

ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ

ΔΡΧ. 500

ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ - ΜΑΡΤΙΟΣ 1993 - ΤΕΥΧΟΣ 21





4. ΧΡΩΜΑΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ NUBIAN:

- Εποξειδικά αστέρια και FONDOL για πλαστικά, ξύλο, μέταλλο.
- Εποξειδικά αστέρια για βρεζόλινα, διαλυτά χρώματα - υφολαχρώματα.
- Χρώματα πολυουρεθάνης 2 συστατικών, Απολυωτικά.
- Υφολαχρώματα (μυρτζιές) για πλαστικά, ξύλο, μέταλλο, προσιέας (αυτοκαθαριζόμενες - οικολογικές).
- Αποσμητικά για πρόληψη και θεραπεία δαμώσης.

5. ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΟΣ:

- Είδη ρολά (γυρίνια - σιδερένια, τριγωνικά - τριγωνικά), μολύβια, μαξιλάρια (καταλήψεις - επαναληπτικά), μίσκας προστασίας, διατάξεις λείανσης κ.λπ.



1. ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΙΚΕΣ ΡΗΤΙΝΕΣ

ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ: Βοραίν-βητίν, δεξμενίλ, τριχόβητίν, μπαγκαζόβητίν, μερίλ αυτοκίτην, υπερκρυσταλλική, καλομπίλ, σκαπώβητίν, οδόν υγιονική, ιδιοκατασκευαστική, αλαζοβητίν, καναβίλ, επίβητίν, φύλλων θερμωστική, κ.λπ. ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ (GEL-COAT) - ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΙΚΕΣ ΠΑΣΤΕΣ. Σε ποικιλία χρωμάτων ΚΑΤΑΛΥΤΕΣ - ΕΠΙΤΑΧΥΝΤΕΣ ΑΠΟΚΑΛΗΤΙΚΑ - ΑΛΟΙΦΕΣ ΚΑΛΟΥΠΙΩΝ - ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΣΑΝΤΟΥΙΤΣ κ.λπ.



3. ΥΦΑΣΜΑΤΑ - ΚΟΛΛΕΣ - ΑΞΕΣΟΥΑΡ:

ΥΦΑΣΜΑΤΑ Η/Ν και Ρ.Υ.Σ. σε διάφορες πλέξεις και χρωματισμούς, ΚΟΛΛΕΣ - ΧΡΩΜΑΤΑ βραγής υφάσεως, ΓΑΛΑΚΤΩΜΑ προστασίας, ΣΑΜΠΟΥΑΝ καθαρισμού, ΑΛΟΙΦΕΣ γυαλισματος ΚΙΤ εποξειδικής ΑΞΕΣΟΥΑΡ, κ.λπ.



6. ΛΑΣΤΙΧΑ R.T.V για κατασκευές

κατασκευών, ΣΠΛΙΚΟΝΕΣ για συγκολλησεις, ΠΟΛΥΟΥΡΕΘΑΝΕΣ δογκόμενες, ΣΤΟΚΟΙ, FILLER (σκόνες) για επόψεις, ΑΛΟΙΦΕΣ γυαλισματος, ΚΑΘΑΡΙΣΤΙΚΑ πλαστικών-ξύλιν-σφραγισμών κ.λπ.



2. ΥΑΛΟΠΛΗΜΜΑΤΑ - ΥΑΛΟΥΦΑΣΜΑΤΑ

(FIBER GLASS): ΣΕ EMULSION & POWDER ΥΑΛΟΠΛΗΜΜΑΤΑ (ΥΑΔΑ) MAT 150 - 225-300-450 και 600 gr/m², ΥΑΛΟΥΦΑΣΜΑΤΑ (ΠΛΑΚΕΤΑ) W. Roving 110-150-200-300-600 και 800 gr/m², ΥΑΛΟΥΓΙΝΕΣ πλάτους από 5-20 cm σε διάφορες πλέξεις και βάρη, ΑΡΑΧΝΟΥΦΑΝΤΑ - ΞΥΝΩΒΕΤΑ - ΥΑΛΟΞΟΝΗ, ΥΑΛΟΠΛΗΜΜΑ, κ.λπ.

**ΠΟΛΥΕΣΤΕΡΕΣ • FIBER GLASS • ΥΦΑΣΜΑΤΑ ΦΟΥΣΚΩΤΩΝ
ΧΡΩΜΑΤΑ • ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ • ΕΡΓΑΛΕΙΑ**

ΠΩΛΗΣΗ: Χονδρική-Λιανική
ΥΛΙΚΑ: ΕΓΧΩΡΙΑ - ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ - Η.Π.Α.



α. ανδρεου & σια

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

- 1ο ΠΕΙΡΑΙΩΣ 49, ΜΟΣΧΑΤΟ
ΤΗΛ. 4628452-4812707, TELEX 211754
- 2ο ΛΙΟΣΙΩΝ 201, ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ. 8318467
- 3ο ΡΕΤΣΙΝΑ 13, ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΤΗΛ. 4117070

Αποστέλλουμε υλικά, εργαλεία
(σε οποιαδήποτε ποσότητα)
και τεχνικές συμβουλές
σε όλη την Ελλάδα.



ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ

Το περιοδικό των μελών του Π.Ο.Ι.Α.Θ.
Τριμηνιαία έκδοση

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ
Πανελληνιος Όμιλος Ιστιοπλοίας
Ανοικτής Θαλάσσης
Ακτή Κουμουندούρου 22
Μικρολίμανο
185 35 Πειραιάς
τηλ. 412 3357 & 412 2352 (Fax)

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ
ΠΑΡΑΛΟΣ Ε.Ε.
Αφροδίτης 21, 167 77 Ελληνικό

ΕΚΔΟΤΗΣ
Παναγιώτης Κριεζής

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΕΚΔΟΣΗΣ & ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΩΝ
Αν. & Παν. Δημητρακόπουλος
Πάραλος Ε.Ε.

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΥΛΗΣ
Τέρρυ Ραΐση

ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ
Α. Αποστολίδης
Κ. Αρμάς
Δ. Διακουμάκου
Π. Ζηρίδης
Η. Καρώνης
Ι. Σακελλάριος
Π. Στρούζας
Τ. Χρονάκος

ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ
Μυρτώ Γερανοπούλου

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ
Sail Bank - Πάραλος
Συνεργάτες

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΙ
Β. Βογιατζής

ΜΟΝΤΑΖ
Α. Μειντάνης

ΦΩΤΟΣΤΟΙΧΕΙΟΘΕΣΙΑ - ΕΚΤΥΠΩΣΗ
INTERTYPI A.E.

Αναγνώστες και φίλοι του Ιστιοπλοϊκού Κόσμου

Το περιοδικό αυτό είναι δικό σας, όχι μόνο γιατί το διαθέζετε, αλλά διότι μπορείτε και να γράψετε. Η συντακτική επιτροπή του περιοδικού σας προσκαλεί και σας παρακαλεί να στέλνετε τις συνεργασίες σας. Έτσι θα γνωριστούμε καλύτερα, αφού επό τον Ιστιοπλοϊκό Κόσμο δεν κερδίζει κανείς, παρά μόνον η φιλία μεταξύ μας και η αγάπη όλων μας για την ιστιοπλοία ανοικτής θάλασσας.

Το περιοδικό αποστέλεται δωρεάν

Απόψεις, γνώμες και εκτιμήσεις που τυχόν εκφράζονται σε κείμενα συνεργατών του περιοδικού, δεν σπηρούν κατ' ανάγκη εκείνες του Ομίλου ή της συντακτικής επιτροπής του περιοδικού.

Για αποστολή άρθρων, επιστολών & φωτογραφιών
Διεύθυνση: Ταχ. Θυρίδα 70 224
166 10 Γλυφάδα

Φωτογραφία Εξαφύλλου:
Το εκπαιδευτικό Ιταλικό σκάφος
Americo Vesprucci στην εκκίνηση, τού
στο Whitbread '89-'90

Φωτογραφία Τεύχους:
Σαντορίνη «Η Καλντέρα»
Sail Bank - Πάραλος (Π. Δημητρακόπουλος)
Μηχανή: NIKON F3
Film: Fuji RDP 100 asa

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

2. Φωτογραφία τεύχους
3. Μ' ανοιχτά πανιά
4. Γεγονότα
8. Ένα ακόμα βήμα μπροστά ο ΠΟΙΑΘ
11. Μια βροχή θα μας σώσει
14. Διαδρομές με προοπτικές
17. Πρόγραμμα αγώνων
18. Τακτικές match racing
20. Σκάφος και χρώματα (μέρος Β)
23. Μετά την πτώση - Πρακτικές λύσεις
24. Αποφύγετε την σύγκρουση στη θάλασσα
26. Τα βιβλία δεν λένε πάντα την αλήθεια
28. Η ιστορία του πλοίου και του ιστιοφόρου
32. Ιστιοπλοϊκά χαμόγελα
34. Έτοιμοι για τον αγώνα;
36. Το σκάφος και τα... κουμπιά του
38. Μια Κυριακή με την «ΑΣΤΕΡΟΕΣΣΑ»
40. Η ακαδημία της ιστιοπλοΐας
43. Τα νέα της σχολής
44. Εκπαιδευτικά τριήμερα
45. Τα νέα του ομίλου





Μ' Ανοικτά πανιά

Αιτία του παρόντος σχολίου είναι το θέμα που απασχολεί πολλούς κυβερνητές αγωνιστικών σκαφών καταμετρημένων κατά το σύστημα Ε.Α.Θ. μετά την απόφαση που έλαβε η Επιτροπή Ανοικτής Θαλάσσης της Ελληνικής Ιστοπολοϊκής Ομοσπονδίας να καταργήσει από 1.1.1994 το σύστημα από τους επίσημους αγώνες.

Αλλά ας παρακολουθήσουμε με συντομία την ιστορική εξέλιξη του θέματος. Αρχικά οι αγώνες ιστοπολοϊκής ανοικτής θαλάσσης διεξήγοντο στις διάφορες χώρες με ποικίλα συστήματα ισοζυγισμού (R.O.R.C. (Ην. Βασίλειο) - C.C.A. (Ην. Πολιτείες Αμερικής).

Γύρω στο 1970 το Συμβούλιο Ανοικτής Θαλάσσης (O.R.C.) της Διεθνούς Ιστοπολοϊκής Ομοσπονδίας (I.Y.R.U.) καθιέρωσε το σύστημα καταμετρήσεως I.O.R. (INTERNATIONAL OFFSHORE RULES) το οποίο εδραϊζόταν στην μέτρηση πολλών ναυπηγικών παραγόντων του σκάφους, βάσει των οποίων εξήχεται ένας βαθμικός ικανότητας.

Οι περισσότερες χώρες που είχαν αγωνιστική ιστοπολοϊκή δραστηριότητα απεδέχθησαν το καινούργιο σύστημα και το καθιέρωσαν στους αγώνες τους. Επειδή όμως το σύστημα αυτό της καταμετρήσεως απαιτούσε εξειδικευμένο προσωπικό καθώς και υψηλό κόστος καταμετρήσεως, οι περισσότερες χώρες εναλλακτικώς κράτησαν και ένα δεύτερο σύστημα καταμετρήσεως απλούστερο και ευκολότερο στην εφαρμογή, για σκάφη μη καθαρώς αγωνιστικά.

Έτσι στην Αγγλία υπήρχε το CHANNEL HANDICAP, στην Μεσόγειο το σύστημα μη καταμετρημένων σκαφών (NON JAUGES) που καθιέρωσε η COMMITTEE INTERNATIONALE MEDITERANEE (C.I.M.) που εδραϊζόταν στο μήκος της ισόλου γραμμής του σκάφους, κ.λπ.

Ομοίως στην Ελλάδα μετά τα πρώτα χρόνια εφαρμογής του συστήματος I.O.R., διεπιστώθη η ανάγκη καθιέρωσης και ενός άλλου συστήματος καταμετρήσεως σκαφών το οποίο θα ήτο απλούστερο, λιγότερο δαπανηρό και θα διευκόλυνε την είσοδο στους αγώνες πολύ περισσότερων σκαφών.

Έτσι γύρω στο 1980, άρχισαν δεκά - δεκά κάποιος όμιλοι να διοργανώνουν αγώνες ανοικτής θαλάσσης και με ένα δεύτερο σύστημα το οποίο εδραϊζόταν στην μέτρηση ορισμένων μόνον ναυπηγικών παραγόντων του σκάφους (ισόλος γραμμή, επιφάνεια πανιών, εκτόπισμα, κ.λπ.).

Πολλά σκάφη που μέχρι τότε δεν έδειχναν ενδιαφέρον για συμμετοχή σε αγώνες λόγω της πολυπλοκότητας και των πολλών απαιτήσεων του συστήματος I.O.R., άρχισαν να καταμετρούνται με το σύστημα αυτό και να λαμβάνουν μέρος σε αγώνες. Μετά το γεγονός αυτό η Επιτροπή Ανοικτής Θαλάσσης της Ε.Ι.Ο. υιοθέτησε το καινούργιο σύστημα καταμετρήσεως το οποίο εβελτίωσε με την προσθήκη μετρήσεως και άλλων ναυπηγικών παραγόντων και το καθιέρωσε σαν επίσημο σύστημα καταμετρήσεως σκαφών στην Ελλάδα.

Το αποτέλεσμα ήτο θεαματικό. Οι συμμετοχές των σκαφών αυτών, βοηθούσης και της εξαπλώσεως της ιστοπολοϊας στην Ελλάδα, έγιναν πολλαπλάσιες των συμμετοχών σκαφών καταμετρημένων κατά I.O.R.

Εν τω μεταξύ όμως στις Ηνωμένες Πολιτείες άρχισαν να αναζητούν ένα τελειότερο σύστημα εξευρέσεως της αγωνιστικής ικανότητας ενός σκάφους, λόγω των ατελειών του συστήματος I.O.R. και της καταστρατηγητικότητάς του από τους κατασκευαστές και έτσι μετά από πολλές έρευνες που έγιναν σε επιστημονικά κέντρα (M.I.T. κ.λπ.) καθιέρωσαν νέο σύστημα καταμετρήσεως, το I.M.S. (INTERNATIONAL MEASUREMENT SYSTEM) το οποίο λίγο αργότερα υιοθετήθηκε και από το O.R.C. της I.Y.R.U.

Στην Ελλάδα το σύστημα αυτό άρχισε να εφαρμόζεται στους αγώνες από το 1990 και ο αριθμός των συμμετοχών ήτο αρχικά πολύ περιορισμένος.

Με την πάροδο του χρόνου όμως, ορισμένα σκάφη μετακινήθηκαν από άλλες κατηγορίες προς το I.M.S. το οποίο ενισχύθηκε σε συμμετοχές, υστερούσε όμως πάντα έναντι των συμμετοχών των σκαφών καταμετρημένων κατά Ε.Α.Θ.

Η Επιτροπή Ανοικτής Θαλάσσης της Ε.Ι.Ο. στην προσπάθειά της να ενισχύσει ακόμα περισσότερο το σύστημα I.M.S. εδέσπεισε κίνητρα για την καταμέτρηση σκαφών με το σύστημα τούτο και έλαβε την αρχικώς αναφερθείσα απόφαση περί καταργήσεως του συστήματος Ε.Α.Θ. από 1.1.1994 στους αγώνες ανοικτής θαλάσσης της Ελληνικής Ιστοπολοϊκής Ομοσπονδίας.

Στην απόφαση αυτή αντέδρασαν πολλοί ιδιοκτήτες σκαφών Ε.Α.Θ., διότι την θεώρησαν αφ' ενός μεν εκβιαστική, αφ' ετέρου μη εφαρμόσιμη, δια τα σημερινά δεδομένα του οδήγηματος.

Πράγματι οι καταμετρήσεις των 100 περίπου σημερινών σκαφών Ε.Α.Θ. που λαμβάνουν ενεργό μέρος σε αγώνες ακόμη και αν εξευρεθούν οι οικονομικοί πόροι είναι αδύνατον να γίνουν στο εναπομένον διάστημα, πολλώ δε μάλλον δια τα σκάφη της επαρχίας.

Εξ άλλου και η εμπειρία διοργανώσεως αγώνων I.M.S. από πολλούς όμιλους είναι ελαχίστη έως ανύπαρκτος με αποτέλεσμα να κακοποιείται το σύστημα αυτό κατά την εφαρμογή του.

Το πιο σωστό θα ήτο να ανασταλλεί η εφαρμογή της αποφάσεως της Επιτροπής Ανοικτής Θαλάσσης δι' εύθετον χρόνο, ώστε να εξασφαλισθεί επαρκής χρόνος προσαρμογής όλων στο νέο σύστημα.

Ι. ΜΑΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗΣ
Πρόεδρος Π.Ο.Ι.Α.Θ.



Τα μέλη του Π.Ο.Ι.Α.Θ. ψηφίζουν για την ανάδειξη του νέου Διοικητικού Συμβουλίου.

Το Διοικητικό Συμβούλιο συγκρότησε τις παρακάτω επιτροπές προς διευκόλυνση του έργου του:

Επιτροπή Σχολής: Ν. Αλτουβάς, Γ. Στρούζας, Π. Ζηριδής, Δ. Διακουμάκου.

Επιτροπή Περιοδικού: Π. Κριεζής, Π. Ζηριδής, Π. Στρούζας.

Επιτροπή Κτηρίου: Ι. Μαραγκουδάκης, Ι. Βασιλειάδης, Θ. Γαβαλάς, Η. Τζωρτζόπουλος.

Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων: Α. Κράλλης, Η. Παναγιώτου, Π. Στρούζας, Ε. Ελμάογλου, Δ. Διακουμάκου, Β. Ελληνιάδη, Α. Παναγιώτα, Φ. Ζορμπαλά.

Τομείς Αγώνων: Κ. Αρμάος, Γ. Ρούσος, Ι. Παπαευθυμίου.

Το Διοικητικό Συμβούλιο που προσήλθε από τις αρχαιρεσίες της 1.2.1993 συγκροτήθηκε σε Σώμα στην συνεδρίασή του της 4.2.1993 ως εξής:

Πρόεδρος: Ι. Μαραγκουδάκης

Α' Αντιπρόεδρος: Α. Αλτουβάς

Β' Αντιπρόεδρος: Κ. Αρμάος

Γεν. Γραμματέας: Π. Κριεζής

Ειδ. Γραμματέας: Π. Ζηριδής

Ταμίας: Ι. Βασιλειάδης

Εφορος Εκπαίδευσης: Π. Στρούζας

Εφορος Αγώνων: Γ. Ρούσος

Εφορος Στόλου & Λιμένος: Η. Παναγιώτου

Εφορος Εντευκτηρίων & Εκδηλώσεων: Α. Κράλλης

Εφορος Θαλασσοπορείας: Θ. Γαβαλάς

Αναπληρωματικοί: Η. Τζωρτζόπουλος, Μ. Χοχλάκης, Ι. Παπαευθυμίου.

Η θητεία του Διοικητικού Συμβουλίου λήγει την 3η Φεβρουαρίου 1995.

Στις 4 και 5 Φεβρουαρίου στην αίθουσα συνεδριάσεων του Π.Ο.Ι.Α.Θ. συνεδρίασαν τα μέλη της EUROPEAN ASSOCIATION OF SAILMAKERS (E.A.S.).

Για τον σκοπό αυτό έφθασαν στον Πειραιά αντιπρόσωποι των McWILLIAM SAILMAKERS Ireland, McWILLIAM SAILMAKERS

LTD United Kingdom, OLYMPIC SAILS Italy, VELA PIRES DE LIMA Portugal και η Mary Ward από το University of Cork, Ireland.

Η Ε.Α.Σ. αποδεχόμενη την πρόταση του μέλους της ΚΑΦΕΤΖΙΔΑΚΙΣ SAILS, συμφώνησε η ανωτέρω συνεδρίαση να διεξαχθεί στον Πειραιά.

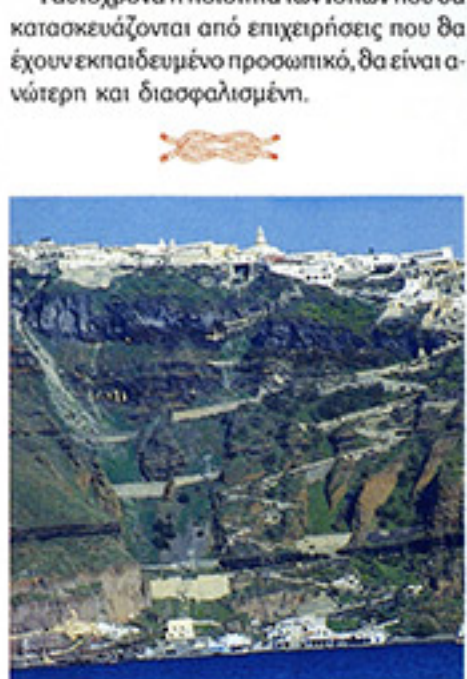
Ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. συνέδραμε αυτή την προσπάθεια πιστεύοντας ότι ο Όμιλος πρέπει πάντα να βρίσκεται στο πλευρό των ανθρώπων που δουλεύουν για το μέλλον της ιστιοπλοΐας.

Το ΕΛ.ΚΕ.ΠΑ. ως Εθνική Μονάδα Συντονισμού του κοινοτικού προγράμματος FORCE παρακαλούθησε την συνεδρίαση της 5ης Φεβρουαρίου με την αντιπρόσωπο του κυρία Γκόντζου.

Κατά τις δύο συνεδριάσεις, η ομάδα εργασίας καθόρισε τις εξιδεικευμένες δραστηριότητες του 2ου χρόνου υλοποίησης του προγράμματος εκπαίδευσης εργαζομένων σε ιστιοραφεία, το οποίο χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στα πλαίσια του προγράμματος FORCE.

Σε καιρούς που η ανεργία κτυπά την πόρτα πολλών εργαζομένων η ΕΑΣ προσπαθεί να εκπονήσει ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα το οποίο θα βοηθήσει τους εργαζομένους να αποκτήσουν υψηλό επίπεδο γνώσεων ώστε να μπορούν να εργασθούν εύκολα σε οποιαδήποτε επιχείρηση κατασκευής ιστιών σε όλη την Ευρώπη.

Ταυτόχρονα η ποιότητα των ιστιών που θα κατασκευάζονται από επιχειρήσεις που θα έχουν εκπαιδευμένο προσωπικό, θα είναι ανώτερη και διασφαλισμένη.



Μια ακόμα συνεργασία του ΠΟΙΑΘ ολοκληρώθηκε με επιτυχία στον τομέα εκπαίδευσης νέων ιστιοπλόων στην ανοιχτή θάλασσα. Ο εκπαιδευτής Γεράρδος Ιπποκρά-

της με το σκάφος Last Love, συνεργάστηκε με τον νεοσυσταθέντα Ναυτικό Όμιλο Σαντορίνης και έκανε στο νησί την πρώτη σχολή ιστιοπλοΐας ανοιχτής θαλάσσης.

Η σχολή είχε πολύ μεγάλη επιτυχία αφού περισσότεροι από 20 μαθητές αποφοίτησαν απ' αυτήν και το σημαντικότερο ότι ήταν όλοι κάτοικοι του νησιού, που ήθελαν μεν να ασχοληθούν με την ιστιοπλοΐα αλλά δεν ήξεραν τον τρόπο. Πρέπει επίσης να αναφέρουμε ότι ο καινούργιος αυτός όμιλος δουλεύει πολύ συστηματικά αφού ήδη ξεκίνησε και σχολή Optimist αλλά και κολύμβησης αφού ένα μεγάλο μέρος των νεαρών κατοίκων του νησιού δεν γνώριζαν μπάνιο! Ολοκληρώνοντας να επιστημόνουμε ότι οι πολύ φιλικό άνθρωποι του ομίλου, παρέχουν κάθε δυνατή βοήθεια σε ιστιοπλοϊκά σκάφη που θα ήθελαν να προσεγγίσουν στο νησί ή σε σκάφη που έχουν κάποια βλάβη και θα ήθελαν τεχνική βοήθεια.

