red bull foiling generation είναι.** Είδαν πέρα από αυτό που γνωρίζουν. Συναστράφηκαν με άλλους αθλητές βλέποντας πως λειτουργούν στην καθημερινότητα τους. Δυσκολεύτηκαν πολύ περισσότερο απ ότι στις κανονικές τους κατηγορίες όπου συνήθως





κυριαρχούν. Είδαν την ιστιοπλοΐα αλλιώς!
Από πλευράς οργάνωσης το όλο event ήταν άψογο. Άριστη εκτέλεση σε όλα τα επίπεδα. Μια καλοκουρδισμένη μηχανή. Η επιλογή του location επίσης άψογη μιας και προσέφερε τις καλύτερες συνθήκες για foiling.

Για το τέλος δύο λόγια για τα δικά μας παιδιά.

Τέλη και Δημήτρη σας ευχαριστώ πολύ!

Μεγάλη η χαρά μου που έζησα μαζί σας αυτή την εμπειρία. Να πω ότι για μια ακόμη φορά στο ελάχιστο που σας γνωρίζω ότι το ταλέντο σας ξεχειλίζει. Να σας υπενθυμίσω όμως ότι το ταλέντο χωρίς σκληρή δουλειά είναι ένα τίποτε. Ελπίζω και εύχομαι η συμμετοχή σας σ αυτόν τον τελικό να είναι η αρχή για ακόμη μεγαλύτερες επιτυχίες για εσάς στο μέλλον. Και όπως έλεγε ένας από τους δικούς μου μέντορες (Ανδρέας Κοσματόπουλος) keep on training, training, training and again training. Το μυαλό και το ταλέντο είναι εκεί. Είναι στο δικό σας χέρι να βάλετε τη δουλειά και τα υπόλοιπα θα έρθουν.

Καλή συνέχεια!

Χωρίς διάκριση στο πρώτο παγκόσμιο κύπελλο



Ιστιοδρομίες που θύμιζαν Ολυμπιακούς Αγώνες διεξήχθησαν στην Ενοσίμα σε ότι αφορά τους αθλητές που συμμετείχαν.

Στην περιοχή που θα φιλοξενήσει σε λιγότερα από δύο χρόνια την κορυφαία αθλητική διοργάνωση διεξήχθη το **πρώτο παγκόσμιο κύπελλο της νέας χρονιάς**. Οι Έλληνες είχαν την ευκαιρία να δοκιμάσουν τις δυνάμεις τους απέναντι σε ιστιοπλόους που θα διεκδικήσουν τα ολυμπιακά μετάλλια.

Στα RSX συμμετείχαν οι καλύτεροι αθλητές της ιστιοσανίδας. Ανάμεσά τους και ο **Βύρων Κοκκαλάνης**, οποίος πλασαρίστηκε στη **10η θέση** της γενικής κατάταξης. Πρώτος ήρθε ο Ολλανδός Κίραν Μπαλντό. Ως αγώνα προετοιμασίας χρησιμοποίησαν το παγκόσμιο κύπελλο της Ενοσίμα οι **Τάκης Μάντης - Παύλος Καγιαλής**. Οι "χάλκινοι" ολυμπιονίκες του Ρίο δοκίμασαν πανιά και γενικότερα εξοπλισμό στον στίβο που το 2020 θα διεξαχθούν οι Ολυμπιακοί Αγώνες. Πλασαρίστηκαν στην **16η θέση**. Πρώτοι ήρθαν οι Ιάπωνες Οκάντα και

Χοκαζόν. Στην ιαπωνική εβδομάδα ιστιοπορίας που ακολούθησε οι ιστιοπλόοι μας πλασαρίστηκαν 4οι, σε ιστιοδρομίες που διεξήχθησαν με πολύ μπουανάτσα, καιρικές συνθήκες που δε θεωρούνται καλές για το ελληνικό δίδυμο. **Βασιλεία Καραχάλιου** ήρθε **29η** στο παγκόσμιο κύπελλο και 7η στην ιστιοπολική εβδομάδα στα Laser Radial.



Παγκόσμιο ΑμεΑ 2018 της World Sailing



Μετ' εμποδίων διεξήχθη στο **Μίτσιγκαν των ΗΠΑ** το **παγκόσμιο πρωτάθλημα ΑμεΑ** που διοργάνωσε η **Παγκόσμια Ομοσπονδία της Ιστιοπορίας**. Τη χώρα μας εκπροσώπησαν στην κατηγορία HANSA 303, οι **Νίκος Πατεράκης** που τερμάτισε 20ος στη γενική βαθμολογία και 3ος στον ασημένιο στόλο καθώς και ο **Στράτος Αχλάτης** ο οποίος τερμάτισε 22ος στη γενική βαθμολογία και 5ος στον ίδιο στόλο. Στην κατηγορία των Ελλήνων αθλητών έλαβαν μέρος συνολικά 36 σκάφη, ενώ προπονητές των δυο αθλητών ήταν ο **Ιάκωβος Κικιανής**.



Πανελλήνιο Bug 2018

Ο κυκλώνας "Ζορμπάς" δημιούργησε προβλήματα στη διεξαγωγή του πανελληνίου πρωταθλήματος Bug αλλά οι διοργανωτές κατάφεραν να βγάλουν τις απαιτούμενες κούρσες. Διοργανωτής ήταν ο ΝΟ Ελευσίνας και **συμμετείχαν 38 σκάφη**. Στα αγόρια (συμμετείχαν 21 σκάφη) διεξήχθησαν τέσσερις ιστιοδρομίες και πρωταθλητής αναδείχθηκε ο **Ηλίας Γλυνός** του Ν.Ο. Ραφίνας "Αλκυών" με 4 βαθμούς. Τη δεύτερη θέση κατέλαβε ο **Λάμπρος-Νικόλαος Γαρμπής** του Ν.Ο. Αρτέμιδος Σπάτων με 7 βαθμούς και τρίτος ήταν ο **Λάζαρος Κεχαγιόγλου** του Α.Ν.Ο. Γλυφάδας, επίσης, με 7 βαθμούς. Στα κορίτσια (17 σκάφη) πραγματοποιήθηκαν πέντε κούρσες. Πρώτευσε η **Βιολέττα Αντωνοπούλου** του Ν.Ο. Βόλου και Αργοναύτες με 5 βαθμούς. Ακολούθησαν η **Ζωή-Τίμη Βάγιου** του Ι.Ο. Ηρακλείου με 10 βαθμούς και η **Βασιλική Τσιασιώτη** του Ν.Ο. Αρτέμιδος Σπάτων με 13 βαθμούς.



Πρωταθλητές Ευρώπης 2018 στο Tornado οι Ντάνης Πασχαλίδης & Κώστας Τριγκώνης

Μετά από ένα απαραίτητο διάστημα ξεκούρασης κατά τη διάρκεια του Αυγούστου ο Σεπτέμβρης ξεκίνησε με πρώτη προτεραιότητα την **προετοιμασία μας για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα του Φόρμουλα 18** που θα γίνει στη **Sarasota των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής**, και η **παλαβή του νέου ιπτάμενου (A Class) σκάφους** μου.

Αυτό που χρειαζόμασταν απαραίτητα μιας και δεν είχαμε οργανώσει κάποιο training camp στην Ελλάδα (Θεσσαλονίκη) όπως κάνουμε συνήθως, ήταν **προπόνηση σε πραγματικές αγωνιστικές συνθήκες**. Αποφασίσαμε λοιπόν να τρέξουμε το **Πανευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Tornado** που έγινε στη **λίμνη Γκάρντα της Ιταλίας** και διοργανώθηκε από το Circolo Vela Arco. Το Tornado και το F18 έχουν αρκετές ομοιότητες οπότε για εμάς η συμμετοχή μας στο Πανευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Tornado ήταν πρώτης τάξεως ευκαιρία να προπονηθούμε σε πραγματικές αγωνιστικές συνθήκες όπερ και εγένετο.

Ήταν επίσης μια ευκαιρία να ξανασιμίσουμε μαζί με τον Ντάνη στο σκάφος που αγαπήσαμε και μας ανέδειξε ως ιστιοπλόους όλα αυτά τα χρόνια μιας και είχαμε να αγωνιστούμε μαζί στο Tornado πάνω από δύο χρόνια. Να υπενθυμίσω ότι **πέρυσι είχαμε αγωνιστεί στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα της Θεσσαλονίκης ως "αντίπαλοι" δίνοντας τη δυνατότητα σε δύο νέα παιδιά να αγωνιστούν μαζί μας και να ζήσουν την εμπειρία από πρώτο χέρι!** Στο αγωνιστικό μέρος οι συνθήκες ήταν ιδανικές με μόνη εξαίρεση τη 2η ημέρα των αγώνων. Βγήκαν επτά ιστιοδρομίες από τις οκτώ προγραμματισμένες.

Ξεκίνησαμε κάπως νωθρά θα έλεγα μιας και χρειάστηκα προσωπικά χρόνο προσαρμογής.



Δύο χρόνια ήταν αυτά. Πάρα ταύτα καταφέραμε και κερδίσαμε τις δύο πρώτες ιστιοδρομίες την 1η με δυσκολία και τη 2η με περισσότερη άνεση μιας και άρχισα σιγά σιγά να βρίσκω κάποιο ρυθμό και τα πατήματα μου. Η 2η αγωνιστική ημέρα δεν ολοκληρώθηκε λόγω αστάθειας του ανέμου. Το καλύτερο μας συνέβη την 3η αγωνιστική ημέρα στην 3η ιστιοδρομία όπου και εκκινήσαμε πρόωρα. Καθυστερήσαμε πάρα πολύ να επανορθώσουμε μιας και διαφωνούσαμε για το αν ήμασταν η όχι έξω στην εκκίνηση. Τελικά όπως και προείπα επανορθώσαμε (επανεκκινήσαμε σωστά) όντας τελευταίοι αρκετά μακριά από τα υπόλοιπα σκάφη. Επιδιοθήκαμε λοιπόν σ' ένα κυνήγι για να δούμε τι μπορούμε να σώσουμε. Τελικά καταλήξαμε στην 7η θέση μεν, αλλά σε φουλ εγρήγορση δε, πράγμα που φάνηκε στις δύο επόμενες ιστιοδρομίες τις οποίες κερδίσαμε με μεγάλη διαφορά μη ξανακοιτώντας πίσω.

Την τελευταία ημέρα το μόνο που χρειαζόταν να κάνουμε ήταν να διατηρήσουμε τον ίδιο ρυθμό όπερ και εγένετο κερδίζοντας την 6η ιστιοδρομία και το πρωτάθλημα μαζί χωρίς να χρειαστεί να αγωνιστούμε στην τελευταία ιστιοδρομία του πρωταθλήματος. Αυτός ήταν **ο δέκατος πανευρωπαϊκός τίτλος μας μαζί με τον Ντάνη σ' αυτήν την κατηγορία όπου από τότε που ξεκινήσαμε πίσω στο μακρινό 2005** σε όσες συμμετοχές είχαμε δεν βγήκαμε ποτέ έξω από τα μετάλλια.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ στις οικογένειες, φίλους, τον Όμιλό μας (ΝΟΘ) που μας στηρίζουν όλα αυτά τα χρόνια όπως και στους χορηγούς (red bull, vilebrequin.yamaha, jobe, marineshop, forwardwip) και συνεργάτες μας για την εμπιστοσύνη τους στο πρόσωπο μας. Χωρίς τη βοήθειά τους δεν θα μπορούσαμε να κάνουμε ότι κάνουμε.





ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΙΡΕΣ 2018

Χρυσός ο Αλέξανδρος Καληπογιαννάκης στους αγώνες που αηλιάζουν τον τρόπο που γίνονται οι Ολυμπιακοί Αγώνες



BUENOS AIRES 2018

Όταν η ολυμπιακή φλόγα έφτασε, μεταφερόμενη από τον Αργεντινικό ιστιοπλόο Σαντιάγκο Λάνγκε στο

κέντρο του Μπουένος Άιρες το βράδυ της 6ης Σεπτεμβρίου 2018, οι Ολυμπιακοί Αγώνες Νέων γινόντουσαν πραγματικότητα για τρίτη φορά.

Ο νέος σχετικά θεσμός ήταν το όνειρο και το επίτευγμα του προηγούμενου προέδρου της Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής, του **Ζακ Ρογκ**. Η πρώτη διοργάνωση στη Σγκαπούρη το 2010 θεωρήθηκε επιτυχημένη αλλά χωρίς σαφές όραμα και στόχο. Αναπόφευκτα μετά την ολοκλήρωση των **δεύτερων αγώνων στη Ναντζίγκ το 2014**, ενώ πρόεδρος της ΔΟΕ ήταν πλέον ο **Τόμας Μπαχ** και ενώ το Μπουένος Άιρες είχε ήδη αναλάβει την επόμενη διοργάνωση, επήλθε μια περίοδος αμφισβήτησης του θεσμού, η οποία τελικά οδήγησε σε **αναθεώρηση της φιλοσοφίας και των στόχων της διοργάνωσης** και σε ακόμη μεγαλύτερη υποστήριξη από τη ΔΟΕ.

