



Ιστιοπλοϊκός Κόσμος

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ - ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ '06 / ΝΟ 67

Εφημερίδα Έκδοσης του Πανελληνίου Ομίλου

Ιστιοπλοϊκός Ανοικτός Θαλάσσης

www.horc.gr



Παγκόσμιο
πρωτάθλημα
IMS 600

βαγγέλης παύλου:
πάμε για 3 μετάλλια

Farr 40
world championship

© ΠΟΛΙΣ Α.Ε. - Αρ. Πρωτοκόλλου 3.133.433 Π/Π/Α/Α/05

ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΠΙΑΣΟΥΜΕ ΤΑΧΥΤΗΤΑ
20 ΚΟΜΒΩΝ ΧΩΡΙΣ ΑΕΡΑ



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



KRISTEN NAVIGATION INC.

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



του Ι. Μαραγκουδάκη / Πρόεδρου Δ.Σ.

Μεγάλο πρόβλημα εις τους ιδιοκτήτες των ναυαθλητικών σκαφών ιδιωτικής χρήσεως δημιούργησε η απόφαση των υπηρεσιών της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού με την διακοπή από τον Μάρτιο του 2006 χορηγήσεως θεωρημένων βεβαιώσεων ιδιότητας ναυαθλητικών σκαφών, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για την ένταξη των εν λόγω σκαφών στις ευνοϊκές διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 9 του νόμου 2459/18.2.1997 (Μειωμένα τεκμήρια ναυαθλητικών σκαφών).

Το αποτέλεσμα είναι βραχυχρονίως μιν να κληθούν οι ιδιοκτήτες να πληρώσουν μεγάλους φόρους εισοδήματος από τεκμήρια, μακροχρονίως δε να συρρικνωθεί ο στόλος των σκαφών και κατ' επέκταση ο ναυαθλητισμός από την αδυναμία των ιδιοκτητών να τα διατηρήσουν. Όλη αυτή δηλαδή η προσπάθεια της τελευταίας δεκαετίας θα εξανεμισθεί και μάλιστα τη στιγμή που το Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης έχει ως πρωταρχικό στόχο του την ανάπτυξη του αγωνιστικού ναυαθλητικού τουρισμού μεταξύ των άλλων μορφών εναλλακτικού τουρισμού που προσπαθεί να προωθήσει.

Ιστορικά το θέμα προέκυψε το 2005 από την άρνηση των αρμόδιων υπηρεσιών της Γ.Γ.Α. να χορηγήσουν εις ιδιοκτήτη βεβαίωση ιδιότητας ναυαθλητικού σκάφους, εκτός της καθιερωθείσης εν τω μεταξύ διαδικασίας, μέσω δηλαδή της Ελληνικής Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας. Εις το θέμα ενεπλάκη και ο συνήγορος του πολίτη και απεκαλύφθησαν τελικώς τα ακόλουθα: Εις τον νόμο 438/76 υπήρχε εις το άρθρο 1 (εννοιολογικοί προσδιορισμοί) μεταξύ άλλων και ο προσδιορισμός του ναυαθλητικού σκάφους και εις το άρθρο 16 παράγραφος 2 η διαδικασία χαρακτηρισμού του ναυαθλητικού σκάφους.

Κατά την αναθεώρησή του, από τον νόμο υπ' αριθμόν 2743/99 εις το κεφάλαιο Α «Ορισμοί» άρθρον 1 παρελήφθη ο ορισμός του

ναυαθλητικού σκάφους προφανώς εξ' αμελείας, διότι ο νομοθέτης με το άρθρο 21 του ιδίου νόμου ενώ καταργεί τον νόμο 438/76, διατηρεί εν ισχύ ορισμένα άρθρα του (8,9,10,11,16 και 170) μεταξύ των οποίων και το άρθρο 16 για την διαδικασία χαρακτηρισμού των ναυαθλητικών σκαφών.

Το ίδιο κάνει ο νομοθέτης και στον νόμο υπ' αριθμόν 3182/2003 «Ναυτιλιακή εταιρία πλοίων αναψυχής και άλλες διατάξεις» όπου με το άρθρο 41 παράγραφος 3 αναφερόμενος στα ισχύοντα άρθρα του 438/76 καταργεί μόνο το άρθρο 9 του 438/76, το οποίο μέχρι τότε ίσχυε, και αντικαθιστά με το άρθρο 42 το άρθρο 10 του νόμου 438/76 και αφήνει ανέπαφο το άρθρο 16 περί διαδικασίας χαρακτηρισμού των ναυαθλητικών σκαφών.

Εξ' αυτού συνεπάγεται ότι η Πολιτεία με την διατήρηση εν ισχύ του άρθρου 16 του νόμου 438/76 παρά τις αλληλεπλήθην αναθεωρήσεις ή καταργήσεις θεωρεί ως επιβεβλημένη την ύπαρξη των ναυαθλητικών σκαφών. Παρ' όλα αυτά το θέμα δεν εύρισκε την λύση του.

Μετά από συνεχείς παρεμβάσεις του Π.Ο.Ι.Α.Θ. στο Υπουργείο Οικονομικών, εξεδόθη στις 29 Μαΐου 2006 γνωμοδότηση του ειδικού γραφείου νομικού συμβούλου του εν λόγω Υπουργείου, η οποία δέχεται την ύπαρξη ναυαθλητικών σκαφών και τα απαλλάσσει του φόρου του άρθρου 41 του 3182/2003.

Επίσης το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας απαντώντας σε έγγραφο του Π.Ο.Ι.Α.Θ. σχετικά με το εν λόγω θέμα, θεωρεί εν ισχύ το άρθρο 16 παράγραφος 2 του 438/76 περί διαδικασίας χαρακτηρισμού ναυαθλητικών σκαφών την οποία και εφαρμόζει.

Κατόπιν των ανωτέρω γνωμοδοτήσεων και χάρις εις την θετική ανταπόκριση του Υφυπουργού Αθλητισμού κ. Γεωργίου Ορφανού, θα συνεχισθεί η χορήγηση των εν λόγω βεβαιώσεων για το καλό του ναυαθλητισμού και την ανάπτυξη του ναυαθλητικού αγωνιστικού τουρισμού στη χώρα μας.

“ Μετά από συνεχείς παρεμβάσεις του Π.Ο.Ι.Α.Θ. στο Υπουργείο Οικονομικών, εξεδόθη στις 29 Μαΐου 2006 γνωμοδότηση του ειδικού γραφείου νομικού συμβούλου του εν λόγω Υπουργείου, η οποία δέχεται την ύπαρξη ναυαθλητικών σκαφών ”

Ιστιοπλοϊκός Κόσμος

Διμηνιαία Έκδοση
του Πανελληνίου Ομίλου
Ιστιοπλοϊκής
Ανοικτής Θαλάσσης

Φωτό Εξωφύλλου
Βαγγέλης Φραγκούλης

Ιδιοκτήτης
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ
ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
Ακτή Δηλαβέρη 3, 18533 Πειραιάς
Τ. 2104123357, 2104113201
F. 2104227038 • www.horc.gr

Εκδότης
Γιάννης Μαραγκουδάκης
Διευθυντής
Δημήτρης Αλεβιζάκης
Αρχισυντάκτης
Μάνος Ρούδας
Σ' αυτό το τεύχος συνεργάστηκαν
Νίκος Γκομώλης
Μαρία-Χριστίνα Κονταγιαννοπούλου
Άκης Πασιανίτης
Παντελής Λώλης
Στυλιανός Χ. Πολίτης
Σπυριδούλα Σπανάε
Παναγιώτης Στρούζας
Κατερίνα Χρυσανθοπούλου
Φωτογραφίες
Βαγγέλης Φραγκούλης
Αρχείο Paralos,
Αρχείο Π.Ο.Ι.Α.Θ.
Γραμματεία – Υποδοχή Διαφημίσεων
Μαίρη Πετρίδη (mary@paralos.gr)
Υπεύθυνος σύμφωνα με τον νόμο
Γιάννης Μαραγκουδάκης

Σχεδιασμός εντύπου / επιμέλεια έκδοσης
PARALOS Creative Communication
Βασ. Γεωργίου Β' 11, 16674 Γλυφάδα
Τ. 210 9680820 • F. 2109681647
www.paralos.gr • email: info@paralos.gr

Διαχωρισμοί – Εκτύπωση
Γ. Συκάρης ABEE
Νέα Ζωή, 19300 Ασπράγγυρος
Τ. 2105593760
Υπεύθυνος Δημήτρης Βίτσας

ΤΕΥΧΟΣ
67
ΣΕΠΤ / ΟΚΤ 06

σελ 01	EDITORIAL
σελ 04	ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΑ
σελ 14	Αγωνιστικά
σελ 16	Παρουσίαση Alpha Bank 1995 - 2006
σελ 18	Παγκόσμιο πρωτάθλημα IMS 600
σελ 22	Farr 40 World Championship
σελ 26	Rolex Swan Cup
σελ 31	America's Cup 2007
σελ 32	VELUX 5 OCEANS 2006-2007
σελ 34	Maxi Yacht Rolex Cup
σελ 38	Συνέντευξη Βαγγέλη Παύλου
σελ 41	Αγώνες Τριγώνου
σελ 48	Κωπηλασία
σελ 50	Οι Βοριάδες στο Αιγαίο
σελ 54	Ο Πλοίαρχος - Master after the God
σελ 56	Τα νέα της Σχολής
σελ 59	Land Rover Discovery 3
σελ 62	Βιβλίο
σελ 64	Μαγειρική

contents



SPOT TVT



Δεν θα ξέρεις τι έχεις!

Garmin nuvi 360

Η Garmin και ο αποκλειστικός αντιπρόσωπός της στη Ελλάδα, Σκορδίλης Α.Ε., παρουσίασαν το νέο φορητό σύστημα πλοήγησης, το nuvi 360. Το nuvi 360 διαθέτει ασύρμητη τεχνολογία Bluetooth που επιτρέπει κλήσεις χρησιμοποιώντας το πηξίο και το μικρόφωνο που είναι ενσωματωμένα στην συσκευή. Με ένα απλό χτύπημα στην οθόνη του μπορείτε να απαντήσετε σε μια κλήση και χρησιμοποιώντας το εύχρηστο πληκτρολόγιο αφής μπορείτε να εισάγετε τον αριθμό που θέλετε να καλέσετε ή ακόμα και να τον επιλέξετε από τον τηλεφωνικό κατάλογο ή από τα ιστορικά κλήσεων της συσκευής. Αν ψάχνετε για έναν αριθμό κλήσης σχετικό με τον προορισμό σας, αυτός μπορεί εύκολα να βρεθεί από τη λίστα με τα σημεία ενδιαφέροντος του nuvi 360 που περιλαμβάνει ξενοδοχεία, εστιατόρια, μαγαζιά και πολλά άλλα.

Το nuvi 360 είναι επίσης συμβατό με το καινούργιο δέκτη πληροφοριών κυκλοφορίας GTM 11 FM TMC (εφόσον αυτή η υπηρεσία υποστηρίζεται στην συγκεκριμένη περιοχή) που επιτρέπει στους χρήστες να αποφεύγουν περιοχές με αυξημένη κίνηση πατώντας απλώς ένα κουμπί για να υπολογιστεί η καινούργια διαδρομή.

Το nuvi 360 περιέχει αναλυτικούς χάρτες της Garmin, που περιλαμβάνουν λεπτομερείς οδικούς χάρτες για όλη την Ευρώπη με εκατομμύρια σημεία ενδιαφέροντος όπως ξενοδοχεία, εστιατόρια, βενζινοστάσια, ATMs και αξιοθέατα.

Το nuvi 310 έχει τα ίδια χαρακτηριστικά με το nuvi 360 με τη διαφορά ότι περιλαμβάνει μόνο χάρτη Ελλάδας και Ιταλίας.

Χαρακτηριστικά (nuvi 360)

- Ενσωματωμένη κεραία GPS υψηλής ευαισθησίας
- Προφορτωμένο με το City Navigator NT (όλη η Ευρώπη για το nuvi 360 και Ιταλία Ελλάδα για το nuvi 310)
- Τεχνολογία Bluetooth που επιτρέπει ασύρμητη σύνδεση με κινητά τηλέφωνα
- Kit Ταξιδιού που περιλαμβάνει δείγματα από Λεξικό, MP3 player, Audio Book Player, πρόγραμμα απεικόνισης φωτογραφιών jpeg, παγκόσμιο ρολόι, μετατροπέα συναλλαγμάτων και άλλων μονάδων και αριθμομηχανή
- Περίπου 700MB εσωτερική μνήμη για την αποθήκευση χαρτών και MP3
- GARMIN LOCK, ένα αντικλεπτικό χαρακτηριστικό που επιτρέπει στο χρήστη να κλειδώνει την συσκευή του ώστε να μην μπορεί να χρησιμοποιηθεί χωρίς την εισαγωγή ενός αριθμού PIN
- Θύρα SD για επέκταση της μνήμης
- Ειδοποιήσεις κίνησης με χρήση του GTM 11FM TMC για τις περιοχές που υπάρχει το RDS-TMC
- Ηχητικές και οπτικές οδηγίες πλοήγησης
- Τρισδιάστατη ή διδιάστατη απεικόνιση του χάρτη
- Οθόνη 2,8" x 2,1", 320 x 240 pixels, TFT με λευκό φωτισμό και προστασία για να μην γυαλίζει στον ήλιο
- Διαστάσεις συσκευής: 3,87" x 2,91" x 0,87" για να χωράει εύκολα στην τσέπη σας.



80
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ

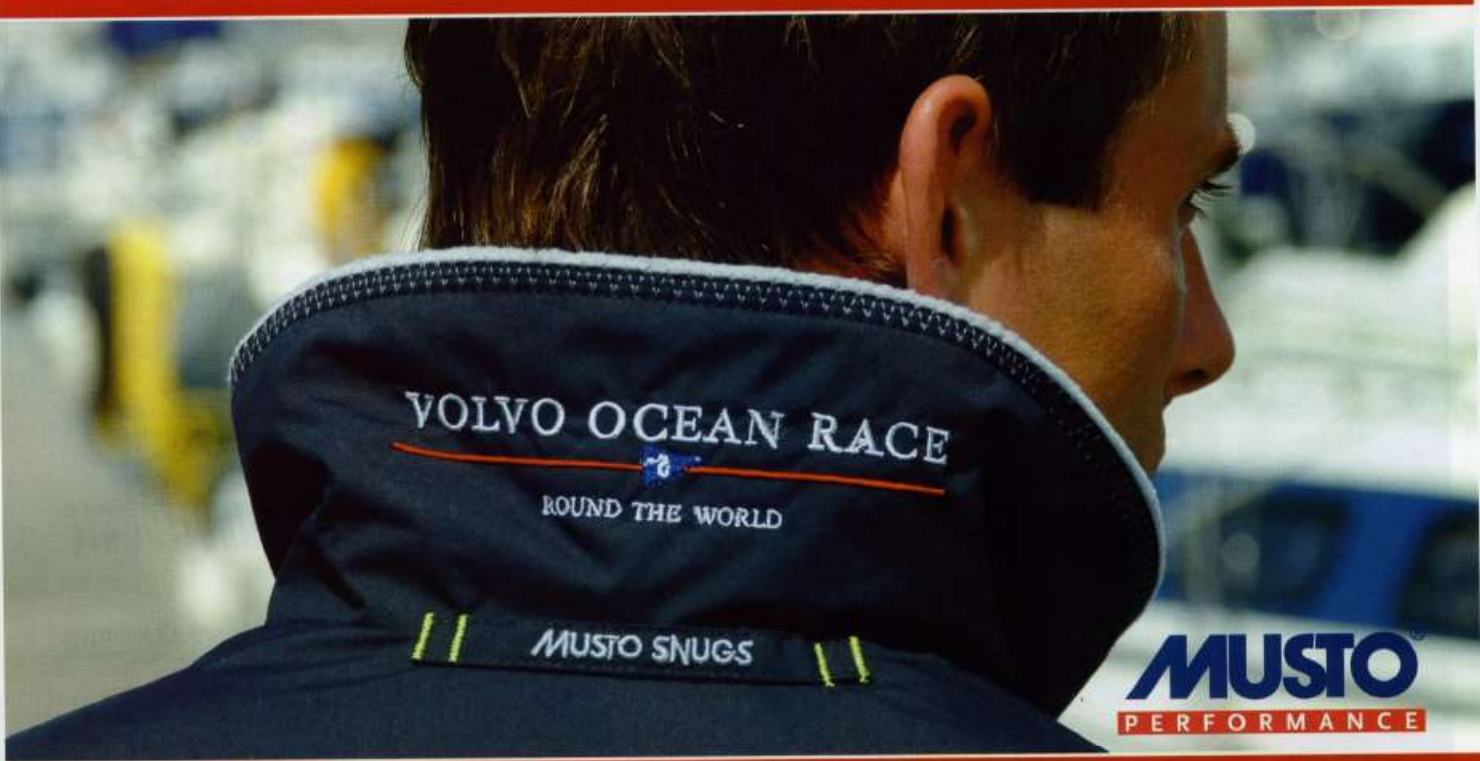
Ιστιοπλοϊκός Αγώνας στη Ναύπακτο

Στις 7 και 8 Οκτώβρη ο Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Πατρών ολοκλήρωσε τον κύκλο των φετινών ιστιοπλοϊκών του αγώνων, με τον αγώνα που πραγματοποιήσε στην διαδρομή Ρίο- Παναγοπούλα- Ναύπακτος και αντίστροφα.

Η συμμετοχή του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Πατρών συνδυάστηκε με τις εορταστικές εκδηλώσεις για την επέτειο της Ναυμαχίας της Ναυπάκτου που έγινε στις 7 Οκτώβρη του 1571, μεταξύ των Τούρκων και των Ενωμένων Δυνάμεων της Ευρώπης, μετά την νίκη των οποίων αποσοβήθηκε η περαιτέρω κατακτητική διείσδυση των Τούρκων στην Ευρώπη. Ο Μιγκέλ ντε Θερβάντες, συγγραφέας του έργου Δον Κιχώτης, του οποίου το άγαλμα βρίσκεται στη χώρα του λιμανιού της Ναυπάκτου, πήρε επίσης μέρος στη ναυμαχία.

Τα πανιά ήσπιν του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Πατρών ξανάνοιξαν για τελευταία φορά φέτος. Όχι για πολεμικές ναυτικές επιχειρήσεις, αλλά για ειρηνικό αθλητικό συναγωνισμό.

Η εκκίνηση της πρώτης ιστιοδρομίας δόθηκε το Σάββατο 7/10 και ώρα 12:00 στο Ρίο, μπροστά από τις εγκαταστάσεις του εργοστασίου ταιμέντων Ηρακλής. Η εκκίνηση της δεύτερης ιστιοδρομίας δόθηκε την Κυριακή 8/10 και ώρα 12:00 μπροστά από το λιμάνι της Ναυπάκτου.



MUSTO
PERFORMANCE

PERGA S.A.

Κεντρική Διεύθυνση : Λεωφ.Βουλιαγμένης & Ζέππου 37, 166 75 Γλυφάδα, τηλ: 2109600641
Κατάστημα: Ν.Βότση 5, 185 33 Μικρολίμανο, τηλ: 210-4125069, e-mail: info@perga.gr
Και σε επιλεγμένα καταστήματα.



ΕΧΧΟΝ VALDEZ

Δεκαπέντε χρόνια μετά και το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου E Exxon Valdez στην Αλάσκα παραμένει μία από τις μεγαλύτερες οικολογικές καταστροφές του πλανήτη μας. Οι αποζημιώσεις που έχουν καταβληθεί είναι υπέρογκες και όπως φαίνεται δεν έχουν σταματήσει ακόμα. Η αμερικανική κυβέρνηση και οι αρχές της Αλάσκα αξιώνουν από την πετρελαιοκή εταιρεία Exxon επιπλέον αποζημίωση 92 εκατ. δολαρίων για την περιβαλλοντική καταστροφή του 1991.

Με τα χρήματα αυτά θα ληφθούν επανορθωτικά μέτρα τα οποία δεν καλύπτονται από τον συμβιβασμό στον οποίο κατέληξαν οι Αρχές και η εταιρεία αρχικά. Το αρχικό ποσό έφτανε τα 900 εκατομμύρια δολάρια, αλλά η Exxon Mobil που διαδέχθηκε την Exxon, έχει πληρώσει μέχρι σήμερα ακόμα δύο δις δολάρια για τον καθαρισμό των ακτών της Αλάσκα, καθώς και 300 εκατομμύρια αποζημίωση στους ψαράδες που υπέστησαν ζημιά. Η εταιρεία υποστηρίζει ότι έχει πληρώσει το τίμημα στο ακέραιο και αναμένεται να αντιδράσει δικαστικά στο νέο αίτημα του ομοσπονδιακού και του πολιτειακού υπουργείου Δικαιοσύνης της Αλάσκα. Σε αυτή την περίπτωση η υπόθεση θα εξεταστεί στο Περιφερειακό Δικαστήριο για την Αλάσκα. Εκτός από τη νέα απαίτηση των αμερικανικών αρχών, εναντίον της Exxon εκκρεμεί και η αγωγή που κατέθεσαν από κοινού χιλιάδες ψαράδες και κάτοικοι της Αλάσκα, ύψους πέντε δις δολαρίων.

Το διαβόητο τάνκερ Exxon Valdez είχε προσαράξει σε ύφαλο έξω από την Αλάσκα. Από το ρήγμα που δημιουργήθηκε διέρρευσαν 42 εκατομμύρια λίτρα αργού πετρελαίου, τα οποία εξηπλώθηκαν στις ακτές σε μήκος 1.900 χιλιομέτρων. Θεωρείται η χειρότερη περιβαλλοντική καταστροφή στην ιστορία.



Syntex®

Εξειδικευμένα προϊόντα για ιδιαίτερες απαιτήσεις

**Ναυτιλιακά Χρώματα
Βερνίκια Συντηρητικά**



Γραφείο: Θεσσαλονίκης 45 Μοσχάτο 183 46 Τηλ.: 210 4827 001 Fax: 210 4815 376

Εργοστάσιο: 19^ο χλμ. Ε.Ο. Αθηνών - Κορινθίου 193 00 Τηλ.: 210 5574 111 Fax: 210 5573 490

Νήσων Σωτ. Βόσδου βράβευσε ο ΠΟΙΑΘ Κέρκυρας

Επίτιμο μέλος του Ιστιοπλοϊκού ομίλου Κέρκυρας (ΠΟΙΑΘ) ανακηρύχθηκε στις 29 Σεπτεμβρίου ο Γενικός Γραμματέας της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων Σωτ. Βόσδου, για την συμβολή του στους σκοπούς του ομίλου και στην ανάπτυξη του ναυταθλητισμού στην περιφέρεια των Ιονίων Νήσων γενικότερα. Σε μια λιτή τελετή στις εγκαταστάσεις του ομίλου ο πρόεδρος του κ. Τάσος Κατσιμιδής ανακοίνωσε στον Γενικό Γραμματέα την ομόφωνη απόφαση του συλλόγου και του πρόσφερε έναν πάπυρο με την απόφαση καθώς και ένα ασημένιο αναμνηστικό που φιλοτέχνησε ο Νίκος Μιχαλόπουλος.

Ο κ. Κατσιμιδής κατά την διάρκεια της ομιλίας του αναφέρθηκε στα 30 χρόνια λειτουργίας του συλλόγου ενώ υπογράμμισε ότι μέχρι χθες τα επίτιμα μέλη του ήταν 8 μεταξύ των οποίων δυο Αντιναύαρχοι και ένας Ολυμπιονίκης και σημερινός παγκόσμιος Πρωταθλητής.

Ο Γενικός Γραμματέας της ΠΙΝ Σωτ. Βόσδου ευχαρίστησε τον πρόεδρο και τα μέλη του ιστιοπλοϊκού ομίλου για την μοναδική όπως χαρακτήρισε τιμή να γίνει επίτιμο μέλος του ομίλου.

Ο κ. Βόσδου αναφέρθηκε στην πολυετή και επιτυχημένη πορεία και δραστηριότητα του ομίλου και δεσμεύτηκε ότι στα πλαίσια των δυνατοτήτων και των αρμοδιοτήτων του θα σταθεί αρωγός στις προσπάθειες του ομίλου.

Ο Γενικός Γραμματέας αναφέρθηκε στις προσπάθειες του ομίλου αθλητά και την προσφορά του στην νεολαία καθώς όπως είπε χαρακτηριστικά "ο αθλητισμός σε συνάρτηση με την αγάπη για τη θάλασσα δίνει μοναδική διέξοδο στους νέους ενώ παράλληλα τους βοηθά να κατανοήσουν από μια άλλη σκοπιά τα προβλήματα της ζωής τα οποία θα αντιμετωπίσουν.

O de Ridder στο Volvo

Η πολύ επιτυχημένη ομάδα Mean Machine του Ολλανδού Peter de Ridder που είχαμε την ευκαιρία να απολαύσουμε και από κοντά στο Athens Trophy, θα λάβει μέρος στο επόμενο Volvo Ocean Race! Η συγκεκριμένη ομάδα στα 20 χρόνια ύπαρξής της έχει αγωνιστεί σε πολύ ανταγωνιστικές κλάσεις όπως Mumm 30, Farr 40, TP 52, ILC 40 και τα έχει καταφέρει πάρα πολύ καλά. Τώρα ήρθε η ώρα για κάτι μεγάλο, για κάτι διαφορετικό. Όπως το Volvo Ocean Race, ο πιο σκληρός περίπλους της Γης, με πλήρωμα και με ενδιάμεσες στάσεις.

Ενδιαφέρον έχει η άποψη του Peter de Ridder σχετικά με τη ζωή: "Η ζωή χωρίς πρόκληση δεν έχει κανένα ενδιαφέρον και τελειώνει πάρα πολύ γρήγορα. Η ιστιοπλοΐα σε ένα ανταγωνιστικό επίπεδο είναι το πάθος μου. Ο συνδυασμός των δύο, ανταγωνισμός και ιστιοπλοΐα, μου δίνει την ενέργεια για να ζήσω τη ζωή με ένα τρόπο δυναμικό και απαιτητικό. Μου επιτρέπει να ταιριάζω τα πάθη μου και την εμπειρία μου από την επαγγελματική μου ζωή. Είμαι σίγουρος ότι έχουμε τη γνώση και την εμπειρία να πάμε καλά."

Μιας και είπαμε για τη συμμετοχή - έκκληξη του Peter De Ridder στο Volvo Ocean Race με το Mean Machine να θυμίσουμε ότι η πρώτη που επιβεβαίωσε την επιστροφή της ήταν η Ericsson παρότι τα πράγματα δεν ήταν και τόσο ρόδινα γι αυτούς στον τελευταίο αγώνα. Το επόμενο Volvo Ocean Race θα γίνει το 2008-2009 και θα ξεκινήσει από την Ισπανία, το Alicante.

Για τον De Ridder το VOR είναι ένα μεγάλο όνειρο, αφού όσο καλά και αν τα πήγαινε μέχρι τώρα, ήταν πάντα αγώνες inshore. Ο περίπλους της Γης απαιτεί άλλα προσόντα και εντελώς διαφορετική οργάνωση της ομάδας. Το test είναι μεγάλο γι αυτόν και η περιέργεια μεγάλη γι εμάς.

Re-wire? Re-think.

Επιλέγοντας ένα ασύρματο σύστημα της **Tacktick**, τα πλεονεκτήματα είναι εμφανή πριν ακόμα ανοικτούν οι συσκευασίες των οργάνων.

Είναι τα μοναδικά ηλεκτρονικά στο χώρο της θάλασσας τα οποία λειτουργούν **ασύρματα** και με **ηλιακή ενέργεια**, χωρίς τη συνήθη καλωδίωση να «τρέχει» μέσα στο σκάφος.

Η μοναδικότητα αυτή απαλλάσσει από έξοδα και ταλαιπωρία, προσφέροντας επιπλέον τη δυνατότητα οι οθόνες με μία απλή βάση να τοποθετούνται οπουδήποτε πάνω στο σκάφος.



Micronet m100 Dual Digital Display

For dealer and product information call +44 (0)1243 379331 or contact sales@tacktick.co.uk

www.tacktick.com



Master Series for keel boats and day boats



Micronet m100 Digital Display



Micronet m100 Analogue Display



Micro Compass for dinghies



WORLD LEADERS IN WIRELESS INSTRUMENTS

PERGA S.A.

Κεντρική Διεύθυνση : Λεωφ.Βουλιαγμένης & Ζέππου 37, 166 75 Γλυφάδα, τηλ: 2109600641
Κατάστημα: Ν.Βόσση 5, 185 33 Μικρολίμανο, τηλ: 210-4125069, e-mail: info@perga.gr
Και σε επιλεγμένα καταστήματα.

Sailability

Τα μέλη του συλλόγου «Ιστιοπλοΐα για όλους» (sailability), ακόμα παρατηρούν απέξω δεκάδες άτομα να κάνουν ιστιοπλοΐα στον Σαρωνικό, γιατί δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα προσβάσιμα ιστιοπλοϊκά σκάφη. Η γραφειοκρατία της Πολιτείας είναι η αιτία που κρατάει τα σκάφη ακινητοποιημένα πίσω από ένα συρματοπλέγμα.

Ενάμιση χρόνο τώρα έχουν ζητήσει από τη Γενική Γραμματεία Ολυμπιακής Αξιοποίησης και τη Γραμματεία Αθλητισμού να δοθεί ένας μικρός χώρος στην παραλία των Τζιτζιφιών - στις πρώην ολυμπιακές εγκαταστάσεις του Δέλτα Φαλήρου - προκειμένου να κάνουν ιστιοπλοΐα τα μέλη του συλλόγου. Ακόμη όμως δεν έχει παραχωρηθεί και τα σκάφη αχρηστεύονται.

Ο σύλλογος ζητάει τον συγκεκριμένο χώρο επειδή έχει όλες τις υποδομές προσβασιμότητας. Βρίσκεται δίπλα στο τραμ, έχει πάρκινγκ και κτιριακές εγκαταστάσεις. Ωστόσο, από πέρυσι τον Μάρτιο οπότε ο σύλλογος υπέβαλε αίτημα να του παραχωρηθεί ο χώρος, συναντά συνεχώς εμπόδια. Αρχικά η Γενική Γραμματεία Ολυμπιακής Αξιοποίησης είπε ότι πρέπει να περιμένουν το νομοσχέδιο για την αξιοποίηση των ακινήτων. Πέρυσι το καλοκαίρι η Γενική Γραμματεία Αθλητισμού είπε ότι πρέπει πρώτα να ενταχθούν σε Ομοσπονδία, οπότε άρχισαν διαδικασίες για ένταξη στην Ελληνική Ομοσπονδία Ιστιοπλοΐας. Πριν από μία εβδομάδα ανακοινώθηκε ότι η μαρίνα στις Τζιτζιφιές θα δοθεί στην Ομοσπονδία και μέσω αυτής θα μπορούν να κάνουν χρήση.

Και πάλι όμως τίποτα δεν είναι σίγουρο, παρά μόνο ότι ακόμη ένα καλοκαίρι θα χαθεί. Όπως ήταν οι άνθρωποι του συλλόγου «Ιστιοπλοΐα για όλους», η ακινητοποίηση των σκαφών έχει ως αποτέλεσμα δεκάδες άτομα με αναπηρία και μικρά παιδιά, να μην μπορούν να αθληθούν ή απλώς να χαρούν ένα ταξίδι με ιστιοπλοϊκά.

Το προσβάσιμα ιστιοπλοϊκά σκάφη είναι ασφαλή και εύκολα στη χρήση για άτομα με κινητικές δυσκολίες αλλά και για τυφλούς. Τα βασικά πλεονεκτήματά τους είναι ότι η γάστρα και η σταθερή καρίνα παρέχουν πρόσθετη ευστάθεια και το σκάφος είναι δύσκολο να ανατραπεί. Το ηνδάλιο μπορεί να ελεγχθεί με το χέρι, το πόδι, ακόμα και με το πηγούνι. Για την ώρα πάντως τα σκάφη παραμένουν κλειδωμένα σε τρέιλερ, έξω απ' το νερό.



Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης

ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ • ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ 2007

● ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ

8.1.2007 – 7.3.2007
5.3.2007 – 9.5.2007
7.5.2007 – 4.7.2007
2.7.2007 – 31.7.2007 (εντατικό)
3.9.2007 – 31.10.2007
29.10.2007 – 8.1.2008

Γίνονται επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Δευτέρα από 19.00 έως 22.30

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

● ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ

11.1.2007 – 7.3.2007
8.3.2007 – 9.5.2007
10.5.2007 – 4.7.2007
6.9.2007 – 31.10.2007
1.11.2007 – 8.1.2008

Γίνονται επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Τρίτη από 20.30 – 22.00

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

● ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ

11.1.2007 – 7.3.2007
8.3.2007 – 9.5.2007
10.5.2007 – 4.7.2007
6.9.2007 – 31.10.2007
1.11.2007 – 8.1.2008

Γίνονται επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Τρίτη από 20.30 – 22.00

Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Σάββατο ή Κυριακή 10.00 – 18.00

● ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ

Νοεμβρίου 2007 – Μάρτιος 2008

Τα θεωρητικά μαθήματα γίνονται κάθε Τετάρτη από 18.00 έως 22.00 υπό μορφή σεμιναρίων. Θα πραγματοποιηθούν 6 οκτάωρες εξοδοί με σκάφος και ένα τριήμερο σε ημερομηνία που θα ανακοινωθεί κατά τη διάρκεια της φοίτησης.

- Τα μαθήματα διδάσκονται με τους πλέον μοντέρνους τρόπους διδασκαλίας: PROJECTORS, SLIDES, COMPUTER, SIMULATORS, ΕΙΔΙΚΕΣ ΒΙΝΤΕΟΚΑΣΣΕΤΕΣ, ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ, ΕΙΔΙΚΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ για όλα τα θέματα.
- Το διδακτικό δυναμικό της σχολής αποτελείται από 20 ΕΜΠΕΙΡΟΥΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΕΣ.
- Δίνουμε ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα με επιδείξεις LIFERAFT, ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΩΤΩΝ ΒΟΗΘΕΙΩΝ.
- Σας εξασφαλίζουμε συνεχή επαφή με την θάλασσα και την ιστιοπλοΐα με τα ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΤΡΙΗΜΕΡΑ.

Ακραία Καιρικά Φαινόμενα

ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΕΣ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΕΣ

Στο Vostoc της Ανταρκτικής στις 21 Ιουλίου 1983 καταγράφηκε η εξαιρετικά χαμηλή θερμοκρασία των -89°C (-129°F). Η συνήθης θερμοκρασία σε αυτόν τον Ρωσικό ερευνητικό σταθμό κυμαίνεται από -30°C έως -60°C . Οι καταβραχιαίοι άνεμοι που προκαλούν αυτές τις θερμοκρασίες στην περιοχή ταξιδεύουν με την ταχύτητα των 320 χιλιομέτρων την ώρα ξεκινώντας από το εσωτερικό της ηπείρου και κατευθύνονται προς τις ακτές. Προς το εσωτερικό της ηπείρου (δηλ. κοντά στον Νότιο Πόλο) η θερμοκρασία πέφτει από τους -40°C στους -80°C . Οι πιο κρύες 'ημέρες' καταγράφονται συνήθως στην διάρκεια του χειμώνα και συγκεκριμένα γύρω στις 22 Ιουνίου οπότε και όλο το 24ωρο επικρατεί νύχτα. Αντίθετα κατά την διάρκεια του καλοκαιριού γύρω στις 22 Δεκεμβρίου αν και όλο το 24ωρο επικρατεί ημέρα η θερμοκρασία παραμένει κάτω από το μηδέν. Η Ανταρκτική κρατάει και το προηγούμενο ρεκόρ χαμηλότερης θερμοκρασίας ενώ ανεπίσημα κατά την διάρκεια του χειμώνα του 1997 πήλι στο Vostoc καταγράφηκε θερμοκρασία -91°C .

ΥΨΗΛΟΤΕΡΕΣ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΕΣ

Η υψηλότερη θερμοκρασία που καταγράφηκε παγκοσμίως ήταν 56.7°C στις 10 Ιουλίου 1913 στην Κοιλάδα του θανάτου στην Καλιφόρνια των ΗΠΑ. Στην ίδια περιοχή κατά το διάστημα από 6 Ιουλίου μέχρι 17 Αυγούστου του 1917 κατά την διάρκεια δηλαδή 43 συνεχόμενων ημερών η θερμοκρασία ήταν πάνω από τους 48°C . Η Κοιλάδα του θανάτου (Death Valley) βρίσκεται στην Ανατολική-Κεντρική Καλιφόρνια σε υψόμετρο 86 μέτρων κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας (-86), το χαμηλότερο στο Βόρειο Ημισφαίριο. Η μέση ετήσια βροχόπτωση δεν ξεπερνά τα 5 cm. Ονομάστηκε έτσι εξαιτίας ενός από τους 18 επιζώντες ενός συνόλου 30 χρυσοσθήρων που προσπαθούσαν να βρουν φλέβα χρυσού το 1849 στην περιοχή αυτή. Παρά τις αντιξώες για την ζωή συνθήκες ένας σημαντικός αριθμός ζώων και φυτών συναντώνται στην περιοχή. Άλλη καταγραφή αναφέρει ότι στην περιοχή El Azizia της Λιβύης στις 13 Σεπτεμβρίου 1922 η θερμοκρασία έφτασε στους 58°C ή οποία όμως δεν είναι πλήρως επιβεβαιωμένη.

ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑΣ

Η μεγαλύτερη διακύμανση θερμοκρασίας κατά την διάρκεια μιας ημέρας παρατηρήθηκε στην περιοχή Browning της πολιτείας της Montana στις Ηνωμένες Πολιτείες στις 24 Ιανουαρίου του 1916 όπου η θερμοκρασία έπεσε από τους 7°C στους -49°C δηλαδή διαφορά 56°C .

ΙΣΧΥΡΟΤΕΡΟΣ ΑΝΕΜΟΣ

Το πιο ανεμοδαρμένο μέρος στον κόσμο είναι το όρος Washington της πολιτείας του New Hampshire όπου στις 12 Απριλίου του 1934 η ταχύτητα του ανέμου έφθασε τα 372 Km/h. Σε χαμηλό υψόμετρο τώρα, στην Γροιλανδία στην αεροπορική βάση Thule στις 8 Μαρτίου 1972 καταγράφηκε ταχύτητα ανέμου 333 Km/h.

ΙΣΧΥΡΟΤΕΡΗ ΧΙΟΝΟΠΤΩΣΗ

Στην Καλιφόρνια στο όρος Shasta Bowl κατά τη διάρκεια χιονοθύελλας από 13 μέχρι 19 Φεβρουαρίου του 1959 έπεσε χιόνι συνολικού ύψους 480cm (περίπου 5 μέτρα).

ΙΣΧΥΡΟΤΕΡΗ ΧΑΛΑΖΟΠΤΩΣΗ

Στις 14 Απριλίου του 1986 στην περιοχή Gopalganj στο Bangladesh το χαλάζι που έπεσε είχε βάρος περίπου ενός κιλού. Κατά την διάρκεια της χαλαζόπτωσης σκοτώθηκαν πάνω από 90 άνθρωποι.

Πηγή: www.meteo.gr



Παγκόσμια Ημέρα των Ζώων

Στο πλαίσιο του εορτασμού της Παγκόσμιας Ημέρας των Ζώων, ο ΑΡΧΕΛΩΝ πραγματοποίησε δύο επανεντάξεις θαλάσσιων χελωνών στο φυσικό τους περιβάλλον και οργάνωσε δένδροφύτευση στο Κέντρο Διάσωσης Θαλάσσιων Χελωνών στη Γλυφάδα.

Συγκεκριμένα, αποχαιρέτησαμε τη θαλάσσια χελώνα Odyssey που παρέμεινε στο Κέντρο Διάσωσης για ενάμισι χρόνο και τη Μήδεια που έμεινε τέσσερις μήνες. Η Odyssey μάλιστα φέρει δορυφορικό παμπό στο καβούκι της, προσφορά του προγράμματος ανταλλαγής νέων σε όλο τον κόσμο People to People. Αυτό σημαίνει ότι μπορεί να παρακολουθηθεί η πορεία της on line από την ιστοσελίδα www.seaturtle.org και να αντηρθούν πολυτιμες πληροφορίες για τη ζωή και τη διαδρομή της.

Εντωμεταξύ, σε μία προσπάθεια να μορφώνουμε το Κέντρο Διάσωσης κατέσαμε εθελοντές και φυτέψαμε αλημιρικόια. Ύστερα από μία συντονισμένη προσπάθεια, στην οποία επικρατούσε το κέφι και ο ενθουσιασμός από τους μαθητές του Εκπαιδευτηρίου Κωστέα-Γείτονα και από άλλους εθελοντές, φυτεύτηκαν πάνω από 40 δέντρα.

Επιδοθήκαμε στις γεωργικές μας δεξιότητες με την ελπίδα μετά από κάποια χρόνια να συναντηθούμε κάτω από τη σκιά των δέντρων που φυτέψαμε.

Ολοκλήρωση της ωστοκίας της θαλάσσιας χελώνας στη Ζάκυνθο

Ολοκληρώθηκε με επιτυχία για φέτος το πρόγραμμα καταγραφής της αναπαραγωγικής δραστηριότητας της θαλάσσιας χελώνας στη Ζάκυνθο. Τα μέλη και οι εθελοντές του Συλλόγου ΑΡΧΕΛΩΝ πραγματοποίησαν για 23η συνεχόμενη χρονιά δράσεις προστασίας των φωλιών και μαρκάρισμα των θηλικών χελωνών.

Όπως είναι γνωστό το πρόγραμμα του Συλλόγου στη Ζάκυνθο είναι το μακροβιότερο στο Μεσογειακό χώρο και από τα παλαιότερα σε όλο τον κόσμο. Με το πρόγραμμα αυτό συλλέγονται πληθυσμιακά δεδομένα που σε μερικά χρόνια θα δώσουν απάντηση στο ερώτημα αν ο πληθυσμός χελωνών της Ζακύνθου είναι σταθερός ή εμφανίζει πτωτική τάση. Οι ερευνητές του Συλλόγου ΑΡΧΕΛΩΝ επεξεργάζονται τα στοιχεία των σχεδόν 1000 φτεινών φωλιών, που αν και λιγότερες από τον μέσο όρο

βρίσκονται μέσα στο πλαίσιο των φυσιολογικών ετήσιων διακυμάνσεων. Οι μισές από αυτές εντοπίστηκαν στην αυστηρά προστατευόμενη παραλία των Σεκανίων και οι υπόλοιπες στις άλλες προστατευόμενες περιοχές του Κόλπου Λαγανά. Ο Σύλλογος παραδίδει τα στοιχεία που συλλέγει στο Φορέα Διαχείρισης του Θαλάσσιου Πάρκου για τις ανάγκες διαχείρισης των παραλιών στον Κόλπο.

Παράλληλα, περισσότεροι από 60.000 επισκέπτες του νησιού έλαβαν απευθείας ενημέρωση για τη θαλάσσια χελώνα από τους 120 εθελοντές του Συλλόγου στο σταθμό ενημέρωσης του Γέρακα, σε περισσότερες από 800 προβολές σε ξενοδοχεία και στα πλοία που κάνουν περιήγηση στον Κόλπο. Στις εισόδους των παραλιών, η ενημέρωση των επισκεπτών γίνεται σε συνεργασία με τους φύλακες του Θαλάσσιου Πάρκου.

Ο Σύλλογος ΑΡΧΕΛΩΝ ευχαριστεί όλους όσους συνέβαλαν στις φεινές προσπάθειες για την προστασία και ανάδειξη αυτού του μοναδικού βιοτόπου.



Ταξίδια
με πλεονεκτήματα...

Camper Hire
Hellas

ΑΥΤΟΚΙΝΟΥΜΕΝΑ ΤΡΟΧΟΣΠΙΤΑ

Ενοικιάσεις

Πωλήσεις

Service

Αξεσουάρ

Ανταλλακτικά

Τουριστικές υπηρεσίες

Από το VOR στο Victory Challenge

Και οι δύο είναι βετεράνοι του America's Cup. Επιπλέον, ανήκουν στην ομάδα που κέρδισε το πρόσφατο Volvo Ocean Race, την Ολλανδική ομάδα ABN AMRO ONE. Οι Νεοζηλανδοί, David Endeian, 27 ετών και Tony Mutter, 37 ετών, είναι τα δύο νέα αποκτήματα της Σουηδικής ομάδας Victory Challenge για το America's Cup.

Ο David Endeian ήταν ο Βενιαμίν του πληρώματος του ABN AMRO ONE, που κέρδισε τον περίφημο περίπλοο της Γης με θεαματικό τρόπο. Αυτό ωστόσο δεν σημαίνει ότι στερείται πείρας. Παρά το νεαρό της ηλικίας του ήταν η δεύτερη φορά που έκανε το γύρο του κόσμου. Είχε ξανατρέξει με το Team TYCO Volvo Ocean Race του 2001-2002. Επίσης ήταν μέλος του πληρώματος του American One World Challenge στο America's Cup 2002-2003 που έγινε στο Όκλαντ. Η θέση του David Endeian στην ομάδα του Victory Challenge θα είναι στο πιτ (pitman).

Ο Tony Mutter έκανε τον τρίτο του γύρο του κόσμου όταν διακρίθηκε με το ABN AMRO ONE. Είχε τρέξει με το Swedish Match την εποχή πριν το Volvo Ocean Race, στο Whitbread Round the World Race, το 1997-1998 και με το SEB το

2000-2001. Έχει συμμετάσχει στο America's Cup με την Αμερικάνικη ομάδα Abracadabra, στο Όκλαντ, την περίοδο 1999-2000. Ο Tony Mutter ήταν πρωταθλητής στην ιστιοπλοία τριγώνου στη Νέα Ζηλανδία το 1989, το 1991 και το 2000. Είχε σχέσεις με την ομάδα των Σουηδών, Victory Challenge, από το Όκλαντ όπου είχε πάρει τη θέση του trimmer όταν ο Lars Linger είχε τραυματιστεί και την ίδια θέση θα έχει και τώρα.

Έτσι, αυτή τη στιγμή υπάρχουν πέντε ιστιοπλοίοι από το ABN AMRO στο Victory Challenge. Οι άλλοι τρεις είναι ο Simon Fisher, ο Andrew Lewis και ο Luke Malloy, που έτρεχαν με το ABN AMRO TWO.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ IMS

Κατά το Παγκόσμιο Συνέδριο Ιστιοπλοίας της Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας που διεξήχθη στο Ελσίνκι 1 - 9 Νοεμβρίου 2006, ανετέθη υπό του Offshore Racing Council (O.R.C.) στον Π.Ο.Ι.Α.Θ. το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα σκαφών I.M.S. του 2008. Η παρουσίαση του Π.Ο.Ι.Α.Θ. απέσπασε ευμενή σχόλια και τα συγχαρητήρια της αρμόδιας επιτροπής.



www.camperhirehellas.com

Λεωφ. Φλέμινγκ 45 - Ρφήνα
Τηλ.: 22940-7998



La Sfida στην Τεργέστη

Η ομάδα της BMW Oracle Racing με αρχηγό τον Chris Dickson κέρδισε πρώτη γίκη στη match race διοργάνωση Trieste Challenge - La Sfida στην ανατολική ακτή της Ιταλίας, κερδίζοντας την ομάδα Areva Challenge με 3-2 στον τελικό.

Η BMW Oracle Racing ολοκλήρωσε τους προκριματικούς αγώνες και πέρασε στην επόμενη φάση κερδίζοντας την Luna Rossa Challenge με 2-0 στον ημιτελικό.

Οι τελευταίες ισοδυναμίες πήραν τη μορφή Βορίφο όταν η BMW Oracle Racing κατάφερε να κερδίσει οριακά την ομάδα του Sebastian Col, που βρίσκεται επικεφαλής της παγκόσμιας κατάταξης (World Match Racing Tour), μόλις στο τελευταίο αγώνα και με ένα μέτρο διαφορά.

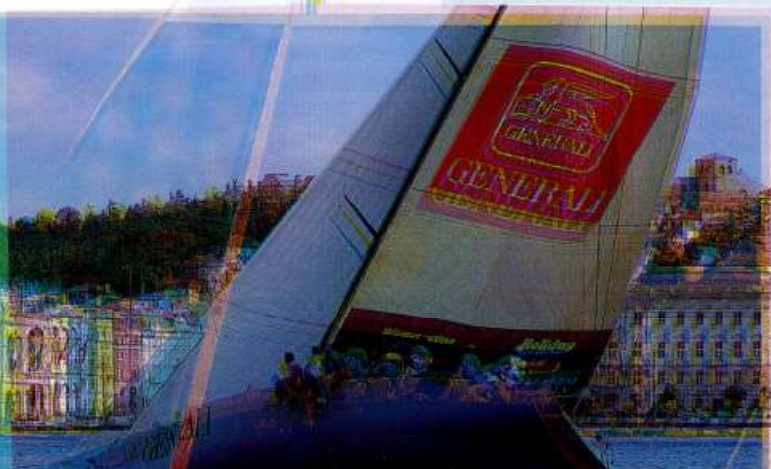
Το πρόγραμμα του BMW Oracle Racing αποτελείται από 8 άτομα, από 2 επιπλέον ντόπιους νεαρούς ιστιοπλοούς. Αυτοί είναι: Chris Dickson (NZL), Eric Doyle (USA), Jamie Gale (NZL), Craig Mon (NZL), Jann Neergaard (DEN), Paul Westlake (AUS), Kazuhiko Sasaki (JPN) και Jari Ziskind (USA).

Η BMW Oracle Racing έχει κερδίσει συνολικά 13 από τους 15 αγώνες στην Trieste.

Πέντε ομάδες του America's Cup συμμετέχουν στη διοργάνωση. Εκτός από την BMW Oracle Racing είναι ακόμα η Luna Rossa Challenge, το Mascalzone Latino - Capitana Team, το China Team και το Areva Challenge.

Η επόμενη εμφάνιση της ομάδας BMW Oracle Racing σε διεθνή αγώνα match racing θα είναι στο Allianz Cup που θα γίνει τον Δεκέμβριο στο Λονδίνο και θα αποτελεί το πέμπτο κατά σειρά αγώνες του World Match Racing Tour.

Τα σκάφη που χρησιμοποιούνται στη διοργάνωση είναι ολόκληρα, έχουν μήκος 50 πόδια (16 μέτρα) και είναι open class. Είναι δε τα μεγαλύτερα που έχουν χρησιμοποιηθεί σε match racing σκάφη. Τα σκάφη αυτά έχουν τεράστια ιστιοφόρα και εκτόπισμα που δεν ξεπερνάει τους 5 τόνους. Χρειάζονται δεκά άτομα πληρωμα, πολλοί από τους οποίους είναι μικρότεροι από 5 τόνους, αλλά μενάρια για τεταίους είδους αγώνες που συνήθως τρέχουν 4-5 άτομα.



© BMW Oracle Racing / Massimo Sestini



Πέμπτη, 28 Σεπτεμβρίου 2006

ΠΡΟΣ: ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟ ΟΜΙΛΟ ΚΕΡΚΥΡΑΣ. (Ι.Ο.Κ.)

ΘΕΜΑ: ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑΣ ΤΗΣ ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΣ ΚΟΛΥΜΒΗΣΗΣ
marathonswim.gr ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΣΑΣ ΣΤΗΝ ΑΨΟΓΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ
ΣΑΓΙΑΔΑ – ΚΕΡΚΥΡΑ (24 ΙΟΥΝΙΟΥ 2006) ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΟΥ ΠΑΡΕΙΧΑΤΕ ΣΤΟΥΣ
ΑΘΛΗΤΕΣ.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟ.

Ένας υπέροχος αγώνας που χαρακτηρίστηκε ο πιο ασφαλής αγώνας μαραθώνιας χειμερινής κολύμβησης που έγινε ποτέ στην Ελλάδα χάρη στην άψογη κάλυψη και οργάνωση του αγώνα από τα λιμεναρχεία Κέρκυρας και Ηγουμενίτσας και στην τεράστια συμβολή του ιστοπλοϊκού ομίλου Κέρκυρας (Ι.Ο.Κ.) που αφιλοκεδώς συνόδευσέ με τα πανέμορφα ιστοπλοϊκά του σκάφη τους αθλητές και με την εμπειρία των πληρωμάτων τους διασφάλισε στο έπακρο την ασφάλεια και την τελική έκβαση του αγώνα.

Πρώτη φορά είδαμε πληρώματα των συνοδευτικών να βρίσκονται τόσο πολύ συναισθηματικά κοντά στους αθλητές που συνοδεύανε, γίνανε ένα με αυτούς και ζούσανε μαζί τους το κάθε λεπτό της προσπάθειας τους και αυτό ήτανε κάτι το ανεπανάληπτο και μας έκανε πραγματικά όλους να συγκινηθούμε και να δεθούμε μαζί τους.

Σας ευχαριστούμε όλους από βάθος καρδιάς για αυτό.

ΜΕ ΤΙΜΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ
ΓΙΑ ΤΟ SITE:

www.marathonswim.gr

Ο WEBMASTER
ΚΑΤΡΑΝΤΣΙΩΤΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΦΑΙΑΚΩΝ 21 54453
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
ΕΛΛΑΔΑ



Πάνος Σγουρός - Ηλίας Μαντούβαλος

Ο Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Πειραιά και ο Ναυταθλητικός Όμιλος Δελφινάριο συνδιοργανώνουν τον αγώνα ανοικτής θάλασσας «ΠΑΝΟΣ ΣΓΟΥΡΟΣ - ΗΛΙΑΣ ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΣ» που εφέτος έγινε το Σάββατο 30 Σεπτεμβρίου και την Κυριακή 1 Οκτωβρίου 2006. Στον αγώνα περιλαμβάνονταν κατηγορίες για σκάφη καταμετρημένα κατά IMS, ORC CLUB, IRC καθώς για την κλίση Beneteau 25.

Για τα σκάφη IMS A, τα Beneteau 25 και τα IRC προκηρύχθηκαν 4 παληνδρομικές ιστιοδρομίες, ενώ τα σκάφη IMS N και ORC CLUB συμμετείχαν σε αγώνα ανοικτής θάλασσας μέχρι την Αίγινα.

Το Σάββατο 30 Σεπτεμβρίου το πρωί ο άνεμος ήταν από νοτιοδυτικές διευθύνσεις ενώ αργότερα έστρεψε σε νότιο, έντασης από 8 μέχρι 13 κόμβους. Έτσι μπόρεσαν να ολοκληρωθούν δύο διαδρομές όρτσα-πρύμα. Την επομένη ημέρα, Κυριακή 1 Οκτωβρίου αρχικά φυσούσε βορειοανατολικός άνεμος έντασης 12 μιλίων που αργότερα στράφηκε σε νοτιοδυτικό. Η αλληλαγία αυτή έγινε στο μέσο της τρίτης ιστιοδρομίας και έτσι κάποια σκάφη έφτασαν

στον τερματισμό ταξιδεύοντας όρτσα. Αργότερα δόθηκε η εκκίνηση της τέταρτης ιστιοδρομίας, η οποία ακυρώθηκε πριν φτάσουν τα σκάφη στην πρώτη σηματοδύρα λόγω άπνοιας.

Στην ιστιοδρομία ανοικτής θάλασσας, η χαμηλή ένταση του ανέμου στο Φάληρο και η άπνοια που επικρατούσε κοντά στην Αίγινα ταλαιπώρησε τα σκάφη που συμμετείχαν στον αγώνα ανοικτής θάλασσας και έτσι τα περισσότερα δεν πρόλαβαν καν να τερματίσουν.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

IMS-A

- 1-BRISOT X (Μηρίνης)
- 2-GUAPA (Τσοχατζή)
- 3-X-HOT (Τζάκος)

IMS-N

- 1-ΠΟΣΕΙΔΩΝ (Σκώκος)
- 2-ALBATROSS (Μυρμιρίδης)
- 3-NISOS (Μπεκιάρης)

ORC Club

- 1-ΝΕΦΕΛΗ (Τζάκος)
- 2-ΣΕΛΗΝΗ 2 (Ζέρβας)
- 3-ΑΙΓΑΙΑΣ 1 (Καρβέλας)

IRC

- 1-ΙΟΝΙΑ (Δεληγιώργης)
- 2-NIKI-CHRISTINA (Θεοδωρίδης)
- 3-FLIRT 2 (Πετούσης)

Αγώνας Κέας 2006

Το τριήμερο 15-17 Σεπτεμβρίου ο Ναυτικός Όμιλος Ελλιάδος διοργάνωσε τον αγώνα Κέας, στον οποίον συμμετείχαν 32 σκάφη στις κατηγορίες IMS A, IMS N και ORC, με σοβαρές απώλειες καλών συμμετοχών λόγω της παράλληλης διεξαγωγής του παγκοσμίου πρωταθλήματος IMS 600 στην Κρήτη.

Τα σκάφη πέρασαν την γραμμή εκκίνησης την Παρασκευή 15 Σεπτεμβρίου στις 4 η ώρα το απόγευμα με άνεμο 15 ως 18 κόμβους που έπνεαν την ώρα εκείνη από νοτιοανατολική διεύθυνση (τη γνωστή μπουκαδούρα του Σαρωνικού). Πολλά σκάφη προτίμησαν να ξεκινήσουν από την αριστερή μεριά της γραμμής με αποτέλεσμα να συνωστιστούν και μερικά να ξεκινήσουν πρόωρα. Ο άνεμος βοήθησε τα σκάφη να ταξιδέψουν αρκετά γρήγορα μέχρι τη Βούλα, όπου εκεί το βορριάκι που επικρατούσε άρπαξε στην αρχή τα πρώτα σκάφη και στη συνέχεια όλα τα υπόλοιπα που άρχισαν να ταξιδεύουν γρήγορα σε πηλαγοδρομία προς τον Πάτροκλο. Από εκεί και πέρα ο αγώνας ήταν πανεύκολος με μόνη μικρή ταλαιπωρία το πέρασμα στο στενό του Πατρόκλου. Πλησιάζοντας τον Πάτροκλο οι κυβερνήτες έπρεπε να διαλέξουν προσεκτικά την πορεία τους ώστε να αποφύγουν την άπνοια που συνήθως επικρατεί κοντά στην στεριά. Άλλο κρίσιμο σημείο τακτικής ήταν το γύρισμα του καιρού προς βορειοανατολική διεύθυνση κοντά στην Τζια που ανάγκασε τα σκάφη να κάνουν και μερικά ται, μέχρι να μπουν στον Άγιο Νικόλα. Πρώτο έκοψε την γραμμή τερματισμού στην Τζια κατά τις 10 παρά τέταρτο το βράδυ το Άνεμος - 3 Άλφα ακολουθούμενο από το Blue Seal - Mercedes Benz και το Νάξος. Μέχρι τη 1 το βράδυ είχαν τερματίσει όλα τα σκάφη παρόλο που ο αέρας εξασθένησε σημαντικά τη νύχτα. Έτσι τα πρώτα σκάφη τερμάτισαν έξι ώρες μετά την εκκίνηση και τα τελευταία δώδεκα ώρες μετά.

Την Παρασκευή το βράδυ τα πηλώματα διασκέδασαν στο Βουρκάρι και δεν έλειψε και το καθιερωμένο γλέντι την άλλη μέρα το μεσημέρι στην παραλία στο Γιαλισκάρι.

Την Κυριακή 10 η ώρα το πρωί με έντονο κύμα από βοριά, αλλήλα χωρίς δυνατό αέρα, δόθηκε η εκκίνηση για τον αγώνα της επιστροφής. Όσα σκάφη ξέφυγαν γρήγορα από το ανταμάμαλο και τον ασθενή άνεμο στον κόλπο του Αγίου Νικολάου μπήκανε στον αέρα, βοριά που άρχισε να δυναμώνει με ριπές που έφταναν τους 23 κόμβους, και απογειώθηκαν. Περισσότερα σκάφη σήκωσαν μπαλόνια και προτίμησαν να ταξιδέψουν πιο κάτω από την πορεία τους προκειμένου να κερδίσουν ταχύτητα. Άλλοι κρατήθηκαν ψηλά ταξιδεύοντας με τζένοες. Μετά την Μακρόνησο η διεύθυνσή του έστρεψε προς τα αριστερά, αναγκάζοντας όσους είχαν μπαλόνια να τα κατεβάσουν προκειμένου να κρατήσουν την πορεία τους προς τον Πάτροκλο. Το επόμενο δύσκολο σημείο της διαδρομής ήταν στον Αραινά όπου ο βοριάς έδωσε προσωρινά τη θέση του στη μπουκαδούρα και κάποια σκάφη ταλαιπωρήθηκαν προσπαθώντας να ξεφύγουν από την άπνοια. Ευτυχώς ο βοριάς επικράτησε μέχρι τον τερματισμό και έτσι τα περισσότερα σκάφη τερμάτισαν άνετα. Νωρίς το μεσημέρι έκοψε την γραμμή τερματισμού στη Βούλα το Άνεμος - 3 Άλφα και αμέσως μετά το Ιωνία. Με λίγα λόγια, ήταν ένας αγώνας ξεκούραστος και μια ανάπαυλα για το weekend στην πανέμορφη Τζια, που όλοι μας έχουμε τις καλύτερες αναμνήσεις.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

IMS - A

1. X - HOT (G. Tzakos)
2. KYANH (N. Krallis)
3. Lerneia Hydra II - Gant (G. Krimitsas)

IMS - N

1. NAXOS (P. Chatzikiriakakis)
2. GORGOSIFOUNAS (S. Papagiannopoulos)
3. OLKIS (V. Bogakos)

ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ



Κείμενο **Μαρία-Χριστίνα Κοντογιαννοπούλου**

2006 ΑΓΩΝΑΣ ΥΔΡΑΣ

Το τριήμερο 27-29 Οκτωβρίου ο Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος διοργάνωσε τον καθιερωμένο αγώνα στην Ύδρα. Εκτός από τις κατηγορίες IMS και ORC Club, φέτος συμμετείχαν για πρώτη φορά σκάφη καταμετρημένα κατά IRC. Η εκκίνηση δόθηκε στις 16.00 της Παρασκευής με την συμμετοχή σκαφών από την Αττική αθήνα και την επαρχία, όπως το «Ταξιδευτής» από τη Χαλκίδα και το «Νεμέα» από τη Θεσσαλονίκη. Εντυπωσιακή ήταν η παρουσία του Swan 55 «Daphne's Smile» του Δημήτρη Τσαλίτη.

Τα σκάφη ξεκίνησαν ταξιδεύοντας ανοικτά όρτσα αριστερίνεμα και λίγο αργότερα πολλή σήκωσαν το μπαλόνη. Κοντά στις στεριές της Αττικής ο άνεμος ήταν πιο δυνατός και έτσι τα περισσότερα απέφυγαν την Αίγινα. Όσο περνούσε η ώρα ο άνεμος δυνάμωνε με μέγιστη ένταση τους 18 κόμβους και βορειοανατολική διεύθυνση. Οι ιδιαίτερα ευνοϊκές συνθήκες βοήθησαν τα πρώτα σκάφη να τερματίσουν κατά τις 9. Αν και αργότερα η έντασή του μειώθηκε λίγο, όλα τερμάτισαν μέχρι τα μεσάνυχτα.

Το Σάββατο στις 13.00 έγινε η απονομή των επάθλων του πρώτου σκέλους στην αίθουσα εκδηλώσεων του Δήμου Ύδρας. Τα πρώτα σκάφη ήταν τα εξής: Ωκύαθος XV (IRC), BRISOT X (IMS A), Prestige (IMS N) και Ζωή (ORC).