Τελικά με την βοήθεια του Ομίλου και η Σαντορίνη το ομορφότερο νησί του Αιγαίου θα είναι προστό πλέον στους ιστιοπλόους.



Το ALSOUMA II (EX TUTTI FRUTI) είναι το καινούργιο σκάφος του Α. Γεωργιάδη με το οποίο θα γίνονται τα μαθήματα του Προχωρημένου τμήματος. Καλοτάξιδο νάβι.

Την Κυριακή 24 Ιανουαρίου στην αίθουσα του Κινηματογράφου ΑΠΟΛΛΩΝ, και σε ατμόσφαιρα γεμάτη από νεανικό παλμό, έγινε η καθιερωμένη από τον Ν.Ο. Χανίων επίσημη τελετή βράβευσης των αθλητών και προπονητών.

Μεταξύ άλλων παρίστατο ο Γενικός Γραμματέας Αθλητισμού κ. Βιρβιδάκης, ο Βουλευτής Χανίων κος Μαρκογιαννάκης, οι Διοικητές Ναυστάθμου και 115 Π.Μ., ο Αστυνομικός Επιθεωρητής Κρήτης και εκπρόσωποι των τοπικών αρχών και εκπρόσωπος της Διεθνούς Οργάνωσης Special Olympics.

Την έναρξη έκανε η χορωδία του Ομίλου.



ΠΡΟΣΦΟΡΑ
5% ΕΚΠΤΩΣΗ ΣΤΑ
ΠΡΑΞΗ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Global Positioning System

ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΑ!!



Daylight-viewing Radar



EL MARE
MARINE ELECTRONICS

ΒΟΛΟΥ 8Α, ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ
187 55 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ.: 4002538 4002539 4327914 4623540
FAX: 4327914

Ο πρόεδρος του Ναυτικού Ομίλου Χανίων αντιναύαρχος ε.α. Μανιουδάκης μίλησε για το έργο του Ν.Ο. Χανίων, τις αρχές λειτουργίας του και τους στόχους. Στη συνέχεια οι έφοροι των αθλημάτων παρουσίασαν τη δραστηριότητα των αθλημάτων τους ενώ η σύγχρονη προβολή διαφανειών ετόνισε τις δραστηριότητες.

Εξωριστή νότα ενθουσιασμού ήταν οι παρουσιάσεις μικρών αθλητών/τριών που μίλησαν για τους λόγους που διάλεξαν το άθλημά τους και για τα όνειρά τους.

Έγινε η παράδοση στο Διοικητικό Συμβούλιο κυπέλλων ομαδικών αγωνισμάτων από αθλητές των ομάδων που τα κατέκτησαν. Ακολούθως έγινε η βράβευση των αθλητών / τριών που κατέκτησαν πανελλήνιες νίκες καθώς και των μικρών αθλητών που διακρίθηκαν στην εκμάθηση. Επίσης και των αριστούχων στο σχολείο του Ν.Ο. Χανίων.

Με διακρίσεις τιμήθηκαν και οι προπονητές.

Καθώς και ο επίτιμος πρόεδρος του Ν.Ο.Χ. κος Α. Τσόντος για την πολυετή προσφορά του στον Όμιλο.



Προς:

Όλα τα Παραρτήματα ΠΟΙΑΘ

Ο ΠΟΙΑΘ στην προσπάθειά του να κάνει γνωστό στον φιλάθλο κόσμο το άθλημα της ιστιοπλοΐας και ειδικότερα την ιστιοπλοΐα ανοικτής θαλάσσης, συγχρόνως όμως και για να προσελκύσει νέους ιστιοπλόους, ανεξαρτήτως ηλικίας, αλλά και για να καταστήσει γνωστή στους πολλούς φίλους της θάλασσας την δραστηριότητά του, είχε αποφασίσει εδώ και πέντε χρόνια να εκδώσει το περιοδικό **ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ**, του οποίου το 21ο τεύχος κρατάτε στα χέρια σας.

Για το περιοδικό μας, το οποίο διανέμεται δωρεάν σε άλλους αδελφούς Ομίλους και ιδιώτες, έχουν εκφραστεί επανειλημμένως θερμά συγχαρητήρια, τόσο για το περιεχόμενο της ύλης του, όσο και για την άογη εμφάνισή του.

Το γεγονός αυτό ενθάρρυνε το Διοικητικό Συμβούλιο του Ομίλου μας να συνεχίσει με κάθε θυσία την έκδοσή του, πέρα από κάθε δυσκολία που παρουσιάζει η έκδοση ενός περιοδικού.

Οι σοβαρότερες δυσκολίες που αντιμετωπίζονται είναι η οικονομική στήριξη του περιοδικού, αφού δεν προσκομίζει έσοδα για να είναι οικονομικώς αυτοδύναμο. Τα έξοδά του αντιμετωπίζονται αποκλειστικά από τον Όμιλο και από τις ελάχιστες διαφημίσεις τις οποίες εξασφαλίζει με πολλή μεγά-

λη προσπάθεια. Η άλλη δυσκολία είναι η εξεύρεση ύλης, διότι το περιοδικό απευθύνεται σε ειδικό κύκλο αναγνωστών που έχουν σαν ευχάριστη απασχόληση - μεράκι τη θάλασσα.

Επειδή και η δική σας εξωεπαγγελματική δραστηριότητα, αγαπητοί φίλοι, είναι το μεράκι σας για τη θάλασσα, σας απευθύνουμε την παρούσα και σας παρακαλούμε να ενθαρρύνετε τα μέλη σας να αποστέλλουν υλικό προς δημοσίευση στο περιοδικό.

Αυτονόητο είναι ότι οι συνεργασίες των μελών σας θα πρέπει να αναφέρονται σε θαλασσινά θέματα, οι οποίες θα εγκρίνονται από την συντακτική επιτροπή του περιοδικού, χωρίς να λογοκρίνονται.

Επίσης αυτονόητο είναι ότι ευπρόσδεκτα θα είναι και θέματα που σχετίζονται με την δραστηριότητα του παραρτήματος, αφού και εσείς ως ιστιοπλοϊκός όμιλος ανοικτής θαλάσσης ενδιαφέρεστε και προσπαθείτε για την διάδοσή της και την προσέλκυση νέων ιστιοπλόων.

Για την συντακτική επιτροπή

Ο Γ. Γραμματέας

Π. Κριεζής



Η κα Ντίνα Σφακιανάκη ενώ διδάσκει κανονισμούς ιστιοδρομιών στους μαθητές του τμήματος κυβερνητών με Computer Simulator.



Ο Κ. Καφετζιδάκης διδάσκει τα πανιά και τη συντήρησή τους στους μαθητές του τμήματος Κυβερνητών.



Στον κλάδο των κρουαζιέρων στρέφεται τώρα η εταιρία KIRIACOULIS MEDITERRANEAN, μετά την επιτυχημένη πορεία της στο γιότινγκ.

Επεκτείνοντας ακόμη περισσότερο τις δραστηριότητες του στο θαλάσσιο χώρο, ο κ. Σταύρος Κυριακούλης ίδρυσε πρόσφατα την KIRIACOULIS LINES S.A., με έδρα το Παλιό Φάληρο.

Η νέα εταιρία η οποία θα πραγματοποιεί επτάήμερες, καταρχήν, κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά, από 3.4.1993 απέκτησε το κρουαζιερόπλοιο ΔΗΜΗΤΡΑ Κ. που βρίσκεται στο Πέραμα για μετασκευές ευρείας εκτάσεως.



Ο κ. Απ. Αναγνωστόπουλος ενώ διδάσκει «Συντήρηση Σκάφους και εξοπλισμού» στο τμήμα κυβερνητών.



ΝΕΑ ΦΟΥΡΝΙΑ ΙΣΤΙΟΠΛΩΝ ΤΟΥ ΠΟΙΑΘ

99η Σειρά αρχαρίων

1. Αγαπητού Άννη, 2. Αμπατζιόγλου Σεραφείμ, 3. Αζαρλιάν Σέργιος, 4. Αρμανίδης Κλήμης, 5. Βαλάσης Ηλίας, 6. Βασιλακόπουλος Βασίλης, 7. Βασιλάκης Νικόλαος, 8. Βασιλάκος Χρήστος, 9. Βρόντος Χρήστος, 10. Γασιανάρη Τζένη, 11. Γιαμνιαδάκης Ιωάννης, 12. Γκοριούν Μπόγος, 13. Δασκαλάκης Μύρων, 14. Δεληγιάννης Ανδρέας, 15. Δεληκάρης Γεώργιος, 16. Δοσόπουλος Γρηγόριος, 17. Δούνας Γεώργιος, 18. Εγγλέζος Μανώλης, 19. Ζουλιά Κέλλυ, 20. Ζουλιός Κων/νος, 21. Ζυγούρης Φώτης, 22. Ζωγραφίδης Ευφημία, 23. Κανονόπουλος Σταύρος, 24. Καραθάνας Κων/νος, 25. Καρακάς Ιάκωβος, 26. Κασκαβάλης Κων/νος, 27. Καγουράκης Ευστράτος, 28. Καγουράκης Ανδρόνικος, 29. Κοσμάτου Αικατερίνη, 30. Κουτσούκος Ιωάννης, 31. Κωνσταντόπουλος Ταξιάρχης, 32. Κωνσταντούρος Παναγιώτης, 33. Λαγουθάρδος Μανώλης, 34. Λεωνοδοπούλου

Μισέλ, 35. Λιουρδής Κων/νος, 36. Μάρκου Ελένη, 37. Μαυρόπουλος Κλεάνθης, 38. Μελέγκογλου Ινα, 39. Μελιδονιώτη Λένα, 40. Μητσέλος Ιωάννης, 41. Μιχαήλου Λία, 42. Μιχαλάς Νικόλαος, 43. Μουστακάς Εμμανουήλ, 44. Μπαλμπουζής Θεόδωρος, 45. Μπρατσάκης Σπύρος, 46. Μωραϊτης Νικόλαος, 47. Μωρατής Πέτρος, 48. Νίτη Ειρήνη, 49. Ντεπιάν Ζαχαρίας, 50. Ντούζα Αλίκη, 51. Ορφανός Μίνως, 52. Παντελάκης Αναστάσιος, 53. Παντελιάς Μιχαήλ, 54. Παπαβασιλείου Αργύρης, 55. Παρθένος Νίκος, 56. Πετράκη Ιωάννη, 57. Πετσόπουλος Αθανάσιος, 58. Σκεπαρνιας Ιωάννης, 59. Σκλιά Ευγενία, 60. Σμυρνή Νίκη, 61. Σπυροπούλου Καλλιόπη, 62. Σπυροπούλου Κατερίνα, 63. Στρομπούλης Αλκιβιάδης, 64. Συγής Κων/νος, 65. Τριανταφυλλής Βασίλειος, 66. Τσαγκαράτου Κοραλία, 67. Τσέτσος Σταύρος, 68. Τσουτσάνη Ιωάννα, 69. Φαρούπος Ιωάννης, 70. Χάδιου Άννη, 71. Χαλκιάς Χρήστος, 72. Ψαρρός Κων/νος.

17η Σειρά προχωρημένου

1. Βελέντζας Δημήτριος, 2. Βραχνέλης Ευάγγελος, 3. Γιαννακάκος Ευάγγελος, 4. Κουτσοδήμος Χρήστος, 5. Λάγιος Μιχαήλ, 6. Μάρκου Αθηνά, 7. Μότσιος Γεώργιος, 8.

Νικολαΐδης Ιωάννης, 9. Ραυτόπουλος Αλέξης.

30η Σειρά αγωνιστικού

1. Καλαμπούσης Ιάσων, 2. Κοκκόρης Δημήτριος.



ΜΙΑ ΤΑΙΝΙΑ... ΟΝΕΙΡΟ

«ΟΝΕΙΡΟ II», είναι το όνομα του ιστοπλοϊκού, επαγγελματικού σκάφους του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ. Πρωταγωνιστές της ταινίας: το Αιγαίο, (η θάλασσα και ο αέρας), το σκάφος, ο καπετάνιος Παναγιώτης (στα χνάρια του πατέρα του) και ο γιος του Νικόλας. Η ταινία είναι ένα ταξίδι μύησης στη φύση, μια ιστορία μαθητείας του γιου κοντά στον πατέρα, στον απέραντο χώρο του μπλε.

Ο Παναγιώτης αντιμετωπίζει οικονομικές δυσκολίες και είναι ευέξαπτος και δύσθυμος όσο βρίσκεται στη στεριά. Ο γιος, παρ'όλο που φαίνεται να κατανοεί, ούτε συμμερίζεται τα προβλήματα του πατέρα του. Παρ'όλα αυτά, όταν το ταξίδι αρχίζει και το σκάφος ανοίγεται στο Αιγαίο, ο Παναγιώτης σα να ξεχνάει τα προβλήματά του και προσπαθεί να «ξυπνήσει» στο γιό του την αγάπη για τη θάλασσα, για τη φύση. Την πρώτη αυτή μέρα, ο Νικόλας συμμετέχει, αλλά την επομένη χάνει το ενδιαφέρον του και... η σύγκρουση αρχίζει.

Μια αλυσίδα από μικροεπισόδεια ξετυλίγεται στην κουβέρτα του σκάφους: ο πατέρας επιμένει και γίνεται ιδιαίτερα φορτικός, ενώ ο γιος αρνείται πεισματικά και καταφεύγει σε «παιχνίδια της στεριάς». Στο τέλος ο Παναγιώτης γίνεται έξαλλος, διώχνει το παιδί από το σκάφος και το εγκαταλείπει σε μια έρημη ακτή, κοντά στην οποία έχουν αγκυροβολήσει. Παίρνει το κλειδί του σκάφους και φεύγει για γάρεμα, με μια μικρή φουσκωτή βάρκα, κόντρα στα στοιχεία της φύσης (ο καιρός έχει χαλάσει).



- SHARKSKIN® -ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑ ΑΥΤΟΚΑΘΑΡΙΖΟΜΕΝΟ
 - SYNTAX® -SUPER -ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑ (ΧΩΡΙΣ ΒΑΡΕΑ ΜΕΤΑΛΛΑ)
 - CLASSIC SYNTAX -ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ
 - ΧΡΩΜΑΤΑ & ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΣΚΑΦΩΝ
 - ΑΝΤΙΟΣΜΩΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ
 - ΓΑΛΒΑΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ
 - ΧΡΩΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΩΝ, ΕΞΑΛΛΩΝ, ΞΥΛΟΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ
- ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΘΕΙΤΕ
ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ
Ή ΤΟ ΤΕΧΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ

Syntax®

«Η SYNTAX® πέραν του ότι πάντα σέβεται το περιβάλλον, συνεχώς παρακολουθεί και ακολουθεί κάθε εξέλιξη στο τομέα της δραστηριότητάς της».

SYNTAX A.E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΧΡΩΜΑΤΩΝ • ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ 193 00 • ΤΗΛ. ΤΕΧΝΙΚΟΥ: 557 4111 • FAX ΤΕΧΝΙΚΟΥ: 557 3490

M A R I N E



Διαδρομές με προοπτικές

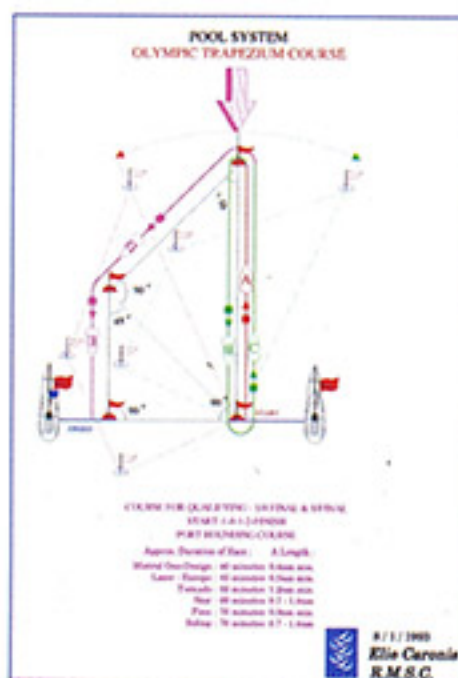
Στοιχεία: Ηλίας Καρώνης (R.M.S.C. - I.Y.R.U.)

Επιμέλεια: Πάνος Δημητρακόπουλος

Σχέδια: Ντίνα Σφακιανάκη

Επτά χρόνια πριν την δεύτερη χιλιετία, η Παγκόσμια Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία (IYRU), αποφάσισε να αλλάξει τις διαδρομές των Ολυμπιακών κατηγοριών αλλά και γενικότερα των αγώνων τριγώνου. Πρόσφατα η επιτροπή της IYRU που αποτελείται από 10 μέλη, ένα εκ των οποίων και ο Ηλίας Καρώνης, παρουσίασε την ολοκληρωμένη πρότασή της την οποία και εμείς παρουσιάζουμε στο άρθρο αυτό.

Η μέχρι σήμερα μορφή των αγώνων ισχύει από τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1936. Στα χρόνια που πέρασαν, οι τεχνικές επιτροπές συγκέντρωσαν αρκετά στοιχεία με κυριότερα τα ακόλουθα. Στην τριγωνική Ολυμπιακή διαδρομή μεγάλο ποσοστό περιλαμβάνει πλεύσεις με μικρά περιθώρια εφαρμογής της τακτικής, αφού η σύγχρονη πρακτική απέδειξε ότι τα πρύμα είναι η πλεύση που επιτρέπει την ανάπτυξη τακτικής σ' έναν αγώνα τουλάχιστον ίση μ' αυτή στα όρτσα. Επίσης η ισχύουσα μορφή των αγώνων χαρακτηριζόταν από την πολλή μεγάλη διάρκεια των ιστιοδρομιών σε σχέση με την πραγματική δυνατότητα βελτίωσης της θέσης, αφού ένας αθλητής αγωνιζόταν για 2 έως 3 ώρες, ενώ το 80% του αποτελέσματος έχει κριθεί στα πρώτα 30 λεπτά. Τα μειονεκτήματα δε σταματούν εδώ αφού το μεγάλο μήκος της διαδρομής και η μεγάλη διάρκεια των αγώνων αύξαναν τον παράγοντα τύχη που επηρεάζεται ως γνωστόν από τις μεταβολές των καιρικών συνθηκών. Το κυριότερο όμως πρόβλημα ήταν τα πολλά σκάφη στις εκκινήσεις, που χρόνο με τον χρόνο γίνονταν όλο και περισσότερα αυξάνοντας έτσι τις πιθανότητες αποτυχίας των αθλητών ανεξάρτητα από τις ικανότητές τους. Τέλος δε το μεγαλύτερο πρόβλημα ήταν ο τρόπος εκδίκα-



Σχέδιο 1Α

Η προτεινόμενη διαδρομή του Ολυμπιακού Τραπεζιού. Η σηματοδότηση No 2 μπορεί να τοποθετηθεί ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες ώστε η πλεύση από τη σηματοδότηση No 1 στη No 2, να είναι κλειστή πλαγιοδρομία.

σης των ενστάσεων αφού πάντα υπήρχαν αδικίες, σε συνδυασμό με τα ατελείωτα ξενύχτια των αθλητών μέχρι να βγει η απόφαση.

Όλα τα παραπάνω στοιχεία που αναφέραμε, οδήγησαν την τεχνική επιτροπή να προτείνει τις νέες μορφές αγώνων που θα δοκιμαστούν μέσα στο 1993 με σκοπό να εφαρμοστούν χωρίς προβλήματα στους Ολυμπιακούς αγώνες της Ατλάντα.

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά τους είναι, ότι βασίζονται σε προκαθορισμένη απόσταση του πρώτου σκέλους (Όρτσα ή πρύμα) αλλά και σε συγκεκριμένη χρονική διάρκεια κάθε ιστιοδρομίας. Τα δύο αυτά στοιχεία θα



Σχέδιο 1Β

Στην προτεινόμενη διαδρομή του Ολυμπιακού Τραπεζιού, ο τερματισμός γίνεται δίπλα στο σκάφος επιτροπής. Η εναλλακτική αυτή διαδρομή προτείνεται για τον τελικό αγώνα ώστε οι θεατές να μπορούν να παρακολουθήσουν άνετα, τόσο την εκκίνηση όσο και τον τερματισμό.

βοηθήσουν τόσο τους αθλητές όσο και την τηλεοπτική και δημοσιογραφική κάλυψη των αγώνων. Φυσικό ήταν οι διαδρομές να μην είναι ίδιες για όλες τις κλάσεις αλλά ανάλογες με τον τύπο των σκαφών, και την ταχύτητά τους. Οι συγκεκριμένες λοιπόν διαδρομές προσαρμόστηκαν στις απαιτήσεις της εξέλιξης και βασίζονται στη μέγιστη φυσική ικανότητα των αθλητών, ώστε να αποδίδουν τα μέγιστα στην τακτική και την τεχνική που απαιτεί το άθλημα της Ιστιοπλοΐας. Οι νέες διαδρομές εκμεταλλεύονται και ένα ακόμα όπλο που απέκτησαν οι επιτροπές αγώνων

στο πέρασμα του χρόνου, που είναι η τεχνολογική εξέλιξη. Τελικά το σύνολο των τεχνικών μέσων σε συνδυασμό με την πληθώρα των ραδιοπλεοπτικών καναλιών, θα έχουν σαν αποτέλεσμα να αυξηθούν οι απαιτήσεις τόσο των θεατών όσο και των χορηγών για περισσότερο και πιο ικανοποιητικό θέαμα.

Στα πλαίσια λοιπόν όλων των παραπάνω, προσαρμόστηκε και η διαίτησή με εφαρμογή του σύγχρονου τρόπου διαίτησής στη θάλασσα, ώστε το αποτέλεσμα να είναι όσο το δυνατόν δικαιότερο αλλά και άμεσο. Η προσπάθεια λοιπόν εντοπίστηκε στο να εξαλειφθούν τα μειονεκτήματα που προαναφέραμε των μέχρι σήμερα μορφών αγώνων. Ο σκο-



Σχέδιο 2

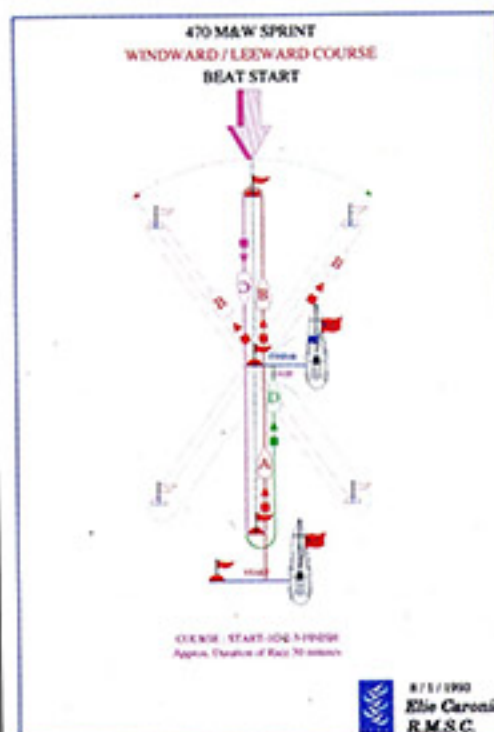
πός ήταν να προσαρμοστούν οι αγώνες στην εξέλιξη, με τη βοήθεια της τεχνολογίας, ώστε να γίνει όσο το δυνατόν καλύτερο το θέαμα που θα προσφέρουν, με αποτέλεσμα η επιτροπή να οδηγηθεί στις παρακάτω σημαντικές αλλαγές στον τρόπο διεξαγωγής αγώνων.

- Μικρός αριθμός σκαφών ανά εκκίνηση.
- Χωρισμός των συμμετοχών σε ισοδύναμα groups.
- Πολλοί αγώνες.
- Αγώνες Πρόκρισης.
- Δυνατότητα πρόκρισης από επαναληπτικούς αγώνες.
- Χρήση νέας μορφής διαίτησής στη θάλασσα.