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες Νέων δεν είναι απλά Ολυμπιακοί Αγώνες για νέους ανθρώπους. Το όραμα της ΔΟΕ είναι να έχουν πέρα από την αθλητική διάσταση, πολιτιστική και εκπαιδευτική διάσταση που θα φτάνει πέρα από τους αθλητές και τους συμμετέχοντες. Στόχος είναι να ενώσει τους καλύτερους νέους αθλητές και μέσω αυτών να φέρει σε επαφή νέο και μη αθλούμενο κοινό με την έννοια



του ολυμπισμού και των ολυμπιακών αξιών με πρωτοποριακό, καινοτόμο τρόπο, που θα οδηγεί την πρόοδο και την εξέλιξη στον τρόπο με τον οποίο γίνονται οι Ολυμπιακοί Αγώνες και ο αθλητισμός γενικότερα.

Με γνώμονα αυτούς τους στόχους, η τελετή έναρξης πραγματοποιήθηκε στην κεντρική λεωφόρο της πόλης όπου περίπου 250.000 άνθρωποι συμμετείχαν σε ένα τεράστιο πάρτι ενώ τα αθλήματα πραγματοποιήθηκαν σε τέσσερα μεγάλα αθλητικά πάρκα στα οποία οι θεατές μπορούσαν να μετακινούνται από το ένα άθλημα στο άλλο. Εκτός από τις αθλήματα, τα πάρκα προσέφεραν διαδραστικές δραστηριότητες για τους επισκέπτες οι οποίοι είχαν την ευκαιρία να ζήσουν με μοναδικό τρόπο τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Τα αθλήματα του προγράμματος είναι τα ίδια με αυτά των θερινών Ολυμπιακών Αγώνων (και αντίστοιχα των χειμερινών) όμως οι αθλητές ανά άθλημα είναι σημαντικά λιγότεροι και τα αγωνίσματα είναι λιγότερα και τροποποιημένα ειδικά για τη διοργάνωση.

Η **ιστιοπλοΐα** διεξήχθη στον Ναυτικό Όμιλο του Σαν Ισίντρο, 24 χιλιόμετρα από το κέντρο του Μπουένος Άιρες. Το πρόγραμμα περιλάμβανε **πέντε αγωνίσματα**: μικτό διθέσιο καταμαράν, αετοσανίδα αγοριών και κοριτσιών και ιστιοσανίδα αγοριών και κοριτσιών, όπου η Ελλάδα συμμετείχε με την **Κατερίνα Δίβαρη** που κατέλαβε την πέμπτη θέση και τον **Αλέξανδρο Καληπογιαννάκη** που κατέκτησε το χρυσό μετάλλιο.

Αν και οι ιστιοπλόοι αγωνίστηκαν μακριά από

το κέντρο της μεγάλης αθλητικής γιορτής, έζησαν με το παραπάνω την εμπειρία τόσο μέσω της διαμονής τους στο ολυμπιακό χωριό, όσο και μέσω της παραμονής τους στο Μπουένος Άιρες για αρκετές ημέρες αφού είχαν ολοκληρώσει τις αθλητικές τους υποχρεώσεις, καθώς είχαν την ευκαιρία να επι-





σκεφθούν τα αθλητικά πάρκα και να ζήσουν τη δράση άλλων αθλημάτων από κοντά.

Ο Αλέξανδρος Καλπογιαννάκης περιγράφει τους Ολυμπιακούς Αγώνες Νέων ως την πιο ωραία εμπειρία της ζωής του. Κρατά ως πιο σημαντικά σημεία τη συναναστροφή με αθλητές από χώρες και αθλήματα που ούτε ήξερε πως υπάρχουν και το συναίσθημα της υπερηφάνειας για την Ελλάδα, που είναι ιδιαίτερα αγαπητή χώρα στην Αργεντινή αλλά και στον υπόλοιπο κόσμο. Ο Αλέξανδρος ήταν από τους μικρότερους σε ηλικία αθλητές αλλά έδειξε την υπεροχή του παραμένοντας στην πρώτη θέση της βαθμολογίας από την πρώτη ιστιοδρομία και καταχειροκροτήθηκε στην τελετή της απονομής από τους συναγωνιστές του και ιδιαίτερα από τον Ιταλό αργυρό ολυμπιονίκη. Η Ιταλία, με αρχηγό τη μεγάλη **Αλεσάντρα**

Σενσίνι κατάφερε να κερδίσει και δύο χρυσά μετάλλια, στην ιστιοσανίδα και την αετοσανίδα γυναικών και ήταν η πιο επιτυχημένη χώρα των αγώνων με δεύτερη τη Γαλλία που κέρδισε ένα χρυσό και δύο αργυρά. Το μετάλλιο που τράβηξε την περισσότερη προσοχή του κοινού ήταν αυτό της Αργεντινής στο μικτό καταμαράν. Εκατοντάδες σκάφη και χιλιάδες θεατές παρακολούθησαν τον τελικό αγώνα και ανάμεσα στους θεατές ήταν οι Αργεντινοί χρυσοί ολυμπιονίκες στα καταμαράν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες του Ρίο 2016 **Σαντιάγκο Λάνγκε** και **Σεσίλια Καράνζα** καθώς και ο πρόεδρος της ΔΟΕ Τόμας Μπαχ. **Αξιοσημείωτα είναι τα μετάλλια του Άγιου Δομίνικου και των Φιλιππίνων, χρυσό και αργυρό στην αετοσανίδα αγοριών, τα πρώτα μετάλλια των χωρών αυτών γενικά σε Ολυμπιακούς Αγώνες, γεγονός που ενισχύει την άποψη ότι αυτή η μορφή του αθλήματος μπορεί να αναπτυχθεί σε χώρες που δεν αποτελούν παραδοσιακά αθλητικές υπερδυνάμεις και που έχουν περιορισμένη οικονομική ευχέρεια.**

Μόνο ίσως αρνητικό σημείο της διοργάνωσης ήταν πως παρά το γεγονός ότι οι αγώνες ήταν μοναδική και διαφορετική εμπειρία για όσους βρέθηκαν στο Μπουένος Άιρες, ήταν μάλλον δύσκολο να τους παρακολουθήσει κανείς από τον υπόλοιπο κόσμο. Το ολυμπιακό κανάλι δεν

ανταποκρίθηκε στις προσδοκίες υπονομεύοντας έναν από τους βασικούς στόχους του θεσμού και, όπως επιβεβαίωσε και ο 'χρυσός' Αλέξανδρος, δεν είναι πολλοί αυτοί που γνωρίζουν τι είναι οι Ολυμπιακοί Αγώνες Νέων. Δεν είναι τυχαίο ότι η καλύτερη προσέγγιση του ζητήματος είναι ένα από τα



βασικά σημεία βελτίωσης της επόμενης διοργάνωσης.

Στον απολογισμό της διοργάνωσης έμφαση δόθηκε στο γεγονός ότι Αργεντινή η οποία διανύει μια μεγάλη οικονομική κρίση κατάφερε να συνδυάσει τον αθλητισμό και τις οικονομικές περικοπές με τον ιδανικότερο τρόπο, γνωρίζοντας πως ότι έγινε για τους αγώνες ήταν επένδυση προς όφελος της κοινωνίας.

Οι επόμενοι Ολυμπιακοί Αγώνες Νέων θα φιλοξενηθούν στο **Ντακάρ**, την πρωτεύουσα της Σενεγάλης στη δυτική ακτή της Αφρικής. Η ιστιοπολία αναμένεται να διατηρήσει τα αγωνίσματα του 2018.





Αλέξανδρος Καληπογιαννάκης

«Για να μείνω στον χώρο πρέπει να φέρω επιτυχία»

Ο **Αλέξανδρος Καληπογιαννάκης** μας λέει ότι είναι **16,5 ετών** και ο σωματότυπός του δείχνει ότι βρίσκεται σε αυτή την ηλικία.

Όταν, όμως, τον γνωρίζεις λίγο καλύτερα **εντυπωσιάζεσαι με την ωριμότητα του χαρακτήρα του**. Να φταίει γι' αυτό η θάλασσα; Να φταίει ότι **από επτά ετών είχε μάθει να δαμάζει τον αέρα και τα κύματα**; Να φταίει ότι **σε ηλικία 12 ετών αποφάσισε να κάνει πρωταθλητισμό και διάβασε προκαταβολικά τα μαθήματα του σχολείου του για να μη μείνει πίσω**; Ίσως όλα αυτά μαζί και, πρώτα απ' όλα μία οικογένεια που, χωρίς να την ξέρω, του έχει διδάξει τις βασικές αρχές που πρέπει να διακατέχουν έναν άνθρωπο.

Τον πρώτο – και τελευταίο προς το παρόν – **ολυμπιονίκη νέων της ελληνική ιστιοπολίας** τον βρήκαμε σε περίοδο διακοπών, σε ότι αφορά τον αθλητισμό. Αφού **κατέκτησε το χρυσό μετάλλιο στο Μπουένος Άιρες (Ολυμπιακοί Νέων)**, με... κεκτημένη ταχύτητα αναδείχθηκε **πρωταθλητής Ευρώπης στα Techno 293**, στη διοργάνωση που διεξήχθη τις τελευταίες ημέρες του Οκτωβρίου στη Βάρκιζα. Μετά την ολοκλήρωση των αγώνων οι προπονητές του, οι **Κώστας Μουτσάτσος** και **Αλέξανδρος Γιάκας** του είπαν να ξεκουραστεί για, περίπου, δέκα ημέρες, οι οποίες πρέπει να φάνηκαν... αιώνες στον νεαρό πρωταθλητή της ιστιοσανίδας γιατί όταν μιλήσαμε μαζί του τα πρώτο που μας είπε – και μάλιστα με μεγάλη χαρά – ήταν ότι θα επιστρέψει τις επόμενες ημέρες στις προπονήσεις.

Πως βρέθηκες στον χώρο της ιστιοσανίδας;

Χάρη στον πατέρα μου, ο οποίος έκανε παλιά σερφ. Στην αρχή το έβλεπα ως παιχνίδι. Μου άρεσε η θάλασσα και περνούσα ατελείωτες ώρες κάνοντας slalom κλπ. Κάποια στιγμή αποφάσισα να ασχοληθώ πιο σοβαρά. Ήμουν περίπου 12 ετών. Πήγα σε σχολή και βρήκα και προπονητή. Στην αρχή δε μου άρεσε. Μου έλειπε η αδρεναλίνη του σερφ. Το Techno είναι μία κατηγορία για όλους τους καιρούς από 2 έως 7 μποφόρ. Δεν πηγαίνει τόσο γρήγορα. Την αίσθηση της αδρεναλίνης που έχασα στην



αλλαγή της κατηγορίας τη βρήκα στον ανταγωνισμό. Μου αρέσει πάρα πολύ να τρέχω και να ανταγωνίζομαι άλλους αθλητές, πάντα βεβαίως μέσα σε αθλητικά πλαίσια.

Περιέγραφέ μας λίγο το πρόγραμμα των προπονήσεών σου;

Σε περίοδο που ετοιμάζομαι για αγώνες είμαι έξι φορές την εβδομάδα μέσα στο νερό, από δύο ώρες η κάθε φορά και 3-4 φορές πηγαίνω στο γυμναστήριο όπου κάνω ποδήλατο, κωπηλατική κλπ.

Και με το σχολείο τι γίνεται;

Από τη στιγμή που αποφάσισα να κάνω πρωταθλητισμό προχώρησα στην ύλη για να μην έχω πρόβλημα. Πρωταθλητισμός και καλός μαθητής στο σχολείο είναι δύσκολο να συνδυαστούν. Θέλει πολύ προσπάθεια να κάνεις τόσες ώρες προπόνηση και ύστερα να γυρίζεις σπίτι κουρασμένος και να διαβάζεις. Ευτυχώς ακόμη είμαι σε καλό επίπεδο.

Το 2018 ήταν μία πολύ καλή χρονιά για εσένα...

Ναι ήταν η καλύτερη, μέχρι τώρα, χρονιά στην αθλητική μου καριέρα. Για πρώτη φορά αναδείχθηκα πανελληνιονίκης στα Techno 293, πήρα την πρόκριση για τους Ολυμπιακούς, ήρθα 4ος στην Ευρώπη, μετά 3ος στα RSX νέων, δεύτερος στο παγκόσμιο πρωτάθλημα Techno και πρώτος στους Ολυμπιακούς Νέων και πρώτος στο ευρωπαϊκό Techno.

Θα συνεχίσεις και τη νέα χρονιά στην κατηγορία των Techno;

Όχι, δε νομίζω ότι έχει νόημα. Στους επόμε-



νους Ολυμπιακούς Νέων θα είμαι μεγάλος για να πάρω μέρος, οπότε θα αφοσιωθώ στο RSX. Θα αγωνίζομαι για αρχή και στις δύο κατηγορίες, και νέων και ανδρών (8,5 και 9,5).

Ποιος είναι ο μεγάλος σου στόχος;

Δεν το κρύβω ότι στο βάθος του μυαλού μου υπάρχει η συμμετοχή στους Ολυμπιακούς Αγώνες του Τόκιο. Γνωρίζω ότι είναι δύσκολο. Υπάρχει ο Βύρωνας και τα άλλα παιδιά που είναι κοντά στην ηλικία μου αλλά τίποτα δε με εμποδίζει να προσπαθήσω. Θα το παλέψω και ότι βγει.

Ποιο είναι το μεγαλύτερό σου όνειρο;

Στους Ολυμπιακούς Νέων κατέκτησα μετάλλιο, εάν καταφέρω να κάνω κάτι αντίστοιχο και σε αυτούς των ανδρών θα είναι το... κάτι άλλο. Αυτό είναι το όνειρό μου. Θα δούμε τι θα γίνει...