Την Κυριακή λίγο μετά τις 10.00 δόθηκε η εκκίνηση του δεύτερου σκέλους με άνεμο βορείων διευθύνσεων και έντασης 15 κόμβων, ο οποίος άλλαζε σε ένταση και διεύθυνση κοντά στις ακτές της Πελοποννήσου. Η διαδρομή μέχρι τον τερματισμό στο Φάληρο ήταν όρτσα και έτσι τα σκάφη έπρεπε να αποφασίζουν πότε θα κάνουν τακ ανάλογα με τις αλλαγές. Όπως και στο πρώτο σκέλος, ευνοήθηκαν όσα έμειναν μακριά από την Αίγινα. Μετά το απόγευμα η ένταση του ανέμου άρχισε να πέφτει και κάποια σκάφη προτίμησαν να εγκαταλείψουν.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

IRC

1. ALPHA PRIVATE BANK (Π. ΚΟΥΡΚΟΥΛΟΣ – ΝΟΑ)
2. Ωκύαθος XV (Γ. ΕΡΤΣΟΣ – ΝΟΠΦ)
3. X-HOT (Γ. ΤΖΑΚΟΣ – ΙΟΠ)

IMS A

1. ΜΕΛΙΤΗ IV (Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ – ΝΟΕ)
2. ΖΑΝΤΙΝΟ – ΤΙΜ (Π. ΣΤΡΟΥΖΑΣ – ΠΟΙΑΘ)
3. ALSOUΜΑ ΝΟΥΝΟΥ FAMILY (Α. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ – ΠΟΙΑΘ)

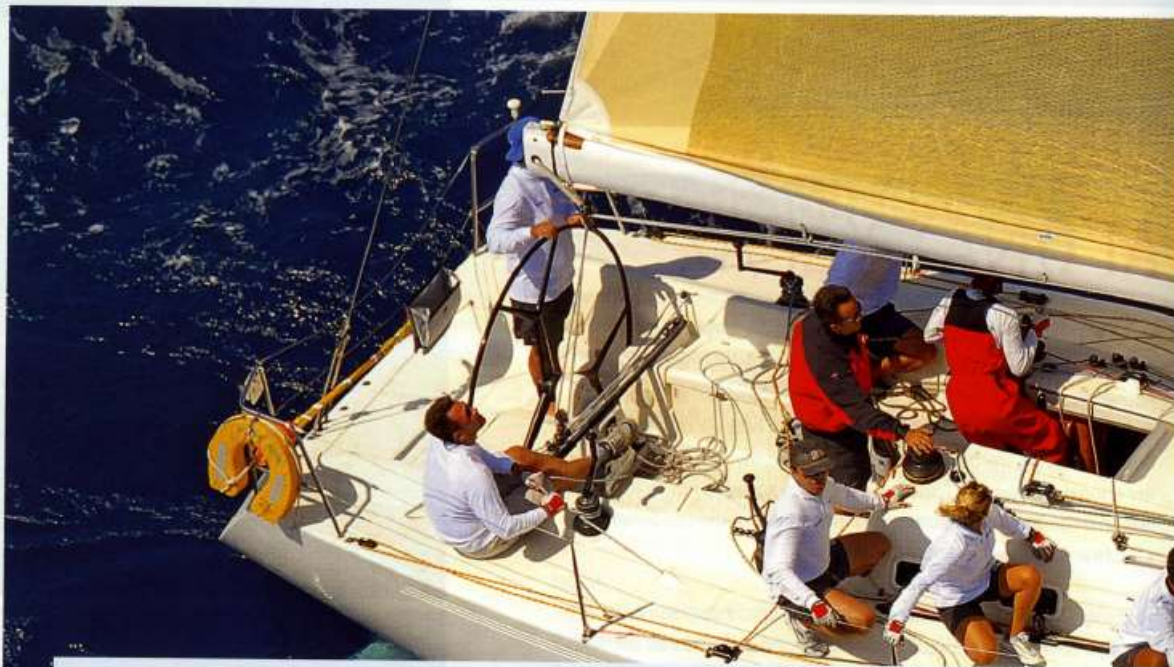
IMS N

1. PRESTIGE (Δ. ΚΑΛΟΔΗΜΟΣ - ΙΟΠ ΔΕΗ)
2. ΝΕΜΕΑ (Σ. ΚΑΣΤΕΡΑΣ – ΝΟΑΘ)
3. ΝΕΜΕΣΙΣ (Ζ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ – ΝΟΕΦ)

ORC CLUB

1. ΖΩΗ (Σ. ΗΛΙΑΔΗΣ - ΠΟΙΑΘ)
2. ΣΥΝΘΙΑ II – METALTEX (Γ. ΦΡΥΔΑΣ – ΝΑΟΒ)
3. ΜΥΘΟΣ (Α. ΜΕΤΑΞΑΣ - ΙΟΠ ΔΕΗ)





ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ και ALPHA BANK 1995 – 2006



ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ



Η Alpha Bank, ένας από τους μεγαλύτερους χορηγούς στο χώρο της ιστιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης, προσφέρει το κίνητρο διαρκώς και σε περισσότερους νέους ανθρώπους να ασχοληθούν με την ιστιοπλοΐα!

Όλα ξεκίνησαν το **1995** με πρωτοβουλία του Προέδρου του Δ.Σ. της Τραπεζής κ. Ι.Σ. Κωστόπουλου, που έδωσε την ευκαιρία σε όσους Υπαλλήλους επιθυμούσαν να ασχοληθούν με την ιστιοπλοΐα ανοικτής θαλάσσης. Η πρωτοβουλία βρήκε μεγάλη ανταπόκριση και υπήρξε ένθερμη συμμετοχή. Σε συνεργασία με το Ναυταθλητικό Όμιλο Αθηνών πραγματοποιήθηκαν για πρώτη φορά μαθήματα ιστιοπλοΐας (Αρχαρίων και Προχωρημένων) για τους Υπαλλήλους της Τραπεζής, σε ειδική τιμή, καλύπτοντας η Τράπεζα μέρος του κόστους.

Το **1996**, ο κ. Ι.Σ. Κωστόπουλος παραχώρησε στο Σύλλογο Προσωπικού το σκάφος "Sailing Μαζι" τύπου 3/4 του τόνου και συγκροτήθηκε η πρώτη ιστιοπλοϊκή ομάδα, η οποία αποτελούνταν αμιγώς από Υπαλλήλους της Τραπεζής.

Το **1999**, η Τράπεζα αγόρασε το αγωνιστικό ιστιοπλοϊκό σκάφος "Alphacard 2000", τύπου IMX-38, το οποίο μετονομάστηκε σε "Alphacard Electron" το έτος 2000, σε "Alpha Bank Νότος" το Μάιο του 2001 και σε "Alpha Bank" το 2002.

Το **2004**, το σκάφος αντικαταστάθηκε με ένα καινούργιο, τύπου IMX-40, παραμένοντας στην παύλ ανταγωνιστική κατηγορία των αγωνιστικών σκαφών. Το σημαντικότερο χαρακτηριστικό του πλήρωματος του σκάφους "Alpha Bank" είναι η ομοιογένειά του. Η αγάπη για τη θάλασσα και τον αθλητισμό, το ομαδικό πνεύμα, η καλή οργάνωση και η αγωνιστικότητα, ώθησαν τα μέλη της ομάδας σε μια ανοδική πορεία με πολλές νίκες καθ' όλη τη διάρκεια των ετών.

Το πλήρωμα του "Alpha Bank" αποτελείται από 20 μέλη που ανανεώνονται κάθε χρόνο και εναλλάσσονται σε κάθε αγώνα. Η συμμετοχή σε μεγάλους αγώνες, περίπου 17 κατ' έτος, προσέδωσε εμπειρία και εφόδια για διάκριση.



Επισημαίνεται, ότι όλα τα μέλη του πληρώματος έχουν παρακολουθήσει μαθήματα ιστιοπλοΐας αρχαρίων και αγωνιστικής ιστιοπλοΐας και έχουν επιλεγεί επειδή διακρίθηκαν για την αγάπη τους για το άθλημα, τις ικανότητες και τις επιδόσεις τους.

Συνοδικά έχουν παρακολουθήσει μαθήματα ιστιοπλοΐας περίπου 500 Υπάλληλοι της Alpha Bank.

Σημαντικές στιγμές και νίκες των τελευταίων ετών που προέβλεπαν και διαφήμισαν την Τράπεζα είναι:

Έτος 2000: 1η θέση στη Γενική Κατάταξη στο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα IMS και στο Πρωτάθλημα Βορείου Αιγαίου.

Έτος 2001: 1η θέση στην Ετήσια Κατάταξη (Ranking List) σκαφών IMS.

Έτος 2002: 22η θέση σε 70 συμμετοχές στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα σκαφών IMS στο Capri Ιταλίας και 1η θέση στη Γενική Κατάταξη και Κατηγορία στον αγώνα Aegean Regatta.

Έτος 2003: 1η θέση στη Γενική Κατάταξη και Κατηγορία στο Κύπελλο Άνοιξης, 2η θέση στη Γενική Κατάταξη και 1η στην Κατηγορία στο 40ο Διεθνές Ράλλυ Αιγαίου.

Έτος 2004: 1η θέση στην Ετήσια Κατάταξη (Ranking List) σκαφών IMS, 2η θέση στη Γενική Κατάταξη και 1η στην Κατηγορία στο Κύπελλο Άνοιξης.

Έτος 2005: 2η νίκη στην Ετήσια Κατάταξη (Ranking List) σκαφών IMS & 3η νίκη στο Πανευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Σκαφών IMS 600.

Έτος 2006: 1η νίκη στο 43ο Ιστιοπλοϊκό Ράλλυ Αιγαίου. 3η στο παγκόσμιο IMS 600.

Με την πάροδο των ετών, η ιστιοπλοΐα συνδέθηκε με την Τράπεζα και τον κόσμο της. Η σταθερά ανοδική πορεία και απήχηση του αθλήματος έχουν θέσει τις βάσεις για ακόμη σημαντικότερες διακρίσεις στο μέλλον.



Παγκόσμιο Πρωτάθλημα IMS 600

Το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα IMS 600 πραγματοποιήθηκε από τις 9 έως τις 16 Σεπτεμβρίου 2006 στον Άγιο Νικόλαο της Κρήτης και συγκεκριμένα στον κόλπο του Μεραμπέλλο. Το πρωτάθλημα στο οποίο έλαβαν μέρος 12 σκάφη από Βουλγαρία, Ιταλία, Ισπανία, Ρωσία, Σλοβακία και Ελλάδα, είχε μεγάλο ενδιαφέρον και κρίθηκε τελικά στη σταθερότητα της απόδοσης, τόσο στις άπνοιες όσο και στον πολύ αέρα.





Το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα IMS-600 είναι ένα θεσμοθετημένο γεγονός από την Παγκόσμια Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία, η δε κατηγορία IMS-600 περιλαμβάνει αγωνιστικά σκάφη ανοικτής θαλάσσης 42 περίπου ποδών (14 μέτρων) που ανταποκρίνονται στις τελευταίες εξελίξεις της τεχνολογίας και συμμετέχουν τα καλύτερα εκπαιδευμένα πληρώματα.

Διοργανωτής του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος IMS 600 ήταν ο Δήμος Αγίου Νικολάου και ο Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Αγίου Νικολάου «ΑΙΟΛΟΣ». Η διοργάνωση του φετινού Πρωταθλήματος αθλά και αυτών των πραγματοποιούμενων ετών αποτελεί μέρος του στόχου που έχει ο Δήμος για την τουριστική προβολή του Αγίου Νικολάου και την καθιέρωσή του ως κέντρου για την προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού και της ιστιοπλοΐας ως άθλημα γενικότερα. Χώρος υποδοχής όλων αυτών των δραστηριοτήτων είναι η μαρίνα του Αγίου Νικολάου, στην οποία έχουν ήδη φιλοξενηθεί πολλοί ιστιοπλοϊκοί αγώνες πανελλήνιοι (J24) και διεθνείς (ODYSSAIL, COSI, Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα IMS 600 το 2005) με μεγάλη επιτυχία.

Την Κυριακή 10 Σεπτεμβρίου το απόγευμα πραγματοποιήθηκε η τελετή έναρξης σε ένα μοναδικό

χώρο που δημιουργεί το βενετικό κάστρο που βρίσκεται στο νησί της Σπιναλόγκας. Το προσήλιο της εισόδου του κάστρου είχε διαμορφωθεί κατάλληλα για την τελετή, στην οποία παρευρέθηκε ο βουλευτής Λασιθίου κ. Γιάννης Πλακιωτάκης, ο δήμαρχος του Αγίου Νικολάου κ. Γιάννης Λουκαράκης, ο αντιπρόεδρος της Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας κ. Γιώργος Ανδρεάδης, οι υποψήφιοι νομάρχες και δήμαρχοι και φυσικά τα πληρώματα και τα μέλη των επιτροπών των αγώνων.

Από την Δευτέρα 11 Σεπτεμβρίου ξεκίνησαν οι ιστιοδρομίες με πολύ δυνατούς ανέμους και δύσκολες συνθήκες που έδωσε στα πληρώματα μια πρώτη γεύση για το τι επρόκειτο να ακολουθήσει στην συνέχεια. Έτσι ο άνεμος, ένας από τους βασικότερους παράγοντες στην ιστιοπλοΐα, κατόρθωσε να γίνει ο πρωταγωνιστής στους αγώνες και να κλέψει την παράσταση από την πρώτη μέρα.

Την Τρίτη το μεσημέρι δόθηκε η εκκίνηση της μεγάλης διαδρομής ανοικτής θαλάσσης από το λιμάνι του Αγίου Νικολάου, που περιελάμβανε διαδρομή 92 μιλίων από Άγιο Νικόλαο – Στεία – Διονυσιάδες – Άγιο Νικόλαο. Όλα τα σκάφη ήταν στην γραμμή εκκίνησης

εκτός του Ελληνικού σκάφους MELITI III με κυβερνήτη τον Στρατή Ανδρεάδη, του οποίου έσπασε η μάσα στη 2η Ιστιοδρομία και αναγκάστηκε να αποχωρήσει του πρωταθλήματος. Ο άνεμος ήταν αρκετά δυνατός και είχε ταχύτητα που κυμαινόταν μεταξύ 23 και 35 κόμβων. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να γίνει μια πολύ γρήγορη κούρσα γεμάτη ένταση, θέαμα, και ταχύτητα που ανάγκασε τα πληρώματα να επιδείξουν όλες τους τις ικανότητες και τα σκάφη να εξαντλούν τα όρια της αντοχής τους. Η μέση ταχύτητα στην διάρκεια του πρώτου σκέλους έφτασε τους 8,5 κόμβους ενώ τα σκάφη έφτασαν σε ορισμένα σημεία την ταχύτητα των 17 κόμβων!

Στην συνέχεια, την Πέμπτη ο καιρός πρέμισε φέρνοντας άριστες συνθήκες για ιστιοπλοΐα με ταχύτητα ανέμων 17 – 25 κόμβους. Έτσι, έγιναν δυο υπέροχες ιστιοδρομίες.

Και ενώ τις προηγούμενες μέρες όλοι εύχονταν να πύσει ο άνεμος για να γίνουν οι αγώνες, την Παρασκευή η γενική επιθυμία ήταν να φυσήσει περισσότερο. Ο καιρός ήταν καλός μεν αλλά είχε πολύ ασθενή άνεμο, μεταξύ 6 – 8 κόμβων, που άλλαζε διεύθυνση συνεχώς, πράγμα που δυσκόλεψε τους



ιστιοπλόου να πάρουν αποφάσεις τακτικές.

Το Σάββατο ήταν προγραμματισμένη να γίνει η τελευταία ιστιοδρομία. Ήταν μεγάλης σημασίας γιατί ο συναγωνισμός για την 2η και 3η θέση ήταν πολύ έντονος μεταξύ του σκάφους ALPHA BANK με κυβερνήτη τον Θόδωρο Τσουλιφά και το σκάφος WIND SONG με κυβερνήτη τον Serguey Chevtsov. Τα πράγματα θα ξεκαθάρizαν σ' αυτήν ακριβώς την τελευταία ιστιοδρομία. Ο Αϊόλος όμως είχε άλλα σχέδια, δεν φύσηξε καθόλου και τελικά δεν πραγματοποιήθηκε η ιστιοδρομία. Τα πληρώματα γιόρτασαν με το δικό τους τρόπο το τέλος του Πρωταθλήματος κάνοντας ένα ομαδικό μπάνιο στην μέση του κόλπου του Μεραιπέλλου με τραγούδια και πειράγματα. Ήταν μια πραγματικά όμορφη στιγμή αθλητικού πνεύματος και συμπεριφοράς που δείχνει πως το βασικότερο στοιχείο του αθλητισμού, πέρα από τους αγώνες, είναι ότι φέρνει τους ανθρώπους κοντά.

Στο σύνολό του το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα από πληεράς αγωνιστικής είχε πολύ ενδιαφέρον, έλαβαν μέρος αθλητές ιστιοπλόοι υψηλού επιπέδου, παρουσίασε θέαμα αθλή και τεχνική. Είχε μεγάλο συναγωνισμό που κράτησε έντονο το ενδιαφέρον μέχρι την τελευταία στιγμή. Οι διαφορετικές συνθήκες ανέμου που επικράτησαν κατά την διάρκεια της εβδομάδας, έδωσαν την δυνατότητα στα πληρώματα να δείξουν τις ικανότητές τους σε διαφορετικές συνθήκες ανέμου και σίγουρα αυτοί που νίκησαν, αξίζουν του τίτλου που κέρδισαν.

Το Πρωτάθλημα παρακολούθησε πολύς κόσμος από τα ξενοδοχεία, τις παραλίες αθλή και σε όλο το μήκος της ακτής της πόλης, γιατί όλες οι Ιστιοδρομίες έγιναν κοντά στην ακτή και έτσι είχαν την ευκαιρία να χαρούν τα σκάφη στις εκκινήσεις, στις περιστροφές γύρω από τις σηματούρες και στις ιστιοδρομίες «όρτσα – πρύμα».

Η τελετή απονομής των επάθλων έγινε το Σάββατο το βράδυ στο φιλόξενο χώρο του ξενοδοχείου Blue Marine και στην συνέχεια ακολούθησε δεξίωση προς τιμήν των ιστιοπλόων. Στην τελετή παρευρέθη ο Βουλευτής κ. Γιάννης Πλακωτάκης, και ο Γενικός Γραμματέας Κρήτης κ. Σεραφείμ Τσώκας.

Οι ιστιοπλόοι κατά την διάρκεια της παραμονής τους στον Άγιο Νικόλαο είχαν την ευκαιρία να παρακολουθήσουν διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις όπως το καλλιτεχνικό φεστιβάλ TOUCH 2006 «Καλλιτέχνες σε Επαφή», εικαστικά δρώμενα με την φροντίδα της Πόλης Θραψανιώτη εκπαιδευτικού εικαστικών και μια επίσκεψη-μουσική βραδιά στην αρχαία Λατώ που παρουσίασε το 2ο Γυμνάσιο Αγίου Νικολάου. Η Οργανωτική Επιτροπή είχε οργανώσει με την συμπάρασταση του Δήμου Αγίου Νικολάου.

Όλοι οι συμμετέχοντες έμειναν ενθουσιασμένοι από την διοργάνωση και τους αγώνες και εξέφρασαν την επιθυμία να επιστρέψουν και σε άλλους αγώνες που θα οργανώσει ο Άγιος Νικόλαος.

Τα αποτελέσματα ήταν τα εξής

1ος ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΡΩΤΑΘΛΗΤΗΣ

Το Ελληνικό σκάφος MELITI IV (GRAND SOLEIL 42R) με κυβερνήτη τον Γιώργο Ανδρεάδη

2ος Παγκόσμιος Πρωταθλήτης

Το Ιταλικό σκάφος WIND SONG (COMET 41S) με κυβερνήτη τον Serguey Chevtsov

3ος Παγκόσμιος Πρωταθλήτης

Το Ελληνικό σκάφος ALPHA BANK (IMX-40) με κυβερνήτη τον Θεόδωρο Τσουλιφά

1ος Νικητής της Κατηγορίας Ερασιτεχνών

Το Βουλγαρικό σκάφος PETRA (BAVARIA 42 MATCH) με κυβερνήτη τον Nikola Dukov

2ος Νικητής της Κατηγορίας Ερασιτεχνών

Το Ρωσικό σκάφος BELLE POULE με κυβερνήτη τον Alexy Tarasov

3ος Νικητής της Κατηγορίας Ερασιτεχνών

Το Ελληνικό σκάφος FEMME FATALE (FIRST 40,7) με κυβερνήτη του Νούση Ιορδανίδη

Καλύτερο Ελληνικό Σκάφος

Το Ελληνικό σκάφος MELITI IV (GRAND SOLEIL 42R) με κυβερνήτη τον Γιώργο Ανδρεάδη



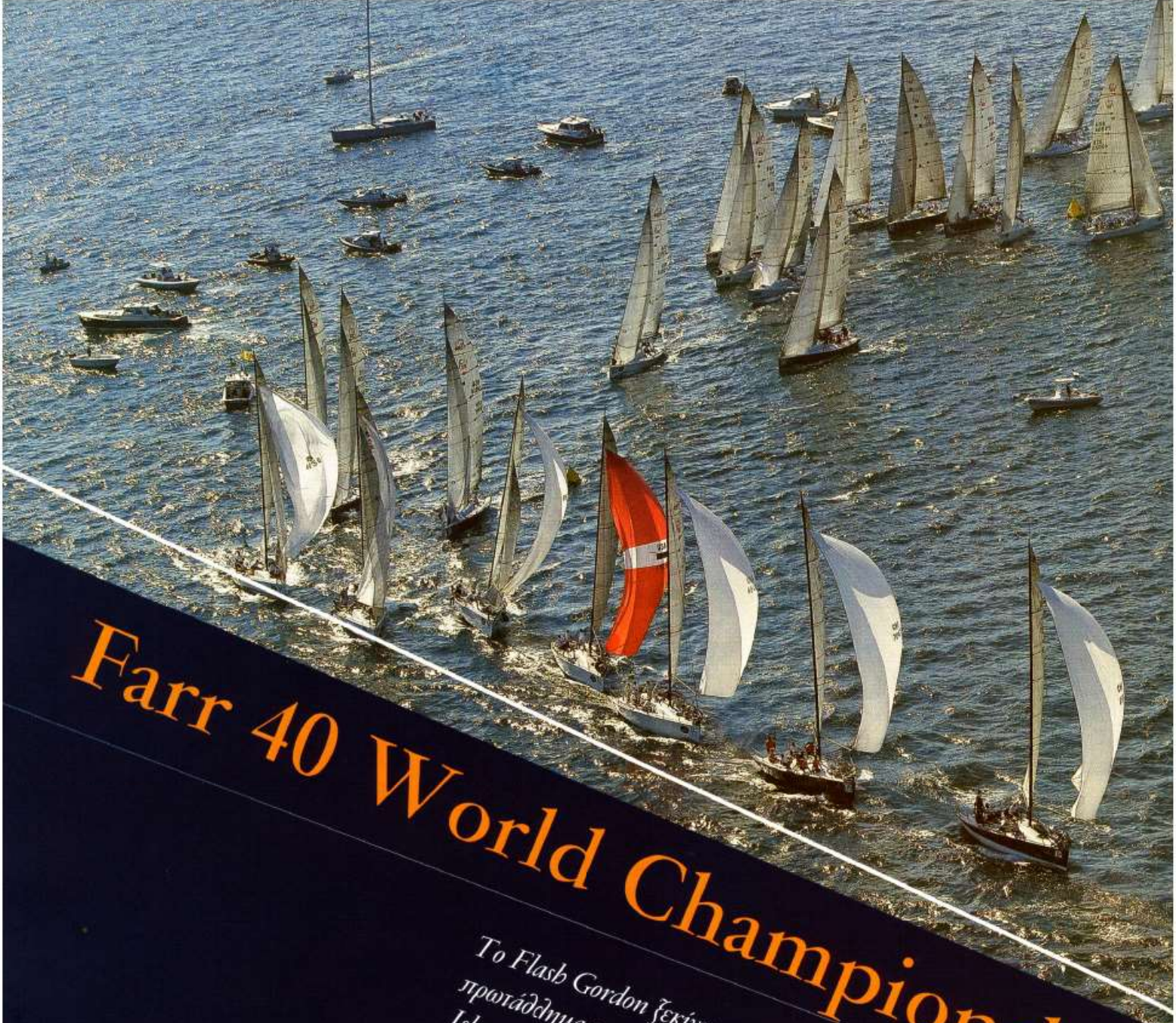
IMS-600 WORLD CHAMPIONSHIP
9 - 17 September 2008

Final Overall Results
Race 1 - 8



MUNICIPALITY OF AGIOS NIKOLAOS
SAILING CLUB OF AGIOS NIKOLAOS "AEGEUS"

Country	Yacht's Name	Boat Number	Call No	Owner Name	Skipper Name	Yacht's Type	P/C	DPH	TMP Inshore	TMP Offshore	Race 1 PI Points	Race 2 PI Points	Race 3 PI Points	Race 4 PI Points	Race 5 PI Points	Race 6 PI Points	Race 7 PI Points	Race 8 PI Points	Race 9 PI Points	Points	Place							
GRE	MELTI IV	1	GRE-44	GEORGE ANDREADIS	GEORGE ANDREADIS	GRAND SOLES 42R	P	578.3	1,0372	1,0371	1	0,75	1	0,75	3	4,5	3	4,5	1	0,75	1	0,75	1	0,75	13,5	1		
ITA	WIND SONG	3	ITA-10693	ROSCILFO TASSOLU	SERGEY CHEVTSOV	COMET 41B	P	588,8	1,0172	1,0173	3	3	5	5	2	3	1	1,125	2	2	2	2	3	3	2	2	21,125	2
GRE	ALPHA BANK	6	GRE-868	ALPHA BANK	THEODOROS TSOULFAS	MC 40	P	596,5	1,0028	9,998	2	2	2	2	1	1,125	2	3	3	3	3	4	4	3	3	21,125	3	
BUL	PETRA	9	BUL-041	NIKOLA SAKOV	NIKOLA SAKOV	BAVARIA 42 MATCH	C	567,4	1,0278	1,0215	7	7	3	3	4	6	5	7,5	5	5	10	10	10	10	8	8	56,5	4
SVK	EL SOLETE	14	ESP-8878	PYC SLOVAKIA S.R.O.	PETER HOSEY	Shergel 40	P	601	1,0172	1,0118	DNF	13	DNS	13	5	7,5	4	6	6	6	5	5	2	2	5	5	57,5	5
RUS	BELLE POULE	7	RUS-931	HOTEL LEHNRAD	TARASOV ALEXEY	Fair 40	C	591,1	1,0112	1,0181	5	5	4	4	6	9	9	13,5	9	9	9	6	6	4	4	4	59,5	6
RUS	SL ANNA	11	RUS-921	VERSHKOV ANATOLY	DANCHENKO ALEXEY	Fair 40	P	581,4	1,0373	1,032	6	5	DNF	13	7	10,5	6	9	7	7	6	6	5	5	6	6	62,5	7
GRE	FEMME FATALE	4	GRE-180	ANTONIS TSOLOPOULOS	NIKOLAOS IDROKATERIS	FRONT 40.7	C	587,3	0,8884	0,8875	9	9	6	6	9	13,5	8	12	4	4	4	4	7	7	9	9	64,5	8
ESP	HOLDING INMOBILIARIO	10	GRE-1800	PAVLOS NIKOLAIDIS	JOSBA SUAREZ	MC 40	C	583,1	1,0145	1,0213	6	6	DNS	13	8	12	7	10,5	10	10	8	8	6	6	7	7	80,5	9
GRE	SUGAR	4	GRE-408	ANTONIS ATHANASIOU	ANTONIS ATHANASIOU	X-40 SPORT	C	584,8	1,0679	1,0656	8	8	7	7	DNF	19,5	DNF	19,5	8	6	7	7	8	8	10	10	87	10
GRE	AEDLOS	13	GRE-808	SKYLDS NIKOLAOS	SKYLDS NIKOLAOS	X-40	P	584,9	0,9904	0,9930	10	10	8	8	10	15	10	15	DNF	13	DNC	13	DNC	13	DNC	13	100	11
GRE	MELTI III	2	GRE-42	STRATIS ANDREADIS	STRATIS ANDREADIS	ROBEKIN 40	C	586,4	1,0229	1,0224	4	4	DNF	13	DNC	19,5	DNF	19,5	DNC	13	DNC	13	DNC	13	DNC	13	100	12



Farr 40 World Championship

Το Flash Gordon ξεκίνησε με προήγηση στο παγκόσμιο πρωτάθλημα της κλάσης Farr 40 που γίνεται στο Newport, Rhode Island στις ΗΠΑ. Η συνταγή της επιτυχίας του Flash Gordon περιελάμβανε τον ίδιο τον ιδιοκτήτη, παγκοσμίου φήμης αρχιτέκτονα Helmut Jabn, στο τιμόνι για τα όρτια και το γιο του Eran να τημονεύει στα πρύμα.

ΔΙΕΘΝΗ



ΣΕΠΤ/ΟΚΤ 06

Κείμενο: Μ Ρούδας

Φωτο: Daniel Forster / Rolex



Στην πρώτη ιστιοδρομία της πρώτης ημέρας το Flash Gordon πήρε καλή εκκίνηση από σταβέντο, μαζί με τον πρωταθλητή της κλάσης για το 2004 Jim Richardson με το Barking Mad. Ωστόσο κάποια στιγμή το Barking Mad έκανε τακ για να φυλάξει τη μέση του στίβου ενώ το Flash Gordon συνέχισε την πορεία του, περνώντας το πρώτο σημείο στροφής πρώτο ελάχιστα μπροστά από το Mascalzone Latino του Vincenzo Onorato. Το Barking Mad με την κίνηση που έκανε πέρασε 10ο.

Στο δεύτερο σημείο στροφής, τα δύο πρώτα σκάφη ξέφυγαν από τα υπόλοιπα παρασυρόμενα από τη μεταξύ τους μονομαχία. Ο Russell Coutts που ήταν υπεύθυνος για την τακτική στο Mascalzone Latino επέλεξε τη δεξιά πλευρά του στίβου, ενώ ο Mark Ivey tactician στο Flash Gordon έφυγε αριστερά. Η τακτική του Ivey αποδείχτηκε καλύτερη και έτσι το Flash Gordon ήταν μπροστά για όλη την υπόλοιπη κούρσα, τερματίζοντας στο τέλος πρώτο.