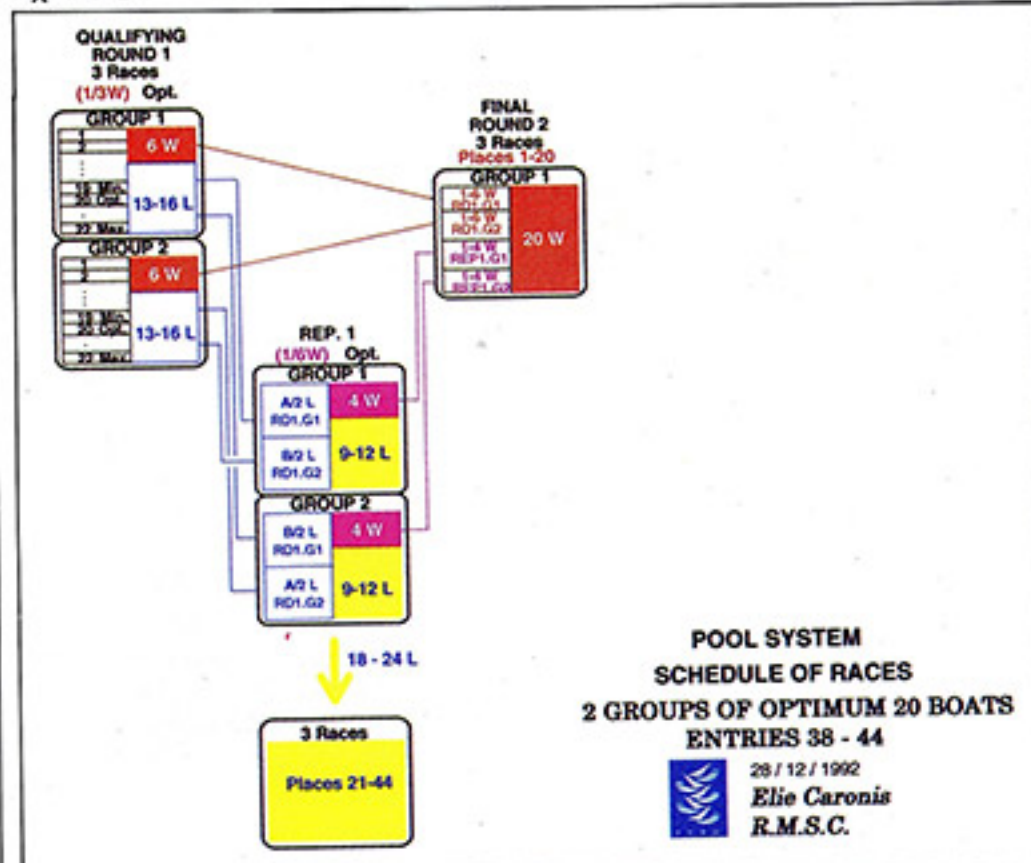
Ενώ οι αγώνες αποκτούν τα ακόλουθα πλεονεκτήματα πλέον για τους αθλητές,

- Μικρή διάρκεια αγώνα.

- Περισσότεροι αγώνες.
- Οι πολλοί αγώνες παρέχουν περισσότερες ευκαιρίες στους αθλητές για βελτίωση της απόδοσής τους.
- Νέες διαδρομές προσαρμοσμένες στην ανάπτυξη της τακτικής και των ικανοτήτων του αθλητή.
- Ο μικρός αριθμός σκαφών ανά εκκίνηση βοηθά στην ανάπτυξη και βελτίωση των ικανοτήτων του αθλητή.



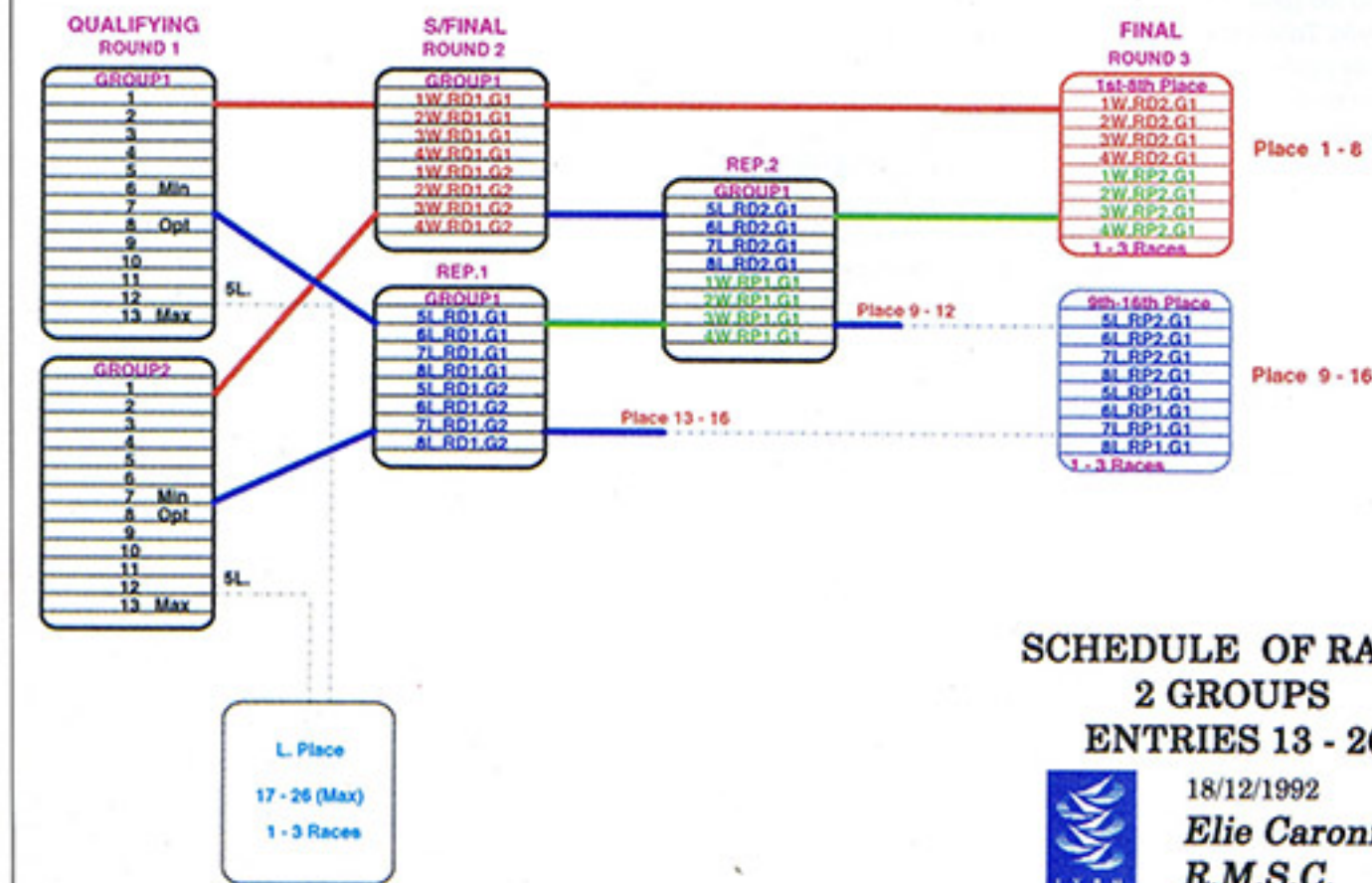
Σχέδιο 3



Σχέδιο 4

Αναλυτικό παράδειγμα του συστήματος Pool για συμμετοχές από 38 έως 44 σκάφη. Προβλέπεται μία ισοδρομία σε κάθε group. Στο Qualifying Round 1, τα δύο group των 20 έως 22 αθλητών. Μετά από έναν αγώνα προκρίνονται 6 σκάφη (6W) από κάθε group, για το Semi Final Round 2. Όσοι αποκλείστηκαν χωρίζονται σε δύο group και αγωνίζονται στο Rep. 1 όπου μετά από μία κούρσα, οι 8 νικητές (4W) κάθε group αναμετρήνονται με τους 12 άμεσα προκρινόμενους για τον Final Round 2, ενώ οι χαμένοι κάθε group ανακατεύονται ξανά και αγωνίζονται σ' ένα group για τις θέσεις από 21 έως 44. Έτσι ο τελικός έχει 20 σκάφη, που αγωνίζονται σε τρεις ισοδρομίες για την νίκη.

SPRINT SYSTEM



SCHEDULE OF RACES 2 GROUPS ENTRIES 13 - 26



18/12/1992

Elie Caronis
R.M.S.C.

Σχέδιο 5

Αναλυτικό παράδειγμα του συστήματος Sprint για συμμετοχές από 13 έως 26 σκάφη. Τα σκάφη χωρίζονται σε δύο group των 13 σκαφών και αγωνίζονται μεταξύ τους σε τρεις τουλάχιστον ισοδρομίες με χαμηλή βαθμολογία. Οι τέσσερις νικητές κάθε group περνάνε στο Semi Final Round 2, ενώ οι χαμένοι των δύο group δημιουργούν ένα νέο group. Έτσι έχουμε πάλι δύο group που αγωνίζονται σε τρεις ισοδρομίες με χαμηλή βαθμολογία. Οι τέσσερις νικητές του Semi Final Round 2 περνάνε στο τελικό, ενώ οι χαμένοι μαζί με τους νικητές του Rep. 1, δημιουργούν ένα Rep. 2 που αγωνίζονται ξανά σε τρεις ισοδρομίες με χαμηλή βαθμολογία. Οι τέσσερις νικητές του Rep. 2 περνάνε στον τελικό μαζί με τους τέσσερις από το Semi Final Round 2, και αγωνίζονται στο Final σε τρεις ισοδρομίες με χαμηλή βαθμολογία για τις θέσεις 1 έως 8. Οι υπόλοιποι χαμένοι αγωνίζονται σε δύο άλλα group για τις θέσεις 9 έως 16 και 17 έως 26.

Οι δύο διαδρομές που αναλύονται παρακάτω, μπορούν να εφαρμοστούν φυσικά και για αγώνες με σκάφη ανοιχτής θάλασσας. Όμως για να εφαρμοστεί ένα από τα συστήματα που αναλύονται παρακάτω θα πρέπει τα σκάφη ή να είναι ίδια μεταξύ τους (ONE DESIGN) ή να μην χρειάζεται η μεταξύ τους διόρθωση του χρόνου. Η πρώτη διαδρομή των αγώνων θα λέγεται Ολυμπιακό Τραπέζιο και ο τρόπος βαθμολογίας των αγώνων μπορεί να γίνεται με το Sprint ή με το Pool System. Η ανάλυση των δύο συστημάτων δίνεται παρακάτω. Να πούμε μόνον ότι στο Pool System τα groups έχουν περισσότερα σκάφη, ενώ είναι απαραίτητη η βαθμολογία. Αντίθετα στο Sprint System υπάρχουν λιγότερα σκάφη ανά group και δεν υπάρχει βαθμολογία. Επίσης γίνονται περισσότεροι αγώνες για τον ηττημένο, ενώ αντίθετα στο Pool System δίνονται μεγαλύτερες πιθανότητες σε καλούς αθλητές που δεν προκρίθηκαν αμέσως να το πετύχουν στην εξέλιξη του πρωταθλήματος. Η δεύτερη διαδρομή που είναι όρτσα πρύμα (σχήμα 2), έχει δύο εναλλακτικούς τρόπους διεξαγωγής. Στον πρώτο η εκκίνηση γίνεται πρύμα, κάτι που θα αναγκάσει τα περισσότερα πληρώματα να προπονηθούν πάνω στην νέα αυτή καινοτομία, αλλά και από την άλλη δίνει μεγαλύτερη δυνατότητα προβολής των χορηγών, που προβάλλονται στα μπαλόνια. Η άλλη πρόταση της

διαδρομής όρτσα - πρύμα (σχήμα 3), έχει με την εκκίνηση στα όρτσα, αλλά χρησιμοποιεί την πόρτα στο μέσον της διαδρομής σαν βασικό σημείο αναφοράς του αγώνα, αφού κάθε αλλαγή των σημαντήρων 4 και 5, όπως φαίνεται στο σχήμα γίνεται έτσι ώστε να περνά από το κέντρο. Σκοπός της πόρτας στο μέσον του στίβου, μόνον στα όρτσα είναι να αναγκάζει τα σκάφη που αγωνίζονται να κρατούν μία πορεία προς αυτήν και κατά συνέπεια μία τακτική κοντά στο κέντρο του στίβου, κάτι που μειώνει αισθητά την πιθανότητα να ευνοηθεί κάποιο σκάφος από πιθανό μπράτσο της απελπισίας και ταυτόχρονα να γίνονται συνεχείς μονομαχίες, ανεβάζοντας έτσι την «ακροαματικότητα» των αγώνων.

Αυτές είναι οι πρώτες αναφορές στο νέο αυτό σύστημα αγώνων που πιστεύουμε ότι σαν διαδρομές αλλά και σαν βαθμολογία θα βοηθήσουν τους αγώνες να βρουν τη χαμένη τους αίσθηση. Επίσης η άμεση έκδοση των αποτελεσμάτων είμαστε βέβαιοι ότι θα βοηθήσει τους διοργανωτές ομίλους στην προσπάθειά τους για περισσότερη δημοσιότητα, ενώ οι δημοσιογράφοι θα είναι πλέον ευκολότερο να παρακολουθήσουν τους αγώνες αλλά και να τους μεταφέρουν στους αναγνώστες τους. Ας περιμένουμε λοιπόν να δούμε τα αποτελέσματα των καινούργιων διαδρομών για έναν πιο «ζωντανό» σχολιασμό.

Μια βροχή θα μας σώσει...

Κείμενο: Τέρρυ Ραϊση

Κάναμε λέει τόσα χρόνια να μάθουμε τους Αθηναίους να πλένονται και τώρα τους το απαγορεύουμε. Σ' αυτή τη χώρα του παραλόγου δίνεται κάθε μέρα και μια παράσταση Ιονέσκο, με αποκορύφωμα τα «περί ύδατος». Το αν θα πούμε το νερό νεράκι παραμένει μυστήριο, όπως μυστήριο παραμένει και το αν επιτρέπεται να κάνουμε ντους, να πλένουμε τα πιάτα και να σφουγγαρίζουμε το μπαλκόνι μας με κουβά. Όσον αφορά τα σκάφη και το αν απαγορεύεται το πλύσιμό τους δεν έχω απάντηση και ως εκ τούτου με κολλήσατε στον τοίχο.

Στον καταραμένο τόπο δεν βρέχει ποτέ, κι αν ρίξει λίγες γιγάλες στην διγασμένη πρωτεύουσα και κάνουμε χαρούλες, θγαίνει ο Τέρενς στο δελτίο των 8.30 και μας προσγειώνει ανώμαλα: «Στον Μόρνο δεν έριξε ούτε σταγόνα!».

Απογοήτευση, πανικός! Ορμάμε μαινόμενοι σε σούπερ μάρκετ και ντελικατέσεν και κατεβάζουμε τα εμφιαλωμένα από τα ράφια. Γυρίζουμε σπιτί ανακουφισμένοι πως τουλάχιστον θα παρατείνουμε τη ζωή μας και ο Τέρενς μας κουρευλιάζει ολοκληρωτικά: «Προσοχή στα εμφιαλωμένα. Σκάνδαλο! Εμφιαλώνουν νερό της ΕΥΔΑΠ». Και αναρωπιόμαστε, που το βρήκαν και το εμφιάλωσαν αφού το είδος σπανίζει και κινδυνεύει άμεσα προς αφανισμό; Κι εμείς εν μέσω ενός γενικότερου χαμού περιφερόμαστε ως τυρανισμένες μυχές και αναρωπιόμαστε: «Που πάω, ποιος είναι ο προορισμός μου, να το τραβήξω το καζανάκι ή θα με ακούσει ο γείτονας και θα με καρφώσει;» Έτσι, κάτω από αυτές τις συνθήκες τρόμου και αμφιβολίας γεμίζουμε μισό ποτήρι και το καταπίνουμε καχύποπτα γουλιά - γουλιά, πλένουμε τα χέρια μας με σαπουνάκι και μπανιολίζομαστε κάθε Σάββατο με το νερό που βράσαμε τα μακαρόνια!

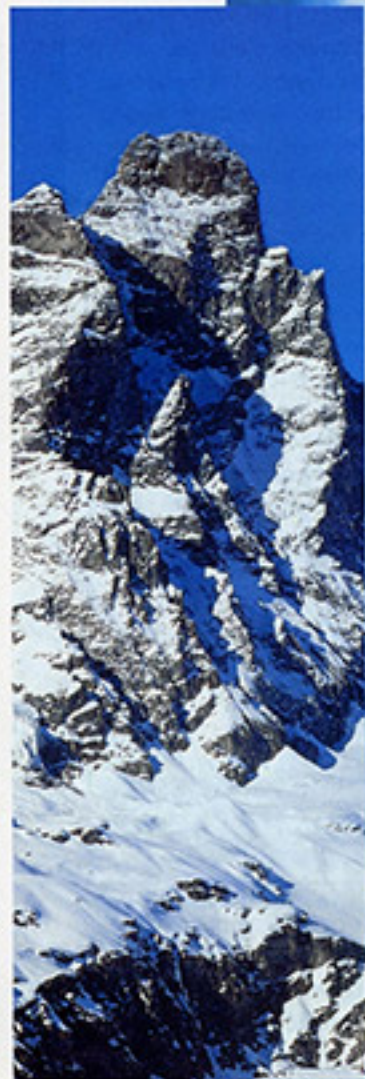
Σκεφτήκαμε κάθε είδους αληθεία και βάλουμε σε εφαρμογή κάθε μεγαλόπνοο σχέδιο που θα μας απέφερε λίγες σταγόνες νερού. Βομβαρδίσαμε τα σύννεφα, φωνάζαμε βροχοποιούς, συμβουλευτήκαμε ραβδοσκόπους, ανοίξαμε τα πηγάδια της γιαγιάς μας, το ρίξαμε στις γεωτρήσεις, κάναμε ευχέλαιο και καλέσαμε το πνεύμα του θείου Πολύδωρα από το υπερπέραν. Σε γενικές γραμμές δεν μείναμε με σταυρωμένα χέρια.

Εδώ που τα λέμε, τα πράγματα δεν είναι τόσο τραγικά για τους ιστιοπλόους, οι οποίοι είναι συνηθισμένοι σε τέτοιου είδους κακουχίες. Ξέρετε εσείς κανένα σκάφος που να έχει άφθονο νερό για ντους; Αν ναι, εγώ πηγαίνω πλήρωμα αύριο κιόλας. Εκεί που θα τα βρούμε σκούρα είναι πως να ανακαλύψουμε που πήγαν οι μάνικες από τις μαρίνες, οι οποίες μυστηριωδώς εξαφανίστηκαν και κοντεύει να γίνει το σκάφος μας παστό. Όσο για τα πανιά, αυτά είναι χαμένη υπόθεση. Πιο πολύ θα ταίριαζαν κονσερβοποιημένα στα ράφια ενός μπακάλικου δίπλα στις σαρδέλες παρά πάνω στο σκάφος. Μα καλά, ήθελα να ήξερα όταν απαγόρευαν τη χρήση νερού, τους ιστιοπλόους τους ρώτησαν;



Τελικά, το μόνο πράγμα που μας εγγυώνται είναι ότι δεν θα διγασούμε. Όλα τα άλλα είναι απλές οδοντόκρεμες. Αν πάλι, αδιόρθωτοι ρομαντικοί, επιμένετε να κάνετε κι άλλα τρελά με το νερό να πως θα εκμεταλλευτείτε ΕΝΑΝ κουβά νερού πάνω στο σκάφος σας, έτσι ώστε να πληρώσετε το μικρότερο δυνατό πρόσπιμο. Γεμίζετε ΕΝΑΝ κουβά νερό από τη θρύση που βρίσκεται στην άκρη του μόλου και τον κουβαλάτε προσεκτικά μέχρι το σκάφος σας ΧΩΡΙΣ να χυθεί ούτε μία σταγόνα (προκληπτική χρήση νερού συνεπάγεται προσωποκράτηση και βασανισμό). Αφού καταφέρατε να μεταφέρετε τον κουβά αρχίστε τη συνετή χρήση (σπατάλη συνεπάγεται πρόσπιμο και διακοπή παροχής). Μια ιδέα είναι να βράσετε πρώτα μακαρόνια, και αφού τα βγάλετε από την κατσαρόλα σας μένει το βραστό νερό. Με αυτό θα κάνετε πρώτα ένα προσεκτικό ντους (με λούσιμο). Θα σταθείτε μέσα σε μια πλαστική λεκάνη κι έτσι θα μαζεύετε το νερό της κατσαρόλας με το οποίο πλενόσατε. Στη συνέχεια θα πλύνετε τα πιάτα πάλι μέσα σε λεκάνη με το νερό που περίσσεψε από το μπάνιο. Το νερό τώρα που έμεινε στη λεκάνη μετά το πλύσιμο των πιάτων θα το αξιοποιήσετε για να πλύνετε το σκάφος και τα πανιά σας. Προσέξτε όμως, τις παρακάτω κινήσεις θα πρέπει να τις κάνετε νύχτα και πολύ προσεκτικά. Με σφουγγάρι θα ξεπλύνετε τα πανιά, τα ράουλα, τα βίτζια και το deck του σκάφους. Προσοχή μην σας δει κανένα μάτι να σπαταλάτε κατά αυτόν τον προκληπτικό τρόπο το νερό. Αν τη βγάλετε καθαρή - γιατί αν σας πιάσουν δεν γλιτώνετε τα ισόβια με τίποτα - κάντε τον σταυρό σας και με τις τελευταίες σταγόνες πλύντε τα δόντια σας και πέστε για ύπνο. Και μια συμβουλή: Μην το σκέφτεστε, λειψυδρία είναι θα περάσει!

ΟΦΘΑΛΜΟΙ ΔΙΑΦΟΡΩΠΟΙΗΣΗΣ



Λευκές κορυφές, ηηγή
δωγόνες. Δύρα της
γέσης στωι άνθρακο.



Ρ Α



ΥΔΩΡ, Η ΕΙΛΟΠΟΙΟΣ ΔΙΑΦΟΡΑ.

ΟΙ ΥΔΑΤΙΝΕΣ ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΟΥ, Η ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΝΕΡΟ, ΜΑΣ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΤΙΣ ΠΗΓΕΣ ΤΗΣ ΦΥΣΗΣ. ΣΤΗΝ ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ ΤΟ **evian** ΑΠΟΔΥΚΝΕΙΕΤΑΙ ΠΟΛΥΤΙΜΟ.

ΓΕΝΝΗΜΕΝΟ ΣΤΙΣ ΑΛΠΕΙΣ, ΑΓΝΟ ΟΣΟ ΤΟ ΧΙΟΝΙ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΛΕΥΚΗ ΚΟΡΥΦΗ ΤΟΥΣ, ΤΟ **evian** ΜΑΣ ΦΕΡΝΕΙ ΚΟΝΤΑ ΣΤΗ ΦΥΣΗ ΚΑΙ ΤΙΣ ΖΩΟΓΟΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΤΗΣ. ΤΟ **evian** ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΝΑ ΚΟΙΝΟ ΕΜΦΙΑΛΩΜΕΝΟ ΝΕΡΟ.

ΞΕΧΩΡΙΖΕΙ ΧΑΡΗ ΣΤΗΝ ΠΛΟΥΣΙΑ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΕ ΙΧΝΟΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΦΥΣΙΚΗ ΤΟΥ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ ΣΕ ΜΕΤΑΛΛΙΚΑ ΑΛΑΤΑ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΡΜΟΝΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ Η ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΟΥ ΧΑΡΙΖΕΙ ΕΥΕΞΙΑ ΚΑΙ ΔΥΝΑΜΗ ΣΤΟΥΣ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΦΙΛΟΥΣ ΤΟΥ ΚΑΘΙΣΤΩΝΤΑΣ ΤΟ **evian** ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ ΝΕΡΟ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ **evian**. Η ΕΙΛΟΠΟΙΟΣ ΔΙΑΦΟΡΑ.




evian.