Βλέπω ότι παρόλο που δεν είσαι ούτε 17 ετών βιάζεσαι για να μπεις στα... βαθιά...

Ναι, βιάζομαι. Δυστυχώς στο άθλημά μας εάν δε φέρεις διακρίσεις γρήγορα δε θα μπορέσεις να συνεχίσεις γιατί δεν υπάρχει από πουθενά στήριξη. Οπότε θα αναγκάζεσαι να σταματήσεις τον αθλητισμό και να αφοσιωθείς στις σπουδές.

Τι είναι αυτό που σε τρομάζει;

Να μη μπορέσω να συνεχίσω τον πρωταθλητισμό. Εάν κάποια στιγμή δεν πάω καλά θα αναγκαστώ να σταματήσω γιατί δε θα υπάρχει υποστήριξη.

Τι σου αρέσει να κάνεις τις ελεύθερες ώρες σου;

Μου αρέσει να πηγαίνω βόλτες με τους φίλους μου, να πηγαίνω για φαγητό, να βλέπω ταινίες κλπ. Δεν υπάρχει και πολύ ελεύθερος χρόνος.





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

Μοναδικές στιγμές για Μπούρμπου-Κυρίδου στο Μπουένος Άϊρες

Τα ελληνικά κουπιά πανηγυρίζουν το **πρώτο χρυσό μετάλλιο** στους **Ολυμπιακούς Αγώνες Νέων!**

Το πρώτο χρυσό μετάλλιο για την Ελλάδα στην ιστορία των Ολυμπιακών Αγώνων Νεότητας, το πρώτο μετάλλιο στη διοργάνωση του **Μπουένος Άϊρες** και το **4ο για την ελληνική κωπηλασία στο θεσμό** κάνοντας το 3 στα 3 κατέκτησε στις 9 Οκτωβρίου στο Μπουένος Άϊρες της Αργεντινής η δίκωπος άνευ με τις **Χριστίνα Μπούρμπου** και **Μαρία Κυρίδου** στον μεγάλο τελικό του αγωνίσματος.

Οι παγκόσμιες πρωταθλήτριες και πρωταθλήτριες Ευρώπης έκαναν ακόμα μια υπέρβαση το φετινό καλοκαίρι ανεβαίνοντας και στο ολυμπιακό βάθρο μετά από μια συγκλονιστική κούρσα που κρίθηκε στη γραμμή του τερματισμού.

Οι δυο Θεσσαλονικιές κωπηλάτριες κέρδισαν το χρυσό τερματίζοντας σε χρόνο 1.40.00 αφήνοντας για μόλις 9 εκατοστά πίσω το πλήρωμα της Τσεχίας που τερμάτισε σε 1.40.09 και 29 της Ρουμανίας που τερμάτισε σε 1.40.29 ενώ 4η ήταν η Κίνα με χρόνο 1.45.85

Μετά το ιστορικό χρυσό μετάλλιο των **Μπουρμπου - Κυρίδου** η ελληνική κωπηλασία ξεφεύγει ακόμα περισσότερο ανάμεσα στα άλλα αθλήματα στον θεσμό και φτάνει τα 4 με **ένα χρυσό, δυο ασημένια κι ένα χάλκινο**.

Αναλυτικά οι συμμετοχές των δύο κοριτσιών φέτος

27/5: Χρυσό Ευρωπαϊκό Εφήβων Γκραβελίν Γαλλία

28/7: 4η θέση Παγκόσμιο U23 Πόζναν Πολωνία

12/8: Χρυσό Παγκόσμιο Εφήβων Ρατσίτσε Τσεχία

2/9: Χρυσό Ευρωπαϊκό U23 Μπρέστ Λευκορωσία

9/10: Χρυσό Ολυμπιακό Νεότητας Μπ.Αϊρες Αργεντινή

Την **7η θέση στο σκιφ** στο Μπουένος Άϊρες κατέκτησε ο **Στέφανος Καπάκογλου** κατά την τελευταία μέρα του προγράμματος της κωπη-



λασίας στη διοργάνωση της Αργεντινής.

Ο πρωταθλητής του ΝΟΘ πήρε την 4η θέση στον ημιτελικό του αγωνίσματος του τερματίζοντας σε 1.40.51 και στον μικρό τελικό ήταν 3ος με χρόνο 1.41.20 για να καταταγεί 7ος στη γενική.

Το χρυσό κατέκτησε ο Ουκρανός Τουσένκο, το ασημένιο ο Λευκορώσος Μπρινζα και το χάλκινο ο Αυστραλός Κένεντι.

Αποθεωτική υποδοχή επιφυλλαξαν συγγενείς και φίλοι στην αποστολή της ολυμπιακής ομάδας που γύρισε από το Μπουένος Άϊρες. Στο Ελ Βενιζέλος οι δύο κωπηλάτριες και ο πρωταθλητής του σκιφ μίλησαν για τις επιτυχίες τους στους Ολυμπιακούς Αγώνες Νέων. Πιο αναλυτικά:

Χριστίνα Μπούρμπου

«Τα μετάλλια ήρθαν από τη μεγάλη θέληση μας για διάκριση. Από πέρυσι τον Οκτώβριο από την αρχή της χρονιάς δουλεύουμε και βάζουμε στόχο μόνο το χρυσό. Σε όλους τους αγώνες που παίρνουμε μέρος θέλουμε να διεκδικούμε με μετάλλιο αλλά ο κύριος στόχος μας είναι το χρυσό. Βάλαμε πολύ πείσμα και πολλή

προπόνηση και φυσικά με τη βοήθεια των προπονητών μας τα καταφέραμε. Το μετάλλιο το αφιερώνω στους γονείς μου που στάθηκαν δίπλα μου για να φτάσω ως εδώ και βέβαια στους προπονητές μας και στους προπονητές της εθνικής ομάδας».

Μαρία Κυρίδου

«Από τη στιγμή που φτάσαμε ως εδώ θα κάνουμε τα πάντα για να πάρουμε την πρόκριση στους Ολυμπιακούς Αγώνες του Τόκιο και αν τα καταφέρουμε τα καταφέραμε. Κι εγώ το αφιερώνω στους γονείς μου και στα αδέρφια μου που με στηρίζουν πάντα και ασφαλώς και τους προπονητές της εθνικής ομάδας και του Ομίλου που μας στηρίζουν πάντα με αγάπη».

Ο **Στέφανος Καπάκογλου** από την πλευρά του τόνισε: «Από αυτό το ταξίδι κρατάω ότι φέρσα τους ολυμπιακούς κύκλους και τίμησα την πατρίδα μου. Θέλω να κρατήσω όλα αυτά που έζησα σαν μια μεγάλη εμπειρία και να διεκδικήσω με όλη μου τη δύναμη την πρόκριση για το Τόκιο, θεωρώ ότι από όλο αυτό δεν έχασα αλλά κέρδισα. Συνεχίζουμε με προπόνηση, τα κεφάλια μέσα και προσδοκούμε πάντα το καλύτερο για μας και για την εθνική ομάδα».

Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Κωπηλασίας

Ένα ασημένιο μετάλλιο στη Βουλγαρία τα ελληνικά κουπιά



Το **ασημένιο μετάλλιο** σε ένα νέο αγώνισμα του **παγκοσμίου πρωταθλήματος** κατέκτησαν οι **Αντώνης Παπακωνσταντίνου** και **Γιάννης Μαρόκος** κατά την 6η ημέρα της κορυφαίας διοργάνωσης στη Φιλιππούπολη της Βουλγαρίας.

Το ελληνικό δίδυμο που **είχε κερδίσει το χρυσό μετάλλιο στο ευρωπαϊκό του Μπρεστ για αθλητές κάτω των 23** πήρε τη 2η θέση και στον τελικό της δικώπου άνευ ελβαρών με χρόνο 6:41.48 πίσω από την Ιταλία που πήρε το χρυσό με 6:38.55 και μπροστά

από τις ΗΠΑ που κατέκτησαν το χάλκινο με 6:56.99. **«Είχαμε κατακτήσει τη 2η θέση στο Παγκόσμιο U23 στο Πόζναν και θέλαμε να πετύχουμε κάτι καλύτερο. Στο ξεκίνημα πήραμε την πρωτοπορία αλλά η Ιταλία έδειξε πολύ δυνατή και στο τέλος δεν είχαμε άλλες δυνάμεις να καταθέσουμε»** τόνισε ο Γιάννης Μαρόκος.

Την 5η θέση στον μικρό τελικό και 11η στη γενική κέρδισε το **διπλό σκιφ των γυναικών** στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα. Οι **Κατερίνα Νικολαΐδου** και **Σοφία Ασουμανάκη** έδειξαν στην πρώτη τους μεγάλη διοργάνωση μετά του Ολυμπιακούς Αγώνες του Ρίο ότι μπορούν να διεκδικήσουν την πρόκριση για το Τόκιο το 2020 και να έχουν μια ακόμη ευ-

καιρία να ανέβουν στο βάθρο της κορυφαίας αθλητικής διοργάνωσης του πλανήτη.

Οι δυο παγκόσμιες πρωταθλήτριες τερμάτισαν σε χρόνο 6:57.10 και πλέον δίνουν ραντεβού για την επόμενη χρονιά που είναι προολυμπιακή και θα δοθούν τα πρώτα εισιτήρια για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του Τόκιο.

Το αντίστοιχο πλήρωμα των ανδρών με τους **Στέφανο Ντιούσκο - Χρήστο Στεργιάκα** πήρε την 4η θέση στον τελικό Γ με χρόνο 6:25.60 και κατετάγη 16οστη γενική. Τέλος το διπλό σκιφ ελβαρών με τους **Πέτρο Γκαΐδατσή - Νίνο Νικολαΐδη** ήταν 6ο στον τελικό Δ' με χρόνο 6:32.25 και πήρε την 24η θέση στη γενική.

Στις 19 Ιανουαρίου ο 3^{ος} Πανελλήνιος Αγώνας Κωπηλασίας



Ο 3^{ος} Πανελλήνιος Αγώνας Κλειστής Κωπηλασίας έρχεται στις **19 Ιανουαρίου 2019**. Για μια χρονιά η **Ελληνική Κωπηλατική Ομοσπονδία** θα δώσει την ευκαιρία σε αθλούμενους κάθε ηλικίας και επιπέδου να 'τραβήξουν κουπί' στην καρδιά του χειμώνα.

Οι αγώνες κλειστής κωπηλασίας που πλέον έχουν θεσμοθετηθεί ως επίσημα αθλητικά γεγονότα από πολλά κράτη του κόσμου αλλά κυρίως την Παγκόσμια Ομοσπονδία αποκτούν χρόνο με τον χρόνο πολύ μεγάλη δυναμική κερδίζοντας συνεχώς νέο κοινό.

Ο 3^{ος} Πανελλήνιος Αγώνας Κλειστής Κωπηλασίας θα φιλοξενηθεί και το 2019 όπως το 2018 στο κλειστό του Περιστερίου ενώ περισσότερα στοιχεία αγώνα θα ανακοινωθούν το επόμενο διάστημα.

Το Ερρίκος Ντυνάν στο πλευρό της ελληνικής κωπηλασίας

Ευχαριστήρια ανακοίνωση για την επίσκεψη μελών της εθνικής ομάδας προκειμένου να υποβληθούν σε απαραίτητο καρδιολογικό έλεγχο για 4η χρονιά εξέδωσε η διοίκηση του Ερρίκος Ντυνάν. Χαρακτηριστικά αναφέρει:

Η Εθνική Ομάδα Κωπηλασίας φιλοξενούμενη και πάλι στο Ερρίκος Ντυνάν Hospital Center!

Συνοδευόμενα, από τον γιατρό της Κωπηλατικής Ομοσπονδίας Ι. Χριστογιάννη (Ορθοπαιδικό χειρουργό) και τους ομοσπονδιακούς προπονητές κ. Σ. Σάμιο και κ. Δ. Πέτρου, μέλη των εθνικών ομάδων επισκέφτηκαν για 4η συνεχόμενη χρονιά το Ερρίκος Ντυνάν προκειμένου να υποβληθούν σε ιατρικές εξετάσεις δείχνοντας με την επιλογή τους την εμπιστοσύνη τους για 4η συνεχή χρονιά.

Οι αθλητές υποβλήθηκαν σε πλήρη καρδιολογικό έλεγχο από το Β' Καρδιολογικό Τμήμα - Καρδιακής Ανεπάρκειας και Προληπτικής Καρδιολογίας του ΕΝΗC, υπό τη διεύθυνση του κ. Ηλία Τσούγκου.

Τους ευχαριστούμε πολύ και τους ευχόμαστε πολλές επιτυχίες!



Εγκρίθηκε ο προϋπολογισμός του 2019

Με παρόντα τα 18 από τα 24 τακτικά σωματεία μέλη της πραγματοποιήθηκε το μεσημέρι του Σαββάτου η Γενική Συνέλευση της ΕΚΟΦΣ στα γραφεία της Ομοσπονδίας στο Μικρολίμανο.