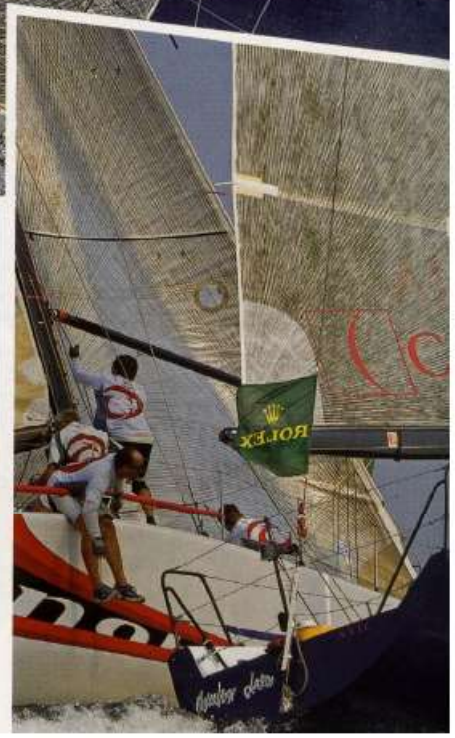
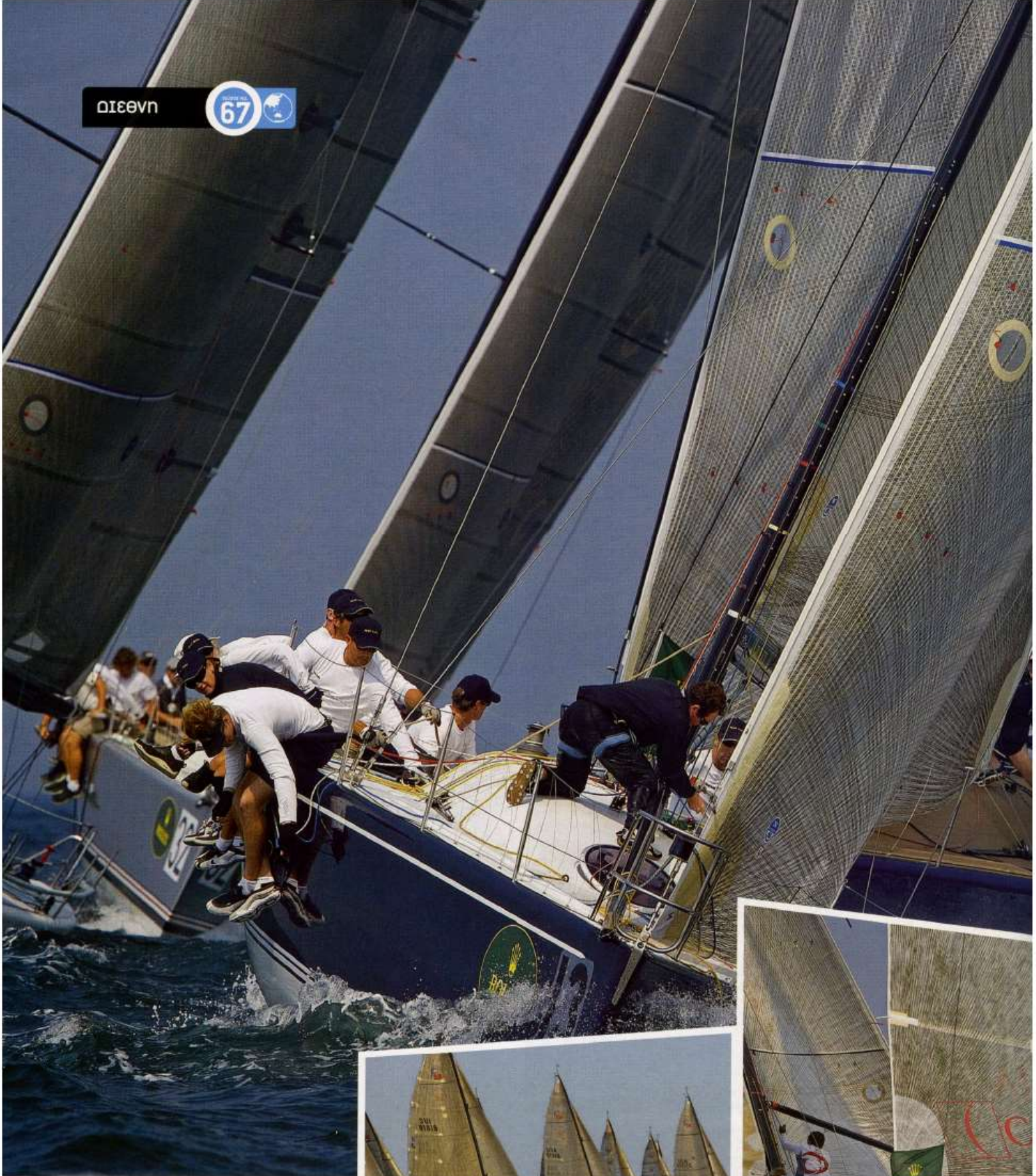
Στη δεύτερη ιστιοδρομία ο άνεμος είχε ανέβει από τους 7 στους 13 κόμβους. Αυτή τη φορά το Flash Gordon ξεκίνησε από την πλευρά της επιτροπής, μαζί με το γερμανικό Orus One. Και αυτή τη φορά η στρατηγική του Flash Γουίντνι ήταν καλύτερη από των υπολοίπων οι οποίοι «θάφτηκαν» στα αριστερά. Το Flash Gordon και το Orus One ήταν τόσο μπροστά από τους άλλους στο πρώτο σημείο στροφής που είχαν τη δυνατότητα να κάνουν αρκετά τακ τακτικής για να βελτιώσουν τη μεταξύ τους θέση.

Στο τέλος της μέρας το Flash Gordon βρέθηκε στην κορυφή της βαθμολογίας, με έξι πόντους διαφορά από το Alinghi. Το Δανέζικο Silver Bullet, που συμμετέχει για πρώτη φορά σε αγώνα της κλάσης Farr 40 βρέθηκε τρίτο με 6 πόντους διαφορά.

Το Mascalzone Latino που είχε δείξει από την πρώτη μέρα τις προθέσεις του, μετά τη δεύτερη αγωνιστική ημέρα πέρασε στην κορυφή της βαθμολογίας.

Με ασθενείς και ασταθείς ανέμους διεξήχθη η δεύτερη αγωνιστική ημέρα του πρωταθλήματος των Farr 40 και έφερε βέβαια ανατροπές. Το Mascalzone Latino είχε συνολικά τα καλύτερα αποτελέσματα της ημέρας, με μία τέταρτη και μία δεύτερη θέση στις δύο ιστιοδρομίες.







Το άθροισμα της βαθμολογίας των δύο ιστιοδρομιών έφερε τον Vincenzo Onorato και την ομάδα του στην κορυφή, τέσσερις βαθμούς μπροστά από τον Jim Richardson και το Barking Mad. Το Flash Gordon που εντυπωσίασε την πρώτη ημέρα πέρασε δύσκολες στιγμές, με κακές επιλογές, πρόωρες εκκινήσεις και κακά αποτελέσματα. Ωστόσο, οι δύο προηγούμενες νίκες του κράτησαν την ομάδα στην τρίτη θέση της γενικής κατάταξης.

Ο Russell Coutts, υπεύθυνος για την τακτική στο Mascalzone Latino, εξήγησε πόσο κοντά είναι σε απόδοση και οι 38 ομάδες και πόσο εύκολο είναι να βρεθείς από πρώτος τελευταίος. Οι δικοί του στόχοι είναι καλές εκκινήσεις, σωστή πλευρά του στίβου και μετά να βρεθεί πρώτος στο πρώτο σημείο στροφής ώστε να έχει τον καθαρό αέρα και όλο το στίβο στη διάθεσή του.

Στη δεύτερη ιστιοδρομία το Mascalzone Latino πέρασε πρώτο το πρώτο σημείο στροφής αλλά το Νορβηγικό Steam του Eivind Astrup κατάφερε να περάσει αργότερα πρώτο. Ο Coutts ωστόσο δεν ανησυχεί για τους αντιπάλους που κερδίζουν μία νίκη από το πουθενά. Στόχος του είναι να βοηθήσει τον Vincenzo Onorato να κερδίσει ένα πρωτάθλημα της κλάσης που ανιερύεται εδώ και χρόνια.

Η ομάδα του Vincenzo Onorato με το Mascalzone Latino συνέχισαν λοιπόν να αυξάνουν τη διαφορά τους από τον δεύτερο, τον Jim Richardson και το Barking Mad. Και ενώ η σειρά των δύο πρώτων θέσεων δεν άλλαξε, από εκεί και κάτω οι αλλαγές ήταν και συχνές και θεαματικές. Το Σάββατο 9 Σεπτεμβρίου έγιναν τρεις κούρσες με ασθενείς ανέμους, με χαρακτηριστική την εμφάνιση του Cannonball του Dario Ferrari που ανέβηκε 11 θέσεις για να φτάσει την τέταρτη της γενικής.

Η πρώτη ιστιοδρομία της ημέρας ανήκε στον παγκόσμιο πρωταθλητή του 2002, Steve Phillips με το Le Renard, τη δεύτερη ιστιοδρομία κέρδισε ο Γερμανός Wolfgang Stolz με το Orus One και λίγο πριν πέσει ο ήλιος πάνω από το Newport, ο Δανός πρίγκιψ Frederik με το Nanoq κέρδισε την τρίτη ιστιοδρομία.

Την επόμενη ημέρα, Κυριακή 10 Σεπτεμβρίου, το παγκόσμιο πρωτάθλημα της πολύ ανταγωνιστικής κλάσης των Farr

40 ολοκληρώθηκε, βρίσκοντας νικητή τον Vincenzo Onorato, που κατέκτησε τον πολυπόθητο τίτλο που κυνηγούσε με πάθος από το 1999 που πρωτομνητήκε στην κλάση. Οι πρώτες τρεις ημέρες της διοργάνωσης που έγινε στο Newport της Αμερικής, χαρακτηρίστηκαν από ασθενείς ανέμους, ενώ την τελευταία ημέρα η ένταση του ανέμου έφτασε τους 18 κόμβους και το Mascalzone Latino έκανε την καλύτερη του εμφάνιση.

Στην πρώτη ιστιοδρομία το Norwegian Steam κέρδισε τη δεύτερη νίκη του στη διοργάνωση, αν και η μόνη απειλή για τον Onorato ήταν το Γερμανικό Orus One, που βγήκε τρίτο, καλύτερη θέση από την έκτα του Mascalzone. Στην επόμενη ιστιοδρομία ήταν σειρά του Evolution να πάρει την προήγηση, με τον Αυστραλό Richard Perini, κάτοχο του περυσινού παγκόσμιου τίτλου, να δείχνει την αξία του και να επιβεβαιώνει τη φήμη του. Το Mascalzone Latino πήρε ποινή στροφής 720 μοιρών στο πρώτο σημείο στροφής. Η ποινή αυτή θα μπορούσε να έχει στοιχίσει τον Onorato τον τίτλο, αλλά ήταν τέτοια η θέληση και η επιμονή της ομάδας που κατάφεραν να ανέβουν 12 ολόκληρες θέσεις στο επόμενο σκέλος πύμα. Στο μεταξύ το Orus One συνέχισε τη σταθερή του πορεία φέρνοντας μία 7η θέση πλησιάζοντας έτσι το Mascalzone Latino στους 3 βαθμούς διαφορά. Η κατάληξη ωστόσο ήταν η καλύτερη δυνατή για τους Ιταλούς.

Ο Vincenzo Onorato είναι γνωστός στους ιστιοπλοϊκούς κύκλους για τις κατακτήσεις του σε διάφορες κατηγορίες, αλλά γι αυτόν η συγκεκριμένη νίκη ήταν ξεχωριστή. Έχει τέσσερις τίτλους στην κατοχή του σε κατηγορίες IMS και στην κλάση Mumm 30 και μάλιστα τιμωμένοντας ο ίδιος τα σκάφη του, αλλά η κατάκτηση του παγκόσμιου πρωταθλήματος των Farr 40 είναι ιδιαίτερη διάκριση.

Η τελετή απονομής και η λαμπρή δεξίωση έγινε στο Marble House.

Εφέτος ήταν η ένατη χρονιά που διοργανώθηκε το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα της κλάσης σκαφών Farr 40 με χορηγό τη Rolex. Τα δέκατα γεννέθλια της κλάσης θα γιορταστούν του χρόνου το καλοκαίρι στην Κοπενχάγη της Δανίας.



Rolex Swan Cup

οΙΘΕΝ



Κελευσ: Μ Ρούσας
Φωτο: Carlo Borlenghi / Rolex
Κurt Arrigo / Rolex



Η μαρίνα στο Porto Cervo της Σαρδηνίας έσφυζε από ζωή, γεμάτη από πολύχρωμες εμφανίσεις των πληρωμάτων των 116 Swan που βρισκόταν στη διαδικασία δηλώσεως συμμετοχής και επιθεώρησης, προκειμένου να λάβουν μέρος στον αγώνα. Τα σκάφη αυτά αντιπροσώπευσαν 17 χώρες και ξεκινούσαν από μήκος 36 πόδια μέχρι 112. Ανάμεσα στους συμμετέχοντες βρισκόταν μερικά από τα μεγαλύτερα ονόματα της ιστιοπλοΐας παγκοσμίως, ιστιοπλοΐοι του America's Cup και Ολυμπιονίκες – όπως ο Russell Coutts και ο Paul Cayard.

Εφέτος ήταν η 14η χρονιά του Rolex Swan Cup, που γίνεται κάθε δύο χρόνια και διοργανώνεται από το Yacht Club Costa Smeralda με τη συνεργασία της Nautor Swan και τη χορηγία της Rolex. Τη Δευτέρα 11 Σεπτεμβρίου ξεκίνησε ουσιαστικά η φετινή ρεγκάτα με το Skippers Briefing και το Welcome Cocktail που ακολούθησε, και διήρκεσε μέχρι τις 17 Σεπτεμβρίου. Στο πρόγραμμα περιλαμβάνονταν πέντε αγωνιστικές ημέρες μέσα στην εβδομάδα. Ο στόλος ήταν χωρισμένος σε τέσσερις ομάδες: Grand Prix, Classic, Swan 45 και Swan 601. Τριάντα σκάφη συμμετείχαν στην νεοσύστατη κατηγορία Swan 45 One-Design.

Παρά τις αποθαρρυντικές προγνώσεις για τον καιρό, τα 114 σκάφη του στόλου του 14ου Rolex Swan Cup απόλαυσαν την πρώτη ημέρα των αγώνων τους, με πολύ ήλιο, θερμοκρασίες σχεδόν 30 βαθμών και ανατολικούς ανέμους από 8 μέχρι 10 κόμβους. Η επιτραπή αγώνος επέλεξε την inshore ιστιοδρομία των 29 μιλίων για τις κατηγορίες Grand Prix, Classic και Swan 601, που έκαναν μία κυκλική διαδρομή στο Archipelago de La Maddalena. Η κατηγορία των Swan 45 που προωθείται σαν η πιο αγωνιστική της Nautor έκανε δύο όρτσα-πύρα. Για κάποια ανεξίτηλαστο

λόγο, 15 σκάφη δεν έλαβαν μέρος στον αγώνα, παρά προτίμησαν να κάνουν κρουαζιέρα στα νησιά και να παρακολουθούν τον αγώνα από τις αιώρες.

Το Artemis του Torbjorn Tornquist, με το θρύλο του America's Cup Russell Coutts στην τακτική, κέρδισε την κατηγορία των Swan 601 τερματίζοντας μπροστά από το Αμερικάνικο Moneypenny του James R. Swartz και το Cuordileone. Και τα δύο σκάφη έχουν επαγγελματικά και πολύ διακεκριμένα πληρώματα όπως ο νικητής του Whitbread Paul Cayard που έκανε τακτική στο Cuordileone και ο Dee Smith που έκανε τακτική στο Moneypenny. Ο Russell Coutts, ο οποίος ήρθε απευθείας από το Newport, μετά τη νίκη του στο Παγκόσμιο Farr 40 με το Mascalzone Latino, δήλωσε πολύ ικανοποιημένος από το επίπεδο του συναγωνισμού και τα αποτελέσματα της ομάδας του την πρώτη ημέρα.

Η επόμενη ημέρα στο Porto Cervo ξεκίνησε με βροχές και καταιγίδες, όπως είχαν δώσει τη δειλία καιρού για τη Δευτέρα, καθυστερημένα, αναστατώνοντας τα πληρώματα. Ο νοτιοανατολικός άνεμος κυμαινόταν ανάμεσα σε 12 και 16 κόμβους,



μέχρι το μεσημέρι που βγήκε τελικά ο ήλιος και η ένταση ανέβηκε σταθερά στους 18.

Τα τέσσερα Swan 601 έκαναν τρία όρτσα-πρύμα με εναλλαγές στις καιρικές συνθήκες, με ασθενή άνεμο και μία γερή βροχή. Τα Swan 45 έκαναν επίσης δύο όρτσα-πρύμα. Η ευρωπαϊκή αγώνα επέλεξε ένα μικρό offshore 39 ναυτικών μιλίων για τα 21 σκάφη της Grand Prix κατηγορίας. Τα δε 45 κλασσικά σκάφη έκαναν ένα coastal race 30 μιλίων.

Μετά από τέσσερις ιστιοδρομίες, στην κατηγορία Swan 601 που μετείχαν τα μεγάλα σσέρια, μπροστά ήταν το Artemis του Torbjorn Tornquist. Στο σκάφος τακτική έκανε ο Russell Coutts και το Σουηδικό σκάφος είχε πετύχει δύο δεύτερες θέσεις και μία πρώτη. Στην κατηγορία Swan 45 που συνήθως επικρατούσαν οι Αμερικάνοι, πρώτο ήταν το Ιταλικό DSK Comifin του Danilo Salsi, με τέσσερις πρωτιές. Στην κατηγορία Grand Prix προηγούνταν το Βελγικό Aqua Equinox του Filip Balcaen.

Το Porto Cervo υπέφερε από την ξαφνική και σφοδρή κακοκαιρία και όλα τα πληρώματα είχαν να αντιμετωπίσουν τις δύσκολες συνθήκες, ειδικά στην αρχή και το τέλος της κούρσας. Ο νοτιοανατολικός άνεμος ξεπέρασε τους 20 κόμβους ενώ η θάλασσα ήταν αρκετά ταραγμένη. Κάμποσα σκάφη αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν λόγω ζημιάς ενώ υπήρξαν και δύο περιστατικά «άνθρωπος στη θάλασσα».

Την επόμενη ημέρα, κατά τη διάρκεια του offshore, επικρατούσαν πολύ διαφορετικές συνθήκες, άνεμοι από 7 μέχρι 25 κόμβους, άστατη θάλασσα, βροχές και ηλιοφάνεια. Το Monsoon Jaguar ήταν αυτά που επέστρεψε πρώτο κερδίζοντας και σε διορθωμένο χρόνο, δείχνοντας ότι τα πάει καλά ειδικά στις δύσκολες συνθήκες. Το Βρετανικό πληρωμα είναι εξασκημένο σε τέτοιου είδους καιρικές συνθήκες. Έτσι, μετά από τρεις ημέρες ιστιοδρομιών, το Monsoon Jaguar παρέμενε αήττητο, κερδίζοντας μάλιστα και τα line honours για τρίτη συνεχή φορά. Το Monsoon Jaguar ήταν ο νικητής του πρώτου Whitbread.

Για όλους τους ιστιοπλόους της ανοιχτής θάλασσας οι δύσκολες συνθήκες ήταν παιχνιδάκι, προσφέροντάς τους μάλιστα την ευκαιρία να εκμεταλλευτούν το συγκριτικό τους πλεονέκτημα έναντι των αντιπάλων τους. Ένα τέτοιο παράδειγμα ο Paul Cayard, που τρέχει με το Cuor di Leone του Leonardo Ferragamo. Οσοίμο όμως, ιστιοπλόοι σαν τον Russell Coutts, με δεξιότητες για inshore ιστιοδρομίες βρέθηκαν έξω από το στοιχείο τους, αν και ο συγκεκριμένος δεν τα πήγε και άσχημα. Ο Coutts απέδειξε πως ό,τι συνθήκες και αν επικρατούν στην Costa Smeralda μπορεί να οδηγήσει το Artemis στην κορυφή.

Και η κλάση των Swan 45 όμως, μία πραγματική one-design κλάση, είχε εξαιρετικό ανταγωνισμό με τα τρία πρώτα σκάφη - Fever, Swantastic και το DSK που βρίσκεται επικεφαλής - να ταξιδεύουν δίπλα - δίπλα σε απόσταση μερικών μέτρων, διεκδικώντας τη διακρίση στην προτελευταία ιστιοδρομία

της ρεγκάτας.

Ο βαρύς ουρανός, οι καταιγίδες και ο άστατος αέρας έδωσε επιτέλους τη θέση του σε ένα γαλανό ουρανό και ένα μεγαλόηχο ήλιο πάνω από το Porto Cervo την ημέρα του ρεπό. Έτσι, τα πληρώματα είχαν την ευκαιρία να ξεκουραστούν μιας και ορισμένοι πέρασαν ως και 12 ώρες στη θάλασσα την προηγούμενη, με τον κακό καιρό.

Μετά από 5 ιστιοδρομίες στην κατηγορία Swan 601, το Artemis του Torbjorn Tornquist βρέθηκε επικεφαλής. Με το Russell Coutts να είναι υπεύθυνος για την τακτική, το Σουηδικό σκάφος είχε καταφέρει 3 πρώτες θέσεις και 2 δεύτερες. Με δεδομένο ότι μπορούσε να «πετάξει» και τη χειρότερη, είχε ήδη ένα σοβαρό πλεονέκτημα.

Στην κατηγορία Swan 45 το DSK Comifin του Danilo Salsi παρέμενε πρώτο μετά από 4 πρωτιές.

Το Aqua Equinox ήταν πρώτο στην κατηγορία Grand Prix, ενώ το Βρετανικό Swan 48 Jacobite προηγούνταν με 7 πόντους στην κατηγορία των κλασσικών.

Στη μεγάλη ιστιοδρομία των 40 ν.μ. πρώτο πέρασε τη γραμμή τερματισμού το Βρετανικό Swan 65 Monsoon Jaguar. Το Monsoon πήρε τρίτη φορά line honours και νίκη στο διορθωμένο. Το δεύτερο σκάφος που τερμάτισε μισή ώρα μετά ήταν το μεγαλύτερο, Swan 80, Favonius.

Το Σάββατο 16 Σεπτεμβρίου ήταν η προτελευταία ημέρα του αγώνα και η ένταση είχε ανέβει κατακόρυφα. Οι πρωταγωνιστές των κλάσεων Swan 45, 601 και Grand Prix έδωσαν Ομηρικές μάχες για τη διεκδίκηση του Rolex Swan Cup, που διοργανώνει το Yacht Club Costa Smeralda.

Έτσι λοιπόν και οι δύο ιστιοδρομίες της ημέρας για τα σκάφη της κατηγορίας Swan 45 ήταν αμφίρροπες μέχρι την τελευταία στιγμή, τα σκάφη δεν απομακρύνονταν το ένα από το άλλο. Ο Danilo Salsi με το DSK Comifin είχε έξι πόντους διαφορά από τον Dick Weismann και το Vixen. Και τα δύο σκάφη ξεχώριζαν ανάμεσα στα 29 της κατηγορίας τους και κατάφεραν και στις δύο ιστιοδρομίες να τερματίσουν πάρα πολύ κοντά.

Την επόμενη και τελευταία ημέρα του αγώνα, η αγωνία κορυφώθηκε, ενισχυμένη μάλιστα από τους ισχυρούς βορειοδυτικούς ανέμους, το Mistral, που έφτανε τους 30 κόμβους. Με αρκετό κύμα, τα 99 σκάφη ταξίδεψαν την παράκτια ιστιοδρομία των 17 μιλίων.

Το Αμερικάνικο Moneyrenny κέρδισε τελικά μετά από ισοβαθμία την κατηγορία Swan 601, ενώ το Ιταλικό DSK Comifin κατάφερε να επικρατήσει στην κατηγορία Swan 45. Το Βελγικό Aqua Equinox βγήκε πρώτο στη γενική των Grand Prix ανάμεσα σε 21 συμμετοχές και το Βρετανικό Jacobite κέρδισε στην κατηγορία των κλασσικών σκαφών [45 συμμετοχές].

Στα Swan 601 λοιπόν, το Moneyrenny και το Artemis έπρεπε να περιμένουν μέχρι τον τερματισμό της τελευταίας ιστιοδρομίας για να δουν ποιος είναι



ο νικητής. Τα δύο σκάφη είχαν κάνει τον αγώνα μονομαχία όλη την εβδομάδα και με τη δυνατότητα να «πετάξουν» τη χειρότερη ιστιοδρομία από τη βαθμολογία τους, οι διαφορές ήταν μόλις ένας βαθμός. Μεγαλύτερο άγχος είχε το Moneypenny που ήταν προσανατολισμένο στη νίκη ή τουλάχιστον σε καλύτερη θέση από το Artemis.

Πράγματι, το Moneypenny κέρδισε, αλλά το Artemis τερμάτισε δεύτερο με ισοβαθμία με τον πρώτο και 8 βαθμούς διαφορά από τον τρίτο. Και τα δύο σκάφη όμως είχαν τρεις πρώτες και τρεις δεύτερες. Σύμφωνα με τους κανονισμούς, μέτρηση η θέση στην τελευταία ιστιοδρομία και έτσι το Moneypenny κέρδισε τον τίτλο. Ο Leonardo Ferragamo με το Cuor di Leone που είχε στην τακτική τον Paul Cayard τερμάτισε τρίτο.

Είκοσι εννέα σκάφη από εννέα χώρες υπήρχαν στην κατηγορία Swan 45 αλλά το Ιταλικό DSK Comifin του Danilo Salsi ήταν σε καλύτερη φόρμα. Ανέναντί του είχε το Αμερικάνικο Vixen του Dick Weismann, αλλά με διαφορά 6 βαθμών. Μάλιστα η χειρότερη θέση του DSK Comifin ήταν 9η, ενώ του Vixen 22η. Το Vixen έπρεπε να δουλέψει για να ανατρέψει το αποτέλεσμα. Ο Weismann έπρεπε να τερματίσει στην τριάδα και να ελπίζει ότι ο Salsi θα ερχόταν 7 θέσεις πίσω του. Οι Ιταλοί τερμάτισαν τέταρτοι και παρά την άποψη εκκίνηση το Vixen τερμάτισε τελικά μόλις ένατο.

Στην κατηγορία Grand Prix ο Filip Balcaen με το Swan 56 Aqua Equinox ολοκλήρωσε όπως άρχισε, με overall νίκη με 4 βαθμούς διαφορά. Ο Massimo Dentice με το Swan 70 Bugia Bianca ήρθε δεύτερος. Ο Roel Pieper με το Swan 80 Favonius κέρδισε τα line honours της τελευταίας ιστιοδρομίας και μία τρίτη θέση στη γενική.

Στα Classic, ο Peter Simon με το Swan 65 Monsoon Jaguar, κέρδισε άλλη μία φορά τα line honours αλλά δεν κατάφερε να μπει στην τριάδα. Αντίθετα με μία τρίτη θέση στην τελευταία ιστιοδρομία ο Stephen και ο

Benedict James πήραν την πρώτη θέση με το Swan 48 Jacobite. Ο William Kardash με το Swan 44 Aura ήρθε δεύτερος, ακολουθούμενος από τον Colin Buffin με το Swan 44 Junkanoo.

Το ίδιο βράδυ έγινε και η τελετή απονομής, μοιράστηκαν έπαθλα και συλλεκτικά ρολόγια Rolex και όλοι έδωσαν ραντεβού για την επόμενη χρονιά.

Αποτελέσματα

Swan 45 (8 ιστιοδρομίες)

1. DSK COMIFIN Danilo Salsi ITA, 1/4/3/4/1/[9]/6/5/24.0
2. VIXEN Dick Weismann USA, [22]/1/1/3/5/10/5/9/34.0
3. FEVER Klaus Diederichs/Grant Gordon GBR, 6/[14]/13/5/4/3/12/1/44.0

Swan 601 (7 ιστιοδρομίες)

1. MONEYPENNY James R. Swartz USA, 2/[3]/2/1/2/1/1/9.0
2. ARTEMIS Torbjorn Tomquist SWE, 1/2/1/2/1/2/[2]/9.0
3. CUOR DI LEONE Leonardo Ferragamo ITA, 3/1/3/4/3/[4]/3/17.0

Grand Prix (5 ιστιοδρομίες)

1. AQUA EQUINOX Swan 56 Filip Balcaen BEL, 2/1/[3]/1/1/5.0
2. BUGIA BIANCA Swan 70 Massimo Dentice ITA, 1/[7]/1/2/5/9.0
3. FAVONIUS Swan 80 Roel Pieper SWE, [5]/3/2/4/3/12.0

Classic (5 ιστιοδρομίες)

1. JACOBITE Swan 48 Stephen and Benedict James GBR, 1/1/2/[4]/3/7.0
2. AURA Swan 44 William J. Kardash USA, 2/2/[7]/2/6/12.0
3. JUNKANOO Swan 44 Colin Buffin GBR, 4/5/3/1/[7]/13.0



America's Cup 2007

Οι Γερμανοί επιστρέφουν

Η ομάδα United Internet Team Germany ελπίζει να επανέλθει στο προσκήνιο του America's Cup μετά από την μάλλον απογοητευτική πορεία της το 2006. Μετά από πέντε νίκες, τέσσερις επί της China Team και μία επί της νοτιοαφρικανικής Shosholza, είναι στην ενδέκατη και προτελευταία θέση. Το πρόβλημα εστιάστηκε στην παισιότητα του σκάφους GER 72. Τα καλά νέα είναι ότι το νέο σκάφος GER 89 είναι έτοιμο.

Οι σκέψεις του κυβερνήτη

«Η διαφορά των δύο σκαφών είναι τόσο μεγάλη που γίνεται αισθητή αμέσως. Την προηγούμενη φορά που αλλιάξαμε σκάφος η διαφορά δεν ήταν τόσο έντονη. Άρα είμαστε τυχεροί γιατί τώρα μπορούμε να κάνουμε ένα μεγάλο άλμα» λέει ο κυβερνήτης Jesper Bank. «Δεν έχουμε αναμετρηθεί ακόμα με τις άλλες ομάδες, άρα δεν ξέρουμε ακόμα πού βρισκόμαστε. Ξέρουμε ότι το σκάφος είναι διαφορετικό και είδαμε τη βελτιωμένη απόδοσή του συγκρίνοντάς το με το προηγούμενο. Όμως ακόμα δεν έχουμε προλάβει να το βελτιώσουμε...»

Μετά από λίγες δοκιμές στο νερό, το σκάφος μπήκε στο υπόστεγο για βελτιώσεις. Η ομάδα ανησυχεί ότι ίσως ο χρόνος που έχει στη διάθεσή της δεν είναι αρκετός.

«Χρονικά είμαστε πολύ οριακοί γιατί ακόμα δεν έχουμε καταφέρει να αποσύρουμε τα παλιά σκάφος λόγω των απαιτούμενων εργασιών στο καινούριο» παραδέχεται με ειλικρίνεια ο Bank.

«Έχουμε την εντύπωση ότι έχουμε καθυστερήσει. Έτσι σημαντικό ποσοστό του τελικού αποτελέσματος θα εξαρτηθεί από τις ικανότητες του σκάφους. Κάνουμε ό,τι μπορούμε για να το ετοιμάσουμε αλλά γνωρίζουμε ότι το ίδιο το σκάφος θα μας οδηγήσει στο τελικό αποτέλεσμα.»

Τα αποτελέσματα θα κρίνουν την συνέχεια. Δεδομένης της απογοήτευσης από τα αποτελέσματα του 2006, είναι προφανής η δυσκολία του νέου ξεκινήματος. Στο America's Cup οι προηγούμενες επιδόσεις έχουν σημασία και ο Bank, με μεγάλη εμπειρία σε Ολυμπιακούς αγώνες και America's Cup, πρέπει να ανεβάσει την ομάδα στο επιθυμητό επίπεδο. Ο ίδιος πιστεύει ότι κάτι τέτοιο είναι εφικτό.

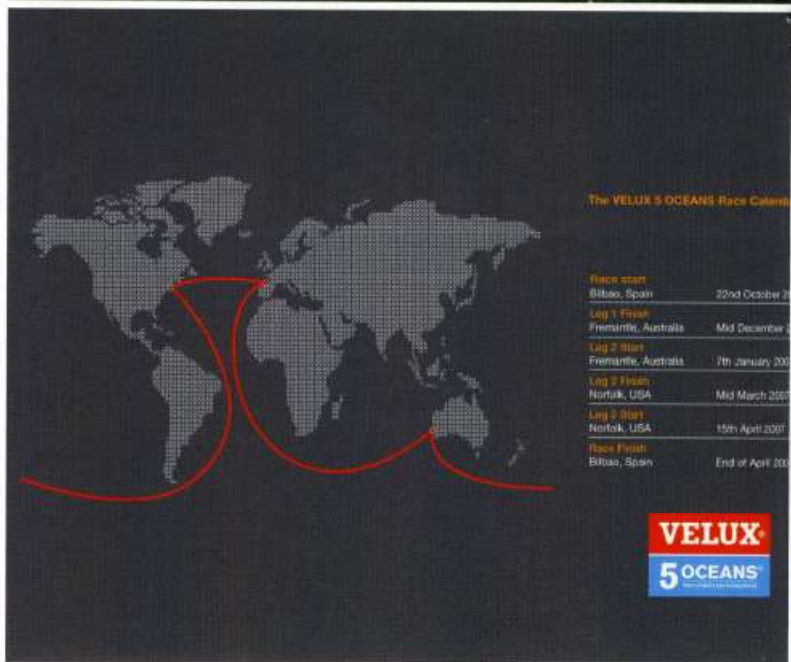
«Αν μελετήσετε τις επενδύσεις αυτής της ομάδας θα καταλάβετε ότι βλέπει τον αγώνα σοβαρά και σίγουρα στοχεύει να συνεχίσει μετά το 2007. Θέλουμε να συνεχίσουμε και ελπίζουμε να τα καταφέρουμε.» Όμως οι επενδυτές και οι συνεργάτες πρέπει να πειστούν και αυτό θα γίνει το αποτέλεσμα των αγώνων. Για αυτόν τον λόγο η ομάδα σκοπεύει να προπονηθεί εντατικά. «Θα είμαστε συνεχώς στη Βαλέντσια, εκτός από κάποια ταξίδια για αγώνες match racing. Θα προπονηθούμε μαζί με το Areva, το Shosholza και το Mascallzone Latino – Capitalia. Πρέπει να δώσουμε όλη μας την προσοχή στο νέο σκάφος και, καθώς οι πόροι και ο χρόνος είναι περιορισμένοι, έχουν μεγάλη σημασία οι αποφάσεις που θα πάρουμε.»