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ ΝΕΡΟ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Ένα ακόμη βήμα μπ

Κείμενο: Αγαμέμνων Αποστολίδης

Ποιά είναι η φιλοσοφία του συστήματος καταμέτρησης σκαφών IMS; Τι πρέπει να γνωρίζει ο ιδιοκτήτης σκάφους καταμετρημένου κατά IMS; Τι πρέπει να γνωρίζουν τα στελέχη της επιτροπής αγώνων για την οργάνωση και διαχείριση αγώνων με σκάφη καταμετρημένα κατά IMS;

Σχετικά με τα παραπάνω ζωτικές σημασίας θέματα προσπάθησε ο ΠΟΙΑΘ σε συνεργασία με την ΕΙΟ να ενημερώσει ιδιοκτήτες σκαφών και στελέχη επιτροπών αγώνων κατά την διημερίδα για το IMS που έλαβε χώρα στις 23 και 24 Ιανουαρίου στο Εντευκτήριο του ΠΟΙΑΘ.

Κύριος προσκεκλημένος και ομιλητής ήταν ο κ. Nicola Sironi, πρόεδρος της Διεθνούς Τεχνικής Επιτροπής του ORC.

Η διημερίδα αυτή απετέλεσε την αρχή μιας ανοιχτής συζήτησης μεταξύ τεχνικών επιτροπών των ομίλων, ιδιοκτητών σκαφών και της τεχνικής επιτροπής καταμετρήσεων της ΕΑΘ με σκοπό την επίλυση θεμάτων γύρω από το καυτό θέμα της καταμέτρησης των σκαφών.



ΤΑ ΝΕΑ ΤΟΥ IMS

Κάθε Νοέμβριο πραγματοποιείται η Ετήσια Σύνοδος του ORC. Το 1992 πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο, και για πρώτη φορά συμμετείχαν στις εργασίες του πέντε Έλληνες. Ο Γ. Ανδρεάδης (εκπρόσωπος της IYRU στο ORC), ο Α. Κηλαπδόνης (εκπρόσωπος της ΕΑΘ στο ORC), ο Σ. Τσάλλας (μέλος της επιτροπής Rating Systeme του ORC) και οι Β. Καραπαναγιώτης και Α. Αποστολίδης (ως παρατηρητές). Όλοι μετέφεραν στο Λονδίνο τα προβλήματα και τις ανησυχίες από τα πρώτα βήματα του IMS στην Ελλάδα. Τι ακριβώς αποφασίστηκε στο Λονδίνο και ποιές είναι οι προοπτικές των διαφόρων συστημάτων καταμέτρησης παρουσιάστηκε στο προηγούμενο άρθρο μου.

Τα μηνύματα που λάβαμε μεταφέρθηκαν στην ΕΑΘ, το IMS έπρεπε το συντομότερο δυνατό να γίνει προσιτό σε όλους όσους τρέχουν αγώνες Ανοικτής Θάλασσας. Αμέσως ο Β. Καραπαναγιώτης ως αναπληρωτής αρχικαταμετρητής ανέλαβε τη διεύθυνση και κατάρτιση της ομάδας των καταμετρητών IMS (ήδη τώρα ο αριθμός των καταμετρητών έχει διπλασιαστεί). Ο Κ. Αρμάος ως πρόεδρος της ΕΑΘ ανέλαβε το δυσκολότερο έργο, πρώτα να βρει χρηματοδότηση για την υλοποίηση μιας παλαιότερης ιδέας του, του «IMS για όλους» κι έπειτα την πρόσκληση κάποιου διακεκριμένου ξένου Τεχνικού, ώστε το «IMS για Όλους» να ξεκινήσει με γερές βάσεις. Απέδειξε με το παραπάνω, ότι είναι από αυτούς που περισσότερο οι ίδιοι πιούν τη θέση τους, παρά η θέση (του προέδρου) τιμά τους ίδιους. Από την ΕΙΟ πέτυχε μια σχεδόν οκταμήνια χρηματοδότηση, ενώ κάλεσε τον ίδιο τον Πρόεδρο της Διεθνούς Τεχνικής Επιτροπής του ORC, Nicola Sironi, να έρθει στην Αθήνα.

IMS ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ

Ο Κ. Αρμάος από παλιά είχε την ιδέα μιας μαζικής καταμέτρησης των σκαφών ΕΑΘ στο IMS, με σχεδόν μηδενική δαπάνη των ιδιοκτητών. Οι καταμετρητές θα πληρώνονταν από κάποιον χρηματοδότη (Χορηγό ή την ίδια την ΕΙΟ/ΕΑΘ), για να γίνει όμως αυτό έπρεπε να είναι σαφής η αναγκαιότητα και η χρησιμότητα μιας τέτοιας προσπάθειας. (Φανταστείτε πριν τρία χρόνια να δίνονταν



εκατομμύρια για να γίνουν όλα τα σκάφη IOR!).

Την ώρα που γράφονται αυτές οι γραμμές πάνω από διακόσιες αιτήσεις έχουν φθάσει στην ΕΑΘ, από την Κρήτη, τη Ρόδο, την Πάτρα, τον Σαρωνικό, τη Χαλκίδα, το Βόλο και τη Θεσσαλονίκη. Το ευχάριστο είναι ότι, όλα τα σκάφη του Σαρωνικού και της Θεσσαλονίκης έχουν «μοιραστεί» στους καταμετρητές, ενώ για τις υπόλοιπες περιοχές, έχουν αρχίσει προεργασίες για την αποστολή κλιμακίου καταμετρητών.

Μετρώντας έτσι σκάφη διαπίστωσα ότι οι περισσότεροι ιδιοκτήτες πραγματικά ενδιαφέρονταν να δοκιμάσουν την τύχη τους στο IMS, ενώ δεν απουσιάζουν κι οι λίγοι που άκουσαν για τζάμπα και έσπευσαν. Περίπου για το σαράντα τοις εκατό των σκαφών, δεν υπάρχει μέτρηση της γάστρας, κι έτσι προβάλει επιτακτική η ανάγκη, η ΕΑΘ να εξασφαλίσει κάποιο μόνιμο χώρο, όπου τα σκάφη να μπορούν να «βγαίνουν» για να μετρείται η γάστρα τους, ένα χώρο με αλφασδιασμένη οριζόντια επιφάνεια, ρυθμιζόμενο καβαλέτο, ηλεκτρική παροχή και ίσως ράγες για την κίνηση της μηχανής μέτρησης και του laser. Η ιδέα αξίζει μελέτη αφού για τις εδώ καταμετρημένες γάστρες που θα χρησιμοποιούνται στο εξωτερικό, η ΕΑΘ θα εισπράττει πενήντα ελβετικά φράγκα για κάθε γάστρα ετησίως.

ροστά για τον ΠΟΙΑΘ



ΔΙΗΜΕΡΙΔΑ ΣΤΟΝ ΠΟΙΑΘ

Σήμερα, τον μεγαλύτερο στόλο σκαφών IMS διαθέτει η Ιταλία με 1.200 καταμετρημένα σκάφη. Ακόμη την πορεία και την τύχη του IMS σε όλο τον κόσμο, χαράζει η Διεθνής Τεχνική Επιτροπή (Int'l Technical Committee - ITC) του ORC. Από το 1987 πρόεδρος της είναι ο Nicola Sironi από το Milano. Μόλις λίγες μέρες μετά την τελευταία συνάντησή της ITC στη Γένοβα, όπου καθορίστηκαν οι τελικές αποφάσεις που θα διέπουν τους αγώνες IMS για το 1993 έφθασε ο N. Sironi στην Αθήνα, φιλοξενούμενος του ΠΟΙΑΘ που μαζί με την ΕΑΘ διοργάνωσαν ένα διήμερο ενημέρωσης των ιδιοκτητών και των Επιτροπών Αγώνων IMS που θα μπορούσε αντιστοίχα να ονομαστεί «Όλα γύρω από το IMS».

Όλα τα είπε ο N. Sironi, από τον αριστερότεμο - δεξιότεμο μέχρι το πως θα χωριστούν τα σκάφη Αγώνων/Κρουαζιέρας και πως πρέπει να περιγράφονται οι αγώνες από τις Επιτροπές.

Εξήγησε γιατί το IMS είναι πολύ δικαιότερο από οποιοδήποτε άλλο σύστημα. Ενημέρωσε για ότι κάνει η Διεθνής Τεχνική Επιτροπή ώστε το IMS να γίνει ακόμη πιο δίκαιο και ακριβές. Εξήγησε πώς γίνονται οι καταμετρήσεις, γιατί μετρείται καθέτι, γιατί πρέπει να συνεργάζεται ο ιδιοκτήτης με τον Καταμετρητή. Στην κατεύθυνση αυτή παρου-

σίασε το καινούριο Κανονισμό Ενδιατήσεων με τον οποίο από το 1993 θα γίνεται ο χωρισμός των σκαφών IMS σε Κρουαζιέρας και σε Αγώνων/Κρουαζιέρας, όταν όμως οι συμμετοχές είναι λίγες πρότεινε τη συγχώνευσή τους. Δέχθηκε ως δευτερεύουσα την προκήρυξη νικητή Overall αλλά και νικητή Κατηγορίας. Εξήγησε τη θεωρία της Καμπύλης Δυνατοτήτων (Performance Curve) και πως πρέπει οι Επιτροπές Αγώνων να περιγράφουν τις ιστοδρομίες για την εξαγωγή των αποτελεσμάτων. Όχι μόνο μίλησε για το καινούριο Πρόγραμμα Διαχείρισης Αγώνων (το διάδοχο του περιβόητου για την ταλαιπωρία του... PCS) αλλά και παρέδωσε μια δισκέτα με τη Βρίτα - έκδοσή του στους τεχνικούς της ΕΑΘ.

Εκτός από την τεράστια συμβολή του στην Επιτυχία του Διήμερου, καθοριστική ήταν η επαφή του και η ενημέρωση των καταμετρητών επί παντός επιστητού, σε ανεπίσημες συναντήσεις που έγιναν για καφέ, αλλά και στο «Απάγγι» με αρνάκι κλέφτικο και Νεμέα.





TEAM
ATHENS

ΑΦΡΟΛΟΥΤΡΟ - ΝΤΟΥΣ

Sentex®

Dermoprotector

... και ξεχάστε την "παλιά" σχολή ντους



Αθλείστε, κάνετε σπόρ και ζείτε στον παλμό της σύγχρονης ζωής. Οι ανάγκες για καθαρό και υγιές δέρμα πολλαπλασιάζονται. Τα συνηθισμένα αφρόλουτρα-ντους δεν επαρκούν πια. Γι' αυτό έγινε το SENTEX. Το SENTEX είναι Dermoprotector, με ουδέτερο pH και αντιβακτηριδιακή σύνθεση με TRICLOSAN. Μοναδικό να προστατεύει το δέρμα από ερεθισμούς και βακτηρίδια. Περιέχει υδατικά συστατικά και conditioners που διαφυλάσσουν τη φυσική ισορροπία και υγεία του δέρματος. Sentex dermoprotector. Η απόλυτη υγεία στο δέρμα.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΤΕ ΤΟ ΚΟΥΠΟΝΙ
ΓΙΑ ΔΕΙΓΜΑ ΔΩΡΕΑΝ

8 ← Αν θέλετε να σας στείλουμε δείγμα γνωριμίας του Αφρόλουτρου - Ντους Sentex Dermoprotector, συμπληρώστε το κουπόνι και στείλτε το στη διεύθυνση Τ.Θ. 53119 - Τ.Κ. 142 10. Οι 1000 πρώτοι θα λάβουν το δώρο τους ταχυδρομικώς, χωρίς προειδοποίηση.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ :

ΠΟΛΗ Τ.Κ.

ΤΗΛ ΗΛΙΚΙΑ

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ :

Σημ. : Τα ονόματα των τυχερών θα βρίσκονται στα γραφεία της εταιρείας Β|Ρ|Ρ| Ε.Π.Ε.



12 Κ

Sentex®

Dermoprotector

Αφρόλουτρο
για την Προστασία
του Δέρματος

διατηρεί
το δέρμα υγιές

Δεν ερεθίζει και
προστατεύει
το δέρμα από μολύνσεις

2183

Sentex®

Dermoprotector

Αφρόλουτρο - Ντους
για την Προστασία
του Δέρματος

διατηρεί
το δέρμα υγιές

Δεν ερεθίζει και προστατεύει
το δέρμα από μολύνσεις

00288

Το προϊόν που χρησιμοποιήθηκε
από τους αθλητές στους Ολυμπιακούς Αγώνες της Βαρκελώνης.

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

| ΔΙΟΡΓΑΝΩΤ. ΟΜΙΛΟΣ | ΟΝΟΜΑΣΙΑ | ΔΙΑΔΡΟΜΗ | ΗΜΕΡΟΜ. | N.M. |
|--------------------|-----------------------------|--|----------------------------------|----------------|
| N.A.S. | ΦΛΕΒΩΝ | ΦΑΛΗΡΟ-ΛΑΓΟΥΡΕΣ-ΦΛΕΒΕΣ-ΦΑΛΗΡΟ | 03.04.93 | 38 |
| I.O.Π. N.O.T.K. | Σ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΓΚΡΙΤΖΑΛΗ | ΦΑΛΗΡΟ-ΦΛΕΒΕΣ-ΦΑΛΗΡΟ ΦΑΛΗΡΟ-ΠΟΡΟΣ ΠΟΡΟΣ-ΦΑΛΗΡΟ | 04.04.93 09.04.93 11.04.93 | 22 28 26 |
| I.O.Π. | Π. ΣΓΟΥΡΟΥ | ΦΑΛΗΡΟ-ΜΟΔΙ-ΥΔΡΑ ΥΔΡΑ-ΦΑΛΗΡΟ | 23.04.93 25.04.93 | 38 36 |
| N.O.A. | ΚΥΘΝΟΥ | ΦΑΛΗΡΟ-ΚΥΘΝΟΣ ΚΥΘΝΟΣ-ΦΑΛΗΡΟ | 30.04.93 02.05.93 | 50 50 |

ΜΑΪΟΣ

| ΔΙΟΡΓΑΝΩΤ. ΟΜΙΛΟΣ | ΟΝΟΜΑΣΙΑ | ΔΙΑΔΡΟΜΗ | ΗΜΕΡΟΜ. | N.M. |
|-------------------|-----------------|--|----------------------|----------|
| N.O.Δ. | ΔΕΛΦΙΝΑΡΙΟ '93 | ΦΑΛΗΡΟ-ΛΑΓΟΥΣΑ-ΦΑΛΗΡΟ | 08.05.93 | 22 |
| N.A.O.B. | Σ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ '93 | ΒΟΥΛΑ-ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ-ΒΟΥΛΑ | 09.05.93 | 33 |
| P.O.I.A.Θ. | ΔΙΨΑ | ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ-ΔΙΨΑ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ | 15.05.93 | 92 |
| I.O.A.Θ. | ΜΕΘΑΝΩΝ | ΜΑΡΙΝΑ ΑΛΙΜΟΥ-ΜΕΘΑΝΑ ΜΕΘΑΝΑ-ΜΑΡΙΝΑ ΑΛΙΜΟΥ | 22.05.93 23.05.93 | 24 24 |
| N.A.O.B. | ΚΕΑΣ | ΒΟΥΛΑ-ΚΕΑ ΚΕΑ-ΒΟΥΛΑ | 28.05.93 30.05.93 | 33 33 |

ΙΟΥΝΙΟΣ

| ΔΙΟΡΓΑΝΩΤ. ΟΜΙΛΟΣ | ΟΝΟΜΑΣΙΑ | ΔΙΑΔΡΟΜΗ | ΗΜΕΡΟΜ. | N.M. |
|-------------------|--------------------------|--|----------------------------------|----------------|
| N.O.A. | ΔΙΟΝΥΣΟΥ ΜΕΛΑΝΑΙΓΙΔΟΣ | ΦΑΛΗΡΟ-ΑΙΓΙΝΑ ΑΙΓΙΝΑ-ΠΟΡΟΣ ΠΟΡΟΣ-ΦΑΛΗΡΟ | 05.06.93 06.06.93 07.06.93 | 18 18 27 |
| N.O.E.Φ. | ΕΙΡΗΝΗΣ ΦΙΛΙΑΣ '93 | ΜΙΚΡΟΛΙΜ-ΒΑΘΥ ΜΕΘΑΝΩΝ ΒΑΘΥ ΜΕΘΑΝΩΝ-ΜΙΚΡΟΛΙΜ | 12.06.93 13.06.93 | 26 26 |
| P.O.I.A.Θ. | Ι. ΚΟΣΚΟΡΟΥ | ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ ΣΗΜΑΝΤΗΡΩΝ ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ ΣΗΜΑΝΤΗΡΩΝ MATCH RACING | 18.06.93 19.06.93 20.06.93 | 16 16 16 |
| N.A.S. | ΔΗΛΙΑ '93 | ΦΑΛΗΡΟ-ΕΡΜΟΥΠΟΛ-ΣΥΡΟΥ ΣΥΡΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ | 24.06.93 26.06.93 | 80 20 |

Τακτικές Match Racing

Απόδοση: Τέρρυ Ραϊον

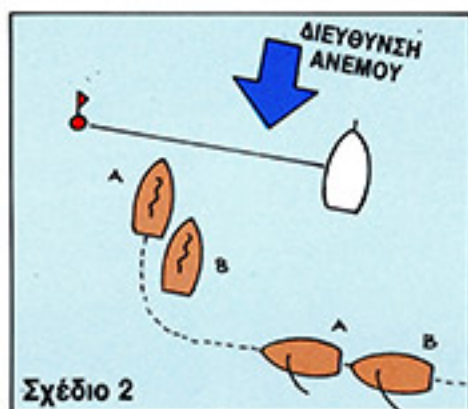
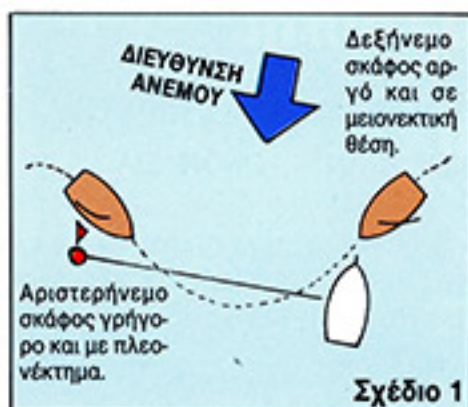
Φωτογραφίες: Sail Bank - Πάραλος

Με τη νέα μορφή διαταγών στο νερό οι τακτικές του match racing άλλαξαν δραστικά. Ας δούμε από κοντά τις αλλαγές αυτές και πως εφαρμόζονται στους αγώνες.

Η τακτική του match racing έχει αλλάξει τα τελευταία χρόνια, κυρίως από την εμπειρία των αγωνιζομένων. Φανταστείτε μια παρτίδα σκάκι όπου οι κορυφαίοι παίκτες έχουν αποκτήσει τεράστια εμπειρία στο να αποκρούουν τις επιθετικές κινήσεις του αντιπάλου τους. Έτσι έγινε με τον καιρό και στην ιστιοπλοΐα, εκτός φυσικά κι αν αγωνιζόμαστε ενάντια σε «λαγούς», αφού ο πρωταρχικός σκοπός μας είναι να ελέγχουμε τον αγώνα και όχι να τους «πατήσουμε».

Η εισαγωγή των διαιτητών μέσα στο στίβο (umpires) βοήθησε στην άμεση εκδίκαση των ενστάσεων στα πρωταθλήματα match racing αλλά και στο America's Cup και φυσικά απέδωσε καρπούς. Το να έχουν να κάνουν οι κυβερνήτες αμέσως και απευθείας με τους διαιτητές είναι ρίσκο. Κι αυτό γιατί η ένσταση εκδικάζεται πάνω στην φάση και οι αποφάσεις είναι ακαριαίες, με αποτέλεσμα οι κυβερνήτες να μην έχουν πια την πολυτέλεια και τον χρόνο να σκαρφιστούν κάποιο μεγάλο σχέδιο τακτικής και να το παρουσιάσουν αργότερα στην επιτροπή ενστάσεων. Τα πρωταθλήματα match racing είναι διαφορετικά. Σ' αυτά πρέπει να αγωνιστείς ώστε να δημιουργήσεις ένα πλεονέκτημα και να το κρατήσεις από τον αντίπαλό σου καθλώνοντάς τον μέχρι τη γραμμή τερματισμού.

Στο match racing, επειδή έχουμε να κάνουμε με δύο σκάφη σε δύο πλευρές του στίβου, προέκυψαν διαφωνίες ως προς το ποια πλευρά είναι η πιο ευνοϊκή. Είναι γεγονός, λέει μια θεωρία, ότι το δεξί σκάφος έχει περισσότερο δρόμο προς την γραμμή εκκίνησης αφού θα πρέπει να αποφύγει την άγκυρα του σκάφους επιτροπής, έχοντας ταυτόχρονα μικρότερη ταχύτητα. Ο κυβερνήτης του δεξιού σκάφους θα πρέπει επίσης να κρατήσει την πορεία του περνώντας από την είσοδο της γραμμής εκκίνησης, χωρίς να μπορεί να καταδιώξει τον αντίπαλό του. Έτσι, ό-



ταν έρθει η ώρα για να κάνουν κύκλο, το δεξί σκάφος βρίσκεται σε μειονεκτική θέση, είτε έχει τον αντίπαλό του (που κι αυτός βρίσκεται δεξιά) σε απόσταση αναπνοής και τον αναγκάζει να γυρίσει αριστερά, είτε προσπαθεί να γυρίσει πίσω του κάνοντας τακ ή τοίμα πάνω στην γραμμή εκκίνησης (σχήμα 1).

«Το μυστικό για να κάνεις έναν εύκολο κύκλο και να αποφύγεις τον αντίπαλο, είναι να κάνεις την μικρότερη δυνατή στροφή χωρίς να χάσεις την ταχύτητά σου», λέει ο Warden Owen. «Εκείνη την στιγμή χρειάζεσαι όλο το πλήρωμα γιατί αν η τζένοα μπερδευτεί ή πιαστεί σε κάποιο βιτζιρέλο το πλεονέκτημα μεταβιβάζεται αυτομάτως στο αντίπαλο σκάφος». Και τα δύο πλήρωμα προσπαθούν να κρατηθούν το ένα από το «σβέρκο» του άλλου. Είναι σαν ένα κεφαλοκλειδώμα και όταν τελικά τα δύο σκάφη βρεθούν πολύ κοντά, το προπορευόμενο δεν μπορεί να κάνει ούτε τακ, αλλά ούτε τοίμα χωρίς να φοβάται μήπως χτυπήσει τον αντίπαλό του. Αυτός ο φόβος δίνει τη δυνατότητα στο δεύτερο σκάφος να πετάξει τον αντίπαλό του αριστερά ή και έξω από τη γραμμή. Η τακτική στο σημείο αυτό, είναι να ταξιδεύεις πάνω στον αέρα ποιτάροντας στο ότι ο αντίπαλός σου θα αναγκαστεί να γυρίσει πρώτος καθώς τα σκάφη θα χάνουν ταχύτητα και θα αποκλίνουν από την πορεία τους (σχήμα 2). Ο προτιμότερος δρόμος σε κάθε αγώνα μεταξύ δύο σκαφών είναι ο δεξιάς σε σχέση με τη γραμμή εκκίνησης, υποστηρίζουν κάποιοι. Και ο λόγος είναι απλός. Το προπορευόμενο σκάφος θα προσπαθήσει να ξεφύγει από την κοντινή καταδίωξη του αντιπάλου του κάνοντας κύκλο γύρω από μια σημαδούρα, το σκάφος της επιτροπής ή το σκάφος των θεατών (σχήμα 3). Όμως μετά, όταν θα ταξιδεύει προς τη γραμμή εκκίνησης θα είναι ξανά στη δεξιά πλευρά, του στίβου. Αν λοιπόν, η ίδια μανούβρα γίνει στην αριστερή πλευρά του στίβου, θα βρεθεί αντιμέτωπος με το γεγο-



νός ότι πρέπει να γυρίσει πίσω προς την γραμμή εκκίνησης, κάνοντας τακ πάνω σ' αυτήν με αποτέλεσμα να τον πετάξει έξω ο αντίπαλός του.