Κατά τη διαδικασία επικυρώθηκαν με ψήφους 17 υπέρ, 1 λευκό τα πρακτικά της **Γενικής Συνέλευσης της 17ης Μαρτίου 2018** και εγκρίθηκε ο **προϋπολογισμός που θα κατατεθεί για το 2019 ο οποίος φτάνει στο 1.506.800 ευρώ.**

Μετά την ολοκλήρωση των θεμάτων της

ημερήσιας διάταξης έγινε συζήτηση για όλα τα φλέγοντα ζητήματα της ελληνικής κωπηλασίας με τους εκπροσώπους των σωματείων μελών και το προεδρείο σχετικά με την αγωνιστική δράση της νέας χρονιάς, με την προετοιμασία των εθνικών ομάδων, με το Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα U23 που θα διεξαχθεί το φθινόπωρο του 2019 στα Πάννενα καθώς και με τις δύσκολες ώρες που περνάει το ιστορικό σωματείο του ΕΝΟΑ που έχει βρεθεί χωρίς στέγη το τελευταίο διάστημα.



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.



Τα δέκα μεγαλύτερα σε θησαυρούς ναυάγια

Από αρχαιοτάτων χρόνων, τα εμπορεύματα και πολύτιμοι θησαυροί μεταφέρονταν με πλοία από τη μια χώρα στην άλλη.

Συχνά τα πλοία δεν έφταναν στον προορισμό τους, είτε λόγω κακών καιρικών συνθηκών, είτε εξαιτίας λάθους υπολογισμών, είτε λόγω ανυπαρξίας χαρτογράφησης (πόσα και πόσα πλοία δεν βούλιαξαν σε άγνωστες-τότε-ξέρες). Για την ακρίβεια, **λέγεται ότι πάνω από 3 εκατομμύρια ναυάγια κείτονται στον πάτο της θάλασσας, τα περισσότερα ανεξερεύνητα.** Η εξερεύνηση τους είναι πολυδάπανη εργασία που μπορεί να κρατήσει αρκετά χρόνια, αλλά οι θησαυροί που κρύβουν είναι μεγάλο δέλεαρ για τις εταιρείες εξερεύνησης και τους κυνηγούς θησαυρών. Ένα σεντούκι με χρυσά νομίσματα ή βαρύτιμα κοσμήματα με πολύτιμους λίθους είναι υπεραρκετά για να ζήσουν ζωή χαρισάμενη, αν και εφόσον βέβαια η εκάστοτε κυβέρνηση δεν προσπαθήσει να βάλει το χέρι της στον θησαυρό. Συνήθως αυτό δεν γίνεται, αν και καμιά φορά συμβαίνει, όπως στην περίπτωση στρατιωτικών ναυαγίων.

Αλλά ας δούμε μερικά από τα διασημότερα ναυάγια με κριτήριο την αξία των θησαυρών τους:

Το ναυάγιο του Salcombe (η αξία του δεν έχει αποτιμηθεί ακόμα)

Ήταν μεταξύ τους 1200 και 900 π.Χ. όταν ένα πλοίο βυθίστηκε ανοικτά των ακτών του Devon στην Αγγλία, πιθανώς πέφτοντας πάνω σε ξέρες. Είναι το αρχαιότερο ναυάγιο σε Βρετανικά ύδατα. Οι ερευνητές δεν έχουν ακόμα ανακαλύψει την καταγωγή του πλοίου, καθώς κανένα κομμάτι του δεν έχει παραμείνει άθικτο. Αν και εικάζεται ότι επρόκειτο για ένα 12μετρο ξύλινο σκαρί με 15μελές ίσως πλήρωμα.

Ανακαλύφθηκε τυχαία από ερασιτέχνες αρχαιολόγους το 2010



και μέχρι στιγμής έχουν έρθει στην επιφάνεια περί τα 300 πολύτιμα ευρήματα, όπως ράβδοι κασσίτερου και χαλκού, κοσμήματα και όπλα. Αν και δεν είναι τεράστια η ποσότητα των ευρημάτων, η ηλικία τους είναι εντυπωσιακή και η ανακάλυψη τους αποδεικνύει ότι υπήρχε εμπορική δραστηριότητα την εποχή του Χαλκού στην Ευρώπη.

Το ναυάγιο του Belitung (αξία \$80 εκατομμύρια)

Ανακαλύφθηκε ανοικτά της Ινδονησίας το 1998 από ψαράδες (αυτό κι αν είναι ψαριά!) και



είναι το πρώτο αραβικό πλοίο που βρέθηκε και εξερευνήθηκε. Ήταν παραδοσιακό ξύλινο σκαρί long keel με 58 πόδια μήκος και 21 πόδια πλάτος και το ενδιαφέρον κατασκευαστικό στοιχείο του είναι ότι οι σανίδες του ήταν συνδεδεμένες με λεπτά σχοινιά από ίνες κοκοφοίνικα, αντί για καρφιά και πασσάλους που ήταν η συνήθης τεχνική. Η ρότα του πλοίου ήταν από Αφρική για Κίνα γύρω στο 830 π.Χ. και είναι άγνωστο γιατί στην επιστροφή βυθίστηκε τόσο μακριά από την πορεία του, ανοικτά του νησιού Belitung της Ινδονησίας. Ο θησαυρός του απαρτίζεται από βάζα με μπαχαρικά (τα μπαχαρικά είχαν τεράστια αξία τότε), δοχεία μελάνης, επιχρυσωμένα κουτιά, κρυστάλλινα αντικείμενα μέχρι πολύτιμα ρουμπίνια, ζαφείρια, το μεγαλύτερο χρυσό δοχείο που έχει ποτέ βρεθεί και τον περίφημο θησαυρό της Κινέζικης δυναστείας των Tang. Ο θησαυρός αγοράστηκε τελικά από την κυβέρνηση της Σιγκαπούρης που τον δάνεισε στο Υπουργείο Τουρισμού επί-αόριστον. Πέρα από το θέμα του θησαυρού, η ανασκαφή του ναυαγίου έφερε στο φως πολύτιμες πληροφορίες για την κατασκευή των πλοίων εκείνης της εποχής και το εμπόριο ανάμεσα στην Αφρική και την Κίνα.

Το ναυάγιο του SS Central America, γνωστό και ως "Χρυσό πλοίο" (αξία 100-150 εκ)

Το SS Central America, ένα 85μετρο ατμόπλοιο, βυθίστηκε τον Σεπτέμβριο του 1857 κατά τη διάρκεια ενός τυφώνα με ισχύ ανέμων 165 κιλ/ώρα, ανοικτά των ακτών της

Καρολίνας στις Η.Π.Α. Εξαιτίας μιας διαρροής στο πλοίο έπεσε η πίεση του ατμού, κλείνοντας τις αντλίες που κρατούσαν το νερό εκτός πλοίου και τις υδάτινες ρόδες που κρατούσαν το πλοίο «στον καιρό». Παρέσυρε στον βυθό πάνω από 420 επιβάτες και 15 τόνους χρυσού, συνολικής σημερινής αξίας πάνω 292 εκ. δολ. Ο χρυσός που βρέθηκε αξίζει γύρω στα 100- 150 εκ. Η βύθιση του χρυσού συνετέλεσε στον «πανικό του 1857» καθώς οι τράπεζες της Νέας Υόρκης περίμεναν να παραλάβουν εναγωνίως το φορτίο χρυσού, με συνέπεια την πρώτη παγκόσμια οικονομική κρίση.



Το ναυάγιο ανακαλύφθηκε το 1987. Κατά τη διάρκεια των ανασκαφών, 39 ασφαλιστικές εταιρείες ζήτησαν να πάρουν μέρος του χρυσού, γιατί τον 19ο αιώνα ήταν υπόλογες και πλήρωναν ζημιές. Μετά από ατελείωτες δικαστικές διαμάκες, το 92% του χρυσού δόθηκε στην ομάδα που ανακάλυψε το ναυάγιο. Μία από τις ράβδους χρυσού, βάρους 36 κιλών, πουλήθηκε για το «ποσό-ρεκόρ» 8 εκ. δολларίων και αναγνωρίστηκε ως το πιο πολύτιμο συναλλαγματικό κομμάτι της τότε εποχής.

Το ναυάγιο των Αντικυθήρων (αξία 120-160 εκ. δολλάρια)

Στα μέσα του 1ου αιώνα π.Χ., ένα εμπορικό πλοίο χωρητικότητας 300 τόνων, σάλπαρε από τις ακτές της Μικράς Ασίας με προορισμό τη Ρώμη. Δυστυχώς δεν έφτασε ποτέ στον προορισμό του και βυθίστηκε λίγο έξω από τα Αντικύθηρα. Με αφορμή αυτό το ναυάγιο, που ανακαλύφθηκε τυχαία από σφουγγαράδες το 1900, ξεκίνησε η πρώτη παγκοσμίως σημαντική υποθαλάσσια αρχαιολογική εξερεύνηση. Όταν ανακαλύφθηκε το ναυάγιο, ανέλαβε η Ελληνική Αρχαιολογική Υπηρεσία την εξερεύνηση, αλλά δεν κατάφερε να βρει τα σημαντικότερα ευρήματα του φορτίου. Το 1976 μια άλλη ομάδα, με επικεφαλής τον περίφημο Jacques-Yves Cousteau, βρήκε τον περίφημο μηχανισμό των Αντικυθήρων, που πιστεύεται ότι είναι ο πρώτος αναλογικός υπολογιστής που έχει διασωθεί από την αρχαιότητα και αποδεικνύει την ύπαρξη υψηλής τεχνολογίας στον 1ο αιώνα π.Χ. Περιλαμβάνει οδοντωτούς τροχούς, κλίμακες, άξονες και



δείκτες και χρησιμοποιήθηκε για τον προσδιορισμό της ακριβούς θέσης του Ηλίου, της Σελήνης, ίσως και των πλανητών. Υπολόγιζε τις φάσεις της Σελήνης, προέβλεπε εκλείψεις και έδινε την ημερομηνία τέλεσης των αρχαίων στεφανιτών αγώνων. Είχε ακόμα και τις οδηγίες χρήσης, στα Ελληνικά βεβαίως, γραμμένες στις πλάκες των καλυμάτων του! Ο μηχανισμός αυτός έχει λάβει τεράστια παγκόσμια προβολή, σε τέτοιο σημείο που ελάχιστα γνωρίζουν για τους υπόλοιπους θησαυρούς του πλοίου με τεράστια αρχαιολογική σημασία, όπως εντυπωσιακά έργα τέχνης, κοσμήματα, μαρμάρινα και χάλκινα αγάλματα, νομίσματα, είδη πολυτελείας, γυάλινα, κεραμικά και χάλκινα αγγεία, ακόμα και τμήματα μιας κλίνης. Το εξαιρετικής τέχνης χάλκινο άγαλμα, ο Εφηβος των Αντικυθήρων (χρονολογείται στον 4ο αιώνα π.Χ.) και το μπρούτζινο άγαλμα της Νεότητας (χρονολογείται στο 340 με 330 π.Χ.) είναι από τα σημαντικότερα ευρήματα και εκτίθενται στο Ελληνικό Αρχαιολογικό Μουσείο μαζί με τον υπόλοιπους θησαυρούς του πλοίου. Ανάμεσα τους, τα αγάλματα του Οδυσσέα και του Αχιλλέα, τα γλυπτά του Απόλλωνα, του Ερμή και ο κορμός αλόγου από κάποιο τέθριππο. Έχουν επίσης ανασυρθεί κομμάτια ξύλου από το κύτος του πλοίου και διάφορα εξαρτήματα, όπως το σύστημα παροχέτευσης νερού, μετρητές-ανιχνευτές βυθού και πολλά χάλκινα και σιδερένια καρφιά. Αξίζει να σημειωθεί ότι παρά τη χρήση της πιο σύγχρονης τεχνολογίας, μεγάλο μέρος του θησαυρού παραμένει ακόμα στον πυθμένα της θάλασσας.

Το ναυάγιο το S.S. Republic (αξία 120-180 εκ. δολλάρια)

Ανακαλύφθηκε από την ερευνητική εταιρία Odyssey και είναι



βυθισμένο για πάνω από 230 χρόνια από την ανακάλυψη του. Πιστεύεται ότι βυθίστηκε κατά τη διάρκεια ενός τυφώνα το 1865 ανοικτά της Georgia στις ΗΠΑ. Οι επιβάτες και το πλήρωμα κατάφεραν να διασωθούν με τις σωσίβιες λέμβους και μετά από δύο μερόνυχτα, παλεύοντας με κύματα ύψους 13 μέτρων, τους βρήκε ένα διερχόμενο πλοίο. Ανάμεσα στα 14.000 ευρήματα συγκαταλέγονται 51.000 Αμερικανικά ασημένια και χρυσά νομίσματα, χιλιάδες ποτήρια, μπουκάλια και κεραμικά. Ένα μεγάλο μέρος του θησαυρού εκτίθεται σε διάφορα μουσεία ανά τον κόσμο. Η εταιρία Odyssey κέρδισε τον θησαυρό του πλοίου κατόπιν αγωγής το 2004, από κάποιον που ισχυριζόταν ότι έδωσε σημαντικές πληροφορίες στην Odyssey για να ανακαλύψει το ναυάγιο.

Το ναυάγιο των διαμαντιών (η αξία δεν ακόμα δεν έχει εκτιμηθεί)



εκεί σε αδαμαντορυχείο και έμειναν έκθαμβοι μπροστά στον θησαυρό του ναυαγίου. Είναι το αρχαιότερο ναυάγιο που έχει ποτέ ανακαλυφθεί σε αφρικάνικη παραλία. Ο θησαυρός ξεπερνάει κάθε φαντασία, ζυγίζει 22 τόνους και περιλαμβάνει κανόνια, σπαθιά, ελεφαντόδοντα και χιλιάδες χρυσά νομίσματα της εποχής του βασιλιά João III. Το πλοίο πιστεύεται ότι ήταν πορτογαλικό, το Bom Jesus, που είχε ταξιδέψει το 1533 και παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον όσον αφορά τα τεχνικά χαρακτηριστικά του και τις πολύτιμες πληροφορίες που μπορούν να αντλήσουν οι αρχαιολόγοι από αυτό σχετικά με την καθημερινή ζωή του πληρώματος πάνω στο πλοίο. Πιστεύεται ότι ο καπετάνιος, οι 300 ναύτες, έμποροι, ιερείς, ευγενείς και δούλοι κατάφεραν να διασωθούν.