Η σκληρή δουλειά δεν τους τρομάζει. Η Γερμανική ομάδα σίγουρα δε φοβάται την πολλή δουλειά. Ήταν η πρώτη που ξεκίνησε τις προπονήσεις στις 11 Ιανουαρίου 2006 και το ίδιο προβλέπεται για το 2007. Τα αποτελέσματα θα φανούν τον Απρίλιο με τους αγώνες της 13ης σειράς και στους τελικούς αργότερα. «Πρώτα θα πρέπει να δούμε τι μπορεί να κάνει το καινούριο σκάφος και μετά να θέσουμε τους στόχους μας. Είμαστε αυτοί που είμαστε και πρέπει να βελτιωθούμε. Τον Μάρτιο του 2007 θα έχω πιο ξεκάθαρη εικόνα για τα σχέδια μας.»



ΔΙΕΘΝΗ

Κείμενο: Μαρία-Χριστίνα Κοντογιαννοπούλου



Κείμενο: **Μαρία-Χριστίνα Κοντογιαννοπούλου**

Το Σάββατο 14 Οκτωβρίου στις 10 π.μ. επτά από τα σκτώς σκάφη που είχαν δηλώσει συμμετοχή στον αγώνα VELUX έβησαν τους κάβους από την μαρίνα Puerto Deportivo του Μπιλμπάο της Ισπανίας για να συμμετάσχουν στην παλινδρομική διαδρομή και να κάνουν μια τελευταία δοκιμή πριν την εκκίνηση του αγώνα στις 22 Οκτωβρίου. Όπως είχαμε γράψει σε προηγούμενο τεύχος, ο αγώνας Velux 5 Oceans των 30.000 μιλίων είναι καθιερωμένος στο ιστιοπλοϊκό ημερολόγιο. Διοργανώνεται από το 1982 με διαφορετικές ονομασίες όπως 'Around Alone' and 'BOC Challenge'. Το 2006 γιορτάζει την 25η επέτειο του με χορηγό την εταιρεία Velux.

Η ημέρα ήταν ηλιόλουστη και πλήθος θεατών είχαν συγκεντρωθεί στο μώλο για να δουν από κοντά τα σκάφη Open μήκους 60 ποδών. Παρ' όλο που στην περιοχή κινούνται και ελλειμενίζονται πολλά σκάφη αναψυχής, το θέαμα αυτών των σκαφών υψηλής τεχνολογίας προξένισε το ενδιαφέρον όλων. Καθώς τα σκάφη έβγαζαν από τη λιμάνι, οι θεατές χειροκροτούσαν και επευφημούσαν. Ιδιαίτερα θερμό ήταν το χειροκρότημα για το σκάφος Saga Insurance με κυβερνήτη τον παγκοσμίου φήμη ιστιοπλόο Sir Robin Knox-Johnston από την Μεγάλη Βρετανία και το ισπανικό Pakea με πλήρωμα από τη χώρα των

Βάσκων και κυβερνήτη τον Unai Basurko.

Η Εκκίνηση

Λόγω άπνοιας η επιτροπή αγώνων αναγκάστηκε να δώσει αναβολή μέχρι τις 13 μ.μ., οπότε και δυνάμωσε ο άνεμος. Το Saga Insurance ξεκίνησε μακριά από τα υπόλοιπα σκάφη που είχαν συγκεντρωθεί κοντά στο σκάφος της επιτροπής. Οι Ιάπωνες με το Spirit of Yukoh έμειναν 200 μέτρα πίσω καθώς το πλήρωμα έπρεπε να επισκευάσει ένα ράουλι του σιδερόδρομου της μάστρας που είχε σπάσει. Ένα λεπτό πριν την εκκίνηση το ελβετικό σκάφος Cheminees Poujoulat Landolt του Bernard Stamm ήταν το τελευταίο που ξετύλιξε την τζένοα του προκειμένου να κρατηθεί κοντά στο βρετανικό Hugo Boss του Alex Thomson. Οι Αμερικανοί με το Margaret Anna και κυβερνήτη τον Tim Troy στριμώχτηκαν πολύ κοντά στο σκάφος επιτροπής. Τελικά πρώτο ξεκίνησε το Hugo Boss, δεύτερο το Margaret Anna και πίσω του τα Cheminees Poujoulat Landolt και Ecover με κυβερνήτη τον Mike Goldin].

Η διαδρομή

Η παλινδρομική διαδρομή όριζε ότι τα σκάφη έπρεπε να πλεύσουν τέσσερα μίλια βορειοανατολικά κατά μήκος των ακτών της Γαλικίας και να παραπλεύσουν

VELUX 5 OCEANS 2006-2007

Τελευταία δοκιμή πριν την εκκίνηση



δύο σημεία στροφής δυο φορές. Οι Stamm και Thomson είχαν ξεχωρίσει ακολουθώντας πορεία προς τον ωκεανό. Ο Golding επέλεξε να μείνει κοντά στην ακτή, ακολουθούμενος από τον υπόλοιπο στόλο. Ο Stamm έφτασε πρώτος στο πρώτο σημείο στροφής με απόσταση τεσσάρων μιλίων από τον Thomson και τον Golding, ο οποίος είχε μειώσει την απόστασή του από τους δύο μπροστινούς. Ο επόμενος που γύρισε το σημείο ήταν ο Basurko, ακολουθούμενος από τον Troy, τον Κηοκ-Johnston και τον Shiraishi.

Τα λάθη του Stamm και του Golding Στο δεύτερο σημείο στροφής η έκβαση του αγώνα άλλαξε καθώς οι Stamm και Golding πήγαν σε λάθος σημάδουρα και μέχρι να επανορθώσουν, οι Thomson και Basurko πέρασαν στις μπροστινές θέσεις. Το Αμερικάνικο σκάφος παρουσίασε σημαντικές φθορές στο outhaul της μεγίστης και αναγκάστηκε να εγκαταλείψει. Όπως εξήγησε ο Troy, η ταχύτητα του σκάφους ήταν καλή παρ' όλο που έτρεχαν με παλιά πανιά. Επεσήμανε ότι ήταν καλύτερα που οι φθορές παρουσιάστηκαν εκεί παρά μετά από μερικές εβδομάδες στη μέση του Ατλαντικού.

Η έκπληξη από τον Thomson

Περνώντας το τρίτο σημείο στροφής, ο Thomson ήταν τόσο πολύ μπροστά που ήταν αδύνατον να τον προλάβει ο Golding. Οι θεατές νόμιζαν ότι η νίκη του Hugo Boss ήταν σίγουρη. Όμως οι μοναχικοί ιστιοπλόοι είναι απρόβλεπτοι και μοναδικοί και ο Thomson επιβεβαίωσε αυτόν τον κανόνα καθώς πέρασε έξω από την γραμμή τερματισμού χωρίς να τερματίσει κανονικά. Ενώ όσοι παρακολουθούσαν περίμεναν να γυρίσει και να τερματίσει σωστά, το μαύρο σκάφος κατευθύνθηκε προς το λιμάνι. Εκεί τον περίμεναν οι δημοσιογράφοι για να ακούσουν την εξήγησή του, η οποία τους άφησε άφωνους. «Προφανώς βλέπω πολύ σοβαρά αυτό το είδος της ιστιοπλοΐας, ακόμη και αυτήν την παλινοδρομική διαδρομή. Όμως οι ιστιοπλόοι είναι προληπτικοί και η παράδοση λέει ότι κανένα σκάφος που κέρδισε την προκαταρκτική ιστιοδρομία δεν κέρδισε τον μεγάλο αγώνα. Είχα λοιπόν αποφασίσει από την αρχή ότι αν είμαστε πρώτοι, δε θα περνούσαμε την γραμμή τερματισμού». Ενώ ο Golding τερμάτισε πρώτος καλύπτοντας την απόσταση των 18 μιλίων σχεδόν σε δύο ώρες, απέσυρε την συμμετοχή του από τον αγώνα και τελικώς το βραβείο της πρώτης θέσης δόθηκε στο Cheminees Poujoulat Landolt.

Όλοι οι κυβερνήτες ήταν ευχαριστημένοι που είχαν την ευκαιρία να συναγωνιστούν με τους αντιπάλους τους. «Λυπάμαι που τερμάτισα τελευταίος» δήλωσε ο Shiraishi «αλλά είμαι ευχαριστημένος που το σκάφος και το πλήρωμα ολοκλήρωσαν την ιστιοδρομία με ασφάλεια». Ο κυβερνήτης του δεύτερου σκάφους από τη χώρα των Βάσκων εξέφρασε την ικανοποίησή του που το σκάφος, αν και καινούριο, είχε τόσο καλά αποτελέσματα.

Πλέον όλοι αναμένουν την εκκίνηση την Κυριακή 22 Οκτωβρίου για να δουν την αρχή αυτού του συναρπαστικού αγώνα.



Maxi Yacht Rolex Cup



ΔΙΕΘΝΗ



Κείμενο: Μ Ρούδας
Φωτό: Carlo Borlenghi / Rolex



Στο μαγευτικό Porto Cervo ξεκίνησε το Maxi Yacht Rolex Cup με τις προγνώσεις να μιλούν για 10 κόμβους αέρα στο Bonifacio Strait. Η επιτροπή αγώνος την πρώτη ημέρα έδωσε την παράκτια διαδρομή, με ένα μικρό σκέλος όρτσα, δυο κλειστές πηλαγοδρομίες, ένα μεγάλο όρτσα και ένα σκέλος πρύμα για κλείσιμο.

Πρώτα εκκίνηση πήραν τα παραδοσιακά σκάφη που απάρτιζαν την κατηγορία Spirit of Tradition που είχαν μάλιστα και μικρότερη διαδρομή. Στην κατηγορία racing το Y3k (Wally 94) ξεκίνησε από τη δεξιά πλευρά της γραμμής για να είναι σοφράνο και πρώτο στον καθαρό αέρα. Λίγα μετά την εκκίνηση το Wild Oats και το Alpha Romeo βρήκαν στα αριστερά του στίβου καλύτερο αέρα και ταξίδεψαν γρήγορα μέχρι τη μέση του πρώτου

όρτσα σκέλους. Στη μεταξύ τους μονομαχία, το Wild Oats φάνηκε να έχει τον έλεγχο, αλλά κάποια στιγμή επέλεξε την άλλη πλευρά του στίβου από το Alpha Romeo. Παρόλο που αυτό απέδωσε, το Alpha Romeo αργότερα ξαναπλησίασε απειλητικά το Wild Oats, αλλά δεν κατάφερε να περάσει μπροστά. Έτσι το Wild Oats τερμάτισε σχεδόν ένα λεπτό μπροστά. Η μονομαχία των δύο σούπερ μαζί είχε το μεγαλύτερο ενδιαφέρον καθώς τα υπόλοιπα σκάφη έτρεχαν για το διορθωμένο χρόνο, για τις κατηγορίες IRC και IMS.

Στην κατηγορία IRC το Alpha Romeo βρέθηκε μπροστά από το Wild Oats, το Morning Glory και το Y3k. Τα προγνωστικά ωστόσο έδιναν φαβορί το Maximus, το ταχύτερο σκάφος του στόλου, το οποίο όμως δεν κατάφερε να τερματίσει πάνω από την τέταρτη θέση.

Στις 6 Σεπτεμβρίου συμπληρώθηκε η δεύτερη αγωνιστική ημέρα του Maxi Yacht Rolex Cup 2006 που διοργανώνει το Yacht Club Costa Smeralda. Οι ασθενείς άνεμοι ήταν το χαρακτηριστικό της ημέρας, παρόλο που όλοι περίμεναν με ανυπομονησία το Mistral, ένα βορειοδυτικό τοπικό άνεμο που μπορεί να φτάσει και τους 45 κόμβους. Μετά από αναβολή η επιτροπή αγώνων επέλεξε την παράκτια ιστιοδρομία των 26 ναυτικών μιλίων για την κατηγορία των κλασικών σκαφών, Spirit of Tradition, ενώ οι υπόλοιπες κατηγορίες είχαν να ταξιδέψουν 35 μίλια στο αρχιπέλαγος La Maddalena, ακριβώς τον ίδιο στίβο με την προηγούμενη ημέρα αλλά δεξιάστροφα.

Το πρώτο σκέλος ήταν όρτσα και μετά δύο



ηλαγιοδρομίες. Τα σκάφη με τα μπαλόνια να ταξιδεύουν στη σειρά ήταν ένα φαντασμαγορικό θέαμα. Πρώτο βέβαια οδηγούσε την κούρσα το Alfa Romeo και πολύ κοντά του το Wild Oats XI ενώ το τρίτο στη σειρά, το Morning Glory, απείχε πολύ. Ακριβώς όπως την προηγούμενη ημέρα κοντά στις ακτές ο άνεμος έπεφτε τελείως και γύριζε μέχρι και 180 μοίρες. Οι επιλογές λοιπόν ήταν ή να κρατηθεί κανείς ανοικτά για να ταξιδεύει, ή να μείνει κοντά στην πορεία του με κίνδυνο να μείνει από αέρα. Το Alfa Romeo κρατήθηκε ανοικτά ενώ το Wild Oats πήγε προς τη στεριά μένοντας από αέρα όπως ήταν αναμενόμενο. Έτσι το Alfa Romeo μπόρεσε να ανοίξει τη διαφορά του και να περάσει τη γραμμή τερματισμού έξω από το Porto Cervo 3 λεπτά μπροστά από το δεύτερο σκάφος, κερδίζοντας μάλιστα και σε διορθωμένο χρόνο. Το Morning Glory του Hasso Plattner τερμάτισε τρίτο στη σειρά αλλά είναι δεύτερο σε διορθωμένο χρόνο.

Μετά από μία ημέρα ξεκούρασης και ανασυγκράτησης των πληρωμάτων, η Παρασκευή 8 Σεπτεμβρίου ήταν η ημέρα της



επικεφαλής στην κατηγορία Racing με 4 βαθμούς διαφορά, το Roma είχε ένα βαθμό προηγησης στην κατηγορία Cruising, όπως και το Hetairos στην κατηγορία των κλασικών σκαφών Spirit of Tradition. Το Atalanta II βρισκόταν 5 βαθμούς μπροστά στα Mini Maxi και το Magic Carpet Squared είχε 3 βαθμούς ασφάλειας στην κορυφή της κατάταξης

«ΑΛΦΑ ΡΟΜΕΟ & ΠΙΝ ΖΙΤΣ»



Η επιτροπή αγώνων αποφάσισε να δώσει διαφορετικές ιστιοδρομίες για κάθε κατηγορία. Έτσι η κατηγορία Spirit of Tradition έτρεξε μία κυκλική διαδρομή 29 μιλίων, τα Cruising και Mini Maxi έκαναν ένα μικρό παράκτιο αγώνα 30 μιλίων, ενώ οι άλλες δύο κατηγορίες έκαναν δύο παλινδρομικές διαδρομές.

Όπως ήταν αναμενόμενο, η κατηγορία Racing μονοπόλησε το ενδιαφέρον και ειδικά τα δύο Super Maxi, το Alfa Romeo και το Wild Oats XI, το οποίο κατάφερε διπλή νίκη στην πρώτη ιστιοδρομία – και line honours και νίκη στο διορθωμένο χρόνο – ενώ ο Neville Crichton κέρδισε τη δεύτερη ιστιοδρομία στο διορθωμένο χρόνο. Με σύνολο 4 πρώτες θέσεις και μία δεύτερη (και μία ιστιοδρομία να μπορεί να πεταχτεί), το Alfa Romeo βρέθηκε στην κορυφή της βαθμολογίας με 4 βαθμούς διαφορά από το Wild Oats. Ο δύο φορές Ολυμπιονίκης Ben Ainslie, ήταν μαζί με τον Neville Crichton στο τιμόνι και την τακτική του Alfa Romeo.

Την επόμενη και τελευταία ημέρα, Σάββατο 9 Σεπτεμβρίου, οι συνθήκες ήταν ιδανικές για ιστιοπλοΐα και έγινε μία ιστιοδρομία

για κάθε κατηγορία. Ο άνεμος έφτασε μέχρι τους 15 κόμβους, προσφέροντας την ευκαιρία όχι μόνο για γρήγορες κούρσες, αλλά και για φοβερό θέαμα!

Η κατηγορίες Spirit of Tradition και Cruising έκαναν μία παράκτιο διαδρομή, ενώ οι υπόλοιποι έτρεξαν όρτσα-πρύμα.

Η μονομαχία στην κατηγορία Racing ανάμεσα στα δύο 98άρια Super Maxi τελείωσε με νικητή το Alfa Romeo ενώ το Wild Oats αρκέστηκε στην τρίτη θέση, αφού ισοβάθμησε με το Morning Glory, το οποίο όμως χάρη στα σταθερά του αποτελέσματα ανέβηκε δεύτερο.

Το Wild Oats ξεκίνησε πολύ ωραία από τη σταβέντο πλευρά της γραμμής, ενώ το Alfa Romeo έφυγε από σοφράνο και το Morning Glory κέντρο. Το Wild Oats κατάφερε να κάνει κάποια διαφορά από ωρίς, περνώντας το πρώτο σημείο στροφής 3 σκαφείς μπροστά από το Alfa Romeo. Προβλήματα στην εκτέλεση των χειρισμών και των δύο σκαφών τους καθυστέρησαν αρκετά, αλλά επιπλέον το Wild Oats έκανε και λάθος επιλογή τακτικής στο τελευταίο σκέλος πρύμα με αποτέλεσμα να βγει ευνοημένο τελικά το Morning Glory.

«Πάμε για 3 μετάλλια»

Ο ομοσπονδιακός τεχνικός Βαγγέλης Παύλου ανοίγει τα ...πανιά του για τους Ολυμπιακούς αγώνες της Κίνας

Συνέντευξη στον Παντελή Λώλη



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ



Απο τα χέρια του έχουν περάσει οι περισσότεροι Έλληνες ιστιοπλόοι. Άνθρωπος της θάλασσας, γνώστης όσο κανένας άλλος της ιστιοπλοΐας, ο Βαγγέλης Παύλου, περί ου ο λόγος, είναι εδώ και χρόνια το απόλυτο αφεντικό των ομοσπονδιακών προπονητών στην Ελληνική Ιστιοπλοϊκή ομοσπονδία. Είναι ο προπονητής που καλείται το 2008 στο Πεκίνο να οδηγήσει σε μονοπάτια επιτυχίας την Εθνική ομάδα. Ο κ. Παύλου λίγες μέρες πριν ανοίξει και επισήμως η αυλαία της Προολυμπιακής χρονιάς ανοίγει τα ...πανιά του στον «Ι.Κ.» και μιλάει για την Εθνική ομάδα και την προετοιμασία της, για τα προβλήματα που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι ιστιοπλόοι στο Πεκίνο ενώ κρούει τον κώδωνα του κινδύνου στην Ελληνική Ολυμπιακή Επιτροπή ζητώντας μεγαλύτερη υποστήριξη. «Αν δεν μας υποστηρίξουν το 2007 δεν θα ανέβουμε στο τρένο που έχει τέρμα το βάθρο των Ολυμπιακών αγώνων» λέει χαρακτηριστικά ο υπεύθυνος ομοσπονδιακών προπονητών της Εθνικής ομάδας.

Σε λίγους μήνες μπαίνουμε σε Προολυμπιακή χρονιά. Ποιος είναι ο σχεδιασμός για την προετοιμασία της Εθνικής ομάδας ενόψει του καλοκαιριού;

Η Εθνική ομάδα του 2007 θα βγει μέσα από τους αγώνες ranking list που θα γίνουν σε λίγους μήνες στις αρχές του νέου έτους. Από κει και πέρα αυτοί οι αθλητές θα συμμετάσχουν σε αγώνες προετοιμασίας και προπονητικά καμπ με πρώτο στόχο μας να πάρουμε πάνω από όλα την πρόκριση ανά κλάση σαν χώρα. Παράλληλα βέβαια θα βαθμολογούνται και οι επιδόσεις τους που θα τους στείλουν στους Ολυμπιακούς αγώνες της Κίνας. Τώρα όσον αφορά στην προετοιμασία εμείς θέλουμε, κάπου στον Μάρτιο, να πάμε τουλάχιστον σε δύο προπονητικά καμπ που θα γίνουν στο Κασκάις στην Πορτογαλία, εκεί δηλαδή που θα γίνει το Παγκόσμιο πρωτάθλημα. Επίσης πριν το δεύτερο test event της Κίνας θα πρέπει να την επισκεφτούμε 10 μέρες πριν αν και εφόσον βέβαια καλύψει τα έξοδά μας η Επιτροπή Ολυμπιακών αγώνων. Αυτό είναι το μεγάλο μας πρόβλημα. Ότι το μπάζετ που έχουμε στην διάθεσή μας δεν φτάνει για να καλύψει τέτοιες μεγάλες αποστολές.

Ποιος είναι ο στόχος του ομοσπονδιακού τεχνικού για την συγκρότηση της Εθνικής ομάδας και πότε προβλέπεται να γίνει αυτή;

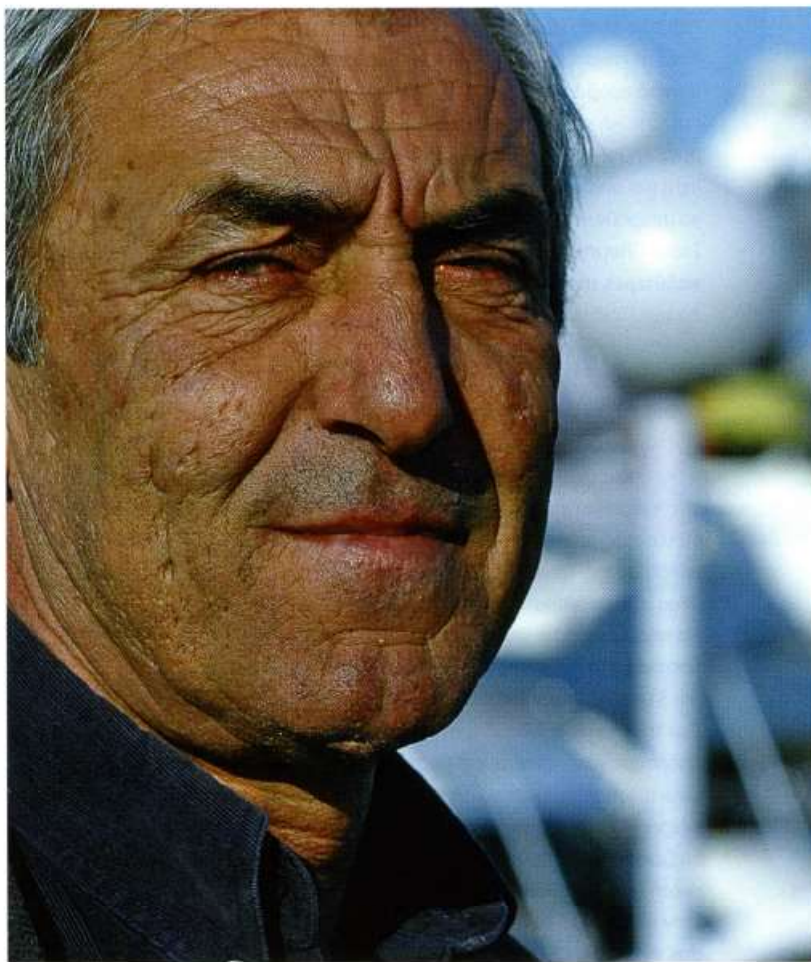
Η ομάδα θα βγει μετά το Γιουρολίμπ της Αθήνας και έναν ακόμη αγώνα στην Θεσσαλονίκη. Θεωρώ ότι αυτός ο αγώνας στην Θεσσαλονίκη αντιπροσωπεύει περισσότερο τις συνθήκες που θα βρούμε στην Κίνα εκεί που οι άνεμοι είναι πολύ light. Μακάρι δηλαδή να μπορούσαμε να κάνουμε και τους δύο αγώνες αν ήταν εφικτό στην Θεσσαλονίκη. Από κει και ύστερα λοιπόν μετά από 22 συνοδικά ιστιοδρομίες θα επιλεγεί η Εθνική ομάδα και θα ξεκινήσει η πρόκριση της χώρας μας ανά κλάση στους Ολυμπιακούς αγώνες. Για μένα πρώτος στόχος είναι να ετοιμαστεί όσο το δυνατόν καλύτερα η Εθνική ομάδα. Να πάμε δηλαδή πανέτοιμοι στο πρώτο μεγάλο ραντεβού της επόμενης χρονιάς που είναι το Παγκόσμιο πρωτάθλημα του Κασκάις στην Πορτογαλία από 28 Ιουνίου ως 13 Ιουλίου. Σε αυτό το πρωτάθλημα έχουμε την μεγάλη ευκαιρία να πάρουμε τις προκρίσεις στις κλάσεις γιατί όλα τα υπόλοιπα πρωταθλήματα που θα παιχτούν τα εισιτήρια, θα δοθούν σε χώρες του Νοτίου ημισφαιρίου, Νέα Ζηλανδία, Αυστραλία, εκεί που για δύο λόγους δεν μας συμφέρει να πάμε. Δεν μας επιτρέπουν τα οικονομικά μας να κάνουμε τόσο μεγάλα ταξίδια αλλά επίσης δεν μας βοηθούν και οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν εκεί. Το Κασκάις λοιπόν είναι μια χρυσή ευκαιρία για μας να πάρουμε την πρόκριση και να γλιτώσουμε τις μετακινήσεις.

Σε σχέση με τους προηγούμενους Ολυμπιακούς αγώνες φαντάζομαι ότι λόγω καιρικών συνθηκών θα υπάρχει διαφορετικό πλάνο προετοιμασίας και οργάνωσης ενόψει Κίνα;

Σίγουρα. Εμείς θα προσπαθήσουμε να βρούμε καιρικές συνθήκες light με

πολλά ρεύματα ανάλογες δηλαδή με αυτές που θα βρούμε στην Κίνα. Στην Μεσόγειο δεν είναι εύκολο να βρεις τέτοιες συνθήκες. Είμαστε λοιπόν υποχρεωμένοι αν θέλουμε να πετύχουμε να βρεθούμε σε μέρη που έχουν θαλάσσια ρεύματα με ότι κόστος συνεπάγεται αυτό. Είναι εντελώς διαφορετικό το πλάνο προετοιμασίας από τους προηγούμενους Ολυμπιακούς αγώνες αλλά ο στόχος είναι εξίσου μεγάλος και θα πρέπει άπαντες να το καταλάβουν.

Ποιο πιστεύεται ότι είναι το μεγαλύτερο πρόβλημα που θα αντιμετωπίσουν οι Έλληνες ιστιοπλόοι στο Πεκίνο; Έχουν παραδοθεί πλήρως οι εγκαταστάσεις;





Το μοναδικό που δεν είδαμε εμείς έτοιμο όταν πήγαμε στο Πεκίνο ήταν οι ξενώνες. Δεν ήταν έτοιμοι ακόμη αλλά όπως μάθαμε θα βρίσκονται δίπλα στην Μαρίνα και δεν θα υπάρχουν προβλήματα μετακινήσεων. Αυτό που πιστεύω ότι θα πρέπει να κοιτάξουμε λίγο περισσότερο είναι το φαγητό μας. Κατά την παραμονή μας στο Πεκίνο πριν από λίγους μήνες αντιμετωπίσαμε αρκετά προβλήματα διατροφής και τρώγαμε μόνο σε όσα εστιατόρια είχαν ευρωπαϊκή κουζίνα. Γενικότερα για όλους τους Ευρωπαίους η διατροφή ήταν πρόβλημα. Τόσο όσον αφορά στις καιρικές συνθήκες οι άνεμοι είναι πολύ πιο tight και από το Σίδνεϊ και οι Κινέζοι φτιάχνουν πολλούς στίβους προκειμένου να μπορούν να βγάλουν με κάθε καιρό τους αγώνες.

Στους Ολυμπιακούς αγώνες της Αθήνας η ελληνική ιστιοπλοία έζησε τις καλύτερες της στιγμές με τον πήχη να έχει ανέβει επικίνδυνα. Θεωρείται ότι στο Πεκίνο μπορούμε να πανηγυρίσουμε ανάλογες επιτυχίες ή είναι καλύτερα να κρατάμε μικρό καλάθι;

Εγώ πιστεύω ότι πρέπει να περιμένουμε ανάλογες στιγμές. Το ζητούμενο όμως για να έρθουν αυτές οι επιτυχίες είναι να μπορούν οι αθλητές μας να βρίσκονται όσο το δυνατόν περισσότερες μέρες στην Κίνα. Εκεί θα πρέπει να προπονούνται για να μπορέσουν να καταλάβουν τις ιδιαίτερες καιρικές συνθήκες που επικρατούν. Τώρα όσον αφορά στις διακρίσεις εγώ βλέπω ότι τέσσερα τουλάχιστον πληρώματα μπορούν να μας φέρουν μετάλλια. Το πλήρωμα του Τριγκώνη, ο Παπαθανασίου, ο Κακλαμανάκης και τα 470 είναι μέσα στα μετάλλια.

Με πόσα μετάλλια μπορεί να είναι ικανοποιημένος ο ομοσπονδιακός τεχνικός στους Ολυμπιακούς αγώνες του Πεκίνο;

Και 3 μετάλλια χτυπάει η Ελλάδα στο Πεκίνο. Στα Φιν, στα Τορνέντο, στα RS: X σε άνδρες με τον Κακλαμανάκη και στις γυναίκες με την Φράι, θεωρώ ότι μπορούμε να ανεβούμε στο βάθρο. Θα επαναλάβω όμως ότι το σημαντικότερο είναι οι ιστιοπλόοι μας να προπονούνται στην Κίνα. Οι Άγγλοι για παράδειγμα μέχρι σήμερα έχουν πάει τέσσερις φορές στον θαλάσσιο στίβο που θα διεξαχθούν οι Ολυμπιακοί αγώνες. Αυτοί λοιπόν έχουν ένα πλεονέκτημα σε σχέση με τις υπόλοιπες ομάδες.

Στην κλάση 470 το 2004 στην Αθήνα η Ελλάδα πανηγύρισε χρυσό μετάλλιο στις γυναίκες. Ποια είναι η θέση του ομοσπονδιακού τεχνικού για το δίδυμο

Μπεκατώρου-Τσουλιφά; Θα πρέπει να είναι και πάλι μαζί το 2008 στα 470 ή θα πρέπει να επιλέξουν νέα κλάση;

Για μένα το καλύτερο θα είναι να μην χωρίσουν. Είναι πολύ έμπειρες και πιστεύω ότι αν μέσα στο 2007 βρεθούν και πάλι στην θάλασσα τότε μπορούν να διακριθούν στο Πεκίνο.

Για την κλάση RS:X θεωρείται ότι θα πρέπει να δώσει και πάλι το παρών στους Ολυμπιακούς αγώνες ο Νίκος Κακλαμανάκης;

Ο Νίκος είναι πάντα Νίκος και δεν βρίσκω έναν λόγο να μην είναι μαζί μας στο Πεκίνο. Ηλικιακά είναι στα όρια αλλά αντέχει. Πιστεύω ότι ο Κακλαμανάκης ακόμη και σε αυτή την ηλικία είναι ένα βήμα μπροστά από όλους τους υπόλοιπους Έλληνες σέρφερ. Το απέδειξε άλλωστε και με την συμμετοχή του στο Ευρωπαϊκό της Τουρκίας.

Παλιότερα ο Αιμίλιος Παπαθανασίου είχε απαιτήσει «προστασία» των ελληνικών ιστιοπλόων από τους κριτές των διοργανώσεων. Είναι έτοιμη η χώρα μας να «προστατεύσει» τα συμφέροντα των ελληνικών αθλητών στο Πεκίνο κάτι που δεν έγινε στους προηγούμενους Ολυμπιακούς αγώνες; Δεν είναι και το πιο εύκολο πράγμα. Δυστυχώς στην Κίνα δεν θα υπάρχει ούτε ένας Έλληνας κριτής και για αυτό δεν ευθύνεται η ομοσπονδία. Την επιλογή των κριτών την κάνει η Παγκόσμια ομοσπονδία και μέχρι τώρα δεν προβλέπεται να υπάρχει κριτής από την χώρα μας στο Πεκίνο. Αν λοιπόν δεν έχουμε κάποιον δικό μας κριτή δεν θα υπάρχει ίση στο πρόβλημα που θέτεται.