Οι συγκρούσεις ήταν πάντα μέσα στο πρόγραμμα του match racing. Απλή επαφή με ζημιά ή χωρίς είναι η απόδειξη ότι κάποιος έκανε λάθος. Η εισαγωγή όμως των διαιτητών στην θάλασσα είναι σαν να λέει: «αν θέλεις να ακυρωθείς, τρακάρησε!» Δυστυχώς οι συγκρούσεις είναι ακριβές τόσο για τους διοργανωτές των αγώνων όσο και για τους ιδιοκτήτες που δανείζουν τα σκάφη τους για να γίνει ο αγώνας. Αυτό προσπαθεί να το στα-

ματήσει η άμεση διαιτησία στην θάλασσα, που έχει την απόλυτη ελευθερία να δώσει οποιαδήποτε ποινή κρίνει όταν προκαλείται ζημιά. Προσοχή όμως στις ενστάσεις! Οι κανονισμοί λένε ότι οι σημαίες ένστασης πρέπει να μείνουν σπκωμένες μέχρι να βγάλουν οι διαιτητές την απόφασή τους, αλλιώς η ένσταση θεωρείται ότι αποσύρθηκε. Σωστή ή λάθος η απόφαση του διαιτητή είναι τελική.

Τελικά το μάθημα των διαιτητών στους αγωνιζομένους όλου του κόσμου είναι «Αγωνισθείτε καθαρά, αλλά και αποφύγετε τις συγκρούσεις».

Σκάφος και Χρώματα

(Μέρος Β')

I.N. Σακελλαρίου, Χημικού - Μηχανικού ΕΘΗ
(SYNTEX A.E. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΧΡΩΜΑΤΩΝ)

Στο προηγούμενο τεύχος ξεκινήσαμε μια γενική ενημέρωση σχετικά με την προετοιμασία, πρόγραμμα και εργασία που χρειάζονται για γενικές εργασίες συντήρησης ενός σκάφους. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι, για κάθε σκάφος, οι εργασίες και ο τρόπος, όπως και τα υλικά που απαιτούνται, καλό είναι να εξετάζονται μεμονωμένα.

Για να διευκολύνουμε την επικοινωνία και την κατανόηση προτεινομένων συστημάτων από τους κατασκευαστές υλικών καλό είναι να προδιαγράψουμε ορισμένους όρους:

ΠΛΑΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ: (Υλικά κατασκευής συνήθως πολυεστερικές ρητίνες με ίνες σαν ύφασμα ή ανύφαντα από γυαλί ((GRP — GLASSREINFORCED POLYESTER) ή KEVLAR (ίνες άνθρακος) ή ακόμα και κυταρίνης. Κάποτε, λέγαμε ότι τα πολυεστερικά σκάφη δεν θέλουν ιδιαίτερη φροντίδα. Θέλουν, λιγότερη όμως από τα ξύλινα ή τα μεταλλικά. Ας μην ξεχνάμε όμως ότι ένα πλαστικό σκάφος δεν είναι όλο πλαστικό. Κουπαστές μπορεί να είναι ξύλινες, κατάρτια μπορεί να είναι αλουμινένια, μηχανές είναι σιδερένιες. Πέραν δε από αυτά ένα σκάφος που θα μείνει στο νερό πρέπει να προστατευθεί με αντιρρυπαντικό (Μουράβια).

Ένα σκάφος λοιπόν που αποτελείται από πολλά εξαρτήματα και υπόκειται σε συνεχή επίδραση των υπερυψωμένων ακτίνων, μαζί με την αλμύρα της θάλασσας, όπως και συνεχείς μηχανικές καταπονήσεις του συνόλου της κατασκευής του (στρέψεις σε φουρτούνες, έλξεις των ζαρτιών κλπ) έχει ανάγκες συντηρήσεως σε μεγάλη ποικιλία, αλλού συχνά και αλλού αραιότερα.

Πέραν λοιπόν της εμφανισιακής συντήρησης ενός σκάφους πρέπει πάντα να το συντηρούμε κατάλληλα, εφ' όσον σ' αυτό εμπιστευόμαστε και τη ζωή μας ή τις ζωές άλλων.

Δεν θα ασχοληθούμε με κατασκευαστικά προβλήματα πλαστικών σκαφών, αλλά όπου χρειάζεται θα διευκρινίσουμε πως



και γιατί πρέπει να γίνει μια ορισμένη εργασία συντήρησης.

Ένα πλαστικό σκάφος (Πολυεστερικής ρητίνης ενισχυμένης με υαλοίνες GRP) συνήθως παράγεται, εν σειρά με καλούπια.

Το κουφάρι ενός πλαστικού σκάφους αποτελείται από εναλλασσόμενα στρώματα ρητίνης - υαλοϋφάσματος (ή άλλου υφάσματος ή ινών π.χ. KEVLAR) σε κατάλληλο πάχος ανάλογα με το μέγεθος και τη σχεδίαση του σκάφους. Ο εξωτερικός «φλοιός» ενός σκάφους (GELCOAT) δεν περιέχει ίνες αλλά είναι σκέτη ρητίνη κατάλληλα χρωματισμένη ώστε να έχουμε την

τελική απόχρωση (χρώμα) του σκάφους στη μάζα του. Η αντοχή αυτών των σκαφών είναι πολύ μεγάλη. Από τα πρώτα σκάφη κατασκευής μεταξύ 1956 - 1960 υπάρχουν ακόμα πολλά σε κυκλοφορία χωρίς κανένα πρόβλημα (πιθανώς μόνο το πρόβλημα του βάρους των, διότι ήταν συγκρινόμενα με ίδιου μεγέθους σημερινά, πολύ βαρύτερα!).

Οι ζημιές που εμφανίζονται στον «φλοιό» (GELCOAT) πρέπει να επισκευάζονται αμέσως, διότι ο «φλοιός» πέραν της εμφάνισης του σκάφους είναι και το προστατευτικό στρώμα της μάζας κατασκευής του σκάφους

προστατεύοντάς το από εσωτερικές υδρολύσεις και την όσμωση (OSMOSIS ή BOATPROX όπως αναφέρεται στην ειδική βιβλιογραφία).

Συνήθως όταν παραλάβουμε ένα καινούργιο πλαστικό σκάφος το σκαρί δεν παρουσιάζει αισθητές φθορές για 5 έως 7 χρόνια. Αυτή η περίοδος μπορεί να παραταθεί αν κάνουμε συχνό πλύσιμο με όχι πολύ δραστικό απορρυπαντικό. Πιθανώς να χρειασθεί να γίνεται, κάθε χρόνο, ένα ελαφρύ γυάλισμα που αφαιρεί λεκέδες από λάδια ή λεκέδες του «φλοιού» GELCOAT. Μια γυαλισμένη επιφάνεια αντέχει καλύτερα στις καιρικές συνθήκες από μία μη συντηρημένη που μπορεί να φθάσει και σε ζημιές όπως η κιμωλίωση (πολύ ματ σάθρες επιφάνειες).

Παρατηρώντας λοιπόν την επιφάνεια ενός σκάφους εξωτερικά βλέπουμε ότι παρουσιάζει πέραν από ζημιές (γραιζουιές) που μπορεί να προκλήθηκαν από μηχανική αιτία (μυτερά αντικείμενα, τριβές σε διπλανά σκάφη ή μώλους) και πιθανές τριχοειδείς ρωγμές (τοπικά) που προέρχονται από ρήξη του «φλοιού» (GELCOAT) είτε από στρέψεις ή και από εσωτερικές πιέσεις μπουιλμέδων ή χωρισμάτων ή στραβών μετά από καταποντίσεις του σκάφους. Αυτού του είδους ζημιές παρουσιάζονται και στις υπερκατασκευές αλλά και στα ύφαλα.

Συνήθως, κυρίως όταν είναι πολύ λεπτές, ακινητές ρωγμές τις παραβλέπουμε, κυρίως διότι δεν συνεχίζουν μέσα στη δομή του υαλοφάσματος ρητίνης (LAMINATE). Σ' αυτήν την περίπτωση η αποκατάσταση και αυτών και των μηχανικών ζημιών που προαναφέραμε πρέπει να γίνει ως εξής:

— Καλό γυαλοχαρτάρισμα, τοπικό με χονδρό γυαλόχαρτο, στεγνό ή βρεγμένο (π.χ. Νο 400), πέρασμα με πινέλλο, ρολλό ή πιστόλι με στόκο πιστολιού εποξειδικό ή πολυουρεθανικό (PRIMER - FILLER) και πάλιν μετά από γυλό γυαλοχαρτάρισμα (No 40 π.χ.) πέρασμα με δύο τουλάχιστον χέρια χρώμα εποξειδικό πολυουρεθάνης, ή άλλο κατάλληλο, σύμφωνα πάντα με τις οδηγίες του συστήματος του κατασκευαστού των υλικών.

Πιο σοβαρό γίνεται το πρόβλημα όταν αυτές οι ρωγμές είναι βαθιές με αποτέλεσμα τοπικής καταστροφής του «φλοιού» (GELCOAT) οπότε και στα έξαλλα και κυρίως στα ύφαλα μπορεί να προκληθεί διείσδυση νερού στη μάζα του ενισχυμένου πολυεστέρα και πιθανές εστίες οσμωτικής

δράσεως μέχρι και αποσάθρωση του ενισχυμένου πλέγματος (DELAMINATION). Σ' αυτήν την περίπτωση αφαιρούμε τοπικά, στην περιοχή της ζημιάς, τελείως τον φλοιό (GELCOAT) με τροχό ή άλλο εργαλείο μέχρι να φθάσουμε στη μάζα του υαλοφάσματος - ρητίνης (GRP).

Χρησιμοποιώντας πλέον εποξειδικό στόκο παραγεμίζουμε όλη την επιφάνεια που τροχίσουμε στο πάχος του φλοιού (GELCOAT), με σπάτουλα ή πιέζοντάς το με ένα φιλμ από σελλοφάν ώστε να απομακρύνουμε το επιπλέον υλικό. Η ίδια εργασία μπορεί να γίνει χρησιμοποιώντας πάστα πολυεστερικού (GELCOAT) αντί του εποξειδικού στόκου που προαναφέραμε. Αν χρησιμοποιηθεί το φύλλο σελλοφάν, που είπαμε, για το στρώσιμο, τότε αυτό παραμένει κολλημένο στην επιφάνεια μέχρι να πήξει το εποξειδικό ή το GELCOAT. Μετά την αφαίρεση του φιλμ αυτού τρίβουμε και γυαλοχαρτάρουμε την επιφάνεια που επισκευάσαμε, οπότε εάν μεν χρησιμοποιήθηκε στόκος μπορούμε να βάγουμε και εάν χρησιμοποιήθηκε πολυεστερική πάστα (GELCOAT) τότε μπορούμε απλά αφού γυαλοχαρτάρουμε αρχίζοντας με γυαλόχαρτο π.χ. Νο 80 να κατέβουμε σε πολύ γυλό γυαλοχαρτάρισμα και μετά τρίψιμο με χοντρή και γυλή αλοιφή γυαλίσματος.

Έτσι μπορούμε, εφ' όσον θα μπορέσουμε να βρούμε πάστα GELCOAT της ίδιας με το σκάφος απόχρωσης στην αγορά, να αποφύγουμε το τελικό βήγισμο. Το αποτέλεσμα, τεχνικά, είναι άμογο αλλά οπτικά (εμφανισιακά) υπάρχει πάντα μια διαφορά χρώματος στο μπάλωμα που με συχνά γυαλίσματα πιθανώς και να χαθεί.

Όλες οι παραπάνω εργασίες προϋποθέτουν:

- 1) Τελείως στεγνές επιφάνειες
- 2) Θερμοκρασίες όχι κάτω των 14-15 °C και όχι πάνω από 30 °C.

(Δουλεύετε στη σκιά).

Σημείωση: Μην προσπαθείτε ποτέ να στοκάρτε ρωγμές απ' ευθείας. Κάθε ρωγμή πρέπει να «σκάβεται» και μετά να στοκάρεται ώστε ο στόκος να δένει για να μην σκάσει μετά. Το ίδιο ισχύει και για μεγαλύτερες ρωγμές όπου πάντα σωστό είναι να φθάνουμε μέχρι την μάζα κάτω του φλοιού (GELCOAT).

Στο επόμενο θα ασχοληθούμε με τους τρόπους επισκευής σοβαρών ζημιών όπως τρύπες, κτυπήματα που προκαλούν καταστροφή της ενισχυμένης δομής με αποτέλεσμα ακόμα και διαρροές.



ΔΙΔΑΣΚΕΙ:

Ν. ΤΖΑΝΟΥΔΑΚΗΣ

Διάρκεια Μαθημάτων
6 ως 10 Μέρες

Πειραιάς
Βασ. Παύλου 25Α
Τηλ. 411 8909, 411 9967

Ψυχικό
Κηφισίας 158
Τηλ. 672 5357



3 αλφα

Νόστιμα προϊόντα της μάνας γης!

Πρακτικές λύσεις

Μετά την... «Πτώση»

Κείμενο: Παναγιώτης Ζηρίδης



Συνέχεια του «Άλμπουρο στη θάλασσα»

Απόπλους (αντίγραφο) από το οικείο Λιμεναρχείο.

Πάντοτε ήμουν «αγχωμένος» για ένα χαρτί που τελικά... χρειάστηκε! Δεν καλύπτεσαι συλλογικά. Έστω και εάν είναι «εν τάξει» τα δικά σου χαρτιά. Όλες οι Λιμενικές Αρχές του Σαρωνικού δεν δίνουν απόπλου με τις ίδιες συνθήκες. Αντίγραφα «πτυχίων» κυβερνήτη, ιδιοκτήτη, πληρώματος και να φαίνεται σαφώς ότι ο ιδιοκτήτης ήταν και πλήρωμα.

β. Αντίγραφο συμμετοχής στον Αγώνα από τον Οργανωτή Όμιλο.

γ. Εκθέσεις κυβερνήτη και ιδιοκτήτη για τις συνθήκες.

Αντιδράσεις:

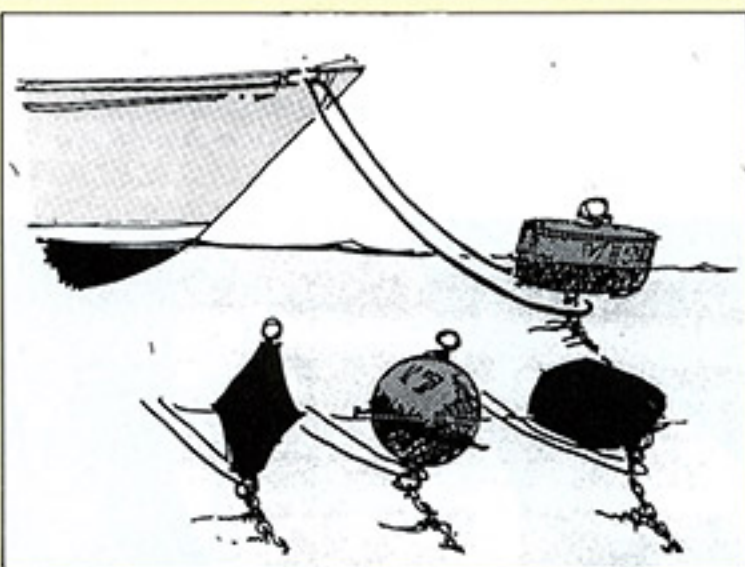
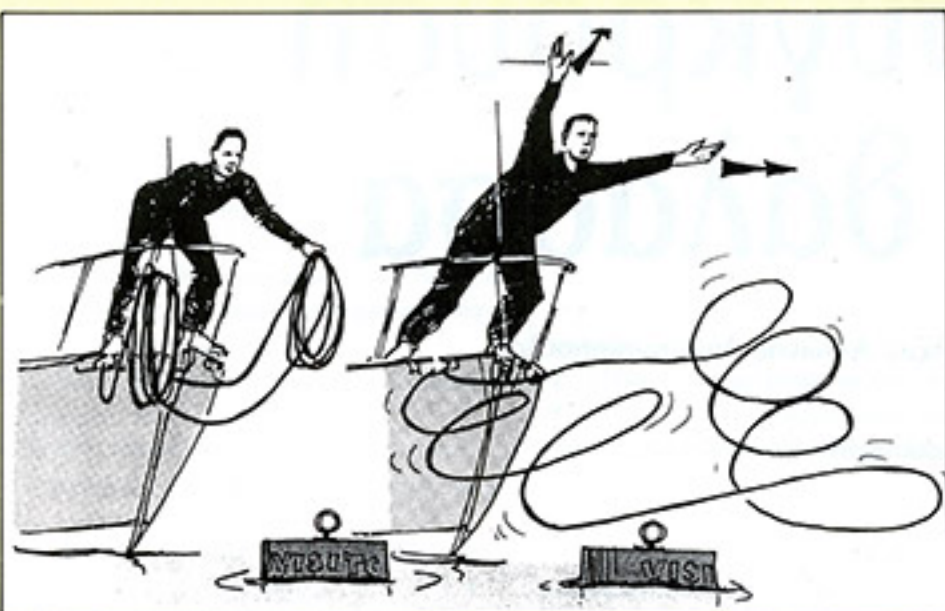
1. Κυρίας, υπαλλήλου της Ασφαλιστικής εταιρίας, που της ανακοινώνεται το συμβάν. Τι ενέργειες κάνατε για την αποτροπή του συμβάντος!!!
2. Τα πάντα πρέπει να μείνουν ως έχουν έως ότου έρθει ο Πραγματογνώμων.

Πρέπει οι ισιοπλοίοι νάμαστε τυχεροί, αλλιώς δεν εξηγείται ότι σε δύο ζημιές σε δύο διαφορετικές ασφάλειες ο Πραγματογνώμων είχε και δικό του ισιοπλοϊκό σκάφος...

Προσφορές:

Πρέπει να μαζέγεις όλες τις προσφορές και να υποβληθούν για τα περαιτέρω.

Ευνόητο ότι αρχίζει η «ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ» όπως αυτή νοείται... ΑΤΥΧΩΣ... στον «χώρο» μας!



Πέταγμα κάβου για να κρατηθούμε προσωρινά από κάποια σηματούρα ρεμέτζου.



Πλαγιοδέτηση, όταν δεν έχουμε πλήρωμα.

Αποφύγετε την σύγκρουση στη θάλασσα

Επιμέλεια: Αντώνης Δημητρακόπουλος

Επειδή η θάλασσα δεν είναι η εθνική οδός Αθηνών - Λαμίας, δεν πάει να πει ότι δεν γίνονται και ατυχήματα. Σίγουρα δεν είναι τόσο συχνά και δεν προκαλούντα δεκάδες θύματα της εξόδου του Σαββατοκύριακου, αλλά δεν παύουν να απειλούν τους ναυπλομένους. Και είναι τόσο απλό! Ένα ξεσκόνισμα στους διεθνείς κανονισμούς αποφυγής συγκρούσεων (Α.Σ.) αρκεί για να αρμενίζετε έχοντας το κεφάλι σας ήσυχο ότι τίποτα δεν θα συμβεί σε σας και στο σκάφος

σας. Τουλάχιστον όχι από δική σας... απερισκεψία!

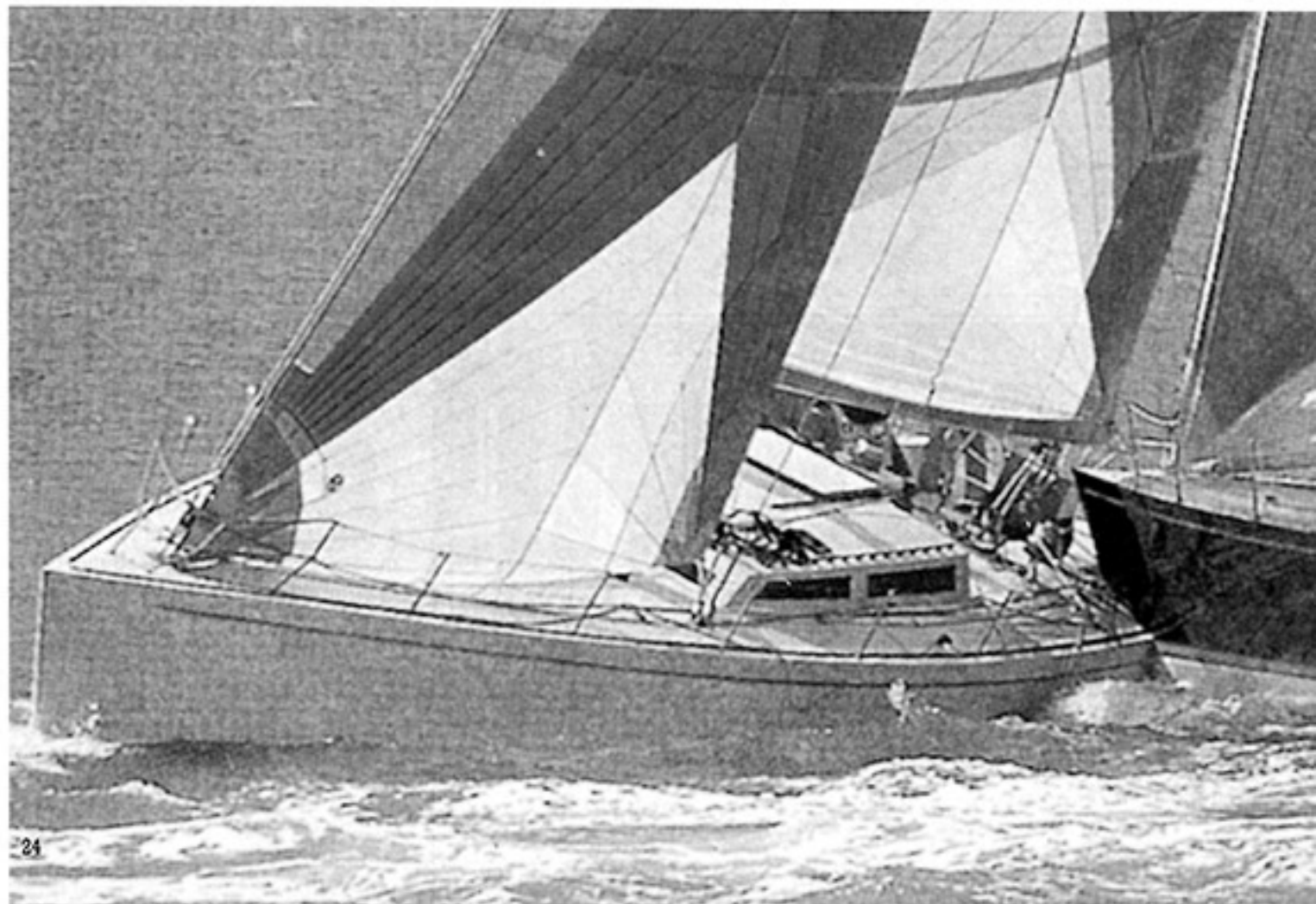
Α. ΓΕΝΙΚΑ

- Κάθε χειριστής κατά την διάρκεια που πλέει το σκάφος του οφείλει να έχει τεταμένη την προσοχή του.
- Κάθε χειρισμός για (Α.Σ.) πρέπει να είναι σαφής και έγκαιρος.
- Η μεταβολή ταχύτητας για (Α.Σ.) πρέπει να είναι μεγάλη ώστε να γίνεται εύκολα αντι-

ληπτή από το άλλο σκάφος και πρέπει να ακολουθείται από μεταβολή πορείας.