Το ναυάγιο του S.S. Gairsoppa (αξία 210 εκ. δολλάρια)

Το S.S. Gairsoppa βυθίστηκε το 1941 από γερμανικό πλοίο καθώς επέστρεφε από την Ινδία στη Μεγάλη Βρεταννία. Ήταν φορτωμένο με 7 εκ. συγγιές ασημιού, το μεγαλύτερο σε βάρος και βάθος (το ναυάγιο ήταν στα 4.700 μέτρα) μεταλλικό φορτείο που βρέθηκε ποτέ στη θάλασσα. Το πλοίο βυθίστηκε μέσα 20 λεπτά συμπαρασύροντας μαζί του 85 άτομα. Ανακαλύφθηκε το 2011 και το 2013 η

Odyssey Marine Exploration κατάφερε να κερδίσει στα δικαστήρια το 80% του



θησαυρού, αναλαμβάνοντας τα έξοδα και το ρίσκο της αποστολής. Το 20% του θησαυρού θα λάβει η Βρετανική Υπηρεσία Μεταφορών.

Το ναυάγιο του πειρατικού Whydah Gally (αξία 400 εκ. δολλάρια)

Είναι το μοναδικό πειρατικό πλοίο που έχει ποτέ ανακαλυφθεί και ανήκε στον πιο πλούσιο πειρατή, τον καπετάνιο "Black Sam" Bellamy. Λέγεται ότι ήταν πλοίο που μετέφερε δούλους και όταν το κατέλαβε ο Bellamy, άφησε τους δούλους να διαφύγουν με ένα άλλο πλοίο του και κράτησε το Whydah Gally, ως το «κόσμημα» του στόλου του. Το πλοίο ανακαλύφθηκε το 1984 από τον Barry Clifford, ο οποίος το έψαχνε για χρόνια ολόκληρα. Μέχρι στιγμής έχουν ανασυρθεί περί τα 200.000 ευρήματα που περιλαμβάνουν χρυσό, κοσμήματα, νομίσματα, κανόνια, ακόμα και την καμπίνα του πλοίου. Το National Geographic Society ανέλαβε την προβολή των ευρημάτων μέσω της έκθεσης «Real Pirates» που κάνει τον γύρο του κόσμου και προσελκύει χιλιάδες κόσμο.



Το ναυάγιο του Atocha Motherlode (αξία 450 εκ. δολλάρια)

Το Nuestra Señora de Atocha μετέφερε εξαιρετικά βαρύ φορτίο, τόσο που χρειαστηκε 2 μήνες για να φορτωθεί



στο πλοίο. Επόμενο ήταν να βυθιστεί... Που; Ανοικτά των ακτών στα Florida Keys στις ΗΠΑ το 1622, συμπαρασύροντας στο βυθό 265 άτομα, πλήρωμα και επιβάτες. Μόνο 5 άτομα σώθηκαν. Οι Ισπανοί έκαναν υπεράνρθωπες προσπάθειες να ανασύρουν τον αμύητο θησαυρό του πλοίου που περιελάμβανε χρυσό, ασημί, μπρούτζο, κοσμήματα και πολύτιμους λίθους, αλλά δεν τα κατάφεραν. Τελικά, το 1985, μετά από 17 χρόνια ερευνών, Αμερικανοί «κυνηγοί θησαυρών» τα κατάφεραν και έγιναν κάτοχοι του αμύητου θησαυρού, του οποίου μέχρι και σήμερα συνεχίζουν να ανακαλύπτονται ευρήματα. Το 2014 το ναυάγιο του Atocha Motherlode προστέθηκε στη λίστα του βιβλίου Γκίνες, ως το πιο πολύτιμο ναυάγιο που έχει ποτέ ανακαλυφθεί, με 40 τόνους χρυσού και ασημιού και 32 κιλά σμαράγδια.

πηγές: www.therichest.com & www.wikipedia.com



Βασικές έννοιες Δικαίου της Θάλασσας

Η **σύμβαση** του “**Δικαίου της Θάλασσας**”, υπεγράφη το **1982** και έχει επικυρωθεί μέχρι σήμερα από **168 κράτη** μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα.

Η **Τουρκία** δεν είχε υπογράψει τη σύμβαση και δεν είναι μέρος της. Η σύμβαση αυτή μεταξύ των άλλων περιγράφει τις ακόλουθες βασικές έννοιες που ταυτόχρονα αποτελούν **Εθιμικό Δίκαιο** και γι' αυτό είναι **εξ ίσου δεσμευτικές για όλα ανεξαιρέτως τα κράτη**, δηλαδή ακόμα και από την **Τουρκία** που δεν είναι μέρος της:

Οι θαλάσσιες ζώνες είναι οι εξής:

Εσωτερικά ύδατα, αιγιαλίτιδα ζώνη ή χωρική θάλασσα, συνορεύουσα ζώνη, αρχιπελαγικά ύδατα, Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ), ανοικτή θάλασσα.

Οι υποθαλάσσιες ζώνες είναι οι εξής:

Βυθός των εσωτερικών υδάτων, αιγιαλίτιδας ζώνης, αρχιπελαγικών υδάτων, υφαλοκρηπίδα, βυθός της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης και Διεθνής Βυθός.

Εσωτερικό όριο.

Δια τον καθορισμό του πλάτους των θαλασσίων ζωνών ορίζονται γραμμές φυσικές ή τεχνητές προς την πλευρά του αιγιαλού που καλούνται γραμμές βάσης.

Φυσική ακτογραμμή.

Ως φυσική ακτογραμμή λαμβάνεται η γραμμή της κατωτάτης ρηχίας κατά μήκος της ακτής, όπως αυτή εμφανίζεται στους ναυτικούς χάρτες μεγάλης κλίμακας που αναγνωρίζονται επίσημα από το παράκτιο κράτος.

Ευθεία γραμμή βάσης.

Όπου η φυσική ακτογραμμή είναι ομαλή και σχεδόν ευθεία μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως γραμμή βάσης.

Σε αντίθετη περίπτωση όπου υπάρχουν βαθιές κολπώσεις ή οδοντώσεις ή συστάδες

νησιών κατά μήκος της ακτής μπορούν να χρησιμοποιηθούν ευθείες γραμμές βάσης που αποτελούνται από νοητές γραμμές που ενώνουν τα διάφορα σημεία της φυσικής ακτογραμμής, χωρίς να αφίσταται σημαντικά από τη γενική κατεύθυνση της.

Εξωτερικό όριο.

Εξωτερικό όριο της χωρικής θάλασσας (αιγιαλίτιδας ζώνης) είναι η γραμμή της οποίας κάθε σημείο βρίσκεται σε τόση απόσταση από το πλησιέστερο σημείο της γραμμής βάσης όσο είναι και το πλάτος της χωρικής θάλασσας.

Αιγιαλίτιδα ζώνη

(ή χωρική θάλασσα ή χωρικά ύδατα).

Καλείται η θαλάσσια ζώνη που εκτείνεται πέρα από την ηπειρωτική επικράτεια και τα εσωτερικά ύδατα και μέχρι του εξωτερικού ορίου της.

Κάθε κράτος έχει δικαίωμα να καθορίσει το εύρος της χωρικής θάλασσας αλλά αυτό δεν μπορεί να υπερβεί τα 12 ν. μίλια από τις γραμμές βάσης.

Αν κάποιο κράτος δεν επεκτείνει τη χωρική του θάλασσα μέχρι το ανώτατο όριο αυτό δεν σημαίνει ότι χάνει το σχετικό δικαίωμα. Η Ελλάδα ασκώντας μερικώς τα δικαιώματά της ενώ θα μπορούσε να έχει 12 ναυτικά μίλια χωρική θάλασσα, έχει διαχωρίσει τις χρήσεις της και έχει 10 ναυτικά μίλια χωρική θάλασσα για την αεροπλοΐα και 6 για όλες τις άλλες χρήσεις.

Το κράτος στην αιγιαλίτιδα ζώνη του ασκεί πλήρη κυριαρχία. Έχει δηλαδή πλήρη νομοθετική, δικαιοδοτική και εκτελεστική εξουσία (νομοθετεί, συλλαμβάνει κλπ.). Η κυριαρχία αυτή εκτείνεται και στον εναέριο χώρο επάνω από την χωρική θάλασσα καθώς και στο βυθό και το υπέδαφός της.

Φαινομενικά η κυριαρχία του κράτους στη χωρική του θάλασσα εξομοιώνεται με εκείνη του εδάφους του. Όμως η κυριαρχία αυτή περιορίζεται από **τον θεσμό της αβλαβούς διέλευσης (innocent passage)**.

Τα αλλοδαπά πλοία (εμπορικά ή πολεμικά) ασκώντας το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης, δικαιούνται να εισέρχονται στα χωρικά ύδατα ενός κράτους χωρίς να ειδοποιούν και χωρίς να ζητούν τη συγκατάθεση του



κράτους αυτού (διεθνής εθιμικός κανόνας) εν αντιθέσει με τις υπερπτήσεις των πολιτικών αεροσκαφών για τα οποία ισχύουν ειδικές διατάξεις. Δεν υπάρχει δικαίωμα αβλαβούς διελεύσεως για τα πολεμικά αεροσκάφη.

Έννοια Διέλευσης.

Διέλευση σημαίνει ναυσιπλοΐα (κίνηση πλοΐου) μέσα από τη χωρική θάλασσα με σκοπό:

1. Τον διάπλου της θάλασσας αυτής, χωρίς είσοδο στα εσωτερικά ύδατα ή προσορμισμό σε αγκυροβόλιο ή λιμενικές εγκαταστάσεις έξω από τα εσωτερικά ύδατα (π.χ. το πλοίο από την ανοικτή θάλασσα εισέρχεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη προκειμένου να διαπλεύσει ένα τμήμα αυτής και να βγει και πάλι στην ανοικτή θάλασσα) ή

2. Την πορεία προς τα εσωτερικά ύδατα ή την αναχώρηση από τα εσωτερικά ύδατα ή τον προσορμισμό σε αγκυροβόλιο ή λιμενική εγκατάσταση (π.χ. το πλοίο εισέρχεται από την ανοικτή θάλασσα, διαπλέει την αιγιαλίτιδα για να προσεγγίσει σε αγκυροβόλιο ή λιμάνι του κράτους ή αναχωρεί από λιμάνι / αγκυροβόλιο διαπλέει την αιγιαλίτιδα για να συνεχίσει τον πλου στην ανοικτή θάλασσα).

Η διέλευση θα πρέπει να είναι συνεχής και ταχεία (δηλ. χωρίς στάσεις και αγκυροβολία). Ωστόσο το πλοίο, κατά τη διέλευσή του από τη χωρική θάλασσα ενός κράτους μπορεί να κρατήσει τις μηχανές του ή να αγκυροβολήσει εφόσον αυτές οι πράξεις είναι:

α) συνθησιμένα συμβάντα της ναυσιπλοΐας ή β) αναγκαίες λόγω ανωτέρας βίας ή κινδύνου ή για παροχή βοήθειας σε πρόσωπα, πλοία, αεροσκάφη που βρίσκονται σε κίνδυνο.

Έννοια αβλαβούς διέλευσης.

Η διέλευση πλοίου από τα χωρικά ύδατα ενός κράτους είναι αβλαβής εφόσον ΔΕΝ διαταράσσεται η ειρήνη, η τάξη ή η ασφάλεια του παράκτιου κράτους.

Ορισμένες από τις απαγορευμένες δραστηριότητες.

Αν το πλοίο προβεί σε κάποια από τις πιο κάτω δραστηριότητες, τότε η διέλευσή του παύει να είναι αβλαβής, αφού θεωρείται ότι με αυτές τις δραστηριότητες διαταράσσεται η ειρήνη, η τάξη και η ασφάλεια του παράκτιου κράτους. Το δε κράτος, σε μια τέτοια περίπτωση έχει το δικαίωμα να λάβει κάθε μέτρο και να εκδιώξει το πλοίο από τη χωρική του θάλασσα.

Οι δραστηριότητες αυτές είναι:

1. Κάθε απειλή ή χρήση βίας κατά της κυριαρχίας, της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας του παράκτιου κράτους ή απειλή ή χρήση βίας με οποιοδήποτε άλλο τρόπο, κατά παράβαση των αρχών του διεθνούς δικαίου που περιέχονται στον Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών. Η απειλή ή η χρήση βίας μπορεί να αφορά και άλλο κράτος εκτός από το παράκτιο.
2. Κάθε άσκηση ή γυμνάσια με όπλα οποιουδήποτε είδους.
3. Κάθε πράξη που αποσκοπεί στη συλλογή πληροφοριών προς βλάβη της άμυνας ή της ασφάλειας του παράκτιου κράτους.
4. Η οποιαδήποτε προπαγανδιστική ενέργεια που αποσκοπεί στην προσβολή της άμυνας και της ασφάλειας του παράκτιου κράτους.
5. Η απονήωση, προσνήωση ή φόρτωση στο πλοίο αεροσκαφών.
6. Η εκτόξευση, εκφόρτωση ή φόρτωση οποιασδήποτε στρατιωτικής συσκευής.
7. Η φόρτωση ή εκφόρτωση οποιουδήποτε

εμπορεύματος, χρημάτων ή προσώπων κατά παράβαση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων/κανονισμών του παράκτιου κράτους.