Η συνεργασία του ομοσπονδιακού προπονητή με τους διοικούντες την ομοσπονδία πως είναι; Υπάρχει η υποστήριξη που θα περίμενε ο ομοσπονδιακός;

Η ομοσπονδία ότι μπορεί κάνει. Το ζητούμενο είναι ότι χρειαζόμαστε μεγαλύτερη υποστήριξη από την Ελληνική Ολυμπιακή Επιτροπή. Η ΕΙΟ (Ελληνική Ιστιοπλοϊκή ομοσπονδία) μας βοηθάει όσο μπορεί. Από κει και ύστερα όταν η προετοιμασία ξεπερνάει το μπάτζετ που έχουμε στην διάθεση μας τότε χρειαζόμαστε την υποστήριξη της ΕΟΕ. Πέραν για παράδειγμα δεν έγιναν πολλά πράγματα. Φέτος λοιπόν περιμένουμε την βοήθεια της ΕΟΕ αλλιώς θα χάσουμε το τρένο των Ολυμπιακών αγώνων θα χαθεί...

Πρόβα Ολυμπιακών

Πρόβα για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του Πεκίνο έκανε ο Αψίλιος Παπαθανασίου, τον Αύγουστο, στο test event της Κίνας. Ο ιστιοπλόος του Ολυμπιακού ύστερα από καλή εμφάνιση κατέκτησε το αργυρό μετάλλιο. Οι αθλητές και οι αθλήτριες μας είχαν μια απουδαία να δοκιμάσουν τον στίβο όπου θα διεξαχθεί η κορυφαία αθλητική διοργάνωση του 2008. Από ελληνικής πλευράς, επίσης, ξεχώρισαν ο Βαγγέλης Χειμώνας (Laser std), η Τόνια Φράι (RSX) και οι Παχούμας – Σιούζις στα 49er.

Τα τελικά αποτελέσματα ανά κατηγορία είχαν ως εξής:

- Finn (18 σκάφη, 11 κούρες)** 1. Μ. Έινσλι (Βρετανία) 12β, 2. Α. Παπαθανασίου 40β, 3. Γ.Χ. Κρίστενσεν (Δανία) 49.
- Laser std (34 σκάφη, 11 κούρες)** 1. Π. Γκούντισον (Βρετανία) 81β, 2. Σ. Λεφεβρ (Ολλανδία) 92β, 3. Α. Μέρντοχ (Νέα Ζηλανδία) 97β. 6. Ε. Χειμώνας 103 β.
- RSX γυναικών (31 σκάφη, 9 κούρες)** 1. Φ. Μερέ (Γαλλία) 19β, 2. Λ. Σαν (Κίνα) 44β, 3. Γ. Γιν (Κίνα) 48β, 7. Α. Φράι 66β.
- 49er (21 σκάφη, 11 κούρες)** 1. Χ. Ντρέιπερ – Σ. Χίσκοξ (Βρετανία) 45β, 2. Ε. Ντουέν – Γ. Ροσεριέ (Γαλλία) 54 β, 3. Ρ. Λούκα – Γ. Λεοντσούκ (Ουκρανία) 67β. 8. Α. Παχούμας – Α. Σιούζις 81β.
- RSX ανδρών (34 σκάφη, 11 κούρες)** 1. Ζ. Φανγκ (Κίνα) 57β, 2. Φ. Χε (Κίνα) 62β, 3. Κ.Γ. Τσαν (Χονγκ Κονγκ) 63β. 11. Γ. Φράγκος 177β
- Tornado (19 σκάφη, 10 κούρες)** 1. Ο. Μπάκερ – Π.Α. Σεβέστρε (Γαλλία) 45β, 2. Ξ. Ρεβίθ – Κ. Εσπανιόν (Γαλλία) 48β, 3. Ρ. Χαγκάρα – Χ.Π. Στεινάχερ (Αυστρία) 52β. 14. Ι. Πασχαλίδης – Κ. Τριγκώνης 129β.
- Υψίγινγκ (16 σκάφη, 10 κούρες)** 1. Μ. Μούλντερ – Β. Ντερβέρφ – Ζ.Χιν (Ολλανδία) 25β, 2. Ε. Λούκα - Α. Λας - Λ.Μαγκκρέγκορ (Βρετανία) 32β, 3. Χ. Σονγκ - Χ. Λι - Χ.Ζανγκ (Κίνα) 43β, 14. Κ. Γιακουμίδου – Ε. Δημητρακοπούλου – Μ. Παπαπαναγιώτου 121β.
- Laser radial (34 σκάφη, 11 κούρες)** 1. Π. Ράιλι (ΗΠΑ) 54β, 2. Τ. Άλνι (Ν.Ζηλανδία) 71β, 3. Π. Κήαρ (Βρετανία) 73β. 17 Β. Κραβαριώτη 203β.
- 470 ανδρών (41 σκάφη, 11 κούρες)** 1. Ν. Ράτζερς – Τ. Γκλάνφιρντ (Βρετανία) 64,3β, 2. Ν. Κιθ – Σ. Γιούνγκ (Κορέα) 89β, 3. Ν. Άσερ – Ε. Γουίθις (Βρετανία) 93,6β. 21 Α. Κοσματόπουλος – Α. Παπαδόπουλος 255β. 36. Π. Καμπουρίδης – Γ. Ορολογάς 335β.

Χωρίς διάκριση τα «RSX»

Μακριά από τις διακρίσεις έμειναν η Αντωνία Φράι και ο Νίκος Κακλαμανάκης στο παγκόσμιο πρωτάθλημα «RSX» ανδρών – γυναικών, που ολοκληρώθηκε στη Γκάρντα της Ιταλίας. Η Φράι πήρε μέρος στο medal race και κατέλαβε την 9η θέση, ενώ ο Κακλαμανάκης τερμάτισε 11ος.

Αναλυτικά οι θέσεις των αθλητών μας ήταν οι εξής:

Γυναίκες: Η Α. Σκαρλάτου τερμάτισε 25η στο χρυσό στοίλο, ενώ η Α. Δαύρου ήταν 14η στον αργυρό. Πρωταθλήτρια κόσμου αναδείχθηκε η Ιταλίδα, Α. Σενσίνι, δεύτερη ήρθε η Ισπανίδα, Μ. Αλαμπό και τρίτη η Γαλλίδα, Φ. Μερέ.

Άνδρες: Ο Γ. Φράγκος τερμάτισε 26ος, ο Β. Κοκκαλάνης 31ος, ο Γ. Χρυσασκού 43ος, ο Σ. Λεονέττις 55ος, ο Γ. Καραγιώργος 58ος, ο Δ. Βλάχακης 124ος και ο Θ. Καμπάς 139ος. Νικητής ήταν ο Ολλανδός, Κ. Μπόουμαν, δεύτερος ήρθε ο Νεοζηλανδός, Τ. Άσλνι και τρίτος ο Πολωνός, Π. Μιαρτσίνσκι.

ΑΓΩΝΕΣ
ΤΡΙΓΩΝΟΥ



Κείμενο:
Σπυριδούλα Σπανέα

Εγγύηση για το μέλλον

Την παράδοση των διακρίσεων στα «470», που έχει δημιουργήσει η χώρα μας τα τελευταία χρόνια, συνεχίζουν οι **Γιώργος Βασιλάς** και **Βαγγέλης Μιτάκης**. Στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα «470» εφήβων, στην Πορτογαλία, πραγματοποίησαν εξαιρετική εμφάνιση και κατέκτησαν το χάλκινο μετάλλιο. Αν και ξεκίνησαν πολύ άσχημα στην πρώτη κούρσα, γρήγορα κατάφεραν να τερματίσουν σε ψηλές θέσεις και να βρεθούν πολύ κοντά στην κορυφή. *Έγιναν 13 ιστιοδρομίες και οι θέσεις των Ελλήνων ιστιοπλόων ήταν οι εξής: 20, 4, 7, 3, 2, 10, 2, 1, 2, 3, 9, 9, 12.* Συνοδικά αγωνίστηκαν 85 σκάφη. Πρώτοι αναδείχθηκαν οι Βρετανοί, **Λ. Πατιένσε** – **Τ. Γκρουμπ** με 43 βαθμούς, δεύτεροι ήταν οι Κροάτες, **Σ. Φαντέλα** – **Ι. Μάρινιτς** με 51 βαθμούς και οι Ελληνες ιστιοπλόοι συγκέντρωσαν 64 βαθμούς. Σ' αυτούς τους αγώνες έτρεξε κι άλλα ένα ελληνικό σκάφος που αποτελούσαν οι **Δημήτρης Πετακίδης** – **Αλέξανδρος Τόλης** και κατέλαβαν την 37η θέση.

Στο αντίστοιχο παγκόσμιο πρωτάθλημα ανδρών – γυναικών (Ριζόσ της Κίνας) τα γαλανόλευκα πανιά δεν πήγαν καλά. Την καλύτερη θέση, από ελληνικής πλευρά κατέλαβαν οι **Π. Μάντης** – **Θ. Παλιχρονίδης** (16οι στον χρυσό στολίσιο). Το γυναικείο πλήρωμα με την **Μ. Σαμπάτη** – **Μ. Χιανά** πήρε την 27η θέση. Τα τελικά αποτελέσματα: **Άνδρες (13 κούρσες 29 σκάφη)** 1οι Ν. Άσερ – Ε. Γουίλνις (Βρετανία) 64β, 2οι Ν. Βίλμπερτ – Μ. Πέπζ (Αυστραλία) 71β, 3οι Γ. Κήλιγκερ – Θ. Γκαλ (Ισραήλ) 77β, 16οι Π. Μάντης – Θ. Παλιχρονίδης, 21οι Π. Καμπουρίδης – Γ. Ορολογάς. Αργυρός στολίσιος: 30οι Α. Κοσματόπουλος – Α. Παπαδόπουλος, 46οι Μ. Μηλαΐος – Π. Καγιαλής 163β. **Γυναίκες (13 κούρσες, 30 σκάφη)** 1ες Μ. Ντ. Κόνινγκ – Λ. Μπέρκχουτ (Ολλανδία) 71β, 2ες Α. Κόντο – Ν. Καμάτα (Ιαπωνία) 74β, 3ες Α. Κόντο – Ζάχρισεν (Σουηδία) 95β, και 27ες Μ. Σαμπάτη – Μ. Χιανά.

Τυφώνας στα «Λέιζερ στάνταρτ»

Οι άσφατες καιρικές συνθήκες και ο τυφώνας Shan Shan ήταν οι πρωταγωνιστές στο παγκόσμιο πρωτάθλημα «Λέιζερ στάνταρτ», που διεξήχθη στην Κορέα. Η εμπειρία θα μείνει αξέχαστη στους 64 αθλητές, που έλαβαν μέρος στη διοργάνωση. Μετά από φοβερές δυσκολίες έγιναν μόλις 7 ιστιοδρομίες και ο Αντώνης Μπουγιούρης, ο οποίος αντιμετώπισε προβλήματα με το σκάφος του στην τελευταία κούρσα, κατέλαβε τελικά την 22η θέση με 90 βαθμούς. Τερμάτισε 2, 10, 7, 6, 43, 22, δηλ. Αν, δηλαδή, εξαιρέσουμε την 5η και την 7η ιστιοδρομία ο Έλληνας ιστιοπλόος ασφαλώς και θα είχε πηλασαριστεί σε μια πολύ καλή θέση. Πρωταθλήτης αναδείχθηκε ο Αυστραλός Μ. Μπλάκμπουρν με 16 βαθμούς, δεύτερος ήταν ο επίσης Αυστραλός Τ. Σλίγγαμπε με 24β και τρίτος ήταν ο Σουηδός Ρ. Μούργκεν με 33β.

ΤΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΣΤΗ ΡΟΔΟ

Δύο αγώνες για το περιφερειακό πρωτάθλημα νήσων Αιγαίου στις κατηγορίες «Οπτιμιστ» και «Λέιζερ ράνταλ» διοργάνωσε ο ΝΟ Ρόδου σε συνεργασία με την ΕΙΟ. Στα «Οπτιμιστ» έτρεξαν 65 σκάφη και στα «Λέιζερ ράνταλ» 14. Τα αποτελέσματα με συγκεντρωτική βαθμολογία και στους δύο αγώνες έχουν ως εξής: **Οπτιμιστ (7 ιστιοδρομίες)** 1. Π. Σαρρή ΝΟ Πάρου 7β, 2. Β. Σκουρτή ΝΟ Πάρου 16β, 3. Ρ. Φωσκίνης ΝΟ Πάρου 18β, 4. Θ. Χαζόνης ΝΟ Άνδρου 28β, 5. Γ. Μπάγδανος ΝΟ Σύρου 38β, 6. Δ. Λούσας ΝΟ Σύρου 46β. **Λέιζερ ράνταλ (8 ιστιοδρομίες)** 1. Δ. Κοτρωνάκης ΝΟ Άνδρου 15β, 2. Β. Πολίτης ΝΟ Μικόνου 18β, 3. Ι. Φωσκίνης ΝΟ Πάρου 27β, 4. Γ. Μάρκου-Νικάνδρου ΝΟ Ρόδου 28β, 5. Μ. Κοντάκης ΙΟ Ηρακλείου 32β, 6. Ν. Καμπουρογίου ΝΟ Μικόνου 34β.

Στο Βόλο, από τον Ναυτικό Όμιλο Βόλου «Αργοναύτες» και την ΕΙΟ, από τις 24 έως τις 28 Αυγούστου πραγματοποιήθηκε το πανελλήνιο πρωτάθλημα για σκάφη τύπου «Λέιζερ 4,7» με τη συμμετοχή 105 σκαφών. Και τις τρεις ημέρες ο Αίοιος επέτρεψε να γίνουν όλες οι προγραμματισμένες ιστιοδρομίες με ταχύτητες ανέμων από 7 έως 18 μίλια. Ο Αλέξης Κάτσιος και η θεοδώρα Κωνσταντίνου πρώτευσαν, αντίστοιχα, σε αγόρια και κορίτσια. Στους αγώνες έτρεξαν 69 παιδιά και 26 κορασίδες σε 9 ιστιοδρομίες. Οι 6 πρώτοι της κατάταξης ήταν: ΠΑΙΔΕΣ 1. Α. Κάτσιος (ΑΝΟΣΜ) 29β, 2. Γ. Δρασινός (ΝΑΟΒ) 40β, 3. Γ. Κωστομοίρης (ΝΑΟΒ) 43β, 4. Α. Παρασκευόπουλος (ΝΟΕ) 48β, 5. Ε. Χρισταντώνης (ΝΟΒΑ) 53β, 6. Ε. Κοντοβράκης (ΝΟ Αίγινας) 62β. ΚΟΡΑΣΙΔΕΣ 1. Θ. Κωνσταντίνου (ΝΟΚΒ) 18β, 2. Α. Ξαρή (ΝΑΟ Κέρκυρας) 26β, 3. Μ. Τσαουσιδου (ΝΟ Αλεξ/ής) 33β, 4. Α. Αγραφιώτη (ΑΝΟΓ) 38β, 5. Σ. Μιχαήλ (ΟΣΦΠ) 41β, 6. Α. Ψωμά (ΝΟΘ) 56β.

«Χρυσάφι» στους Βαλκανικούς

Με τις αποσκευές... βαριές από τα μετάλλια επέστρεψε η ελληνική ομάδα από τους Βαλκανικούς Αγώνες, που διεξήχθησαν στο Ισμίτ της Τουρκίας. Οι ιστιοπλόοι μας κατέκτησαν, συνολικά, 20 μετάλλια (8 χρυσά, 9 αργυρά και 3 χάλκινα). Εξαιρετικές ήταν οι εμφανίσεις των νεαρών μας αθλητών στις κατηγορίες «Optimist», «RSX», Laser ανδρών και στα «Φινν». Η διοργανώτρια Τουρκία κατέκτησε 13 μετάλλια (5 χρυσά, 2 αργυρά, 6 χάλκινα) και από 1 χάλκινο η Ρουμανία και τα Σκόπια.

Η τελική κατάταξη:

OPTIMIST Αγόρια: 1ος Θ. Καββάς β10, 2ος Γ. Καββάς β14, 3ος Κ. Αλικάν (Τουρκία) β19, 4ος Β. Παπουτσάγλου β28, 9ος Α. Τσιμπουκέλης β37, 10ος Α. Δρούγκας β40, 11ος Αθ. Μπακατσιάς β48, 12ος Μ. Σταύρου β55, 18ος Γ. Ασπράκης β67, 20ος Α. Μπακατσιάς β76, 24ος Ι. Ρούσσος β93.

Κορίτσια : 1η Ν. Παπαγιαννάκου β50, 2η Α. Χαλδαίου β63, 3η Μ. Βουλγαράκη β72, 4η Α. Λαλιώτη β93, 9η Α. Ζουγανέλη β119.

LASER : 1ος Α. Τζώρτζης 10β, 2ος Κ. Μουσταφά (Τουρκία) β 12, 3ος Ζ. Γκιουράι (Τουρκία) β 14, 6ος Ι. Μιτάκης β21.

LASER RADIAL 1η Ο. Αιντά (Τουρκία) β5, 2η Χ. Κοιυδά β9, 3η Λ. Πάνου β12.

FINN ανδρών 1ος. Α. Δραγούτσας β7, 2ος Α. Μουσαλουμπιάς (Τουρκία) β8, 3ος Γ. Αρίφ (Τουρκία) β15, 6ος Π. Δαβουρλής β22.

FINN Junior 1ος Σ. Χαλίη (Τουρκία) β19, 2ος Ε. Γναφάκης β30, 3ος Μ. Μπαλιούνοβιτς (Σερβία) β43.

470 ανδρών 1οι Α. Σέρατ – Ο. Κάαν (Τουρκία) β18, 2οι Γ. Βασιλάς – Ε. Μιτάκης β18, 3οι Χ. Ψωμιάδης - Α. Παλέρας β21, 4οι Κ. Ντιτσιόπουλος - Α. Ταγαρόπουλος β23.

470 γυναικών 1ες Γ. Γιόνκα – Γ. Πινάρ (Τουρκία) β5, 2ες Α. Κουτσούγερα – Ε. Κοφινά β37, 3ες Ι. Νεγκόσσου – Γ. Στόγιαν (Ρουμανία) β42.

470 junior 1οι Α. Φατίχ – Ε. Ντουρμάζ (Τουρκία) β19, 3οι Ι. Κωνσταντινίδης-Α. Βαττής β28.

RSX ανδρών 1ος Β. Κοκκαλιάνης β4, 2ος Σ. Λεοντέτης β9, 3ος Ι. Ερτουγκρουή (Τουρκία) β11.

RSX γυναικών 1η Κ. Αντωνάτου β 35, 2η Α. Δαύρου β37, 3η Λ. Ερντίη (Τουρκία) β54.

RSX junior 1ος Δ. Βλαχάκης β20, 2ος Ι. Α. Γιάκας β21, 3ος Ε. Γηλμαζέρ (Τουρκία) β23. 4ος Α. Χριστοφής β 42.

Η 28η Σεπτεμβρίου ήταν μια ιστορική η ημέρα για την οικογένεια της ιστιοπλοΐας. Το όνειρο 55 ετών έγινε πραγματικότητα και από την Πέμπτη 28 Σεπτεμβρίου 2006 η ιστιοπλοϊκή ομοσπονδία στεγάζεται στο φυσικό της χώρο που είναι η θαλάσσια και συγκεκριμένα η Μαρίνα Δέλτα του Παλλήρου, δίπλα από τις ολυμπιακές εγκαταστάσεις του Τάε Κβο Ντο.

Τα Ολυμπιακά Ακίνητα και προσωπικά ο πρόεδρος της εταιρείας κος Χατζηγεμμανουήλ παρέδωσε το χώρο των γραφείων και των εγκαταστάσεων στον πρόεδρο της ΕΙΟ Α. Δημητρακάπουλο και τον γενικό γραμματέα Γ. Βασιλειάδη και σε μια σεμνή τελετή. Παρουσία μελών του ΔΣ, εκπροσώπων ομίλων, προπονητών, αθλητών μπήκαν οι σχετικές υπογραφές της σύμβασης που έχει διάρκεια 30 χρόνια. Στην εκδήλωση παρευρέθηκε και ο εκπρόσωπος του υπουργείου Πολιτισμού κος Κηλαδός.

Ραντεβού με την ατυχία

Η κατάρα των αθλητών, οι τραυματισμοί, χτύπησε για μια φορά ακόμα τον Αιμίλιο Παπαθανασίου. Αυτή τη φορά στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα «Φινν» του Πάλαμος της Ισπανίας. Κατά την έναρξη του αγώνα ο πρωταθλητής μας χτύπησε στο αριστερό γόνατο, εκεί όπου κατά το παρελθόν έχει υποβληθεί σε δύο επεμβάσεις. Ο τραυματισμός έγινε αιτία για να αποχωρήσει από τον αγώνα, χάνοντας έτσι την ευκαιρία να διεκδικήσει μια ακόμα διάκριση. Από ελληνικής πλευράς ο Α. Δραγούτσας κατέλαβε την 45η θέση. Πρώτος ήταν ο Βρετανός Ε. Ράιτ, δεύτερος ο Γάλλος Γκ. Φλορέν και τρίτος ο Κροάτης Μ. Μισούρα. Ευτυχώς ο αθλητής μας γρήγορα τα νυστέρι της χειρουργικής επέμβασης και θα ακολουθήσει μια νέα θεραπεία στη Γερμανία. Πρόκειται για δύο ενέσεις με ένα ειδικό υγρό, το οποίο μειώνει τις τριβές στο γόνατο. Η συγκεκριμένη θεραπεία θα πρέπει να γίνεται κάθε δύο μήνες. Επίσης, θα κάνει στο πίσω μέρος του μηρού μια θεραπεία που ονομάζεται «three points therapy» και ανακουφίζει από τον πόνο.

ΝΕΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΤΟΥ ΟΠΤΙΜΙΣΤ

Η καρδιά της ιστιοπλοΐας, οι σύγχρονες εγκαταστάσεις του ΠΟΙΑΘ, δεν έγιναν για να φιλοξενούν μόνο τους «μεγάλους» της ανοικτής θάλασσας. Έγιναν με αγάπη και μεράκι, για να αποτελέσουν την ζεστή αγκαλιά φιλοξενίας όλων των κατηγοριών από τα σπάρτα που είναι το ήκνο της ιστιοπλοΐας τα Όπτιμιστ, μέχρι όλες τις Ολυμπιακές κατηγορίες και βέβαια την τελική κατάληξη, τους «ανοικτοθαλασσίτες».

Σε μια πολύ θερμή λοιπόν ατμόσφαιρα, στις 12 Φεβρουαρίου, στις φιλόξενες και πολυτελείς εγκαταστάσεις του ΠΟΙΑΘ, έγινε και η ετήσια γιορτή του Όπτιμιστ.

Σε μια κατάμεστη αίθουσα με φίλους μόνον, της ιστιοπλοΐας, η Ελληνική Ένωση Σκαφών κατηγορίας Όπτιμιστ, έκοψε την Πίττα της, βράβευσε τους αθλητές των Εθνικών Ομάδων (Παγκόσμιου και Πανερωπαϊκού) και τίμησε τους αθλητές που πέτυχαν ξεχωριστές διακρίσεις. Τέλος μοίρασε σε Ομίλους μέλη της, τα τελευταία δέκα από τα 40 σκάφη που τόσο γενναϊοδώρα προσέφερε το ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος.

Πιο αναλυτικά.

Με την παρουσία των δύο Χρυσών κοριτσιών της Ιστιοπλοΐας, της Σοφίας Μπεκατώρου και της Αιμιλίας Τσουλιφά, Προέδρων και εκπροσώπων Ομίλων, γονέων, προπονητών και πολλών αθλητών,

έγινε η απονομή αναμνηστικών πλοκετών στους δεκατρείς αθλητές που εκπροσώπησαν την χώρα μας στο Πανερωπαϊκό πρωτάθλημα στην Σουηδία και στο Παγκόσμιο στο Σαλίνας του Εκουαδόρ. Η φετινή εκδήλωση ήταν ξεχωριστή, γιατί οι διακρίσεις που πέτυχαν οι αθλητές μας ήταν μοναδικές. Οι τρεις πρώτες θέσεις στο Πανερωπαϊκό πρωτάθλημα της κατηγορίας Όπτιμιστ γέμισαν μόνο με Ελληνικές σημαίες, αφού τις κατέλαβαν τα τρία κορίτσια μας η Κουτσουγέρα, η Αφροδίτη Κυρανάκου και η Ερμίνα Μπότση -Γεωργακοπούλου αντίστοιχα. Επίσης στην τρίτη θέση της κατηγορίας των αγοριών ανεδείχθη ο αθλητής μας Κάτσιος Αλέξης και όλα αυτά σε μια σημαντική ημέρα. Στις 13 Αυγούστου 2004, ημέρα που η ιστιοπλοΐα άναβε την φλόγα των Ολυμπιακών Αγώνων στις καρδιές όλου του κόσμου με τον Ολυμπιονίκη μας Νικόλα Κακλαμανάκη

Θέμα 2ο

Αλλαγές στο Δ.Σ της Ελληνικής Κλάσης Όπτιμιστ

Η Ελληνική Κλάση σκαφών κατηγορίας Όπτιμιστ προέβη σε αλλαγή του προεδρείου του Διοικητικού Συμβουλίου της. Νέος Πρόεδρος ανεδείχθη ομόφωνα, το μέλος του ΠΟΙΑΘ κος Άκης Πατενιώτης. Ο νεοεκλεγείς επί σειρά ετών γενικός γραμματέας και αντιπρόεδρος της Κλάσης και από τα ιδρυτικά στελέχη της, ανέλαβε σε μια δύσκολη περίοδο για την Κλάση και την ιστιοπλοΐα γενικότερα με την υπόσχεση ότι θα βοηθήσει με όλες τις γνώσεις τις εμπειρίες και τις δυνάμεις του να απλωθεί το Όπτιμιστ ακόμη περισσότερο και να ξεπεράσει τις πεντακάσιες συμμετοχές στο Πανελλήνιο πρωτάθλημα του 2005.

ΑΓΩΝΕΣ
ΤΡΙΓΩΝΟΥ



Κείμενο:
Άκης Πατενιώτης



ΠΟΙΑΘ - ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ

paralos creative



...έλα

ν' ανοίξουμε πανιά!

Είκοσι έμπειροι καθηγητές και εκπαιδευτές θα σας μύσουν στα **μυστικά των πανιών** και την **ναυτική τέχνη**.

Η διάρκεια των μαθημάτων είναι **δύμηνη** και η παρακολούθηση του προγράμματος της σχολής **δεν προαπαιτεί ιδιαίτερες γνώσεις**.

Στον Όμιλο μπορείτε να έχετε **συνεχή επαφή με το άθλημα** με τμήματα Προχωρημένα, Αγωνιστικά, Κυβερνητών, καθώς και συμμετοχή σε αγώνες αλλά και ταξίδια σε συνδυασμό με καλοκαιρινές διακοπές.

Η μόνη σχολή με **πάνω από 36 χρόνια εμπειρίας** στην υπεύθυνη διάδοση του αθλήματος της Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης στην Ελλάδα με **περισσότερους από 25.000 απόφοιτους**.

**Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας
Ανοικτής Θαλάσσης**



Ακτή Δηλαβέρη 3, Μικρολίμανο 185 33 Πειραιάς
τηλ: 210 4123357 & 4113201, fax: 210 4227038, e-mail: horc@otenet.gr, www.horc.gr

29er Domisis S.A Team

Οικονομοπούλου Νόνικα – Στυλιανός Νούτσος

4η θέση στο Euro Cup

Τόπος : **Lake Silvaplana**
Χρόνος : **25 / 8 – 6 / 9 / 2006**

Στα 1840μ. υψόμετρο, στη λίμνη Silvaplana, πραγματοποιήθηκε το τελευταίο Euro Cup της χρονιάς για την κατηγορία των 29er. Την διοργάνωση στήριξαν οι ιστιοπλοϊκοί όμιλοι της Ζυρίχης σε συνεργασία με το Ναυτικό Όμιλο του St. Moritz και συμμετείχαν πληρώματα από την Αργεντινή, Δανία, Ελλάδα, Ολλανδία, Αμερική, Αγγλία και Ελβετία. Ταυτόχρονα στο ίδιο μέρος διεξάγονταν και το εθνικό πρωτάθλημα της Ελβετίας για σκάφη τύπου 49er

Ο αγώνας αποδείχθηκε συναρπαστικός εξαιτίας των δυνατών ομάδων που εναλλάσσονταν στις μπροστινές θέσεις. Την πρώτη θέση έλαβαν ο Αργεντινός Pepe Bettini (2ος στο Παγκόσμιο πρωτάθλημα 29er στο San Francisco) με πλήρωμα τον Ελβετό Mattias Keller, στη 2η θέση τους διαδέχτηκαν οι Δανοί Hellen Nielsen και Simon Jensen (2η θέση στο Πανευρωπαϊκό Πρωτάθλημα 29er 2005), ενώ στην 3η θέση κατετάγησαν οι Ελβετοί Fabio Perez και Martin Hofmann (1οι νικητές στη γενική βαθμολογία Euro Cup 2006). Η Ελληνική ομάδα, Domisis SA Team, με κυβερνήτη τη Νόνικα Οικονομοπούλου και πλήρωμα τον Στυλιανό Νούτσο έλαβαν την τέταρτη θέση σε ισοβαθμία με τους Ολλανδούς (5η θέση). Αξίζει να σημειωθεί ότι την έκτη θέση πήρε ο φετινός 3ος Παγκόσμιος νικητής Cameron Biehl (USA) με πλήρωμα την Βρετανίδα Kate Sparks.

Οκτώ κούρσες πραγματοποιήθηκαν συνοδικά με τον τοπικό θερμικό άνεμο, Maloja Wind, να πνέει από τη Νότια οροσειρά Maloja με ένταση από 15 έως και 20 Knots.

Ο αγωνιστικός στίβος καταλάμβανε σχεδόν όλο το μήκος και πλάτος της λίμνης εξαιτίας του μικρού μεγέθους της Silvaplana, ενώ αρκετές φορές "αγγίζαμε" τη στεριά για να πάρουμε όλα τα σιγόντα. Το τοπίο επιβλητικό, χιονισμένο! και το νερό εκτός από γλυκό! παγωμένο (10 C). Τα fleets των 29er και των 49er διαδέχονταν το ένα το άλλο και το πρόγραμμα περιλάμβανε τέσσερις κούρσες την ημέρα. Αρκετοί ήταν και οι θεατές από τη στεριά, αφού η ευθυγράμμιση του τερματισμού λαμβάνονταν από την ακτή!