Β. ΣΤΕΝΟΙ ΔΙΑΥΛΟΙ

- Πλοίο που εξέρχεται ή εισέρχεται σε διάυλο πλέει πάντα δεξιά.
- Απαγορεύεται σε οποιοδήποτε σκάφος να διασχίσει κάθετα διάυλο.
- Απαγορεύεται η αγκυροβολία οποιουδήποτε σκάφους μέσα σε στενό διάυλο.



Γ. ΠΛΟΙΑ ΕΝ ΟΨΗ ΑΛΛΗΛΩΝ

• Όταν δύο μηχανοκίνητα σκάφη συναντηθούν με πορείες αντίθετες ή σχεδόν αντίθετες με κίνδυνο συγκρούσεως, οφείλουν και τα δύο να μεταβάλουν την πορεία τους προς τα δεξιά.

• Όταν δύο πλοία διασταυρώνονται (πορείες σχεδόν κάθετες μεταξύ τους) οφείλει το πλοίο που βλέπει το άλλο προς την δεξιά πλευρά του να απομακρύνεται ή να διέρχεται από την πρύμη του άλλου.

• Όταν ένα σκάφος έχει την ίδια πορεία με κάποιο άλλο, αλλά λόγω διαφοράς ταχυτήτων πλησιάζουν με κίνδυνο σύγκρουσης, οφείλει το καταφθάνων να απομακρύνεται από το καταφθάνομενο.

1. Κάθε μηχανοκίνητο οφείλει να απομακρύνεται από:

- άλλο ακυβέρνητο πλοίο
- πλοίο με περιορισμένη ικανότητα χειρισμών
- πλοίο αλιεύων
- ιστιοπλοϊκό σκάφος

2. Κάθε ιστιοπλοϊκό οφείλει να απομακρύνεται από:

- ακυβέρνητο πλοίο
- πλοίο με περιορισμένη ικανότητα χειρισμών
- πλοίο ασχολούμενο με την αλιεία.

3. Κάθε αλιευτικό σκάφος οφείλει να απομακρύνεται από:

- ακυβέρνητο πλοίο
- πλοίο με περιορισμένη ικανότητα χειρισμών.

Δ. ΗΧΗΤΙΚΑ ΣΗΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ

1. Πλοία εν όψη. Στην περίπτωση αυτή για την συνεννόηση των πλοίων εκπέμπονται οι παρακάτω συριγμοί:

- Ένας (1) βραχύς που σημαίνει αλλαγή πορείας προς τα δεξιά
- Δύο (2) βραχείς που σημαίνουν αλλαγή πορείας προς τα αριστερά
- Τρεις (3) βραχείς που σημαίνουν: κάνω ανάποδα.

2. Πλοία εν όψη μέσα σε δίαυλο

• Δύο (2) μακροί συριγμοί ακολουθούμενοι από έναν (1) βραχύ που σημαίνουν: έχω πρόθεση να προσπεράσω το προπορευόμενο πλοίο από δεξιά.

• Δύο (2) μακροί συριγμοί ακολουθούμενοι από δύο (2) βραχείς που σημαίνουν: έχω πρόθεση να προσπεράσω το προπορευόμενο πλοίο από αριστερά.

• Το πλοίο που πρόκειται να προσπεραστεί γνωστοποιεί την συγκατάθεσή του με έναν (1) μακρό, έναν (1) βραχύ, έναν (1) μακρό και έναν (1) βραχύ συριγμό.

Ε. ΠΛΟΙΑ ΚΙΝΟΥΜΕΝΑ ΣΕ ΟΜΙΧΛΗ

• Μηχανοκίνητο πλοίο που κινείται εκπέμπει κάθε δύο (2) λεπτά έναν (1) μακρό συριγμό.

• Μηχανοκίνητο πλοίο που είναι ακινητοποιημένο (όχι αγκυροβολημένο) εκπέμπει κάθε δύο (2) λεπτά δύο (2) μακρούς συριγμούς.

• Κάθε αγκυροβολημένο πλοίο οφείλει να κτυπάει έναν κώδωνα γρήγορα επί πέντε (5) δευτερόλεπτα ανά λεπτό.

• Πλοία μήκους κάτω των δώδεκα (12) μέτρων δεν υποχρεούνται να εκπέμπουν τα παραπάνω σήματα αλλά μπορούν κάθε δύο (2) λεπτά να εκπέμπουν ένα ηχητικό σήμα.

Ζ. ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΗ ΠΡΟΘΕΣΕΩΝ

Όταν ένα πλοίο έχει αμφιβολία για τις προθέσεις του άλλου οφείλει να γνωστοποιήσει την αμφιβολία του αυτή με πέντε (5) βραχείς συριγμούς.

Ελπίζουμε να μην βρεθείτε ποτέ στη δύσκολη θέση μιας από τις παραπάνω περιπτώσεις, αλλά επειδή στη θάλασσα δεν μπορεί να είναι ποτέ κανείς σίγουρος, καλού κακού συμβουλευτείτε τα παραπάνω όταν δείτε κάποιο πλοίο να σας «σημαδεύει»...



«Τα βιβλία δεν λένε πάν

Κείμενο: Παναγιώτης Ζηρίδης

Όρμος Αντικύρων

Ευρίσκεται εις το Β. του Κορινθιακού μεταξύ Κάβου Μακρυνικόλα και Κάβου Βελανιδιά.

Επικρατούντες άνεμοι, Αύγουστο, Βορειάδες.

Σύμφωνα με το Greek water Pilot σελ. 109 βλ. Αγγλ. κείμενο "good shelter" και κατά μετάφραση καλό καταφύγιο.

Εντυπώσεις:

Ταξιδεύοντας από Πάτρα (5.30 μ.μ. έως Κάβο Μακρυνικόλα με 26 μ.α. άνεμο (το απόγευμα), είχα αρχίσει να μην αντέχω άλλο. Πλήρωμα «ελάχιστο» και ισοπλοϊκά «ανημέρωτο» αλλά πολύ καλή παρέα. Αντί να πάω Γαλαξειδί όπου μάλλον θα ήταν γεμάτο και οι μανούβρες με τόσο «φιλοδέαμον» κοινό δεν είναι της προτίμησής μου, επέλεξα τον όρμο Αντικύρων.

Εισπλέοντας με μαιίστρα β' μούδα και μηχανή, οι 26 κόμβοι γίνονται 40 και προς στιγμήν στο υψάκι Τσαρούχι 45.

Ο όρμος «προσφέρει» «απάγγιτο» στα διακόσια μέτρα από την ακτή.

Στην προβλήτα πλαγοδετώ, γεμίζω πετρέλαιο και διαπιστώνω ότι «θρίσκω».

Με πληροφοριοδότη τον μουγγό της κωμόπολης (με νοήματα) ενημερώνομαι ότι το πρωί το κύμα στον μάλο θα σπάσει το σκάφος.

Βράδυ να φύγω και με την κόπωση που είχαμε ούτε λόγος.

Φεύγω και πάω αρόδο στο πιο υπήνεμο μέρος του όρμου (βλ. σημείο (2) όπου εγκαταστάσεις για φόρτωση πλοίων.

6 ώρες στριφογυρίζω με 17 έως 30 μ.α. ώρ. Με την ανατολή θίρα και μίνιμουμ φλόκου. Σππλιάδες θγάζουν και τις σκότες!!!

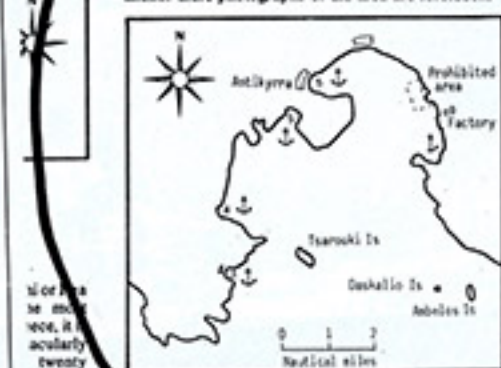
Με μόνο το spray hood ταξιδεύω με 7 μ. Έξω από τον ευρύτερο όρμο η τέλεια μπουνάτσα.

Σάββα, σε θυμάμαι. «Αλλάργα και γοίτευε!...».



little town Jalaxidhi, surrounding n and the power but his iron hull was less susceptible to damage. According to H. M. Deacon he feared that shot (heated in the heat) because he feared solid shot would simply go straight through an enemy ship without doing any real damage.

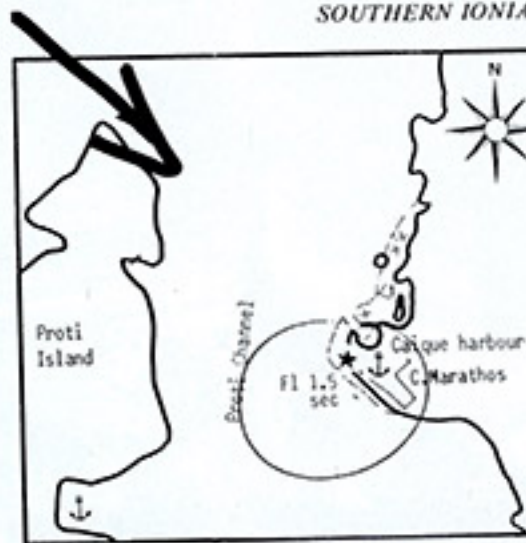
ΑΝΤΙΚΥΡΡΑ (Andikiron)
This large bay to the E of Cape Makri Thlaktas offers good shelter from the prevailing winds. Anchor in 5 metres off the village. The bottom is sand and weed - good holding. Port police. Some provisions available and a taverna in the village. A yacht can also anchor in the cove on the S side of Kefali peninsula and in the cove on the SE side of Antikyra Bay. Bauxite is mined and processed on the E side of the bay. The bay is designated as a military zone and although a yacht may anchor there photographs of the area are forbidden.



ANTIKYRRA BAY
22°22'5N 22°38'E
Depth in Metres

AY SARAANDA BAY (Sarandi)
Lying 6 miles E. of Cape Velenidi, Saranda Bay offers good shelter from the prevailing winds. It is open

SOUTHERN IONIA



PROTI ISLAND
Depth in Metres

Η αναμνηση του όρμου πλυντηρίου ή shaker είναι παρελθόν.

Όρμος Ανδρέα (Ιθάκη)

Βλ. Greek water Pilot, σελ. 55, όπου βέλος (δικό μου).

Ασφαλές αγκυροβόλιο.
Απόγευμα μαιίστρος 5-8 μ.μ.
Εσοάρνω.

τα την αλήθεια»



Προσπάθεια πρυμνοθέτησης αποτυγχάνει γιατί οι «καπελωτές» αντί μαϊστρου γίνονται βοριάδες. Προέρχονται από τον μυχό. Πάω μέσα στη Σάμη χωρίς το θράδυ. Ηθικό δίδαγμα. Καλοί είναι οι πορτολάνοι. Πάντα εναλλακτικά λιμάνια. Καλύτερη η εμπειρία. Και γράφοντας εμπειρία ως μου επιτραπεί η έλλειψη μετριοφροσύνης 12 καλοκαίρια... Ιόνιο!!!

Σπίδες, φανάρια, φάροι και άλλα σημάδια από θεωρία Ν. Αλτουβά

«Η Ελλάδα έχει το τελειότερο σύστημα ναυσιπλοΐας με τα φώτα, φανάρια, σπίδες» από μαθήματα Κυβερνητών Ν. Αλτουβά.

- Σαν πας για Νεάπολη Λακωνίας και φτάνεις Κάθο Μαλιά και φτάνεις νύκτα και εκτός από *minimum* πορτολάνους (Greek water Pilot) Βλέπεις το γνωστό φως των ιπταμένων. Μην προχωρήσεις. Είναι παιχνίδι περιπέτρου τριάντα μέτρα... από την Ακτή!!!
- Σαν συνεχίσεις τον περίπλου η νησίδα πρώτη με το φανάρι απέναντι στην Πελοπόννησο ατυχώς έχουν τα ίδια χαρακτηριστικά.
- Σαν συνεχίσεις μέχρι πέρυσι (ο φάρος μετακινήθηκε και από την στεριά μπήκε σε ξέρα στο νερό, φέτος) και φθάσεις Μύτικα Πρεβέζης!

Το δυνατό φως είναι σαλόνι εξοχικής κατοικίας. Η δέα και αρμόδιοι εγκατέστησαν εξοχικές κατοικίες, κάτω των εκατό μέτρων εντεύθεν κατεντεύθεν του φάρου.

ΟΝΕΙΡΟ II

Μια ταινία του Φρέντυ Βιανέλλη που δεν πρέπει να χάσει κανένας ιστιοπλόος.

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΤΕ ΔΩΡΕΑΝ την πρώτη προβολή της ταινίας ΟΝΕΙΡΟ II την Κυριακή 11 Απριλίου στις 15.00 μ.μ. σε ειδική προβολή στον κινηματογράφο IDEAL.



ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ

ΣΤΟΝ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟ IDEAL
ΕΙΔΙΚΗ ΠΡΟΒΟΛΗ «ΟΝΕΙΡΟ II»

11/4/93

Πρόσκληση δωρεάν.
Ισχύει για ένα άτομο

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΙΣΤΙΟΦΟΡΟΥ

Επιμέλεια: Δήμητρα Διακουμάκου

ΜΕΡΟΣ Ε'

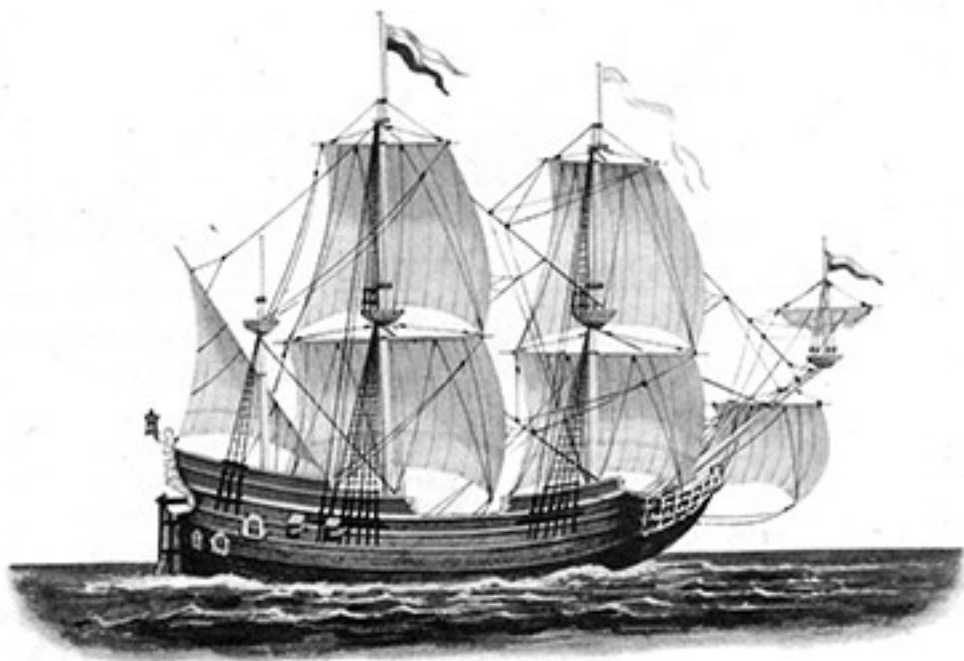
Κυριαρχία

Περί τον 16ο αιώνα είχε αρχίσει από την Πορτογαλία και την Ισπανία το μακράς απόστασης εμπόριο με τις Ινδίες. Μετά την ήττα της Ισπανικής Αρμάδας από τον Εγγλέζικο στόλο, κέντρο της εμπορικής και αποικιακής δραστηριότητας έγινε η Αγγλία.

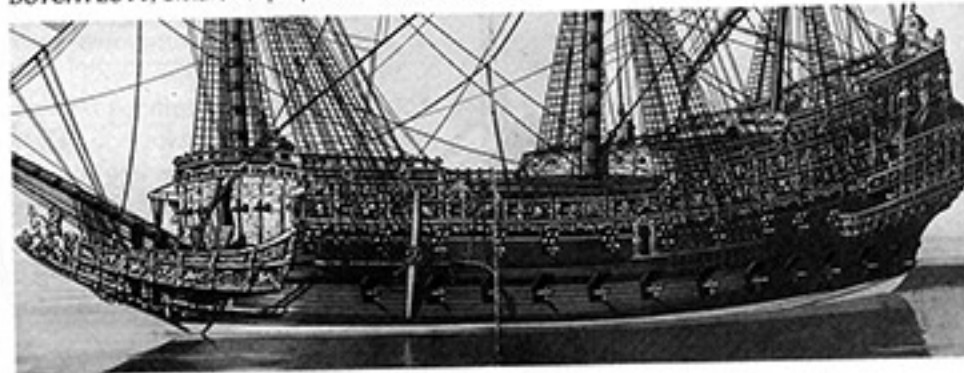
Τα πλοία που χρησιμοποιήθηκαν για το εμπόριο με τις Ινδίες ήταν προσαρμοσμένα και για πόλεμο. Το σχήμα τους ήταν λεπτό, το πρυμίο κάστρο χαμήλωσε όπως και το πλωριό, το οποίο τελικά εξαφανίστηκε για να δώσει τη θέση του στα όπλα. Υπήρχαν τρία κατάρτια με πολλά τετράγωνα πανιά, μερικές φορές έφθαναν τα 4 σε κάθε κατάρτι και ένα τρίγωνο πανί στο πρυμίο άλμπουρο. Μετέφεραν δε μέχρι και 100 όπλα. Σ' αυτά τα πλοία μπορούμε να πούμε ότι δόθηκε έμφαση στη δύναμη και τη χωρητικότητα, παρά στην ταχύτητα. Αντιπροσωπευτικό δείγμα της εποχής ήταν το Εγγλέζικο SOVEREIGN OF THE SEAS (Κυρίαρχος των Θαλάσσιων) του 1637. Επειδή δε, όλες οι διακοσμήσεις του ήταν από φύλλα χρυσού, οι Ολλανδοί, οι οποίοι το απέφευγαν σ' όλες τις ναυμαχίες, το είχαν ονομάσει GOLDEN DEVIL (Χρυσός Διάβολος).

Η Ολλανδία λοιπόν ήταν άλλη μία χώρα που αγωνιζόταν για το θαλάσσιο εμπόριο. Τα πρώτα ταξίδια των Ολλανδών ήταν προς το Βορρά, μετά όμως τις αποτυχίες τους στράφηκαν προς το Νότο.

Χρησιμοποιώντας χάρτες από τα Πορτογαλλικά ταξίδια στις Ινδίες, έκαναν επιτυχημένες εκστρατείες προς τη χώρα αυτή. Σταδιακά οι Ολλανδοί πήραν τη θέση των Πορτογάλων στο Ινδικό εμπόριο και το Άμστερνταμ διαδέχθηκε τη Λισσαβώνα σαν Ευρωπαϊκό κέντρο υπερπόντιου εμπορίου.



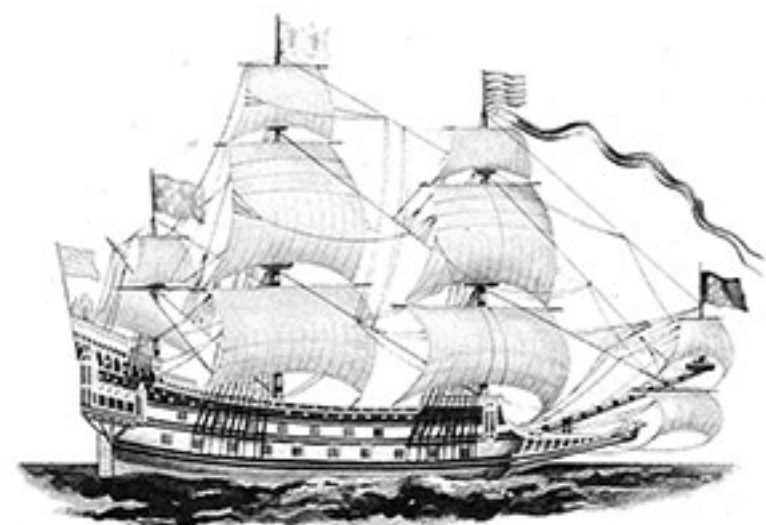
DUTCH FLUYT, Ολλανδικό εμπορικό πλοίο του 16ου αιώνα.



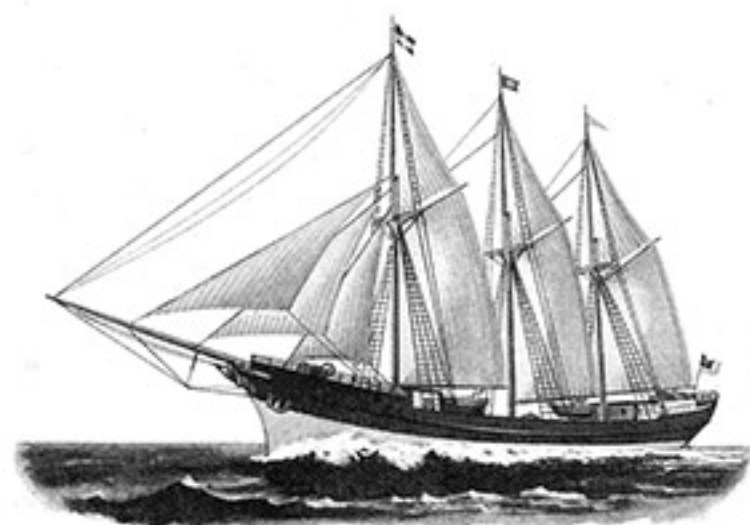
SOVEREIGN OF THE SEAS, Εγγλέζικο εμπορικό πλοίο του 1637.

Η επιτυχία των Ολλανδών οφείλετο περισσότερο στον εμπορικό τους στόλο, παρά σε νικηφόρες ναυμαχίες. Βάση του στόλου αυτού ήταν ένα νέου τύπου πλοίο το DUTCH - FLUYT. Το σχήμα τους ήταν στρογγυλό

στην ίσαλο και τα πλευρά τους είχαν απότομη κλίση προς τα μέσα. Είχαν τρία ψηλά κατάρτια με τετράγωνα και τραπέζια πανιά και σύντομα έπλευσαν σ' όλους του ωκεανούς



COURONNE, κατασκευάστηκε το 1638 στη Γαλλία.



Αμερικάνικη ΣΚΟΥΝΑ, εμπορικό πλοίο του 18ου αιώνα.

του κόσμου και χρησιμοποιήθηκαν σαν μοντέλα από άλλες χώρες.

Μια ακόμη καινοτομία των Ολλανδών ήταν η καθιέρωση της «κινητής καρίνας», με τη μορφή μιας μεγάλης στρογγυλής σανίδας δεμένης στην κουπαστή, στο μέσον περίπου του σκάφους, η οποία είχε τη δυνατότητα να βυθίζεται και να σηκώνεται από το νερό. Η κινητή καρίνα επινοήθηκε στην προσπάθεια των ναυτικών να εμποδίσουν τον εκπαισμό του σκάφους στα όρτσα.

Οι Ολλανδοί έγιναν διάσημοι όχι μόνο σαν εξαιρετικοί ναύτες και ναυπηγοί, αλλά και σαν ειδικοί στην ποτάμια ναυτιλία και την ακτοπλοία. Η εμπορική τους όμως επιτυχία οδήγησε στους αγγλο-ολλανδικούς πολέμους, την ήττα τους και την απόσυρσή τους από την ευρωπαϊκή σκηνή.