8. Η οποιαδήποτε εκ προθέσεως σοβαρή ρύπανση, κατά παράβαση των διατάξεων της σύμβασης διεθνούς δικαίου.

9. Οι οποιεσδήποτε αλιευτικές δραστηριότητες.

10. Η διεξαγωγή έρευνας ή υδρογραφικών εργασιών.

11. Κάθε πράξη που αποσκοπεί στην παρεμβολή σε οποιοδήποτε σύστημα επικοινωνίας ή οποιοσδήποτε διευκολύνσεις ή εγκαταστάσεις του παράκτιου κράτους.

12. Η οποιαδήποτε άλλη ενέργεια που δεν έχει άμεση σχέση με τη διέλευση.

Η πιο πάνω απαρίθμηση των απαγορευμένων δραστηριοτήτων είναι ενδεικτική. Αυτό σημαίνει ότι μία πράξη ενός πλοίου μπορεί μεν να μην εμπίπτει σε κάποια από αυτές τις 12 περιπτώσεις, ωστόσο μπορεί να αξιολογηθεί από το παράκτιο κράτος ότι επηρεάζει την ειρήνη ή την τάξη ή την ασφάλειά του και καθιστά τη διέλευση μη αβλαβή.

Υπάρχει και ο θεσμός του **πλου διέλευσης ή ελεύθερης διέλευσης (transit passage)** που ισχύει μόνο για τη χωρική θάλασσα των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, καθώς και η διέλευση από αρχιπελαγικά ύδατα.

Το καθεστώς του «πλου διέλευσης» εφαρμόζεται στα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας μεταξύ ενός τμήματος ανοικτής θάλασσας ή Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης και ενός άλλου τμήματος ανοικτής θάλασσας ή Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης με εξαίρεση το στενό που σχηματίζεται μεταξύ ηπειρωτικού εδάφους και νήσου του ίδιου κράτους εφόσον από την άλλη μεριά της νήσου υπάρχει δυνατότητα πλου μέσα από ανοικτή θάλασσα ή Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη, παρόμοιας καταλληλότητας ως προς τα ναυτιλιακά και



υδρογραφικά χαρακτηριστικά.

Πλος διέλευσης σημαίνει **ελεύθερη ναυσιπλοΐα και υπέρπτηση** με μοναδικό σκοπό τον συνεχή και ταχύ διάπλου του στενού χωρίς να αποκλείεται πρόσβαση ή αναχώρηση ή επιστροφή από τις ακτές ενός παράκτιου στο στενό κράτους, με την επιφύλαξη βέβαια των όρων εισόδου σ' αυτό το κράτος. Το καθεστώς αυτό δεν απαγορεύει την εν καταδύσει διέλευση των υποβρυχίων.

Συνορεύουσα ζώνη.

Συνορεύουσα καλείται η θαλάσσια ζώνη που εκτείνεται πέρα από τα όρια της αιγιαλίδας ζώνης. Το πλάτος της μπορεί να εκτείνεται έως τα 24 ν.μ. από τις γραμμές βάσης, από τις οποίες μετράται η χωρική θάλασσα.

Στη συνορεύουσα ζώνη το κράτος ΔΕΝ ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα, έχει ΜΟΝΟ ορισμένα δικαιώματα ελέγχου.

Και συγκεκριμένα μπορεί να ασκεί τον έλεγχο που είναι απαραίτητος:

α) Για να εμποδίζει παραβίαση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών και υγειονομικών του νόμων και κανονισμών στο έδαφός του ή στη χωρική του θάλασσα. Δηλαδή σκοπός του ελέγχου είναι να εφαρμοστούν τελικά οι νόμοι και οι κανονισμοί του, όταν το πλοίο θα βρίσκεται στη χωρική θάλασσα ή στο λιμάνι.

β) Για να τιμωρεί παραβιάσεις των πιο πάνω νόμων και κανονισμών του, που έχουν ήδη διαπραχθεί στο έδαφός του ή στη χωρική του θάλασσα.

Το παράκτιο κράτος μπορεί να θεωρήσει παράβαση των νόμων και των κανονισμών





του τη χωρίς έγκριση του ανέλκυση από τη συνορεύουσα ζώνη αντικειμένων ιστορικού ή αρχαιολογικού χαρακτήρα. Η Ελλάδα αν και έχει το σχετικό δικαίωμα δεν έχει μέχρι στιγμής δική της συνορεύουσα ζώνη.

Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη-ΑΟΖ.

Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη είναι η θαλάσσια περιοχή πέρα από την αιγιαλίτιδα, που διέπεται από ειδικό νομικό καθεστώς και που το εύρος της δεν μπορεί να υπερβεί τα 200 ν.μ από τις γραμμές βάσης από τις οποίες μετράται το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Το παράκτιο κράτος δεν ασκεί κυριαρχία στην ΑΟΖ.

Έχει μόνο κυριαρχικά δικαιώματα με λειτουργικό χαρακτήρα και συγκεκριμένο σκοπό.

α) Εξερεύνηση, εκμετάλλευση, διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων ζωντανών ή μη των υδάτων των υπερκειμένων του βυθού της θάλασσας καθώς και του βυθού και του υπεδάφους της.

(Μη ζώντες πόροι είναι κυρίως μεταλλεύματα και ορυκτά, περιλαμβανομένου του αερίου και πετρελαίου. Τα δικαιώματα του κράτους στους μη ζώντες πόρους στον βυθό της θάλασσας και στο υπεδάφός της ταυτίζονται με τα αντίστοιχα της υφαλοκρηπίδας).

β) Οικονομική εκμετάλλευση και εξερεύνηση της ζώνης, όπως παραγωγή ενέργειας από τα ύδατα, τα ρεύματα και τους ανέμους.

Το κράτος για να ασκήσει αυτά τα δικαιώματα πρέπει πρώτα να διακηρύξει ρητά ΑΟΖ, πράγμα που δεν έχει κάνει μέχρι τώρα η Ελλάδα. Αν διακηρύξει θα χρειαστεί οριοθέτηση με αντίστοιχες περιοχές των γειτονικών κρατών.

Καθεστώς των νήσων.

Όλα τα νησιά διαθέτουν όλες τις θαλάσσιες και υποθαλάσσιες ζώνες (εσωτερικά ύδατα, αιγιαλίτιδα, συνορεύουσα, ΑΟΖ και υφαλοκρηπίδα) οι οποίες καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις που εφαρμόζονται στις ηπειρωτικές περιοχές.

Οι βράχοι όμως οι οποίοι δεν μπορούν να συντηρήσουν ανθρώπινη διαβίωση ή δική τους οικονομική ζωή, δεν θα έχουν Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη ή υφαλοκρηπίδα.

Ανοικτή θάλασσα.

Ανοικτή θάλασσα είναι όλες οι θαλάσσιες περιοχές που δεν περιλαμβάνονται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, στη χωρική θάλασσα ή στα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους ή στα αρχιπελαγικά ύδατα ενός αρχιπελαγικού κράτους.

Αν αφαιρέσουμε λοιπόν από την υδάτινη επιφάνεια της γης όλες τις θαλάσσιες ζώνες των κρατών, ό,τι απομένει είναι «ανοικτή θάλασσα».

Η ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη, παράκτια ή χωρίς ακτές. **Η ελευθερία αυτή περιλαμβάνει μεταξύ άλλων:**

1. Την ελευθερία της ναυσιπλοΐας.
2. Την ελευθερία της υπέρηψης.
3. Την ελευθερία τοποθέτησης υποβρύχιων καλωδίων και σωληναγωγών.
4. Την ελευθερία κατασκευής τεχνητών νήσων και άλλων εγκαταστάσεων που επιτρέπονται από το διεθνές δίκαιο.
5. Την ελευθερία αλιείας.
6. Την ελευθερία επιστημονικής έρευνας.

Η απαρίθμηση αυτή είναι ενδεικτική και η φράση «μεταξύ άλλων» υπάρχει γιατί τα κράτη μπορούν να χρησιμοποιούν την ανοικτή θάλασσα και για άλλους λόγους που δεν απαγορεύονται. Π.χ. για ναυτικά γυμνάσια αμυντικού όμως χαρακτήρα.

Κανένα κράτος δεν μπορεί να ασκήσει κυριαρχία στην ανοικτή θάλασσα.

Κανένα κράτος δεν μπορεί νομίμως να διεκδικήσει την υπαγωγή οποιουδήποτε μέρους της ανοικτής θάλασσας υπό την κυριαρχία του.

Υπάρχει όμως το καθεστώς του διεθνούς βυθού πέρα από τα όρια της εθνικής δικαιοδοσίας των παρακτινών κρατών με ειδικό καθεστώς που αποτελεί κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας.

Δικαίωμα νηοψίας.

Τα πολεμικά πλοία δικαιούνται να σταματήσουν ξένο πλοίο στην ανοικτή θάλασσα, αν υπάρχει βάσιμος λόγος υποψίας ότι:

1. Το πλοίο επιδίδεται σε πειρατεία.
2. Το πλοίο επιδίδεται σε δουλεμπόριο
3. Το πλοίο επιδίδεται σε παράνομες εκπομπές

4. Το πλοίο δεν έχει εθνικότητα

5. Το πλοίο έχει στην πραγματικότητα την ίδια εθνικότητα με το πολεμικό που κάνει τη νηοψία αν και φέρει ξένη σημαία ή αρνείται να υψώσει τη σημαία του.

Πραγματοποίηση νηοψίας.

Το πολεμικό πλοίο μπορεί να ελέγξει το δικαίωμα του πλοίου να φέρει τη σημαία που φέρει ως εξής:

α) Αποστέλλει λέμβο υπό τη διοίκηση αξιωματικού στο ύποπτο πλοίο.

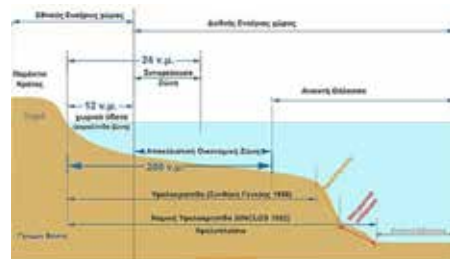
β) Γίνεται έλεγχος των εγγράφων του πλοίου

γ) Ακολουθεί περαιτέρω έρευνα, εφόσον η υπόνοια εξακολουθεί να υπάρχει. Η έρευνα αυτή πρέπει να γίνεται με κάθε διακριτικότητα.

δ) Σύλληψη πλοίου εφόσον οι υπόνοιες αποδειχθούν βάσιμες. Αν αποδειχθούν αβάσιμες το πλοίο δικαιούται αποζημίωση.

Υφαλοκρηπίδα.

Η υφαλοκρηπίδα ενός παράκτιου κράτους αποτελείται από τον θαλάσσιο βυθό και το υπεδάφός του, που εκτείνεται πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη, καθ' όλη την έκταση της φυσικής προέκτασής του χερσαίου του εδάφους, μέχρι το εξωτερικό όριο του υφαλοπλαισίου ή σε μία απόσταση 200 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσεως, δηλαδή κατ' ελάχιστον ταυτίζεται με το εξωτερικό όριο της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης. Το παράκτιο κράτος ασκεί στην υφαλοκρηπίδα κυριαρχικά δικαιώματα με σκοπό την εξερεύνηση και εκμετάλλευση των φυσικών πόρων της, δηλαδή ορυκτών και μεταλλευμάτων καθώς και των αλιευμάτων που στην περίοδο της συλλογής τους είναι ακίνητα στο βυθό ή μπορούν να κινηθούν μόνο όταν βρίσκονται σε διαρκή φυσική επαφή με το βυθό. Το καθεστώς της υφαλοκρηπίδας δεν θίγει το καθεστώς των υπερκειμένων υδάτων. **Τα δικαιώματα του παρακτινίου κράτους στην υφαλοκρηπίδα υφίστανται σε κάθε περίπτωση ακόμα και χωρίς διακήρυξη. Χρειάζεται όμως οριοθέτηση στην περίπτωση που η υφαλοκρηπίδα ενός κράτους 'ακουμπά' την υφαλοκρηπίδα άλλου.** Υπάρχει οριοθέτηση υφαλοκρηπίδας Ελλάδας – Ιταλίας. Όχι όμως Ελλάδας – Τουρκίας και αυτό είναι στην πραγματικότητα το μοναδικό νομικό πρόβλημα μεταξύ των δύο χωρών.



Οι 5 καλύτεροι τρόποι να προετοιμάσετε το σκάφος σας για το χειμώνα



Ο χειμώνας δεν είναι η καλύτερη περίοδος για ένα σκάφος. Παρατεταμένες **περίοδοι αδράνειας** δημιουργούν **φθορές** που μπορεί να συμβάλουν σε βλάβες την επόμενη σεζόν. Αν το σκάφος είναι παραμελημένο όλο το χειμώνα, η **υγρασία** μπορεί να εισβάλλει και να **παγώσει** σε κρυμμένα σημεία και να εξαπλωθεί.