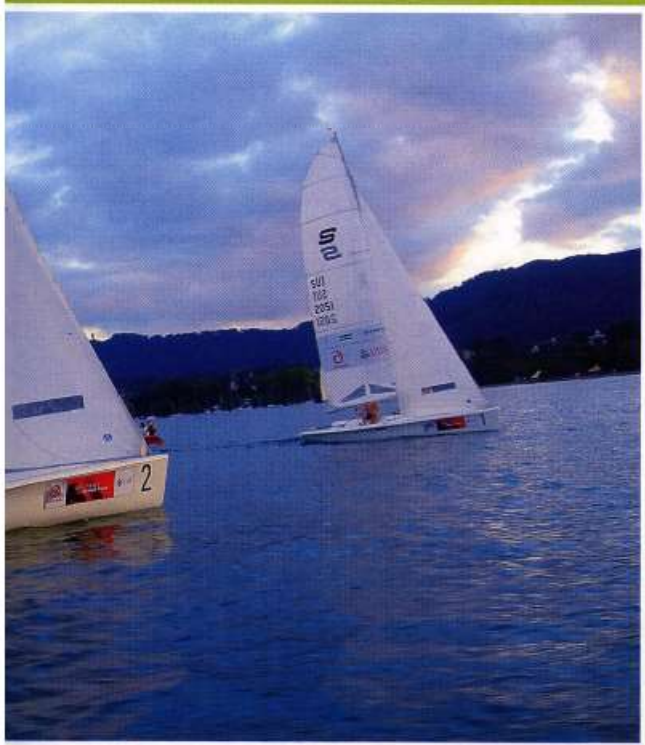
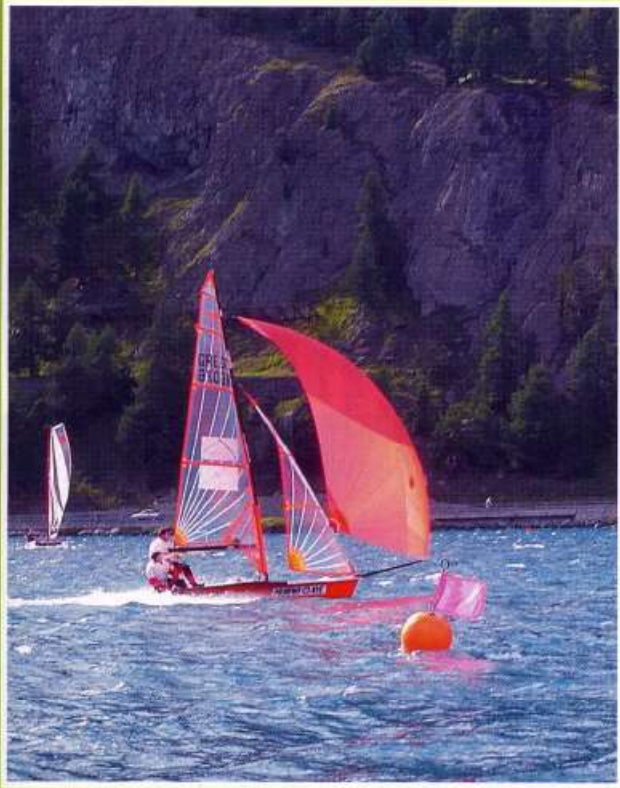
Εκτός όμως από το αγωνιστικό κομμάτι αξίζει να αναφερθεί κανείς στη φιλοξενία και την φιλική διάθεση όλων, που κάνει αυτό το Euro Cup να ξεχωρίζει. Η διαμονή με άλλες έξι ομάδες συναθλητών μας κάτω από την ίδια στέγη, στο ίδιο τραπέζι και η ζεστή παρέα με τις ιστιοπλοϊκές συζητήσεις συνθέσασαν μία "οικογενειακή" κατάσταση, η οποία στη θάλασσα μεταφραζόταν ως "ευ αγωνιζέσθαι".

Μετά το πέρας των αγώνων μεταφερθήκαμε στη Ζυρίχη για μία μέρα, για έναν ακόμη αγώνα, Match Race! με σκάφη τύπου Strimline, παραχωρημένα από την γνωστή ομάδα Alinghi!

Τέσσερις ομάδες, δύο σκάφη, τρία άτομα σε κάθε σκάφος (δύο με κρεμαστικά και ο κυβερνήτης με ζώνες), συμμετρικά μπαθονάκια... Το μέτριο αεράκι μας κράτησε ώσπου να δύσει ο ήλιος στη λίμνη της Ζυρίχης.

Επόμενη συνάντηση στην Ελλάδα! Αναμένουμε το πρώτο Euro Cup 29er στα νερά μας!





Παγκόσμια λάμψη και στο Ήτον

ΚΩΠΗΛΑΣΙΑ



Κείμενο:
Νίκος Γκαμώλης

Στην τελευταία κούρσα του Παγκοσμίου πρωταθλήματος του Ήτον όπου υπήρχε ελληνική συμμετοχή ήρθε το πρώτο μετάλλιο για την χώρα μας. Το μοναδικό γυναικείο πλήρωμα της ελληνικής αποστολής, οι Χρύσα Μπισικιτζή και Αλεξάνδρα Τσιάβου έκαναν κίνηση ματ στις αντιπάλους τους κι έγραψαν ακόμη μια χρυσή σελίδα στην ιστορία της ελληνικής κωπηλασίας κατακτώντας το χάλκινο μετάλλιο στο διπλό σκιφ ελαφρών βαρών. Με κούρσα που είχε αρκετά από τα στοιχεία εκείνης που χάρισε στον Βασίλη Πολύμερος και τον Νίκος Σκιαθίτη το χάλκινο Ολυμπιακό μετάλλιο το 2004 στην Αθήνα, αφού τα δυο κορίτσια κατάφεραν κι εξασφάλισαν την Τρίτη θέση μόλις στα τελευταία 500 μέτρα της διαδρομής, η ελληνική βάρκα, υπό το βλέμμα μάλιστα του προέδρου της Οργανωτικής Επιτροπής των Ολυμπιακών αγώνων του Λονδίνου το 2012 Σεμπάστιαν Κόου τερμάτισε σε χρόνο 6:57.14 πίσω από τις Κινέζες Ντονγκξινγκ Ξου και Σιμίν Γιαν (6:55.12) και τις Αυστραλέζες Μάργκαριτ Χιούσαν και Άμπερ Χάθιντνι (6:56.57). Πίσω από την ελληνική βάρκα τερμάτισαν οι Καναδέζες Μάρα Τζόουνς και Τρέισι Κάμερον (6:58.23), στην 5η θέση βρέθηκαν οι Βρετανίδες Τζέιν Χαλ και Χέλεν Κάσεϊ και στην 6η θέση οι Φινλανδές Σάνα Στεν και Μίνα Νιέμινεν.

Το πίστευο

«Από τη στιγμή που περάσαμε από τη δύσκολη κούρσα του ημιτελικού, χαλάρωσα και αισθανόμουν πως είχα πετύχει τον στόχο μου κατά 80%. Μέσα μου κάτι μου έλεγε πως μπορούσαμε να κατακτήσουμε το μετάλλιο. Πίστεψα ότι αυτή η βάρκα μπορεί να κάνει πολλά, αν και παλεύαμε με αθλήτριες καλύτερες από μας. Ο συνδυασμός μας με την Αλεξάνδρα είναι πολύ καλός» είπε λίγο μετά την απονομή η Χρύσα Μπισικιτζή. Οι Ελληνίδες αθλήτριες έκαναν ένα εκπληκτικό φίνις στα τελευταία 500

μέτρα, έδειξαν αστείρευτα ψυχικά αποθέματα και μπήκαν στα μετάλλια: «Χθες παρακολούθησα τους αγώνες και παρατήρησα πως μ'αυτό τον καιρό -ισχυρό άνεμο- ευνοήθηκαν τα πλήρωματα που ήταν συγκεντρωμένα και ανάλαφρα πάνω στο νερό. Θα ήταν καλύτερα, δηλαδή, να μην παλεύουμε από την αρχή με δυνατές κουπιές, αλλά να γλιστράμε στο νερό, ώστε να έχουμε δυνάμεις στο τέλος. Αυτό κάναμε και στο τέλος ήμασταν ξεκούραστες, για να τα δώσουμε όλα. Βρεθήκαμε σε καλή κατάσταση στις δεδομένες συνθήκες και με τον δεδομένο καιρό και μιας βγήκε η προπόνηση που είχαμε κάνει» παρατηρεί η Χρύσα Μπισικιτζή, η οποία έχει ήδη κατακτήσει ένα αργυρό μετάλλιο σε Μεσογειακούς Αγώνες στο σκιφ ελαφρών βαρών και ένα χάλκινο στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα του 1998 στο τετραπλό σκιφ ελαφρών βαρών.

Παρακαταθήκη για το μέλλον. Δυο ακόμη ελληνικά πληρώματα πέρασαν στα τελικά του Παγκοσμίου πρωταθλήματος του Ήτον ανεβάζοντας ακόμη περισσότερο τον πήχη των επιτυχιών για τα γαλανόλευκα κουπιά. Ο Ηλίας Παππάς κατέλαβε την 5η θέση στο σκιφ ελαφρών βαρών ανδρών, ενώ οι Γιώργος Τσιομπανίδης και Γιώργος Τζιάλλας με ηθδαθιούχο τον Λάμπρο Παπαλέξη κατέλαβαν την 6η θέση στη δίκωπο μετά ηθδαθιούχο ανδρών. Συγκεκριμένα, με χρόνο 6:59.69 στην κούρσα του τελικού ο Ηλίας Παππάς κατέλαβε την 5η θέση στη γενική κατάταξη του σκιφ ελαφρών βαρών ανδρών. Ο 24χρονος Γιαννιώτης προηγείτο για τα πρώτα 500 μέτρα, αλλά στη συνέχεια -μέχρι τη γραμμή του φίνις- προσπεράστηκε από τέσσερα αντίπαλα πληρώματα, μην μπορώντας να ακολουθήσει τον γρήγορο ρυθμό. Παγκόσμιο ρεκόρ έκανε ο νικητής της κούρσας, Ζακ Πέρτασιζ, μπροστά στο κοινό του με χρόνο 6:47.82.



Έντυπωσιακά τα Ελληνικά κουπιά

στο Παγκόσμιο κάτω των 23.

Κατέκτησαν ένα χρυσό και δυο ασημένια

Χρυσές σελίδες στο Χαζεβίνγκελ

Εγράψαν ιστορία τα ελληνικά κουπιά στο Παγκόσμιο πρωτάθλημα για αθλητές κάτω των 23 που πραγματοποιήθηκε στο Χαζεβίνγκελ του Βελγίου. Το μέλλον της ελληνικής κωπηλασίας έδωσε στην κυριολεξία ρεσιτάλ κατακτώντας, για πρώτη φορά όσον αφορά τα ελληνικά χρονικά, τρία μετάλλια από τα οποία ένα χρυσό και δυο ασημένια.

Το χρυσό μετάλλιο που μάλιστα είναι το πρώτο της Ελλάδας σε αντίστοιχη διοργάνωση κατέκτησε η Αλεξάνδρα Τσιάβου στο σκίφ ελαφρών βαρών. Η 21χρονη κωπηλάτρια του ΔΝΟ Ηγουμενίστας μετά από δυο τέταρτες θέσεις σε παγκόσμια πρωταθλήματα εφήβων νεανίδων (2003, 2005) πάτησε όχι μόνο στο βήθο αθλή στην κορυφή του ξεδιπλώνοντας το σπουδαίο ταλέντο της. Κατό την διάρκεια της κούρσας η ελληνίδα κωπηλάτρια μπόρεσε από την αρχή μηροστά και παρέμεινε πρώτη σε όλα τα περάσματα μέχρι και τον τερματισμό.

Τα δυο ασημένια μετάλλια ήρθαν από τις δυο τετράκωπες των αγοριών. Στη βαριά οι Γιάννης Τσιλής, Γιώργος Τζιάλλης, Γιώργος Τσιομπανιδής και Παύλος Γαβριηλίδης πραγματοποίησαν καταπληκτικό φίνις και μάλιστα έχασαν το χρυσό για μόλις ένα δευτερόλεπτο από τους Τσέχους. Ξεκίνησαν από την 6η θέση, στα μισά ήταν 4οι, πεντακόσια μέτρα πριν το τέλος πέρασαν 3οι για να υπερβάλουν εαυτούς και να κατακτήσουν το ασημένιο. Ανάλογο φινάλε επιφύλασσε και η ελαφριά τετράκωπος που έκλεισε με τον ιδανικότερο τρόπο τις ελληνικές συμμετοχές. Οι Βαγγέλης Τσουρτσούλης, Νίκος Γκουντούλης, Απόστολος Γκουντούλης και Βαγγέλης Κουλουριζός ήταν σταθεροί σε όλη την κούρσα αφού έπαιζαν στη δεύτερη και Τρίτη θέση χρειάστηκε όμως να δώσουν και την τελευταία ικμάδα των δυνάμεών τους για να πάρουν το ασημένιο μετάλλιο και να αφήσουν για μόλις είκοσι εκατοστά πίσω τους Γερμανούς. Αξίζει να σημειωθεί ότι σχεδόν η ίδια βάρκα αντί για τον Τσουρτσούλη ήταν ο Κουρκούμπας είχε κερδίσει και πέρσει στην ίδια διοργάνωση το ασημένιο μετάλλιο.

Στην περσινή διοργάνωση η Ελλάδα είχε κατακτήσει κι ακόμη ένα ασημένιο με την δίκωπο των αγοριών που αποτελούσαν ο Βαγγέλης Τσουρτσούλης και ο Γιώργος Τσιομπανιδής.

Επίσης σήμερα το διπλό σκίφ των αγοριών με τους Στέργιο Παπαχρήστου και Ανδρέα Τιθελή κατέλαβε την 4η θέση χάνοντας για δυο δευτερόλεπτα το χάλκινο ενώ το διπλό σκίφ ελαφρών βαρών των κοριτσιών με τις Χριστίνα Γιαζιταίδου και Στέλλα Παύλου πήραν την 6η θέση στον τελικό. Τα δυο ελληνικά πληρώματα που έμειναν εκτός τελικών ολοκλήρωσαν τις προσπάθειές τους ως εξής. Η δίκωπος άνευ των κοριτσιών με τις Ελ. Αζιώτη και Π. Νάτσι ήταν 2ες στον μικρό τελικό καταλαμβάνοντας την 8η θέση στη γενική κατάταξη ενώ ο Γιάννης Τσάμης στο σκίφ ήταν 2ος στον Γ' τελικό και 14ος στη γενική.

Αναλυτικά οι τρεις πρώτοι στους τρεις τελικούς

Σκίφ ελαφρών βαρών κοριτσιών

1. ΕΛΛΑΔΑ (Τσιάβου) 7.38.04
2. Βρετανία (Χόσκιγγκ) 7.40.48

3. Γαλλία (Βιλόμ) 7.42.33

Τετράκωπος άνευ αγοριών

1. Τσεχία 5.54.69
2. ΕΛΛΑΔΑ 5.55.68
3. Γερμανία 5.58.72

Τετράκωπος άνευ ελ βαρών αγοριών

1. Ιταλία 5.58.88
2. ΕΛΛΑΔΑ 6.00.60
3. Γερμανία 6.00.82

Όνειρεμένη κούρσα

«Μια κούρσα όπως την είχα ονειρευτεί». Αυτό είναι το απόφθεγμα της μεγάλης επιτυχίας της Αλεξάνδρας Τσιάβου στο Παγκόσμιο πρωτάθλημα κάτω των 23 στο Χαζεβίνγκελ του Βελγίου όπου κατέκτησε το χρυσό μετάλλιο, όπως η ίδια το διατύπωσε λίγα εικοσιτετράωρα αργότερα. Η πρωταθλήτρια του ΔΝΟ Ηγουμενίστας πριν καν προλάβει να ζησει την επιτυχία της ενσωματώθηκε με την Εθνική ομάδα ανδρών γυναικών που βρίσκεται σε προπονητικό κάμπ στα Ιωάννινα προκειμένου να προετοιμαστεί για το μεγάλο Παγκόσμιο πρωτάθλημα που θα διεξαχθεί τον Αύγουστο στο Ιτον της Βρετανίας.

Αυτό βέβαια δεν της απαγορεύει να επαναφέρει στη μνήμη της την κούρσα του τελικού την περασμένη Κυριακή δίνοντας της τον τίτλο «κούρσα όνειρο».

«Στον τελικό μπόρεσα πολύ σίγουρα για τον εαυτό μου. Είπα μέσα μου θα κάνω μια κούρσα για μένα. Πραγματικά όταν όλα ήταν έτοιμα για να ξεκινήσει ο τελικός ένιωθα ότι ήμουν μόνη μου. Δεν ήξερα σε ποιες διαδρομές ήταν οι αντιπαλοί μου και ούτε με ένοιαζε. Ήθελα να κάνω μια κούρσα υπεροχής και το πέτυχα. Ένωθα ότι έτρεχα εγώ κι χρόνος μόνος μας. Ήθελα πολύ ένα μετάλλιο και το πήρα».

Το δύσκολο κομμάτι για την Αλεξάνδρα Τσιάβου ήταν αυτό του ημιτελικού «Η αλήθεια είναι ότι στο ξεκίνημα των αγώνων δεν περίμενα ότι θα φτάσω στην κορυφή. Το μεγάλο άγχος ήρθε στον ημιτελικό. Αυτή την κούρσα την φοβόμουν πολύ γιατί στο παρελθόν μου έχει κοστίζει ακόμη και τον αποκλεισμό μου. Όμως τέλος καλό όλα καλά».

Αναλυτικά ο πίνακας των μεταλλίων

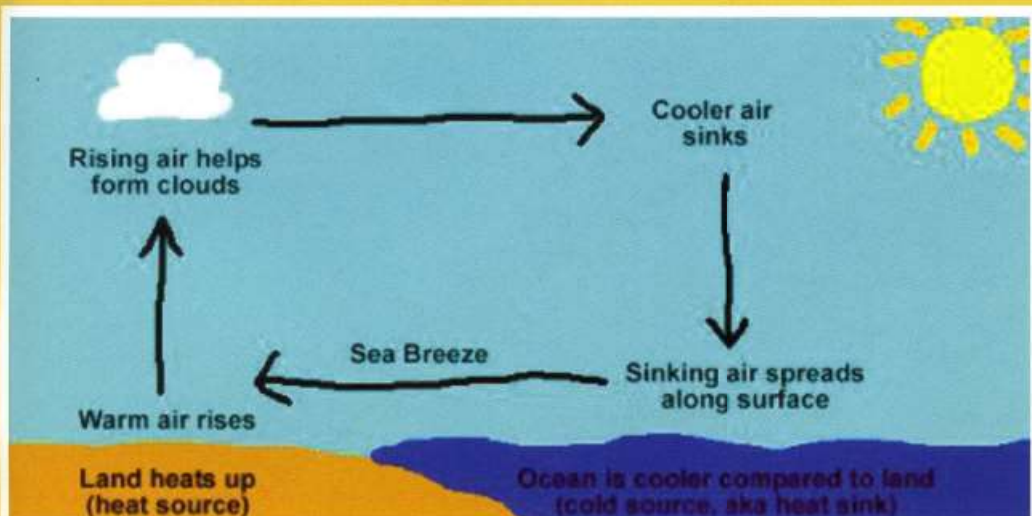
ΧΩΡΑ	ΧΡΥΣΑ	ΑΣΗΜΕΝΙΑ	ΧΑΛΚΙΝΑ	ΣΥΝΟΛΟ
Γερμανία	3	3	1	7
Ν. Ζηλανδία	2	1	0	3
Τσεχία	2	0	0	2
ΕΛΛΑΔΑ	1	2	0	3
Αυστραλία	1	1	2	4
Βρετανία	1	1	1	3
Πολωνία	1	0	2	2
Λευκορωσία	1	0	1	2
Ρουμανία	1	0	1	2
Ρωσία	1	0	1	2
Ιταλία	0	2	1	3
Σερβία Μαυροβούνιο	0	2	0	2
Γαλλία	0	1	1	2
ΗΠΑ	0	1	0	1
Ελβετία	0	0	1	1
Ν. Αφρική	0	0	1	1
Ολλανδία	0	0	1	1
Τουρκία	0	0	1	1
Ρωσία	0	0	1	1

οι Βοριάδες στο Αιγαίο

ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ



Γιώργος Παπακωστόπουλος
Φοιτητής Πανεπιστημίου Αιγαίου
Τμήμα Επιστήμης της Θάλασσας
Contact: Thunde4@otenet.gr



Σχ.1 Σχηματική Αναπαράσταση Θαλάσσιας Αύρας

Οι επικρατούντες βόρειοι άνεμοι στο Αιγαίο, αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι του Αρχιπελάγους, είτε αυτοί εμφανίζονται υπό την μορφή χειμερινών θεσηλών, είτε με την μορφή των πασίγνωστων Μετεμίων, τα οποία και αποτελούν το φυσικό σύστημα κλιματισμού των περιοχών που βρέχονται από τα κρυστάλλινα νερά του. Ο λόγος για τον οποίο αξίζουν ξεχωριστή αναφορά είναι τόσο η μεγάλη σταθερότητα, όσον αφορά την διεύθυνση και την διάρκεια ημερήσιους τους, όσο και οι μεγάλες εντάσεις, τις οποίες με μεγάλη συχνότητα αποκτούν στην ευρύτερη περιοχή, στοιχεία που καθιστούν την γνώση τους πολύτιμο εργαλείο για τον ιστιοπλόο. Μία ανάλυση των ανέμων αυτών θα βοηθήσει σίγουρα κάποιον μη έχοντα ιδιαίτερη εμπειρία να πάρει μία γενική εικόνα της κατάστασης και να μπορέσει να κάνει κάποιους γενικούς υπολογισμούς, βασισζόμενος πάντα στην αξιοποίηση των μετεωρολογικών δεδομένων.

Μία τέτοια ανάλυση μπορεί να γίνει σε 5 απλά στάδια για το καθένα από τα οποία αφιερώνεται και ένα κεφάλαιο. Αυτό το τεύχος αναφέρεται στο πρώτο κεφάλαιο, το πώς δημιουργούνται οι άνεμοι. Το δεύτερο κεφάλαιο αφορά το πώς η κυκλοφορία των βαρομετρικών συστημάτων γύρω από την περιοχή του Αιγαίου, μεταβάλλει το ανεμολογικό προφίλ της περιοχής. Στο τρίτο κεφάλαιο αναπτύσσεται ο μηχανισμός δημιουργίας Βοριάδων στο Αιγαίο και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που αποκτούν οι άνεμοι αυτοί όταν κυριαρχούν σε αυτό, ενώ το τέταρτο κεφάλαιο αφιερώνεται στη δημιουργία κυμάτων και τελικά την σύνθεση γνώσεων των τεσσάρων πρώτων κεφαλαίων για την δημιουργία μίας εκτίμησης των ανεμολογικών συνθηκών σε ένα τμήμα του αρχιπελάγους που μας ενδιαφέρει. Όσον αφορά τις παρατηρήσεις πάνω στην δημιουργία και μετατροπή των ανέμων που διέρχονται από μία περιοχή, αυτές ισχύουν για όλες τις θάλασσες του γαλάζιου πλανήτη παρά το γεγονός πως το άρθρο αυτό εστιάζεται στα ιδιαίτερα στοιχεία που σε γενικές γραμμές χαρακτηρίζουν τους βόρειους ανέμους που πνέουν στο Αιγαίο, στοιχεία που οφείλονται στην ιδιαίτερη τοπογραφία του και τα κατά μέσο όρο επικρατούντα θερμοϋγρομετρικά χαρακτηριστικά των αερίων μαζών που διέρχονται από την ευρύτερη περιοχή.

α) Πως Δημιουργούνται οι άνεμοι?

Η ηνότη του ανέμου είναι αποτέλεσμα της ροής αέρα από μία περιοχή με σχετικά υψηλή πίεση προς μία περιοχή με σχετικά χαμηλή πίεση, εξαιτίας της τάσης για εξισορρόπηση των πιέσεων που αναπτύσσεται. Αναλόγως του

τρόπου δημιουργίας και της κλίμακας ηνότης των ανέμων, αυτοί μπορούν να ταξινομηθούν σε δύο κύριες κατηγορίες:

α) Οι Αύρες, οι οποίες οφείλονται στην αναπτυσσόμενη διαφορά θερμοκρασίας μεταξύ δύο περιοχών. Όταν σε μία περιοχή ο αέρας θερμαίνεται τοπικά, περισσότερο από τις γειτονικές της, τότε καθίσταται ελαφρύτερος και καθώς αρχίζει να ανέρχεται, την θέση του παίρνει ο γειτονικός, ψυχρότερος αέρας, ο οποίος και κινείται σχεδόν ευθύγραμμα, από την ψυχρότερη προς την θερμότερη επιφανειακή περιοχή. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η θαλάσσια αύρα, η οποία οφείλεται στη διαφορά θερμοκρασίας θάλασσας και ξηράς κατά τις αιθρίες ημέρες και πνέει συχνά με εντάσεις 3-4Bf το μεσημέρι κοντά στην ακτή. Επίσης, η απόγειος αύρα -από ψυχρή ξηρά προς θερμή θάλασσα, η αύρα των βουνών, των κοιλάδων, των χιονοσκεπών περιοχών, τα ρεύματα των καταιγίδων και γενικότερα των περιοχών με θερμοϋγρομετρικές διαφορές σε σχετικά μικρή απόσταση μεταξύ τους.

β) Οι άνεμοι βαροβαθμίδας, οι οποίοι οφείλονται σε επικράτηση υψηλών και χαμηλών βαρομετρικών συστημάτων, με χαρακτηριστικά την μεγάλη έκταση, ένταση και γεωγραφική σταθερότητα διεύθυνσης σε σχέση με τις αύρες. Η δημιουργία των ανέμων αυτών μπορεί να αναλυθεί ως εξής: Κατά την επικράτηση ενός βαρομετρικού συστήματος, ο άνεμος τείνει να κινηθεί προς την περιοχή με χαμηλότερη πίεση προκειμένου να εξισορροπηθεί η διαφορά πιέσεων. Όσο μεγαλύτερη είναι η διαφορά πίεσης μεταξύ δύο συγκεκριμένων περιοχών, τόσο μεγαλύτερη είναι και η ταχύτητα ηνότης του ανέμου. Καθώς ο αέρας κινείται από τις υψηλές πιέσεις, εκτρέπεται προς τα δεξιά της πορείας του στο Βόρειο ημισφαίριο και προς τα αριστερά αυτής, στο Νότιο, εξαιτίας της φαινομενικής εκτροπικής δύναμης (Coriolis) η οποία οφείλεται στην περιστροφή της Γης, με τελικό αποτέλεσμα την ηνότη του ανέμου σε διεύθυνση σχεδόν παράλληλη προς τις ισοβαρείς. Οι άνεμοι δηλαδή περιστρέφονται με φορά ακόλουθη των δεικτών του ρολογιού, γύρω από τις υψηλές πιέσεις και ανάδρομη αυτών γύρω από τις χαμηλές στο βόρειο ημισφαίριο και αντίστροφα στο νότιο. Στην επιφάνεια τέλος και εξαιτίας της τριβής, παρουσιάζεται απόκλιση από την παραπάνω ροή, με στροφή προς τα κέντρα των χαμηλών και σε γωνία 10%-15% πάνω από θάλασσα και 20%-40% πάνω από ξηρά. Τα επικρατούντα βαρομετρικά συστήματα μπορούν να ταξινομηθούν σε γενικές γραμμές στις εξής κατηγορίες:

1.Υφέσεις (χαμηλή Βαρομετρικά). Έτσι ονομάζονται τα συστήματα χαμηλών πιέσεων, τα οποία και απεικονίζονται σε χάρτες βαρομετρικών συστημάτων με κυκλικές ή ελλειψοειδείς ισοβαρείς, κλειστές και με την ατμοσφαιρική



πίεση να ελαττώνεται προς το κέντρο. Οι άνεμοι σε αυτά τα συστήματα κινούνται στο βόρειο ημισφαίριο κατά φορά αντίστροφη των δεικτών του ρολογιού, τείνουν να συγκλίνουν προς τις κεντρικές περιοχές των υφέσεων όπου και ανέρχονται, δημιουργώντας νεφώσεις και ανάλογα με τα χαρακτηριστικά των αερίων μαζών βροχές, καταιγίδες, χιονοπτώσεις και άλλα φαινόμενα. Σε γενικές γραμμές και ανάλογα του τρόπου δημιουργίας και των χαρακτηριστικών τους, οι υφέσεις έχει επικρατήσει να ταξινομούνται στις παρακάτω κατηγορίες:

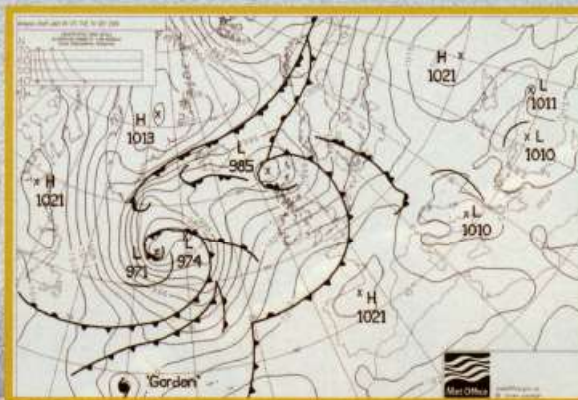
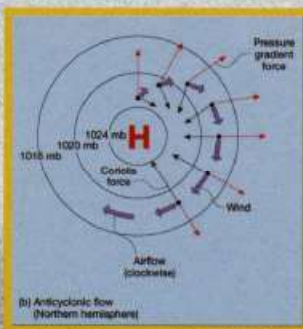
1.1) Μετωπικές υφέσεις: Τροφοδοτούνται από ψυχρά και θερμά μέτωπα, στα οποία δύο αέριες μάζες με διαφορετικά θερμοϋγραμετρικά χαρακτηριστικά συναντώνται εκτοπίζοντας η μία την άλλη, δημιουργώντας κατά μήκος των μετωπικών επιφανειών και προς τα κέντρα τους ανοδικές κινήσεις νεφικά συστήματα και καιρικά φαινόμενα με ένταση ανάλογη του ρυθμού με τον οποίον εκτοπίζεται ο αέρας στις ζώνες σύγκλησης της υγρασίας και της ατμοσφαιρικής αστάθειας που επικρατεί. Χαρακτηριστικά τους είναι η μεγάλη έκταση (500Km-10000Km), η μεγάλη διάρκεια ζωής τους, τα έντονα φαινόμενα που συχνά τις συνοδεύουν και τα συχνά φαινόμενα θύελλας κυρίως προς τις κεντρικές τους περιοχές και ιδιαίτερα εάν υπάρχει κοντά ισχυρό πεδίο υψηλών πιέσεων.

1.2) Θερμικές Υφέσεις: Οφείλονται σε εκτεταμένη θέρμανση μία αέριος μάζας, αναπτύσσονται κυρίως πάνω από ηπειρωτικές εκτάσεις και καταλαμβάνουν συνήθως πολύ μικρότερη έκταση από αυτή των μετωπικών υφέσεων, ενώ όταν υπάρχει υγρασία, δημιουργούν συστήματα ισχυρών βροχών και καταιγίδων. Όταν αναπτύσσονται πάνω από ξηρά, εξασθενούν το βράδυ οπότε αρχίζει η ψύξη των κατώτερων στρωμάτων.

1.3) Υφέσεις αστάθειας: Οφείλονται σε έντονες ανοδικές κινήσεις λόγω αστάθειας, χαρακτηρίζονται από καταιγίδες και τοπικά μπουρίνια, όχι εκτεταμένους ανέμους και σχετικά μικρό μέγεθος. Σχηματίζονται συχνά, όταν μία υγρή ποηλική αέρια μάζα κινηθεί πάνω από σχετικά θερμή περιοχή, οπότε και ευνοούνται οι ανοδικές κινήσεις.

1.4) Κυκλώνες των τροπικών: Σχηματίζονται πάνω από θερμές θάλασσες ($T\theta > 27^{\circ}\text{C}$), σε μικρά γεωγραφικά πλάτη και αποτελούν οργανωμένο σύστημα περιστρεφόμενων καταιγίδων, συνοδευόμενοι από εξαιρετικά σφοδρούς ανέμους (12Bf-17Bf), με μέγιστη ένταση γύρω από το κέντρο τους, ενώ ακριβώς στο κέντρο, αναπτύσσεται μία κυκλική περιοχή με ήπιο καιρό και ασθενείς ανέμους γνωστή και ως μάτι του κυκλώνα.

1.5) Ορογραφικές υφέσεις: Σχηματίζονται κατά την ανύψωση αέριος μάζας που διαβαίνει ορεινό όγκο και συνοδεύονται από αμίχλες, βροχές και χιόνια στις προσήνεμες περιοχές και σχετικά θερμό και ξηρό καιρό στις υπήνεμες. Εάν τα πάχος των βουνών είναι μικρά, οι νεφώσεις και η ζώνη κατακρηνησμάτων εκτείνεται κυρίως προς την υπήνεμη πλευρά,



2. Αντικυκλώνες (Υψηλά βαρομετρικά): Ονομάζονται τα συστήματα πιέσεων (με χαρακτηριστικά αντίθετα των κυκλώνων), τα οποία απεικονίζονται στους υψηλών χάρτες καιρού με κλειστές ισοβαρείς σε γενικές γραμμές κυκλικές και τις υψηλές πιέσεις προς το κέντρο. Οι άνεμοι στους Αντικυκλώνες, ακολουθούν πορεία αντίθετη αυτής των υφέσεων, ενώ η δημιουργία τους οφείλεται κατά κύριο λόγο σε καθοδικές κινήσεις ανέμων, οπότε και χαρακτηρίζονται από ήπιο και ξηρό καιρό με ασθενείς και γενικά μεταβλητούς ανέμους.