Κατά τη διάρκεια του 17ου αιώνα, έγιναν οι πρώτες σημαντικές προσπάθειες για χρησιμοποίηση επιστημονικών αρχών στη ναυπηγική, αρχικά σε πολεμικά πλοία. Ο Λουδοβίκος 14ος της Γαλλίας, ήταν ο πρώτος που ίδρυσε εκπαιδευτικό κέντρο ναυπηγικής. Το πρώτο πλοίο που κατασκευάστηκε μ' αυτόν τον τρόπο ήταν το COURONNE το 1638. Σύντομα ακολούθησαν κι άλλα, εκ των οποίων το SOLEIL ROYAL θεωρήθηκε το πιο όμορφο πλοίο της εποχής, λόγω της υπερβολικής πολυτέλειας στη διακόσμηση.

Χάρη σ' αυτές τις μεθόδους ναυπηγικής, η Γαλλία ανέπτυξε το εμπόριό της και δημιούργησε αποικίες στη Βόρεια Αμερική και την Αφρική. Αντίθετα, οι Εγγλέζοι βασίζονταν περισσότερο σε πρακτικές εμπειρίες και μεθόδους και μόνο το 1811 ίδρυσαν ένα σχολείο για ναυπηγούς στο Πόρτσμουθ.

Ζενιθ

Το αποκορύφωμα της ασταμάτητης προσπάθειας για μεγαλύτερες ταχύτητες, υπήρξε η εμφάνιση του CLIPPER τον 19ο αιώνα.

CLIPPER,
αμερικανικό σκάφος
του 19ου αιώνα.
Το ταχύτερο
ισοφόρο
όλων των εποχών.



Ένα από αυτά ήταν το Αμερικάνικο SOVEREIGN OF THE SEAS (Κυρίαρχος των Θαλασσών). Είχε πολύ ψηλά κατάρτια με 7 πανιά σε κάθε κατάρτι και η ταχύτητά του έφτανε τους 22 κόμβους. Υπήρξε το ταχύτερο πλωτό μέσο που γνώρισε ο άνθρωπος πριν την εμφάνιση του πετρελαιοκινητήρα. Θα όργωνε ακόμη τις θάλασσες αν δεν εμφανιζόταν ο ατμός.

Με το άνοιγμα της διώρυγας του Σουέζ το 1869, τελείωσε και η υπεροχή του πανιού και από τότε δόθηκε προοδευτικά μεγαλύτερη έμφαση στην οικονομία και τα ολιγομελή πληρώματα, πράγμα που οδήγησε σε απλούστερη εξάρτια, όπως είχαν τα ΜΠΑΡΚΑ και οι ΣΚΟΥΝΕΣ.

Η Αμερικάνικη υπεροχή στη θάλασσα του 19ου αιώνα ήταν βραχύβια. Λόγω σοβαρών οικονομικών προβλημάτων, που ήταν αποτέλεσμα του εμφύλιου πολέμου, πολλές σκούνες που είχαν κατασκευαστεί για το αμερικάνικο εμπόριο κάρβουνου και ξυλείας, πουλήθηκαν. Το WYOMING, η τελευταία από τις μεγάλες σκούνες, κατελήκθη το 1909, αλλά μέχρι το 1919, ο τύπος της είχε ουσιαστικά εκλείψει από την Αμερική.

Στη Βόρεια Ευρώπη, οι πιο μικρές μέχρι μεσαίου μεγέθους σκούνες, ήταν πολύ δημοφιλείς. Τον πρώτο καιρό έκαναν ταξίδια στον ωκεανό, μεταφέροντας φρούτα και πα-

στά γάρια, αργότερα όμως περιορίστηκαν σε μικρότερα ταξίδια, μεταφέροντας κυρίως ξυλεία. Μέχρι τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο είχαν σχεδόν εξαφανιστεί.

Η εποχή από τα τέλη του 17ου αιώνα μέχρι τα μέσα του 18ου αιώνα, θα μπορούσε να ονομαστεί «ΧΡΥΣΗ ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ».

Τα πλοία ήταν μεγαλύτερα, λεπτότερα και ταχύτερα. Ανέκτισαν συμπαγή καρίνα, τα κάστρα χαμήλωσαν και τα πανιά αυξήθηκαν. Επινοήθηκαν συστήματα για το θιράρισμα των πανιών και χειροκίνητοι ανημωπότες για τις άγκυρες.

Τα πολεμικά πλοία χωρίστηκαν σε κλάσεις, ανάλογα με τον αριθμό των όπλων που μετέφεραν. Ο τέλειος χειρισμός πανιών και κανονιών, έκρινε συχνά την έκβαση κάποιας ναυμαχίας.

Έγιναν νέες αξιολογικές εξερευνήσεις, των οποίων η επιτυχία οφείλεται στην κατανόηση της αστρονομίας, τη χρήση νέων οργάνων, τη βελτίωση των ναυτικών χαρτών και την κατασκευή φάρων, κυρίως στις δυτικές ακτές της Ευρώπης.

Από τα μέσα όμως του 18ου αιώνα και μετά άρχισε να εμφανίζεται ο νέος τρόπος ώθησης των πλοίων, ο ατμός κι έτσι «έκλεισε» η κυριαρχία των πανιών στις θάλασσες.

GLARIDIS

SKI
SPORT
SURF

**ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ
ΣΕ Ο,ΤΙ ΑΦΟΡΑ
ΤΟ ΣΚΙ, ΤΟ ΣΕΡΦ
& ΤΗΝ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ**

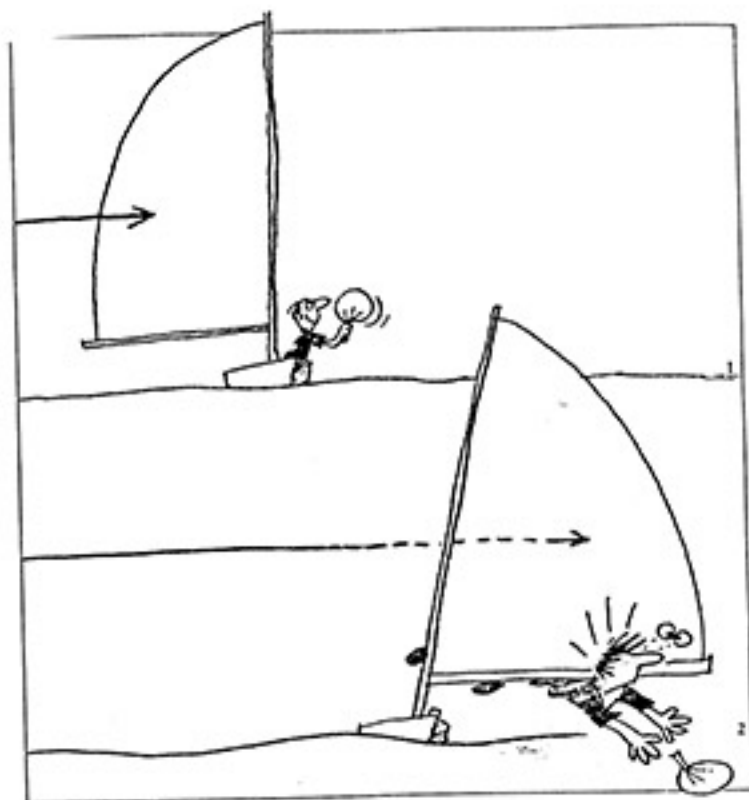
- ΤΖΑΒΕΛΛΑ 88
185 33 ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΤΗΛ.: 4113163
- Β. ΓΕΩΡΓΙΟΥ 81 κ. ΔΟΥΣΜΑΝΗ
(ΕΜΠ. ΚΕΝΤΡΟ COLLOSEUM) ΓΛΥΦΑΔΑ
ΤΗΛ. 8944956
- ΛΑΜΨΑ 3 & ΛΟΥΪΖΗΣ ΡΙΑΝΚΟΥΡ
ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ 115 24 (ΠΡΩΗΝ
INTERFUN) ΤΗΛ.: 6911854



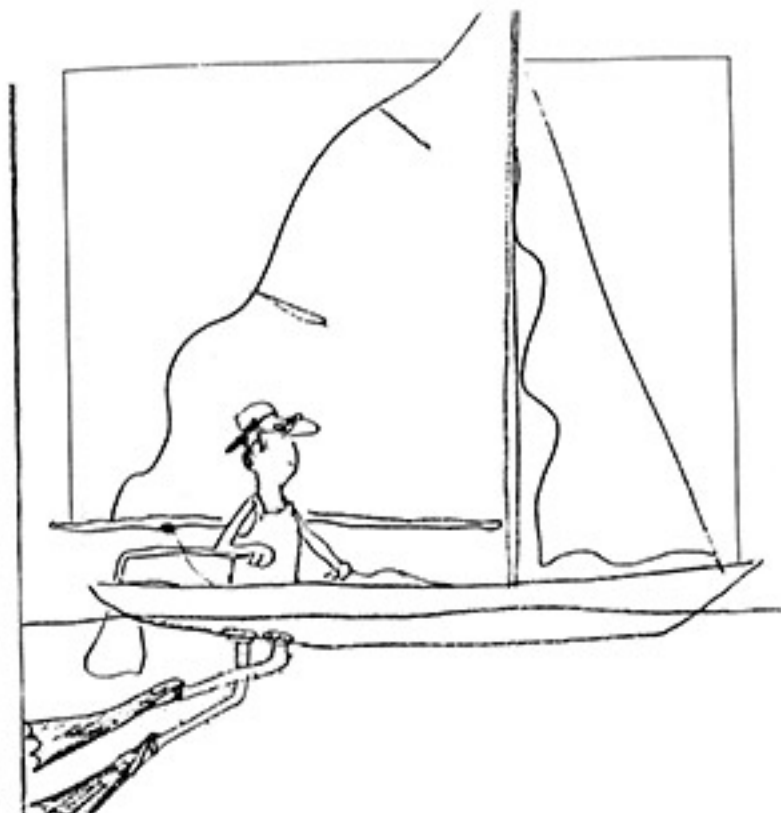
Ανάλαφρο, νόστιμο,
μοντέρνο, απολαυτικό.



Και ΝΟΥΝΟΥ και Light



Προσέχετε την μάτσα!



Ιδέα για το καράντιασμα.

ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ

Αν είστε φίλος της Ιστιοπλοΐας και νομίζετε ότι η ύλη του «ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΥ ΚΟΣΜΟΥ», είναι ενδιαφέρουσα, μπορείτε συμπληρώνοντας την παρακάτω φόρμα, να έχετε το περιοδικό στα χέρια σας, αμέσως μετά την έκδοσή του, χωρίς καμία οικονομική επιβάρυνση:

ΝΕΕΣ ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ

ΟΝΟΜΑ & ΕΠΩΝΥΜΟ:

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ:

ΕΙΜΑΙ ΜΕΛΟΣ ΣΕ ΑΛΛΟΝ ΟΜΙΛΟ:
(Αναφέρατε ποιόν)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: Τ.Κ.

ΤΗΛ.: FAX:



Να αποσταλεί στην Διεύθυνση: ΤΑΧ. ΘΥΡΙΔΑ 70224, 166 10 - Γλυφάδα

Η πολυτέλεια έρχεται κοντά σας!



LEGEND 40.5

Η ΑΤΑΛΑΝΤΑ MARINE για πρώτη φορά στην Ελλάδα παρουσιάζει το νέας γενιάς καθαρόαιμο σκάφος κρουαζιέρας, της αμερικανικής εταιρίας HUNTER, το LEGEND 40.5.

Ίσως ένα από τα λίγα σκάφη με... ανταγωνιστική τιμή, που προσφέρει δύναμη, άριστη ποιότητα κατασκευής, υψηλές επιδόσεις και μεγάλο cockpit, ενώ παράλληλα αποτελεί υπόδειγμα άνεσης.

Γιατί όταν περάσετε στο εσωτερικό του LEGEND 40.5 θα βρεθείτε στο βασίλειο των ανέσεων.

Εδώ η κομψότητα και η λειτουργικότητα εξισορροπούν

στην εντέλεια. Οι δύο ή τρεις πολυτελείς καμπίνες, τα δύο μπάνια με ντους, το τεράστιο σαλόνι και ο πλήρως εξοπλισμένος χώρος κουζίνας, δημιουργούν

ένα περιβάλλον φωτεινό και ευχάριστο, πλούσια επενδυμένο με teak και υψηλής ποιότητας υφάσματα, ιδανικό για τις μεγάλες, υπέροχες κρουαζιέρες που ονειρεύεστε.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΜΗΚΟΣ: 12.33 mm
ΠΛΑΤΟΣ: 4.09 mm
ΒΥΘΙΣΜΑ: 1.47 mm
ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ: 9.080 Kg
ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΠΑΝΙΩΝ: 71,9 m²
ΜΗΧΑΝΗ: 50 HP - YANMAR



HUNTER

5 ΧΡΟΝΙΑ ΑΝΤΙΟΣΜΩΤΙΚΗ ΕΓΓΥΗΣΗ

ΑΤΑΛΑΝΤΑ MARINE

Έτοιμοι για τους αγώνες;

Κείμενο: Τάσος Χρονάκος
Φωτογραφίες: Sail Bank - Πάραλος

Υπάρχει μια παροιμία που λέει «Από Μάρτη καλοκαίρι...». Το καταστάλαγμα της σοφίας των λαών λοιπόν, μας προειδοποιεί για τις προετοιμασίες που πρέπει να αρχίσουν, για να μπορέσουμε να αντεπεξέλθουμε στο σφιχτό πρόγραμμα των αγώνων που αρχίζουν πάντα αυτή την εποχή.

Προετοιμασία σκάφους για αγώνες λοιπόν, και αρχίζοντας από το κυρίως σκάφος θα προχωρήσουμε στον εξοπλισμό και θα καταλήξουμε στο άλμπουρο, στα πανιά και στις σκότες...

- Ελέγξτε το τιμόνι. Αυτό δεν πρέπει να έχει μπόσικα, ούτε να είναι πολύ σφιχτό για να έχετε την αίσθηση των πιέσεων που εξασκούνται επάνω του.
- Αποφράξτε όλες τις εξόδους και διόδους του νερού. Πρέπει να είστε σίγουροι ότι κι ένα φλιτζάνι καφέ να σας χυθεί, ότι αυτό θα καταλήξει εκτός σκάφους ή στο χαμηλότερο σημείο του που είναι οι σεντίνες πάνω από την καρένα.
- Στα μοντέρνα σκάφη των οποίων οι σεντίνες είναι ρηχές, καλό θα ήταν να φτιάξετε με πολυεστέρα ένα βαθούλωμα στο κέντρο, ώστε τα νερά να μαζεύονται εκεί αντί να πηγαίνουν με κάθε κουπαστάρισμα φτάνοντας πολλές φορές μέχρι τα πανιά.
- Σημαδέψτε τον άξονα της προπέλας στο σημείο που η προπέλα έχει την μικρότερη αντίσταση. Και αυτό γιατί περιστρεφόμενη, από την αντίσταση μέσα στο νερό παράγει μεγαλύτερη οπισθέλκουσα από μια σταθερή (μπλοκαρισμένη). Στις δίφιτες προπέλες, το σημείο αυτό είναι η κατακόρυφη θέση.
- Προσέξτε να μην υπάρχουν αιχμηρές επιφάνειες ή γωνίες στο σαλόνι, στις καμπίνες και στο κατάστρωμα.
- Βγάλτε την λαγουδέρα ασφαλείας και παρακαλέστε τον δυνατότερο της παρέας να της





συμπεριφερθεί βάνουσα για να την δοκιμάσετε.

- Ρίξτε μια ματιά (ή και δύο αν θέλετε) σε όλες τις ενώσεις και τους διακόπτες νερού του νιπτήρα, της τουαλέτας κλπ., για να βεβαιωθείτε ότι τα ON OFF λειτουργούν κανονικά και ότι δεν υπάρχουν διαρροές.

- Τοποθετήστε σε όλες τις εξόδους νερού προστατευτικά πλαστικά που συγκρατούν τα μεγάλα αντικείμενα μειώνοντας έτσι τον κίνδυνο φραξίματος.

- Αν είστε από αυτούς που έχουν ιδιαίτερη έφεση στους βραδινούς αγώνες, θα ήταν σοφό να φροντίσετε ώστε οι διακόπτες της μηχανής να είναι προστατευμένοι από την υγρασία γιατί θα σας χρειαστούν.

- Ελέγξτε όλες τις δαγκάνες και τα stoppers. Ανοίξτε και καθαρίστε όλα τα βιτζιρέλα βάζοντας παντού ειδικό γράσο θαλάσσης διότι η αλμύρα εισχωρεί παντού και διαβρώνει ότι βρεθεί μπροστά της. Επίσης καλό είναι να γρασάρετε τα βαγονάκια της τζένοα, τις άκρες του σπινακόξυλου, τον σιδηρόδρομο και τα σκυλάκια.

- Ανοίξτε όλα τα πανιά και ελέγξτε τα, ειδικά δε το storm jib, πριν πραγματικά το χρειαστείτε. Πρέπει να ξέρετε προκαταβολικά εάν είναι σε καλή κατάσταση, εάν περνάει μέσα ή έξω από τα ζάρτια και τι σκότες θα τοποθετήσετε. Επισκεφθείτε τον πανά σας τώ-

ρα που δεν έχει πολύ δουλειά, γιατί αργότερα θα τον μισήσετε.

- Τοποθετήστε αυτοκόλλητες ταινίες όπου υπάρχουν έκθετα συρματοσχοίνα και ειδικά στις άκρες των σταυρών.

- Απομακρύνετε όλα τα αντικείμενα που μπορεί να εμποδίσουν την ελεύθερη κίνηση του boom vang.

- Ελέγξτε όλες τις σκότες για τυχόν φθορές. Εάν είναι φθαρμένες σε ένα συγκεκριμένο σημείο αλλάξτε την φορά τους, βάζοντας το μπρος πίσω, έτσι δεν θα φθειρόνται συνέχεια στο ίδιο σημείο. Κάλυψτε με αναπήρα όλες τις άκρες για να εμποδίσετε τυχόν ξέφτισμα.

- Πάρτε μαζί σας πολλά μικρά σχοινάκια. Θα εκπλαγείτε από το πόσο χρήσιμα θα σας φανούν. (Από το να πάρετε μούδα μέχρι να κρεμάσετε τις μπίρες στη θάλασσα για να κρυώσουν).

- Τοποθετήστε ανηλιοθνητικές ταινίες στα hatches και σε όποιο σημείο έχετε κατά καιρούς κάνει μπαλέτο χωρίς να το επιδιώξετε.

- Φτιάξτε μια βάση πάνω στη λαγουδέρα για να κρατάει την προέκταση όταν δεν τη χρησιμοποιείτε. Αυτό θα σας βοηθήσει να εξοικονομήσετε χώρο στο κόκπιτ και να γλιτώσετε από την γκρίνια της γυναίκας σας (ας όνουν οι μάλωπες)!

- Εάν δεν έχετε τοποθετήσει τις πυξίδες ακόμα, να τις βάλετε σε σημείο κοντά στο κέντρο για να είστε σίγουροι ότι δεν θα σας τις φράζουν τα κορμιά του πληρώματος, και μακριά από ηλεκτρικά όργανα.

Ελπίζουμε αυτά τα λίγα, μαζί με τις δικές σας γνώσεις, να μειώσουν στο ελάχιστο τους κινδύνους που όπως και να το κάνουμε είναι αυξημένοι κατά τη διάρκεια των αγώνων λόγω αδρεναλίνης.

Το σκάφος και τα

Κείμενο: Τάσος Χρονάκος
Φωτογραφίες: Sail Bank - Πάραλος

Σαν ζωντανός οργανισμός - ή τουλάχιστον ζωπικός για τους ιστιοπλόους - το σκάφος έχει κι αυτό τα... κουμπιά του. Τα συστήματα δηλαδή που κάνουν την πλεύση του πιο εύκολη, πιο ευχάριστη, πιο γρήγορη και πιο σωστή. Ο ρόλος και η σημασία του κάθε συστήματος είναι μοναδικός και σημαντικότερος για τη λειτουργία του. Εμείς θα προσπαθήσουμε να περιγράψουμε τα συστήματα ρυθμίσεως, αν και όπως λένε, η ιστιοπλοία δεν μαθαίνεται στα χαρτιά!

CUNNINGHAM

Ας είναι καλά ο κύριος που το εφεύρε, και ως εκ τούτου πήρε και το όνομά του. Ο ρόλος του είναι να ελέγχει το βάθος στο μπροστινό μέρος του πανιού. Όταν η ένταση του αέρα αυξάνει, το πανί τείνει να κάνει κοιλιά στη μέση με αποτέλεσμα να μετατοπίζεται το σημείο πίεσεως και προωθήσεως. Φερμάροντας σταδιακά το cunningham μεταφέρουμε το βάθος του πανιού μπροστά, ανοίγοντας συγχρόνως τον αετό. Κάτι ανάλογο για τη τζένοα, είναι η δύναμη με την οποία φερμάρουμε το μαντάρι. Όταν αυτό είναι λασκαρισμένο το πανί έχει μεγαλύτερο βάθος, κλείνει ο αετός και χάνουμε όρτσα.

Ο γενικός κανόνας είναι να φερμάρουμε όταν το πανί έχει οριζόντιες ζάρες κοντά στο γραντί, αυξάνει ο αέρας, κουπαστάρουμε υπερβολικά, δέλουμε να ταξιδέψουμε περισσότερο όρτσα. Ενώ λασκάρουμε όταν αρχίσουν να σχηματίζονται κάθετες ζάρες, στις ανοιχτές πλεύσεις, όταν δέλουμε να γεμίσουμε τα πανιά μας αέρα.

OUTHHAUL

Ρυθμίζει το βάθος στο κάτω μέρος του πανιού. Λειτουργεί με τους ίδιους κανόνες όπως το cunningham με εξαίρεση το φερμάρισμα στον πολύ λίγο αέρα όταν γυρνάμε τις ρέφλες και αυτό γιατί εάν δεν υπάρχει αρκετή ροή αέρα για να καλύψει μια κούρμπα, σχηματίζονται δύνες με αποτέλεσμα η ροή να μην είναι ομοιόμορφη και συνεχής.

BOOM VANG

Ξεκινάει από το μπροστινό 1/3 της μάτσας και καταλήγει στη βάση του άλμπουρου σχηματίζοντας συνήθως ένα ισοσκελές τρίγωνο. Εξασκεί δυνάμεις στη μάτσα επηρεάζοντας την κλίση του άλμπουρου, την μεγίστη, τη τζέ-



νοα και το κέντρο ιστιοφορίας, βοηθώντας στο rolling και γενικά στην ευστάθεια.

Φερμάροντας το boom vang κρατάμε την μάτσα χαμηλά εκθέτοντας στον αέρα την μεγαλύτερη δυνατή επιφάνεια. Στις σπιλιάδες καλό είναι να το λασκάρουμε γιατί έτσι ανοίγει ο αετός εκτονώνοντας ανεπιθύμητες δυνάμεις.

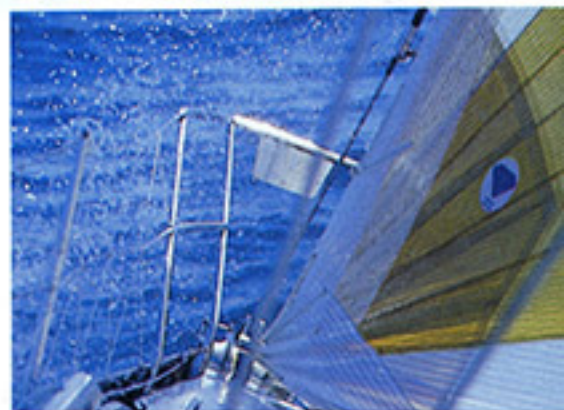
Κάτι ανάλογο για τη τζένοα είναι το whisker pole το οποίο χρησιμοποιείται συνήθως όταν πέφτει ο αέρας ενώ παραμένει υψηλός κυματισμός.

TRAVELLER ΜΕΓΙΣΤΗΣ

Σκοπός του είναι να ρυθμίζει τη γωνία με την οποία η σκότα τραβά τη μάτσα. Όταν το έχουμε στη σοφράνο πλευρά, οι δυνάμεις που εξασκούνται στο πανί μεταφέρονται προς τα πίσω με αποτέλεσμα να κάνουμε καλύτερα όρτσα αλλά και ταυτόχρονα μειώνεται η ταχύτητά μας.