Το σκάφος είναι το δεύτερό σας σπίτι και χρειάζεται ολοκληρωμένο πρόγραμμα συντήρησης για να διατηρηθεί όλο τον χειμώνα. **Η Jotun έχει ετοιμάσει μια λίστα να σας βοηθήσει στην προετοιμασία έτσι ώστε το σκάφος σας να είναι έτοιμο για δράση την άνοιξη.**

1. ΚΑΝΤΕ ΕΝΑ ΚΑΛΟ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟ

- Πλύνετε τα τοιχώματα, τα ύφαλα και το κατάστρωμα του σκάφους χρησιμοποιώντας το boat wash της Jotun και κάνετε μια επίστρωση κεριού στα τοιχώματα. Πλύνετε τους καμμάδες και αφήστε τους να στεγνώσουν καλά πριν τους αποθηκεύσετε.
- Τα μεταλλικά μέρη του σκάφους, όπως οι μεντεσέδες, μάνταλα, διακόπτες ώθησης- έλξης κτλ θα χρειαστούν επικάλυψη με αντισκωριακό για να μην σκουριάσουν.
- Ελέγξτε τις στάθμες υγρών στο υδραυλικό σύστημα του σκάφους. Γεμίστε το όσο χρειάζεται, προσέχοντας ταυτόχρονα αν υπάρχουν σημεία διαρροής. Ελέγξτε οπτικά τις ασφάλειες και τις καλωδιώσεις, για τυχόν διάβρωση ή σπασμένη μόνωση. Επιθεωρήστε τις γραμμές καυσίμου και τους σωλήνες ψύξης για ρωγμές και διαρροές.
- Αποθηκεύστε σε εσωτερικούς χώρους τα σωσίβια, τις αποβάθρες, τους πυροσβεστήρες, τα φτερά, τα σχοινιά σκι και τα υπόλοιπα εξαρτήματα. Σημαντικό επίσης να αποθηκεύσετε σε ασφαλή χώρο τα ηλεκτρονικά εξαρ-

τήματα όπως το GPS/chart plotters, radar displays, VHF radios και άλλα. Οι μπαταρίες πρέπει να αφαιρεθούν και να αποθηκευτούν σε δροσερό, ξηρό χώρο και να μην είναι σε επαφή με το έδαφος.

2. ΔΩΣΤΕ ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΤΟΝ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

- Ξεβγάλετε τη δεξαμενή καυσίμων και αλλάξτε το φίλτρο στο τέλος της σεζόν. Προσθέστε fuel stabilizer στη δεξαμενή καυσίμου για να διατηρηθεί καθαρή στη διάρκεια αποθήκευσης. Έπειτα ξεκινήστε τον κινητήρα για λίγα λεπτά για να βεβαιωθείτε ότι κυκλοφόρησε σε όλο το σύστημα.
- Αλλάξτε το λάδι του κινητήρα και το φίλτρο λαδιού. Είναι σημαντικό ο κινητήρας να είναι ελαφρώς ζεσταμένος για να ξεπλυθούν τα ιζήματα.
- Χρησιμοποιήστε καθαριστικό για να αφαιρέσετε επιμελώς τα ιζήματα που συγκεντρώνονται στα εσωτερικά μέρη του κινητήρα από τις εναποθέσεις άνθρακα και τα βερνίκια.
- Γεμίστε ξανά τον κινητήρα με το κατάλληλο λάδι σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή. Εφαρμόστε ένα εξειδικευμένο λάδι αποθήκευσης που έχει σχεδιαστεί για να προστατεύει το εσωτερικό του κινητήρα από τη σκουριά και τη διάβρωση.

3. ΦΡΟΝΤΙΣΤΕ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΨΥΞΗΣ

- Για τα εσωλέμβια και εσω-εξωλέμβια σκάφη, ξεπλύνετε καλά τον κινητήρα με γλυκό νερό για να απομακρύνετε τα άλατα και τη βρωμιά.
- Οι εξωλέμβιοι κινητήρες πρέπει να ξεπλένονται με γλυκό νερό και όλο το νερό πρέπει να αποστραγγίζεται από τον κινητήρα.

4. ΑΠΟΤΡΕΨΤΕ ΤΗΝ ΥΓΡΑΣΙΑ

- Αποστραγγίστε και αναπληρώστε τα υγρά

στο κιβώτιο ταχυτήτων του σκάφους ή της εξωτερικής μονάδας καθώς το νερό μπορεί να παγώσει και να προκαλέσει ζημιά.

- Η διείσδυση νερού κάνει το λάδι του κιβωτίου ταχυτήτων να φαίνεται "γαλακτώδες" και αποχρωματισμένο. Εάν υπάρχει υγρασία, αυτό μπορεί να υποδεικνύει διαρροή στις ενώσεις που πρέπει να επιθεωρηθούν και να επισκευαστούν.
- Ελέγξτε τις δεξαμενές, αφαιρέστε τυχόν στάσιμο νερό και καθαρίστε τυχόν ιζήματα ή λάδια. Και τοποθετήστε εμπορικούς απορροφητές υγρασίας για την εξάλειψη της μούχλας.

5. ΕΞΕΤΑΣΤΕ ΤΟ ΒΑΨΙΜΟ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

Είναι σημαντικό να εξετάσετε αν χρειάζεται το σκάφος βάψιμο. Τα χρώματα της Jotun προσφέρουν απόλυτη κάλυψη και προστασία.

- Αρχικά εξασφαλίστε την ιδανική βάση για την εφαρμογή του τελικού χρώματος με το κατάλληλο αστάρι και υπόστρωμα για το σκάφος. Το αστάρι είναι ένα προϊόν το οποίο έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να παρέχει πρόσφυση και προστασία στην επιφάνεια προς βαφή όπως το Jotun Epoxy Yacht HB, ενώ το ενδιάμεσο υπόστρωμα αποτελεί μια συνδετική επίστρωση ανάμεσα στο αστάρι και στις στρώσεις υφαλοχρώματος όπως το Jotun Antipest.
- Ύστερα προχωρήστε στην εφαρμογή ενός υφαλοχρώματος όπως το Non Stop II, για να αποτραπεί η ρύπανση της γάστρας.
- Τέλος δημιουργήστε την πρώτη -και καλύτερη- εντύπωση με μια καλή βαφή φινιρίσματος, όπως το Easy Gloss. Οι βαφές φινιρίσματος δεν προσφέρουν μόνο το χρώμα αλλά αποτελούν και ένα σημαντικό παράγοντα προστασίας ενάντια στην ηλιακή ακτινοβολία και τις ρηγματώσεις εξασφαλίζοντας τη μακρόχρονη διάρκεια του συστήματος βαφής.

Έχοντας εξασφαλίσει ένα καθαρό σκάφος η κατανάλωση καυσίμων μπορεί να μειωθεί και αυτό βοηθάει στην ελάττωση της εκπομπής CO₂ και στην όποια επίδραση στο περιβάλλον. Αφού έχετε καλύψει όλα τα παραπάνω, η καλύτερη επιλογή αποθήκευσης είναι σε μια κλειστή, κλιματικά ελεγχόμενη εγκατάσταση. Ωστόσο, αυτό δεν είναι πάντα εφικτό. Εάν το σκάφος σας αποθηκευτεί σε εξωτερικούς χώρους, οι παραπάνω οδηγίες είναι η πρώτη γραμμή άμυνας ενάντια στον χειμώνα.

Η Jotun προσφέρει κορυφαία προϊόντα για όλα τα είδη σκαφών. Για **περισσότερες πληροφορίες** εξερευνήστε τον Οδηγό Χρωμάτων της Jotun στην www.jotun.com ή επικοινωνήστε μαζί μας στο +30 210 4285980.



Αναμνήσεις από ιστιοπλοϊκές κρουαζιέρες: Σύρος – Ύδρα

5^ο μέρος



Πρώι κι ο ήλιος λάμπει πάνω απ' την **Ερμούπολη**. Μέσα απ' την προκουμαία, γύρω στην πλατεία Μισούλη, τα καλόγουστα κτίρια αποπνέουν αρχοντιά. Τα λευκά σπίτια ανηφορίζουν σαν κύματα στα αμφιθεατρικά υψώματα, εικόνα σαν από επάλληλα φτερά λευκών γλάρων.

Είναι απ' τις όμορφες πόλεις του Αιγαίου η πρωτεύουσα της **Σύρου** και των Κυκλάδων. **Και να σκεφτεί κανείς ότι πριν από το 1821 αυτή η πόλη δεν υπήρχε! Υπήρχε μόνο ψηλά το οχυρό των καθολικών κατοικιών, η Άνω Σύρος.** Με τις αγριότητες του πολέμου το 1821, πρόσφυγες απ' τη Σμύρνη, τα Ψαρά, τη Χίο, το Αίβαλι και τη Ρόδο μαζεύονταν στην παραλία. Άρχισαν σιγά – σιγά να χτίζουν σπίτια, εκκλησίες, μαγαζιά και άλλα κτίρια και να επιδίδονται στο δια θαλάσσης εμπόριο. Κι έτσι μέσα σε λίγα χρόνια αναπτύχθηκε μια πόλη με σημαντική οικονομική ζωή, που της έδωσαν, δικαίως, το όνομα του θεού του εμπορίου. **Η Ερμούπολη λοιπόν έγινε ξαφνικά ένα κέντρο του Ελληνισμού, καταφύγιο**

διωκομένων, λιμάνι και παρατηρητήριο των κινήσεων του τουρκικού στόλου και ναυπηγείο, κυρίως πυρπολικών. Το 1828 η Ερμούπολη είχε κιόλας 15.000 κατοίκους κι απετέλεσε ντε φάκτο την πρωτεύουσα των Κυκλάδων. Εδώ ιδρύθηκε και το πρώτο ελληνικό εμποροδικείο.

Τη Σύρο, που ο Όμηρος την αποκαλεί **Σύρση** (Οδύς. Ο, 403), ίσως απ' το Σούρ των Φοινίκων, που ήταν οι πρώτοι κάτοικοι, εποίκισαν μετά οι Ίωνες, που εκτόπισαν τους Φοίνικες. Εδώ τον ΣΤ' αιώνα π.Χ. γεννήθηκε ο περίφημος φιλόσοφος **Φερεκύδης**, μαθητής του Μυτιληναίου Πιπτακού και δάσκαλος του Σάμιου Πυθαγόρα. Ακόμη σήμερα επιδεικνύεται η 'σπηλιά' του Φερεκίδη.

Οι Ρωμαίοι μάλλον αδιαφόρησαν για το νησί. **Απ' το 1207 μ.Χ. στη Σύρο κατοικούν καθολικοί, κυρίως της οικογένειας των Σανούδων.** Το 1494 την καταλαμβάνουν οι **Βενετοί** και το 1582 οι **Τούρκοι**, που της παραχώρησαν πολλά προνόμια.

Η Σύρος είναι βραχώδες νησί, όμως διαθέτει ορισμένες πολύ όμορφες γωνιές, που φρόντισε να τις απαθανάτσει τραγουδιστά στη «φραγκοσυριανή» του ο **Μάρκος Βαμβακάρης**. Μία απ' τις όμορφες αυτές γωνιές, ο **Φοίνικας**, είναι το λιμάνι που πολύ συχνά χρησιμοποιούν όσοι ιστιοπλούν στις Κυκλάδες.

Παρασυρμένοι απ' την ομορφιά και τη ζωντάνια της Ερμούπολης, δεν αποφασίζουμε να σαλπάρουμε παρά στις 3 μ.μ. Όπως βγαίνουμε

απ' το λιμάνι διαπιστώνουμε πως ο βοριάς έχει τώρα στρώσει, γύρω στις 6, βία τα 7 μποφόρ, χωρίς άγριες σπυλιάδες. Θυμάμαι ένα γέρο καπετάνιο στους Φούρνους, που μου είχε πει κάποτε: «**γέρο βοριά αρμένιζε και νότο παληκάρη**»...

Με μερικές βόλτες στα όρτσα παρακάμπουμε τα αφρισμένα βράχια της βόρειας Σύρου και βάζουμε πορεία 265° για την Ύδρα. Με τον βοριά αυτόν το Westerly βρίσκει τον αέρα του. Με τον φλόκο, τη μαίστρα και τη μετζάνα του να γεμίζουν σταθερά, κλίνει αριστερά, σκαμπανεβάζει χαριτωμένα και γλυστρά πάνω στο κύμα με κάπου 7 ως 7,5 κόμβους. Ωραία πλεύση!

Ο ήλιος απλώνει μπροστά μας χρυσές ανταύγειες, ανάμεσα σε άσπρους αφρούς και βαθυγάλανο νερό. Αφήνουμε δεξιά μας το θλιβερό **ξερονήσι της Γυάρου**, το γεμάτο δηλητηριώδη αγκάθια και μεγάλους αρουραίους, που **απ' τη Ρωμαϊκή εποχή χρησιμοποιήθηκε σαν τόπος σκληρής εξορίας**. Κατά τις 6 μ.μ. περνούμε τον κάβο Κατακέφαλο, το βόρειο άκρο της **Κύθνου**. Τούτο το μικρό νησί οφείλει το όνομά του στον αρχηγό των πρώτων κατοίκων του, των Δρυόπων από την Εύβοια, που λεγόταν Κύθνος. Τελικά την Κύθνο την κατέλαβαν οι Ίωνες. **Απ' το 12ο μ.Χ. αιώνα εμφανίζεται και το όνομα Θερμιά, με τους κατοίκους να λέγονται Θερμιώτες.** Να 'χει σχέση τάχα αυτό το όνομα με τις **θερμές πηγές στον όρμο Λουτρά**, όπου ο βασιλιάς Όθων είχε χτίσει και εντυπωσιακό υδροθερα-



πευτήριο; **Θερμιά ή Κύθνος** πάντως πρόκειται για ένα νησί με κάποιες όμορφες παραλίες κι απ' τα κοντινά στην Αττική.