Στον λίγο αέρα φέρνουμε το traveller στο κέντρο ή ακόμα και σοφράνο για να μην εξασκούμε πίεση στον αετό και να παραμένει ανοιχτός. Έτσι κερδίζουμε σε ταχύτητα και

...κουμπιά του!



όρτσα ακόμα και όταν η τζένοα είναι φερμαρισμένη, γιατί δεν δίνει «σκάρτο» αέρα στη μεγίστη.

Στον πολύ αέρα και στις σπιλιάδες, αντί να λασκάρουμε την σκότα της μεγίστης που ισιώνει το άλμπουρο και γεμίζει τα πανιά, είναι πολύ καλύτερα να λασκάρουμε το traveller σταθέντο.

Στις ανοιχτές πλευσείς και στα υπερβολικά κουπασταρίσματα πρέπει να είναι σταθέντο.

TRAVELLER ΤΖΕΝΟΑΣ

Αυτό ρυθμίζει τη γωνία έλξεως της τζένοας και το κενό μεταξύ αυτής και της μεγίστης. Εάν είναι πολύ πίσω, το κενό μεταξύ τζένοας - μεγίστης ανοίγει και κάνουμε λιγότερα όρτσα. Εάν είναι πολύ μπροστά το κενό κλείνει δίνοντάς μας καλύτερα όρτσα. Όμως υπάρχει περίπτωση να μην έχουμε ταχύτητα λόγω σκάρτου αέρα στο μπροστινό μέρος της μεγίστης.

ΕΠΙΤΟΝΟΣ

Φερμάροντας τον επίτονο, το άλμπουρο παίρνει κλίση προς τα πίσω, διευκολύνοντας το άνοιγμα του αετού της μεγίστης και τα όρτσα.

Επειδή η συμπεριφορά κάθε σκάφους είναι διαφορετική, θα πρέπει να πειραματιστείτε από μόνοι σας για την ιδανική θέση του δικούς σας άλμπουρου.

Σαν γενικό κανόνα για να ταξιδέψουμε όρτσα φερμάρουμε τον επίτονο ενώ τον λασκάρουμε στις ανοιχτές πλευσείς.

GIB'SEA MASTER 48

Μια Κυριακή με την «Αστερόεσσα»

Κείμενο: Παναγιώτης Στρούζας

Προσκεκλημένοι από την KIRIAKOU-LIS MEDITERRANEAN μια ομάδα μελών/μαθητών του Π.Ο.Ι.Α.Θ. ταξιδέψαμε και ανοίξαμε πανιά με την ΑΣΤΕΡΟΕΣΣΑ.

Την παρέα απετέλεσαν οι κύριοι Π. Στρούζας και Π. Ζηριδής ως υπεύθυνοι διακυβέρνησης και πλήρωμα απόφοιτοι μαθητές και μαθήτριες της σχολής του ομίλου.

Στο σκάφος μας φιλοξένησε η κυρία Κορίνα Πατέλη εκ μέρους της Εταιρίας.

Πρώτη διαπίστωση, μεγάλη άνεση χώρου τόσο στο COCKPIT, όσο και στις ενδιαίτησεις.

Η παρέα μας (9 άτομα) μπορούσε όλη να καθίσει στο COCKPIT ή γύρω από το τραπέζι του σαλονιού.

Ιδανικό λοιπόν σκάφος για μια μεγάλη παρέα ατόμων.

Άνετα όμως θα μπορούσε να ταξιδέψει και με δύο άτομα λόγω του ότι οι χειρισμοί των πανιών είναι πολύ απλοί (ROLLER REEFING για τη GENOA και ROLLER στο άλμπουρο για τη ΜΑΪΣΤΡΑ).

Πίνοντας τον καφέ μας στο σαλόνι του σκάφους χαρήκαμε την άνεση χώρου (επενδυμένο όλο με ξύλο), το άπλετο φως και τις μεγάλες ανέσεις, 4 διπλές καμπίνες, 3 τουαλέτες, ζεστό - κρύο νερό, ωραία κουζίνα, ένα υγιείο, ένας καταγύκτης, μεγάλοι χώροι για αποθήκευση μέσα - έξω, προσεγγμένο CHART TABLE.

Στο λιμάνι διαπιστώσαμε ότι το σκάφος είναι αρκετά καλό στις μανούβρες με μηχανή παρ' όλο το μεγάλο μήκος του.

Αρμενίζοντας απολαύσαμε το άνετο τιμόνι που παρέχει ένα πολύ καλά ζυγισμένο σκάφος.

Στα TACK αρκετά καλό (λίγο αργό) ένεκα του μεγέθους του σκάφους.

Στη μείωση ισοφορίας (μουδάρισμα) φανερά απλό λόγω του ότι η Μαϊστρα έχει ROLLER στο άλμπουρο.

Το μεγάλο (από TEACK) κατάστρωμα και το μεγάλο άνετο COCKPIT έδωσαν στην πολυάριθμη παρέα μας άνεση στις κινήσεις,



ειδικά στις κυρίες που φαντάζονταν πόσο ωραίοι είναι οι εξωτερικοί χώροι για πλιοθεραπεία το καλοκαίρι.

Σαν συμπέρασμα θα μπορούσαμε να πούμε ότι η GIB'SEA MASTER 48 είναι ένα σκάφος που συμπληρώνει το κενό μεταξύ ενός καθαρόαιμου αγωνιστικού και ενός σκά-



φους κρουαζιέρας. Ένα πολύ σοβαρό CRUISER/RACER, πολύ καλά ζυγισμένο με άνετη και ευχάριστη πλεύση τόσο με τα πανιά, όσο και με τη μηχανή, ιδανικό για μεγάλες κρουαζιέρες και μεγάλες παρέες.

INTERNATIONAL LIFE

ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ ΖΩΗΣ

INTERNATIONAL HELLAS

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ

INTERNATIONAL

ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ



Εταιρίες μέλη του
Aachener und Münchener Group

**ΔΥΝΑΜΗ
ΚΑΙ
ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ**



Π.Ο.Ι.Α.Θ.

Η ακαδημία της ιστιοπλοΐας



Όνειρό μας
να κάνουμε την ιστιοπλοΐα
το εθνικό μας άθλημα





Π.Ο.Ι.Α.Θ.

Πρώτοι, μ' ανοικτά πανιά!



▲ Η μόνη σχολή με 22 χρόνια εμπειρίας στην υπεύθυνη διάδοση του αθλήματος της Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης στην Ελλάδα.

▲ Η μόνη σχολή που διαθέτει 9 εκπαιδευτικά σκάφη για τους μαθητές της.

▲ Η μόνη σχολή που έχει δημιουργήσει ξεχωριστά τμήματα ΑΡΧΑΡΙΩΝ, ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ, ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ και ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ.

▲ Διδάσκουν 30 έμπειροι καθηγητές και εκπαιδευτές μεταξύ των οποίων ο Ολυμπιονίκης μας Ηλίας Χατζηπαυλής.



ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ

Ακτή Κουμουνδούρου 22, Μικρολίμανο, Τηλ.: 412 3357, 412 2352

Από την απονομή των αποφοίτων της 98ης σειράς στο INTERCONTINENTAL

Οι εκπαιδευτές απένειμαν
στους μαθητές τους



Ο Α. Γεωργιάδης



Ο Κ. Τζακάκος



Ο Β. Κοντολέων



Ο Γ. Μπεθάνης



Ο Γ. Χριστοφορίδης



Ο Μ. Καπίσης



ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ 1993

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ

- 11. 1.1993 - 10. 3.1993
- 8. 3.1993 - 12. 5.1993
- 10. 5.1993 - 7. 7.1993
- 6. 9.1993 - 3.11.1993
- 1.11.1993 - 12. 1.1994

- ▲ Τα θεωρητικά μαθήματα γίνονται κάθε Δευτέρα από 19.00 ως 22.30 στο Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος.
- ▲ Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε: Τρίτη & Πέμπτη (16.00 - 20.00), ή Τετάρτη & Παρασκευή (16.00 - 20.00) ή Σάββατο (10.00 - 18.00) ή Κυριακή.
- ▲ Τα σκάφη αναχωρούν από την προβλήτα του Π.Ο.Ι.Α.Θ. στο Μικρολίμανο.

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ

- 14. 1.1993 - 10. 3.1993
- 11. 3.1993 - 12. 5.1993
- 13. 5.1993 - 8. 7.1993
- 9. 9.1993 - 3.11.1993
- 4.11.1993 - 12. 1.1994

- ▲ Γίνονται έξι θεωρητικά μαθήματα.
- ▲ Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Σάββατο ή Κυριακή (10.00 - 18.00)

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ

- 14. 1.1993 - 10. 3.1993
- 11. 3.1993 - 12. 5.1993
- 13. 5.1993 - 8. 7.1993
- 9. 9.1993 - 3.11.1993
- 4.11.1993 - 12. 1.1994

- ▲ Γίνονται πέντε θεωρητικά μαθήματα με ειδικές βιντεοκασέτες
- ▲ Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Σάββατο ή Κυριακή (10.00 - 18.00)

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ

- 20.10.1993 - 23. 3.1994

- ▲ Τα θεωρητικά μαθήματα γίνονται κάθε Τετάρτη (18.00 - 22.00)
- ▲ Οι ημερομηνίες των πρακτικών μαθημάτων ανακοινώνονται κατά την διάρκεια της φοίτησης.

Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης
Λεωτ. Κορυμνοπούλου 22, Μικρολίμανο, Πειραιάς
Τηλ: 41.23.357 - 41.22.352 (Fax)

Εκπαιδευτικά Τριήμερα Π.Ο.Ι.Α.Θ.

ΝΕΑ ΑΙΤΗΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Το φθινόπωρο του 1991 ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. οργάνωσε σε νέα βάση τα ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΤΡΙΗΜΕΡΑ σε αποκλειστική συνεργασία με τον έμπειρο ιστιοπλόο της σχολής μας Βαρδή Γεωργακάκη και το σκάφος ΑΤΛΑΝΤΙΣ 43 (LOA 13, 20).

Μέσα στο μικρό αυτό χρονικό διάστημα ναυλώσαμε επεξηφάνοι διοίτη αυτή τη στιγμή ο Π.Ο.Ι.Α.Θ είναι ο μοναδικός όμιλος που μπορεί να σας προσφέρει τον θεσμό των ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ ΤΡΙΗΜΕΡΩΝ σε μόνιμη και σταθερή βάση, παρ' όλες τις μεγάλες δυσκολίες που συνάντησε στην αρχή.

Στην προσπάθειά μας να βοηθήσουμε την οργάνωσή τους υπολογίζουμε και στη δική σας βοήθεια και συνεργασία.

Με το νέο έντυπο που σας στέλνουμε ζητάμε να μας κάνετε γνωστό το ενδιαφέρον σας για τα ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΤΡΙΗΜΕΡΑ.

Εάν ενδιαφέρεστε να διατηρήτε μια ζεστή επαφή με το αγαπημένο σας άθλημα, να ανανεώσετε τις γνωριμιές σας με άτομα από το χώρο της ιστιοπλοΐας, και να βρίσκεστε συχνά ό,τι επαφή με τον όμιλό μας και τις δραστηριότητές του, στείλτε μας ουσιαστικά συμπληρωμένη τη «νέα αίτηση συμμετοχής», στη διεύθυνση του ομίλου.

Όσοι έχετε συμπληρώσει τις παλιές αιτήσεις, ζητάμε να μας ανανεώσετε το ενδιαφέρον σας αποστέλλωντάς μας τη «νέα αίτηση συμμετοχής». Τα νέα έντυπα έχουν προτεραιότητα έναντι των παλαιών.

Στα εκπαιδευτικά τριήμερα μπορούν να συμμετέχουν άτομα και από άλλες σχολές και άτομα χωρίς ιστιοπλοϊκές εμπειρίες. Πραγματοποιούνται σχεδόν όλο το χρόνο, 2-3 φορές το μήνα και διακόπτονται από τον ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ έως τις αρχές ΜΑΡΤΙΟΥ λόγω συντήρησης του σκάφους.

Τα τριήμερα γίνονται με το «ΑΤΛΑΝΤΙΣ 43», γαλλικό σκάφος κρουαζιέρα με πλήρη εξοπλισμό. Αναχώρηση Παρασκευή απόγευμα από τη Μαρίνα Αγίου (Προβλήτα Νο 2, θέας 259) και επιστροφή τις πρώτες βραδινές ώρες της Κυριακής. Η διαδρομή επιλέγεται από εσάς τους ίδιους.

Συνάδελφοι αρμόδιοι για την οργάνωση είναι ο Βαρδής Γεωργακάκης.

Η συμμετοχή για το 1993 είναι: 6.000 δρχ. ανά άτομο/ημέρα.

(6.000 δρχ. x 2,5 μέρες = 15.000 δρχ.)

** Παρέχεται ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΜΙΑΣ

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Με σειρά προτεραιότητας θα ειδοποιηθείτε για συμμετοχή στα τριήμερα. Οποιοδήποτε επιθυμείτε, έστω και αν δεν έχετε ειδοποιηθεί, παρακαλούμε τηλεφωνείτε μας και δηλώνετε συμμετοχή, και αριθμό ατόμων.

— Για τη συμμετοχή σας στα εκπαιδευτικά τριήμερα, επικοινωνήστε εγκαίρως με τον αρμόδιο για την οργάνωσή τους κ. Βαρδή ΓΕΩΡΓΑΚΑΚΗ στο **τηλέφωνο 20.13.333** (τηλεφωνητή) και στο **FAX: 22 32 009**.

— Εάν είστε μια παρέα 7-10 άτομα μπορείτε να ναυλώσετε το ΑΤΛΑΝΤΙΣ 43 για όποια χρονική περίοδο σας ενδιαφέρει και σε ειδικές τιμές για τους μαθητές της σχολής. **Επί πλέον: ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΜΑΤΙΚΗ ΕΓΓΥΗΣΗ - ΧΩΡΙΣ ΕΥΘΥΝΕΣ στην ναυσιπλοΐα. ΔΩΡΕΑΝ: Μπαλόνι πλαγιοδρομίας - εξωλέμβια - βαρκάκι - εξοπλισμός μαρέματος.**

— Επί πλέον των κανονικών τριημέρων (Παρασκευή απόγευμα - Κυριακή βράδυ) προγραμματίζονται και 4ήμερα ταξίδια για Κυκλάδες ή Σαρωνικό τα Σαββατοκύριακα που συμπίπτουν με επίσημες αργίες ως εξής:

1) Πέμπτη 25/3 πρωί έως Κυριακή 28/3 βράδυ (4 ημέρες).

(Αγώνες Υδρας - Διοργάνωση Π.Ο.Ι.Α.Θ.)

3) Παρασκευή 4/6 απόγευμα έως Δευτέρα 7/6 βράδυ (3 1/2 ημέρες).

4) Πέμπτη 28/10 πρωί έως Κυριακή 31/10 βράδυ (4 ημέρες).

2) Μ. Παρασκευή 16/4 πρωί έως Δευτέρα 19/4 βράδυ (4 ημέρες).

(Δυνατόν μικροεξαγωγές στις ημερομηνίες κατόπιν αιτήσεως των ενδιαφερομένων)

Na αποσταλεί Ακτή Κοιμησιότροφ 22, ΜΙΚΡΟΛΙΜΑΝΟ Τ.Κ. 185 33

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΑΙ ΓΙΑ ΤΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΤΡΙΗΜΕΡΑ

ΟΝΟΜΑ: _____ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: _____

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: _____ ΤΗΛ: _____ FAX: _____

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ: _____

ΠΟΛΗ: _____ Τ.Κ. _____ ΤΗΛ: _____

ΑΠΟΦΟΙΤΟΣ ΣΧΟΛΗΣ: _____ ΜΗΝΑΣ/ΕΤΟΣ: _____ ΕΚΤΟΣ ΣΧΟΛΗΣ

ΤΜΗΜΑ: ΑΡΧΑΡΙΩΝ ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ

ΠΟΙΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΜΠΟΡΕΙΤΕ: _____

ΓΙΑ ΠΟΣΑ ΑΤΟΜΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΕΣΤΕ: _____ Παρακαλώ, μη γράψετε κάτω από τη γραμμή

1ο Τηλ: _____ ΔΙΑ _____ Ναι / Όχι / Αργότερα _____

2ο Τηλ: _____ ΔΙΑ _____ Ναι / Όχι / Αργότερα _____

3ο Τηλ: _____ ΔΙΑ _____ Ναι / Όχι / Αργότερα _____

Το αποκριάτικο πάρτυ

Είχε πολύ κόσμο με ωραίες μεταμφιέσεις,
πολύ γούστο, πολύ κέφι και χορό μέχρι πρωίας.



Οι Δημοσιογράφοι τίμησαν με την παρουσία τους τη Δεξίωση του Π.Ο.Ι.Α.Θ. στο INTERCONTINENTAL

Η παρέα του
ANTENNA.
Από αριστερά,
Γ. Χαραλαμπί-
πουλος,
Κ. Παπανικολά-
ου.



Ο Χ. Αλευρό-
πουλος συζητά
με τον
κ. Μπελούση.



Ο Α. Πυριόχος
με την κυρία
Βασιλάρα.



Ο Στ. Βλάχος
από τα ΝΕΑ.



Ο κ. Ν. Γαβαλάς
μετά της συζύγου,
από την
ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ.



Ο Σ. Μπουλιτ-
σάκης από τον
GALAXY
και η Έφη
Ανέστη από
τον ΦΙΛΑΘΛΟ.



Ο Κ. Χαβέλας
από το ΕΘΝΟΣ
και η κα Λερμονιά
από το ΚΑΙ.



Ο Π. Δημητρα-
κόπουλος μετά
της συζύγου του
Κας Ραϊση
(FUN in ACTION
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΣ
ΚΟΣΜΟΣ).



Η ετήσια απονομή του ΠΟΙΑΘ

Όπως κάθε χρόνο, έτσι και φέτος, ο ΠΟΙΑΘ οργάνωσε την ετήσια απονομή των αγώνων Ύδρας και Δίγας 1992. Παράλληλα δόθηκαν και τα διπλώματα στους αποφοίτους της σχολής.

Μετά την απονομή ακολούθησε η κοπή της πίτας και ο χορός του Ομίλου. Οι εκδηλώσεις έλαβαν χώρα στο ξενοδοχείο Intercontinental όπου παρεβρέθησαν αρκετοί φίλοι του ομίλου, μέλη της ιστιοπλοϊκής οικογένειας, αλλά και πολλοί επίσημοι που τίμησαν με την παρουσία τους για άλλη μια φορά τον ΠΟΙΑΘ.



Ο Αντιδήμαρχος Πετραιά κ. Ε. Χρυσόφης απονέμει.



Ο Α' Υπαρχηγός ΓΕΕΘΑ Αντιναύαρχος Ν. Φωστήρης απονέμει.



Ο Επίτροπος Α/ΓΕΝ κ. Λ. Βασιλακόπουλος την ώρα της απονομής.



Ο Υφυπουργός Αιγαίου κ. Γ. Μισαπλίδης απονέμει.



Ο Υποναύαρχος Ν. Ψηφίος απονέμει.



Το παράρτημα του ΓΠΟΙΑΘ στο Γόθειο εκπροσωπήθηκε από το αριστό φύλο.



Ο Υπαρχηγός ΓΕΝ Υποναύαρχος Ι. Παναγιωτόπουλος απονέμει στον κ. Β. Κοντολέων κνθ. του σκάφους ALEXIS.



Ο επίτροπος Α/ΓΕΝ Αντιναύαρχος ε.α. Ε. Λαγάρος απονέμει στον Μ. Καπότσι κυβερνήτη του σκάφους «Π. ΓΟΛΕΜΗΣ».



Ο κ. Π. Κοινοτριμπίτης παραλαμβάνει το ταχικό νόμισμα από τον Πρόεδρο του Ομίλου.

ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΤΗΝ...



ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΣΥΝΤΑΞΗ

INTERAMERICAN

Σήμερα δεν θα βρείτε τίποτα πιο μεγάλο να συνοδεύει
και να καλύπτει ισοβίως τη ζωή τη δική σας και των δικών σας!

Η «ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΣΥΝΤΑΞΗ» INTERAMERICAN δεν έχει καμιά σχέση με τα συνθησιαμένα ασφαλιστικά προγράμματα. Είναι το όραμα της INTERAMERICAN για πλήρη ασφαλιστική κάλυψη και συνταξιοδότηση των ελλήνων, ανεξάρτητα από το εισόδημά τους. Είναι η πιο ολοκληρωμένη πρόταση ζωής που σας έγινε ποτέ. Ευέλικτη και προσαρμόσιμη σε κάθε οικονομική δυνατότητα και οικογενειακή κατάσταση, η «ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΣΥΝΤΑΞΗ», είναι το δικό σας δικαίωμα για ήρεμη και αξιοπρεπή ζωή μέσα στη ρευστότητα και ανασφάλεια των καιρών μας.

ΜΠΟΡΕΙΤΕ ΝΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΕΤΕ

Επειδή η ζωή τρέχει και η άλλη σύνταξη δεν φτάνει, αφήστε να σας συνοδεύει και να σας καλύπτει σ' όλη σας τη ζωή η «ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΣΥΝΤΑΞΗ» INTERAMERICAN.

 **INTERAMERICAN**
Μεγάλη και Σιγουρή!



ΟΝΟΜΑΤΟ
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ

Α ΓΡΑΦΕΙΟ 11714 Α ΚΑΤΑΡΤΙΣΤΩΝ 15-111
151 81 ΜΑΡΟΥΣΙΟΥ 1511 (021) 8111111



Η νέα αγγλική τεχνολογία της Henri - Lloyd. Σχεδιασμένη και κατασκευασμένη για τέλεια απόδοση.

Μια ματιά στη νέα αγγλική τεχνολογία αρκεί για να διαπιστώσει κανείς τα πλεονεκτήματά της. Αυτή η ντισερβάδα είναι σχεδιασμένη για τέλεια απόδοση. Παρατηρήστε την προσεκτικά.

Η Αγγλική Τεχνολογία παρουσιάζει τις ραφές hand-tarped. (Η Henri Lloyd είναι η μόνη εταιρία που τις υιοθετεί), οι οποίες δίνουν τη μεγαλύτερη δυνατή προστασία από το νερό και αυξάνουν την αντοχή του ρούχου.

Το ύφασμα, CP 2000, αποτελείται από ένα εντελώς αδιάβροχο περιβλήμα, το οποίο αυξάνει σε λεπτά στρώμα

τα, δίνοντας τη μέγιστη αντοχή κι αδιαβροχότητα. Προσέξτε τα σημεία που το ρούχο κλείνει. Η κουκούλα και ο γιακάς έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε, όταν τα κουμπώνετε το ύφασμα να

σας αγκαλιάζει με τέτοιο τρόπο που να διώ-

χνει το νερό από το πρόσωπό σας. Ο γιακάς έχει επίστρωση από απαλό ύφασμα Terinda, που στεγνώνει γρήγορα.

Τα εσωτερικά και εξωτερικά δεσίματα στους καρπούς είναι σταθερά, παρέχοντας την μεγαλύτερη δυνατή προστασία από το νερό.

Προσθέστε στα παραπάνω τα διπλής κατευθύνσεως φερμουάρ, τις ναυτικές φωσφορίζουσες ταινίες BS6629, τις τσέπες για το ζέσταμα των χεριών, τον εξοπλισμό για ζώνη ασφαλείας, τα φερμουάρ για το κούμπωμα του σωσιβίου... και βλέπετε γιατί λέμε ότι η νέα αγγλική τεχνολογία Henri Lloyd έχει σχεδιαστεί για τέλεια απόδοση.



HENRI LLOYD

THE BEST FOUL WEATHER CLOTHING

Official supplier of foul weather clothing to Stars & Stripes, America's Cup 1992 and Richard Ellis Olympic Challenge 1992