Δεξιά μπροστά ο ήλιος φωτίζει το ακρωτήριο του Αμίλιου, το νοτιότερο της **Κέας**, με τον καλοχτισμένο φάρο και το γραφικό σπιτάκι του φαροφύλακα. Η Κέα είναι το πιο κοντινό στην Αττική κυκλαδονήσι, με βραχώδεις ακτές, που διακόπτονται όμως από όρμους σαν την Κορησία δυτικά, που είναι και το λιμάνι του νησιού, το Βουρκάρι πολύ κοντά της, τον Ουτζιά βόρεια και ανατολικά το Καστρί, το Σπαθί και το Καλιδονύχι.

Η αρχαία ονομασία του νησιού ήταν Κέως, **από τον Κέων, αρχηγό των Λοκρών που την κατοικούσαν το 1.200 π.Χ.** Αργότερα έγινε **Κέα**, ενώ σήμερα έχει το όνομα **Τζιά** απ' το **Ζία, που έτσι την ονόμασαν τον 13ο μ.Χ. αιώνα οι Φράγκοι που την πάτησαν.**

Είναι αδύνατο να βλέπει κανείς την Τζιά κι ο νους του να μην πετάξει στο περίφημο **"Κείων νόμιμον", που εννοεί την αυτοκτονία των άνω των 70 ετών κατοίκων με κώνειο.** Η συνήθεια αυτή άρχισε από μια πολιορκία της Κέως από τους Αθηναίους, οι οποίοι ήθελαν κυρίως το αποκλειστικό του νησιού, πολύτιμο για τα χρόνια εκείνα **ορυκτό, τη "μίλτον".** Η μίλτος χρησίμευε σαν χρώμα για αγγειοπλαστική αλλά και σαν φάρμακο. Οι έφοδοι των Αθηναίων δεν είχαν αποτέλεσμα, τα τρόφιμα όμως λιγόστευαν. Τότε οι γέροντες αποφάσισαν ν' αυτοκτονήσουν με κώνειο για να επαρκέσουν τα τρόφιμα στους αμυνόμενους σκληρά νέους. Μ' αυτή τη θυσία η πολιορκία

επέτυχε. Η αυτοκτονία δε, των γερόντων, που γινόταν μετά κάποια τελετή προς τιμήν τους, διατηρήθηκε σαν άγραφος ηθικός νόμος (Κείων νόμιμον), για να καταργηθεί μόνο μετά την εξάπλωση του Χριστιανισμού. Παρόλο τον περίεργο αυτό νόμο η Κέως ήταν μια ευνοούμενη πολιτεία, για την οποία ο Αριστοτέλης έγραψε ολόκληρο βιβλίο. Η Κέως άλλωστε υπήρξε πατρίδα αξιόλογων ανδρών, με πιο γνωστό ίσως τον ποιητή **Σιμωνίδα τον Κείο**, που έζησε απ' το 556 ως το 408 π.Χ. Όλη η οικογένεια του Σιμωνίδα ήταν φιλόμουση, υπήρξαν δε λογοτέχνες ο παππούς του και ο εγγονός του με το ίδιο όνομα. **Ένα μικρό μέρος του έργου του Σιμωνίδα είναι η επιγραμματοποιία,** με πιο γνωστά τα επιγράμματα του **Μαραθών:**

«Ελλήνων προμαχούντες Αθηναίοι Μαραθώνι, χρυσοφόρου Μήδου εσώτρесαν δύναμιν» και των **Θερμοπυλών:**

«Ω ξειν, αγγέλειν Λακεδαμονίοις, ότι τήδε κείμεθα τοις κείων ρήμασι πειθόμενοι».

Ο ουρανός προς τον πουνέντε γίνεται όλο και πιο ρόδινος, καθώς ο ήλιος πια δύει. Ξαφνικά, νάτο πάλι ένα κοπάδι δελφινιών, που μας περιτριγυρίζουν. Πελαγίσιο μπαλέτο σε ξέφρενο χορό, μήνυμα της ζωντανίας των όντων της θάλασσας... Μένουν πολλή ώρα γύρω μας, κι από όλη αυτή τη μέρα είναι η πιο χαρούμενη ώρα μας.

Έχει σκοτεινιάσει όταν περνάμε κοντά στο φανάρι του Σαν Τζιόρτζιο, της κατά Στράβωνα νήσου Βελβίνας της κριθοφόρου. Ένα φορτηγό καράβι περνά, λίγο πίσω μας, έχοντας

κατεύθυνση μάλλον προς τον κάβο – Μαλιά. Ο βοριάς σιγά – σιγά πέφτει. Κάποια στιγμή ένας αρκετά μεγάλος διάττων αστέρας κάνει μια αστραπιαία τροχιά από ανατολικά προς δυτικά, για να σβύσει γρήγορα. Σηκώνω τα μάτια στον ουράνιο θόλο. Ακολουθώ τον γαλαξία κι ύστερα προσπαθώ και εντοπίζω τη μεγάλη άρκτο, τη μικρή άρκτο και τον πολικό αστέρα. Μούρχεται στο νου ένας στίχος απ' το ποίημα *«όλα προσεύχονται»* των μαθητικών μας βιβλίων: *«του πόλου τ' άστρο που οδηγεί του ναύτη το τιμόνι, την ώρα εκείνη δέεται, γιατί ψυχές γλυτώνει».* Αυτά τα άπειρα αστέρια που φαίνονται τις καθαρές νύχτες με κάνουν να θαυμάζω τη φαντασία εκείνων που κατάφεραν να ενοποιήσουν ομάδες και σύνολα από αυτά και να τους δώσουν σχήματα και ονόματα ζώων και ανθρώπων... Τελικά με παίρνει η μαγεία της νύχτας και, για λίγο, χάνω την επαφή με τη γη, λες κι έχω βγει έξω απ' αυτήν και μετεωρίζομαι στο άπειρο...

Ο αέρας πέφτει ακόμα, η ταχύτητά μας δύσκολα φτάνει τους 5 κόμβους. Ήδη μου γνέφει το φανάρι της Ζούρβας και, λίγο αργότερα σιθίζει και το Τσελεβίни.

Κατά τις 12 είμαι σε σχεδόν άπνοια. Αφήνω μόνο τη μαϊστρα και βάζω μπρος τη μηχανή. Σε λίγο τα βράχια της **Υδρας** είναι δίπλα μου. Φθάνουμε στο Μανδράκι κατά τη 1:30. Τέτοια ώρα είναι ουτοπία να ελπίζεις ότι στο λιμάνι της Υδρας θα βρείς θέση ν' αράξεις. Φουρντάρουμε λοιπόν στο Μανδράκι. Ώρα για ύπνο κι αύριο θα μπορούμε στο λιμάνι.



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

Λ. Ποσειδώνος 19, Άλιμος

Skordilis S.A

Λ. Ποσειδώνος 10, Άλιμος

Tecrep Marine

Ακτή Τρ. Μουτσοπούλου 36, Πειραιάς

Λ. Ελευθερίας (Αθήμιου) 16, Άλιμος

SAILINGSHOP

Λ. 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:

Matias Capizzano

"Ο Αλέξανδρος Καλογιαννάκης, Ολυμπιονίκης Νέων 2018."

Ιδιοκτήτης

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Ακτή Δηλαβέρη 3, 18533 Πειραιάς

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

Εκδότης

Ιωάννης Μαραγκουδάκης

Αρχισυντάκτης Υλης

Πάνος Δημητρακόπουλος • email: info@istioploikoskosmos.gr

Σ' αυτό το τεύχος συνεργάστηκαν

Ιωάννης Μαραγκουδάκης, Μαρίνα Ψυχογιού, Μάνος Ν. Ρούδας,
Δημήτρης Τσελίκας, Απόστολος Γεωργόπουλος,
Σπυριδούλα-Τριδα Σπανέα, Κωνσταντίνος Τριγκώνης,
Λευτέρης Μπουρνέλης, Θανάσης Πουλόπουλος, Μαίρη Περγικέα,
Αντώνης Νικολόπουλος, Χριστιάννα Σαραντέα, Στυλιανός Πολίτης,
Jotun Hellas, Helmera, Νίκος Γκομώλης, Πλάτων Κεχαγιάς

Φωτογραφίες

Νίκος Αλευρομύτης / © Alen, Λευτέρης Μπουρνέλης,
Θανάσης Πουλόπουλος, Μαίρη Περγικέα,
Nikos Zagaz / © ZAGAS Photography, Kurt Arrigo / © Rolex,
© Alexis Courcoux, Αντώνης Νικολόπουλος, Μαρίνα Ψυχογιού,
© ΥΠ.ΠΟ.Α. Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων, Πλάτων Κεχαγιάς,
Jotun Hellas, Helmera, Πάνος Δημητρακόπουλος,
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

LALIZAS

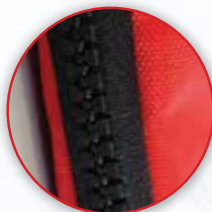
Simply life saving

Sigma Φουσκωτά Σωσίβια
Αυτόματο, Ενηλίκων
170N, ISO 12402-3



Πλαστική
Αγκράφα

Πλαστική
Αγκράφα



Φερμουάρ

με κρίκο D & ιμάντα καβάλου



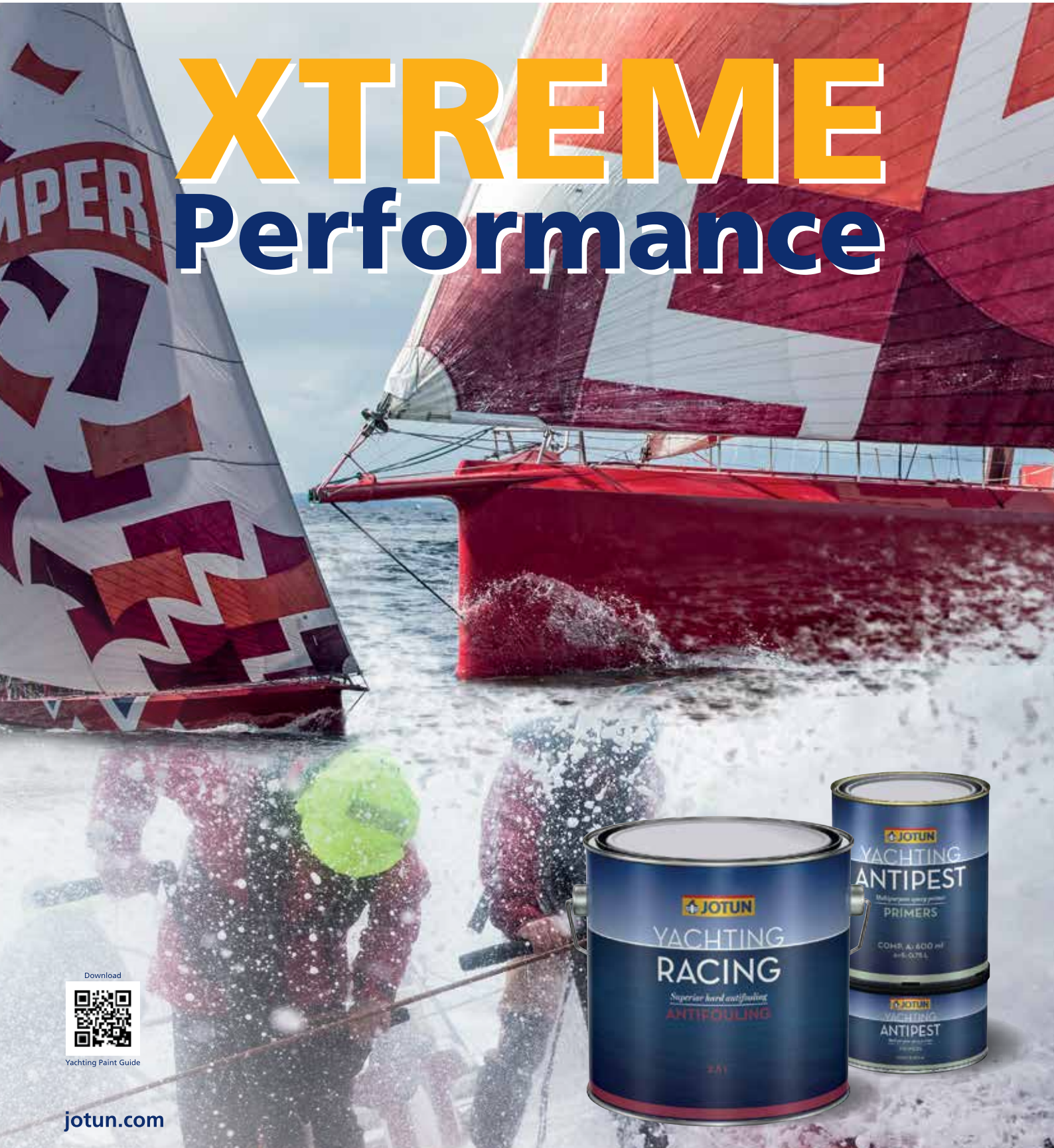
Sigma

www.lalizas.com



YACHTING®

XTREME Performance



Download



Yachting Paint Guide

jotun.com