2.1) Μόνιμοι αντικυκλώνες: Πρόκειται για εκτεταμένους, θερμούς και πολύ σταθερούς αντικυκλώνες, οι οποίοι διατηρούνται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και οφείλονται σε δυναμική κατάβαση των ανέμων, από την ανώτερη τροπόσφαιρα προς την κατώτερη προκειμένου να εξισορροπηθεί η χαμηλή επιφανειακή πίεση στην ζώνη των χαμηλών, που κινούνται γύρω από αυτούς.

2.2) Εποχικοί αντικυκλώνες: Πρόκειται για αρκετά εκτεταμένους αντικυκλώνες, συνήθως ψυχρούς, οι οποίοι εμφανίζονται κάθε χρόνο κατά την διάρκεια μίας συγκεκριμένης περιόδου. Εάν είναι ψυχροί (η ταξινόμηση σε θερμούς και ψυχρούς αντικυκλώνες, αναλύεται παρακάτω), πολλές φορές διακόπτονται από υφέσεις και ισχυρά μέτωπα, οπότε και στις περιοχές γεινιάσσης με τις χαμηλές πιέσεις επικρατούν ισχυροί άνεμοι.

2.3) Κινητοί αντικυκλώνες: Πρόκειται για θερμούς, ψυχρούς ή ανάμεικτους αντικυκλώνες, οι οποίοι αναπτύσσονται μεταξύ των υφέσεων, δεν είναι ιδιαίτερα εκτεταμένοι και κινούνται κατά μήκος της ζώνης κυκλοφορίας των υφέσεων ανάμεσα σε αυτές. Στις ζώνες μεταξύ υφέσεων-αντικυκλώνων επικρατούν ισχυροί άνεμοι.

Έχει επικρατήσει επίσης και η διάκριση σε θερμούς αντικυκλώνες, όπου η θερμοκρασία είναι μεγαλύτερη από το περιβάλλον τους σε όλα σχεδόν τα ύψη και τροφοδοτούνται κατά κύριο από δυναμικές καταρτισθήσεις των θερμών μαζών στην επικράτεια τους και ψυχρούς αντικυκλώνες, όταν αυτοί οφείλονται σε έντονη ψύξη των κατώτερων στρωμάτων, κυρίως την χειμερινή περίοδο πάνω από ψυχρές ηπειρωτικές περιοχές και πίσω από ψυχρά μέτωπα, όπου καθίσταται ο επιφανειακός αέρας ψυχρότερος και βαρύτερος, με τελική συνέπεια την επιφανειακή αύξηση της πίεσης.

Παρακάτω, ακολουθεί ένας χάρτης επιφανειακών βαρομετρικών συστημάτων της Ευρώπης, όπου φαίνονται ξεκάθαρα τα βαρομετρικά συστήματα που επικρατούν.

Ο Πλοίαρχος

Master after the God

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ



Κείμενο: Στυλιανός Χ. Πορίτης



Πλοίαρχος είναι ο αυτός που ενασκει την διακυβέρνηση αλλήλ και τη διοίκηση του πλοίου. Κατά το νόμο σσκει λειτούργημα και είναι ένα ξεχωριστό πρόσωπο μέσα στο πλοίο. Είναι εφοδιασμένος με ευρείες αρμοδιότητες δημοσίου δικαίου εμφανιζόμενος σαν δημόσιος λειτουργός και σαν φορέας εξουσίας. Η ναυτολόγηση του γίνεται από αυτόν που εκμεταλλεύεται το πλοίο. Ο Πλοίαρχος κατά τη διακυβέρνηση του πλοίου οφείλει να τηρεί τους κανονισμούς για αποφυγή σύγκρουσης καθώς και όλες τις διατάξεις για την ασφάλεια του. Διευθύνει αυτοπροσώπως το πλοίο κατά τον είσοδο και κατά τον έκπλοο από λιμένες και όρμους, κατά την διέλευση από διώρυγες και στενά, σε ποταμούς, σε κάθε άλλη περίπτωση που ο χειρισμός του πλοίου παρουσιάζει δυσχέρεια καθώς και όταν οι καιρικές συνθήκες ή γενικά οι περιστάσεις το επιβάλλουν. Δεύτερο από τα βασικότερα καθήκοντα του Πλοίαρχου είναι η άσκηση διοίκησης στο πλοίο κάνοντας χρήση των εξουσιών που του παρέχει ο νόμος. Σε περίπτωση θανάτου του Πλοίαρχου ή εξαφάνισης του ή ασθενείας που του στερεί τις δυνάμεις για την εκτέλεση των καθηκόντων του, αναλαμβάνει την διακυβέρνηση ο πρώτος αξιωματικός καταστρώματος. Αυτός θα συνεχίσει να ασκεί τα καθήκοντα του μέχρι να επανέλθει στη θέση του ο κανονικός Πλοίαρχος ή αν αυτό δεν είναι δυνατόν, με τον ερχομό του νέου Πλοίαρχου σε λιμένα κατάπλοου.

Βασικό επίσης καθήκον του Πλοίαρχου, είναι η τήρηση της τάξης της πειθαρχίας, της υγιεινής και γενικά της ασφάλειας του πλοίου, των επιβαίνοντων και του φορτίου. Η συγκράτηση του πληρώματος είναι έργο δικό του. Πριν από τον απόπλοο βεβαιώνεται για την ικανότητα του πλοίου προς εκτέλεση του συγκεκριμένου ταξιδιού, για την πληρότητα των εφοδίων, για την πλήρη και κανονική σύνθεση του πληρώματος και ότι το φορτίο είναι καλά και κανονικά στοιβαγμένο. Εάν το πλοίο είναι επιβατηγό βεβαιώνεται επίσης ότι αριθμός των επιβατών είναι κανονικός και ότι δεν έχει παραλάβει υπεράριθμους

Ο Πλοίαρχος συντάσσει το ημερολόγιο της γέφυρας και επιμελείται για την κανονική τήρηση όλων των άλλων βιβλίων και εγγράφων. Σε περίπτωση τοκετού στη διάρκεια ταξιδιού αναφέρει τα γεγονότα και συντάσσει ληξιαρχική πράξη γέννησης. Σύμφωνα μάλιστα με το ναυτικό έθιμο, νόμος του νεογέννητου πρέπει να είναι αυτός ο ίδιος. Σε περίπτωση θανάτου αναγράφει το γεγονός στο ημερολόγιο, εκθέτοντας τις συνθήκες του θανάτου, τον ακριβή χρόνο, το μέρος και την ώρα τυχόν αποβίβασης του νεκρού ή ακόμα και της καταβύθισης του, σε περίπτωση που δεν μπορεί να γίνει κάτι διαφορετικό. Αυτός συντάσσει και τη ληξιαρχική πράξη θανάτου. Στη διάρκεια ταξιδιού μπορεί να συντάξει ακόμα και διαθήκη. Σε περίπτωση κωλύματος του Πλοίαρχου η διαθήκη μπορεί να συνταχθεί ενώπιον του αναπληρωτού του. Στα Πολεμικά Πλοία, η διαθήκη συντάσσεται ενώπιον του προϊστάμενου της οικονομικής υπηρεσίας (του ναυτικού επιμελητή) ή όταν δεν υπάρχει αυτός ή κωλύεται, ενώπιον του Κυβερνήτη ή του αναπληρωτή του. Σε όλες τις περιπτώσεις η διαθήκη συντάσσεται παρουσία δύο μαρτύρων και δεν μπορεί να υπάρχουν διατάξεις υπέρ αξιωματικών του πλοίου μη συγγενών ή σγιαστέων με τον διαθέτη. Ο Πλοίαρχος παρέχει κάθε δυνατή βοήθεια σε πλοία, αεροσκάφη και πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα. Αναφέρει χωρίς καμία καθυστέρηση στις Λιμενικές Αρχές κάθε έγκλημα που τελέσθηκε στη θάλασσα καθώς και κάθε γεγονός που μπορεί να προκαλέσει κινδύνους στην ναυσιπλοΐα. Μέσα σε εικοσέσσερις ώρες από τον κατάπλοο του πλοίου σε λιμένα, ο Πλοίαρχος αφού εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του που επιβάλλονται από τις υγειονομικές διατάξεις, οφείλει να παρουσιασθεί ενώπιον της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής προσκομίζοντας για θεώρηση το ημερολόγιο και το ναυτολόγιο καθώς και κάθε ναυτιλιακό έγγραφο που μπορεί να του ζητηθεί.

Σε περίπτωση που το πλοίο κινδυνεύει να βυθισθεί, ο Πλοίαρχος δεν διατάσσει εγκατάλειψη, αν δεν έχει εξαντλήσει όλα

τα μέσα που ενδείκνυνται από την ναυτική τέχνη και εμπειρία, για την διάσωση του. Πριν τη διαταγή για εγκατάλειψη του πλοίου, υποχρεούται να ζητήσει τις γνώμες των αξιωματικών του ή των εμπειροτέρων από τα μέλη του πληρώματος. Στη συνέχεια μεριμνά για διάσωση των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου, του ταχυδρομείου και των πολυτιμότερων πραγμάτων. Τέλος φροντίζει να επιβιβασθούν στις βάρκες πρώτα οι επιβάτες και μετά το πλήρωμα. Εκείνος εγκαταλείπει το πλοίο τελευταίος! Αλλά ούτε και τότε απομακρύνεται από την περιοχή. Περιμένει να βεβαιωθεί με τα ίδια του τα μάτια, ότι το πλοίο απωλήσθη ή κατεστράφη.

Πλοίαρχος επίσης είναι και ένας βαθμός του Πολεμικού Ναυτικού και του Λιμενικού Σώματος. Ο βαθμός αυτός είναι ο μεγαλύτερος στη τάξη των ανωτέρων αξιωματικών. Μετά απ' αυτόν ακολουθούν οι ανώτατοι. Υπάρχουν Πλοίαρχοι μάχιμοι, δηλαδή από την κατηγορία των αξιωματικών που εκτελούν καθήκοντα Κυβερνήτη, όπως υπάρχουν και Πλοίαρχοι διαφόρων ειδικοτήτων όπως μηχανικοί, οικονομικοί, γιατροί, φαρμακοποιοί κ.λ.π. Πλοίαρχο έχουν κυβερνήτη τα πολύ μεγάλα Πολεμικά Πλοία όπως π.χ. τα αεροπλανοφόρα. Κατά συνέπεια στο Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό πολύ σπάνια και για ειδικούς μόνο λόγους βρίσκουμε Κυβερνήτες αυτού του βαθμού. Πλοίαρχοι τοποθετούνται σε άλλες ανώτερες θέσεις όπως π.χ. Διοικητές Ομάδων Πλοίων (Διοικητής Πλοίων Αποβάσεως, Διοικητής Πλοίων Ναρκοπολέμου, Διοικητής Ταχέων Σκαφών) ή Διοικητές/Διευθυντές αναλόγων Ναυτικών Υπηρεσιών. Οι Λιμενικοί Πλοίαρχοι τοποθετούνται Κεντρικοί ή Προξενικοί Λιμενάρχες ή σε άλλες διευθυντικές θέσεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Επιγραμματικά πλοίων και σε γενικές γραμμές αυτός είναι ο Πλοίαρχος. Πραγματικά είναι ένα πολύ σημαντικό πρόσωπο. Δίκαια οι Άγγλοι τον αποκαλούν «Κύριο μετά τον Θεό». Αυτό δεν είναι υπερβολή! Αλλά και μόνο, έχει να κάνει με την έκταση των αρμοδιοτήτων του και με το πλήθος των υποχρεώσεων του.

Απονομή καλοκαιρινών σειρών αρχαριών, προχωρημένου και αγωνιστικού

Την Παρασκευή 22 Σεπτεμβρίου έγινε η απονομή πτυχίων στους απόφοιτους των καλοκαιρινών τμημάτων.

Ακοιούθησε πάρτι με μουσική, χορό και πολύ, πολύ κέφι.

Αποφοίτησαν διακόσιοι νέοι ιστοπλόοι και σαράντα των τμημάτων Προχωρημένου και Αγωνιστικού.

Τα πτυχία απένεμον ο έφορος εκπαίδευσης και οι δέκα εκπαιδευτές της Σχολής.

Στις φωτό στιγμιότυπα από τις απονομές και τις κεφάτες παρέες λίγο πριν αρχίσει το πάρτι και ο χορός.



ΟΜΙΛΙΚΑ

ΣΕΠΤ/ΟΚΤ 06

67

Επιμέλεια: Παναγιώτης Στρούζας







Land Rover Discovery 3

Για να δημιουργηθεί ένας μύθος γύρω από ένα όνομα, δεν αρκεί μόνο ένα όμορφο παρουσιαστικό. Κάθε μοντέλο Land Rover, η οποία για περισσότερα από 55 χρόνια διατηρεί μία ηγετική θέση μεταξύ των κατασκευαστών εκτός δρόμου προτάσεων, εμπνέει σεβασμό με το χαρακτήρα και τις δυνατότητές του.

Η Land Rover γνωρίζει καλά την κίνηση εκτός δρόμου, και η εμπειρία αυτή διαφαίνεται μέσα από το μοναδικό σύστημα Terrain Response™ (σταντάρ σε όλες τις 7-θέσιες εκδόσεις). Το Terrain Response™ διευκολύνει τον οδηγό να κινείται με σιγουριά με το **Discovery 3** — απλά γυρίζει το διακόπτη στο κατάλληλο εικονίδιο και όλη η γνώση της εταιρίας για την κίνηση εκτός δρόμου βρίσκεται στα χέρια του. Το Terrain Response™ λειτουργεί είτε στην ασφάλτο είτε εκτός δρόμου σε χαντάκια, χόρτο, χιόνι, λάσπη ή άμμο. Οι ρυθμίσεις κινητήρα, μετάδοσης, ανάρτησης και πρόσφυσης του **Discovery 3** μεταβάλλονται έτσι ώστε η εμπειρία οδήγησης να είναι η καλύτερη δυνατή.

Η άνεση, το κράτημα, ο έλεγχος και το ζύγισμα, όλα είναι άριστα χάρη στην ανεξάρτητη ανάρτηση εμπρός και πίσω. Οι αερόφουσκες με εγκάρσια σύνδεση, ελεγχόμενες από ηλεκτρονικό υπολογιστή σε κάθε τροχή, προσφέρουν ένα άλλο επίπεδο πολιτισμένης λειτουργίας και ελέγχου σε κάθε είδους συνθήκες κίνησης, βοηθώντας σας να διατηρείτε το όχημα οριζόντιο ανεξάρτητα από το φορτίο του.

Το εξελιγμένο αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων 6 σχέσεων του **Discovery 3** διαθέτει προσαρμοζόμενη χαρτογράφηση, κάτι που του προσφέρει την "ευφυή" δυνατότητα να προσαρμόζεται

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ





αυτόματα στον τρόπο που οδηγείται. Αυτό το κιβώτιο ταχυτήτων διαθέτει επίσης CommandShift™ το οποίο προσφέρει στον οδηγό απόλυτο χειροκίνητο έλεγχο της επιλογής ταχυτήτων όταν χρειάζεται.

Το **Discovery 3**, έχει ενοποιημένο αμάξωμα και σασί έτσι ώστε να δημιουργείται μία κατασκευή πολύ ισχυρότερη και πιο άκαμπτη από ένα συμβατικό σασί. Αυτό με τη σειρά του προσφέρει ασφαλέστερο και ακριβέστερο κράτημα καθώς και την ικανότητα στο **Discovery 3** να περνά με επιτυχία τις αυστηρότερες δοκιμές πρόσκρουσης.

Το **Discovery 3** διαθέτει μέχρι οκτώ αερόσακους, όπου η πρώτη σειρά διαθέτει πλευρικούς και μετωπικούς αερόσακους. Κάθε σειρά καθισμάτων διαθέτει επίσης τους δικούς της αερόσακους οροφής. Το **Discovery 3** έχει επίσης δώσει άριστα δείγματα γραφής στις δοκιμές πρόσκρουσης, χάρη στο σχεδιασμό "υδροδιαμόρφωσης" του πλαισίου και την εξελιγμένη τεχνολογία του.

Σύστημα Δυναμικού Ελέγχου Σταθερότητας (DSC) και Ενεργός Περιορισμός Κλίσεων (ARM): Αυτές οι δύο τεχνολογίες φροντίζουν ώστε το **Discovery 3** να παραμένει ασφαλές στις στροφές. Ο Ενεργός Περιορισμός Κλίσεων (ARM) έχει τη δυνατότητα να προβλέψει πότε το όχημα "ελαφρώνει" επικίνδυνα από τη μία πλευρά, σε μία γρήγορη στροφή, και χρησιμοποιεί το σύστημα πέδησης προκειμένου να σταθεροποιηθεί το όχημα. Το Σύστημα Δυναμικού Ελέγχου Σταθερότητας (DSC) προσφέρει ακόμα μεγαλύτερη σταθερότητα για ασφαλή συμπεριφορά στις στροφές. Παρακολουθεί διαρκώς βασικούς δείκτες, και διορθώνει κάθε τάση υπερστροφής ή υποστροφής.

Οι προσαρμοζόμενοι προβολείς προσαρμόζουν τη

δέσμη τους ανάλογα με το ύψος, την κατεύθυνση και την ταχύτητα του οχήματος. Οι ισχυρές βιχινίες Bi-xenon μπορούν να μετακινηθούν αριστερά, δεξιά, επάνω ή κάτω σε συνάρτηση με την ταχύτητα, την μετατόπιση και τη γωνία τιμονιού του οχήματος. Αυτή η ικανότητα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την αντιμετώπιση των συνεπειών του απότομου φρεναρίσματος, παραδείγματος χάριν, ή κατά την κίνηση σε στροφές προκειμένου να φωτίζονται σωστά η επιφάνεια του δρόμου και τυχόν κίνδυνοι.

Το **Discovery 3** διαθέτει μία πλήρη σειρά μέτρων αντικληπτικής προστασίας, που περιλαμβάνουν immobilizer του συστήματος διαχείρισης του κινητήρα. Η ογκομετρική επιτήρηση με υπερήχους προφυλάσσει το εσωτερικό από απόπειρες παραβίασης με το σπάσιμο κάποιου κρυστάλλου, για παράδειγμα, ενώ ένα περιμετρικό σύστημα ανίχνευσης ενεργοποιεί το συναγερμό σε περίπτωση απόπειρας ανοίγματος του πορτ μπαγκάζ, του καπό ή οποιασδήποτε από τις πόρτες. Επιπλέον, συστήματα διηλού κλειδώματος εμποδίζουν τη λειτουργία των εσωτερικών χειρολαβών των θυρών σε περίπτωση που το όχημα έχει κλειδώσει.

Σε χιόνι ή λάσπη, σε έρημους, βουνά και κάθε είδους δυσπρόσιτες περιοχές, μοντέλα σαν το **Discovery** έχουν αποδείξει την αξία τους. Οι εποχές, ωστόσο, αλλάζουν, όπως αλλάζουν οι ανάγκες και οι απαιτήσεις. Ο "πρωτόγονος" χαρακτήρας δεν αποτελεί πλέον προνόμιο αλλά ελάττωμα, αφού στις μέρες μας το ζητούμενο είναι η άνεση, η πολυτέλεια και η φιλικότητα στη χρήση. Ασαφές, λοιπόν, αυτά, χωρίς ωστόσο να απαρνείται τα γονίδια που το έκαναν διάσημο, το **Discovery 3** ακολουθεί τα χνάρια του μεγαλύτερου Range Rover, προσφέρει δηλαδή τα πάντα, χωρίς περιορισμούς. Το

"ποιόν" του ξεχωρίζει άμεσα από την εξωτερική εμφάνιση. Ογκώδες και επιβλητικό, με μεγάλες, τετραγωνισμένες επιφάνειες και ανάλογους τροχούς, διαστάσεων 255/55 R19, κινείται μεγαλοπρεπώς παντού, είτε εντός, είτε εκτός δρόμου.

Αυτός ο αέρας, όπως επίσης και η σιγουριά που εμπνέει στον οδηγό, δεν πηγάζει μόνο από το έργο των σχεδιαστών αλλά, πολύ περισσότερο, από αυτό των μηχανικών. Οι τελευταίοι υπερέβαλλαν εαυτών, δημιουργώντας ένα πρότυπο τεχνολογικά όχημα, εφοδιασμένο με ο,τι θα μπορούσε κανείς να ζητήσει.

Αρχίζοντας από το πλαίσιο, είναι πλέον αυτοφερόμενο και όχι τύπου σκάλας. Παρόλα αυτά, χάρη στη σχεδίαση και τις υδροφορμικές μεθόδους που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή του, εξασφαλίζει αντίστοιχη ακαμψία, με μειωμένο βάρος. Οι αναρτήσεις που χρησιμοποιούνται είναι πνευματικές, μεταβάλλοντας το ύψος του αυτοκινήτου ανάλογα με τις συνθήκες. Το σύστημα τετρακίνησης εξασφαλίζει την καλύτερη δυνατή πρόσφυση σε κάθε είδους έδαφος και, βεβαίως, ο V8 των 4.394 κ.εκ. προσφέρει άφθονη ισχύ και ροπή, σε όλο το φάσμα των στροφών.

Πριν περάσουμε, όμως, στο τι μπορεί να κάνει, ας δούμε τι προσφέρει. Καταρχήν ένα μεγάλο, άνετο και πολυτελές σαλόνι, το οποίο μπορεί να μεταφέρει έως και επτά επιβάτες. Η ύπαρξη της





αναδιπλούμενης, τρίτης σειράς καθισμάτων μπορεί, υπό ορισμένες συνθήκες, να αποβεί ευεργετική, ενώ, όταν δεν χρειάζεται, αποσύρεται στο πάτωμα του χώρου αποσκευών

Ειδικά για την πλούσια έκδοση HSE της δοκιμής, το επίπεδο εξοπλισμού είναι κάτι παραπάνω από πλήρες. Δερμάτινα, ηλεκτρικά ρυθμιζόμενα -και θερμαινόμενα, εμπρός και πίσω- καθίσματα, ένα εξαιρετικό ηχοσύνολο της Harman Kardon, σύστημα δορυφορικής πλοήγησης και ο,τι άλλο μπορεί να φανταστεί κανείς βρίσκεται στη διάθεσή του. Η βιομηχανική σχεδίαση του ταμπλό αποπνέει τον απαιτούμενο δυναμισμό, ενώ τα υλικά και η ποιότητα συναρμογής δεν επιδέχονται κριτική.

Σε αντίθεση με τους περισσότερους αντιζήλους του, το **Discovery 3** δεν διακατέχεται από αυτόν τον, ενοχλητικό πολίτες φορές,



οδηγοκεντρικό χαρακτήρα. Όλοι οι επιβάτες, ακόμη και αυτοί της τρίτης σειράς θέσεων, έχουν στη διάθεσή τους ατομικά χειριστήρια του ηχοσυστήματος και του κλιματισμού, καθώς επίσης ποτηροθήκες και χώρους για μικροαντικείμενα. Με αυτά εξασφαλίζεται μία ευχάριστη και άνετη διαβίωση, την οποία θα διαταράξει μόνο ο βαρύς ήχος του οκτακύλινδρου κινητήρα.

Ο τελευταίος, εκτός από ελαφρά θορυβώδης, αποδεικνύεται και αρκετά ήλιμαργος, αφού η μέση κατανάλωση δύσκολα θα πέσει κάτω από τα 18 λίτρα βενζίνης/100 κλμ. Στον αντίποδα, πάντως, φροντίζει να παρέχει άφθονη ροπή χαμηλά και 295 ίππους, ικανούς να κινήσουν με μεγάλη ευκολία το βάρος 2,5 τόνων αμάξωμα.

Ο όγκος του αυτοκινήτου δύσκολα θα κρυφτεί στο δρόμο, κάτι που όμως δεν είναι απαραίτητα αρνητικό. Η ασφάλιτη ρύθμιση των διαφορικών και των αναρτήσεων, σε συνεργασία με το DSC, σύστημα ελέγχου της ευστάθειας, εξασφαλίζουν ένα ευκολοδύνητο και ασφαλές αποτέλεσμα. Όταν μάλιστα οι ρυθμοί ανέβουν, καθώς και κατά την κίνηση με υψηλές ταχύτητες, η ανάρτηση χαμηλώνει αισθητά, κατεβάζοντας το κέντρο βάρους και, παράλληλα, περιορίζοντας την άντωση που

προκαλεί ο αέρας που περνά κάτω από το όχημα.

Αντιθέτως, κατά την εκτός δρόμου κίνηση, όπου ο οδηγός "δει τα σκούρα", μπορεί να καταφύγει πάλη στο σχετικό διακόπτη, αυξάνοντας την απόσταση του αυτοκινήτου από το έδαφος. Εκεί αναλαμβάνει δράση το "Terrain Response", το εξελιγμένο σύστημα τετρακίνησης που όχι μόνο ελέγχει ηλεκτρονικά το κεντρικό και πίσω διαφορικό περιορισμένης ολίσθησης -το κεντρικό με δυνατότητα κλειδώματος- αλλά συνδυάζει με αυτά και όλα τα ηλεκτρονικά συστήματα του αυτοκινήτου, όπως τα DSC και Hill Descent Control.

Ενας διακόπτης στη βάση της κεντρικής κονσόλας παρέχει τη δυνατότητα αλλαγής των ρυθμίσεων της μετάδοσης, ανάλογα με το αν το όχημα κινείται σε άμμο, λάσπη, χιόνι ή επικλινείς επιφάνειες. Ετσι βελτιστοποιούνται οι εκτός δρόμου δυνατότητες. Παράλληλα, όταν αυτό απαιτηθεί, ο οδηγός μπορεί να καταφύγει στον υποποληλαπλισισμό των σχέσεων ή να επιλέξει το πρόγραμμα ελεγχόμενης κατάβασης.

Στην πράξη οι δυνατότητες του αυτοκινήτου είναι πραγματικά

εντυπωσιακές, σαφώς περισσότερες από αυτές που αντέχει η "ψυχή" ενός μέσου χρήστη. Ο μόνος ουσιαστικός περιορισμός έχει να κάνει με το αυξημένο βάρος, πράγμα που θα επηρεάσει την κίνηση του αυτοκινήτου σε σθερά και μαλακά εδάφη. Ψυχολογικά, βεβαίως, τίθεται και το θέμα του κόστους, αφού λίγοι θα επενδύσουν 78.500 ευρώ, για την συγκεκριμένη έκδοση HSE, με σκοπό να εξερευνησουν πραγματικά τις εκτός δρόμου δυνατότητες που προσφέρει. Σχετικά με το οικονομικό, ακόμα και στη βασική -πλήρη όμως πλήρως εξοπλισμένη- έκδοση 4.4 SE η τιμή εκκίνησης του **Discovery 3** ξεκινά από τα 68.950 ευρώ. Τα νούμερα αυτά δεν είναι υπερβολικά για αυτό που, τελικά, προσφέρει, το φέρνουν όμως σε άμεση αντιπαράθεση με μία πλειάδα μοντέλων, εξίσου ικανών, που γνωρίζουν καλύτερα το... επικοινωνιακό παιχνίδι με την αγορά.

ΤΡΑΒΕΡΣΟ

Τραβέρσο είναι η θέση του πλοίου κατά την οποία πλέει με μειωμένη ταχύτητα, καθώς δέχεται τον άνεμο ή το κύμα από τα πλάγια. Είναι και ο τίτλος της τρίτης ποιητικής συλλογής του Νίκου Καββαδία, αφιερωμένη στο φίλο του Φίλιππο Χατζόπουλο, η οποία περιέχει δύο ενότητες, το Τραβέρσο και τα Παραμύθια του Φίλιππου. Σαν ημερολόγιο παιγμάτων, τα τετράστιχα του Τραβέρσο έχουν ηλιετή, ζευγαρωτή ή ανάμεικτη ομοιοκαταληξία και σημειώνουν, τα περισσότερα, τόπο γραφής και, όλη, ημερομηνία (1951-1975). Έχουν τίτλους: Μουσώνας, Fresco, Γυναίκα, Yara Yara, Οι εφτά νάνοι στο s/s Cyrenia, Κοσμά του Ινδικοπλευστή, Guevara, Θεσσαλονίκη II, Fata Morgana, Αντινομία, Cocos Islands, Σπουδή θαλάσσης, Πικρία. Τα Παραμύθια του Φίλιππου είναι τρία ποιήματα, Νανούρισμα για μωρά και για γέρος, Marco Polo, Παιδεία.



ΠΟΥΣΙ

Το Πούσι είναι η δεύτερη συλλογή του.

Περιέχει 14 ποιήματα, όλη τετράστιχα ποιήματα σε σταυρωτή ή ζευγαρωτή ομοιοκαταληξία: Πούσι, Kuro Siwo, Στεριανή ζήλη, Cambay's Water, Αρμιδα, Black and White, Εσμεράλδα, Καραντί, Θαλάσσια Πανίς, Federico Garcia Lorca, Θεσσαλονίκη, Σταυρός του Νότου, Μάρσα, Λύχνος του Αθαδδίνου.

Ολόκληρη η συλλογή είναι αφιερωμένη στην Έλγκα Καββαδία, και κάθε ποίημα χωριστά και σε ένα διαφορετικό πρόσωπο, συγγραφείς, ηθοποιούς, ζωγράφους, δικούς κι ανώνυμους. Ο θάνατος Μικρούτσικος μελοποίησε 11 ποιήματα του Νίκου Καββαδία που κυκλοφόρησαν σε δίσκο με τίτλο "Ο Σταυρός του Νότου" (LYRA CD 0004).

Απόσπασμα από το «Πούσι»

*Έπεσε το πούσι αποβραδής
-- το караβοφάναρο χαμένο --
κ' έφτασες χωρίς να σε προσμένω
μες στην τιμονιέρα να με δεις.*

*Κάτασπρα φορές κ' έχεις βραχεί,
πλέκω σαλαμάστρα τα μαλλιά σου.
Κάτου στα νερά του Port Pegassu
βρέχει πάντα τέτοιαν εποχή.*

*Μας παραμονεύει ο θερμαστής
με τα δυο του πόδια στις καδένες.
Μην κοιτάς ποτέ σου τις αντένες
με την τρικυμία· θα ζαλιστείς.*

*Βλαστημά ο πλοστρόμος τον καιρό
κ' είν' αθάργα τόσο η Τοκοπύλη.
Από να φοβάμαι και να καρτερώ
κάλληλο περισκόπιο και τορπίλη.*

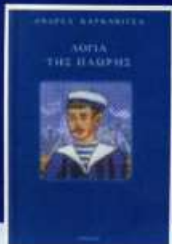
*Φύγε! Εσέ σου πρέπει στέρεα γη.
Ήρθες να με δεις κι όμως δε μ' είδες
έχω απ' τα μεσάνυχτα πνιγει
χίλια μίλια πέρ' απ' τις Εβρίδες.*



ΜΟΥΣΙΚΗ
& ΒΙΒΛΙΟ



Κείμενο: Κατερίνα Χρυσανθοπούλου



ΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ

Η θάλασσα είναι το ζωντανό στοιχείο στα πολυδιαβασμένα θαλασσινά διηγήματα «Λόγια της Πλώρης» του Καρκαβίτσα. Το κλασικό και εδραιωμένο αυτό βιβλίο, γνωστό σε όλους μας από τα σχολικά μας ήδη χρόνια, με γλαφυρή και παραστατική γραφή, κυματοδέρνεται σε τρικυμίες και σε ναυάγια, εκπλήσσει και συγκινεί, αφηγείται μυριάδες περιπέτειες του Έλληνα ναυτικού στην απέραντη, φοβερή ή γαλήνια, θάλασσα.

Ο Ανδρέας Καρκαβίτσας θεωρείται από τους πρωτοπόρους πεζογράφους της γενιάς του και από τους πρώτους Έλληνες ρεαλιστές πεζογράφους, αφού στα έργα του περιγράφει τις πραγματικές σχέσεις των ανθρώπων μεταξύ τους και με το περιβάλλον τους χωρίς να τις ωραιοποιεί.

Ως στρατιωτικός γιατρός υπηρέτησε σε ατμοπλοϊκή εταιρεία και είχε την ευκαιρία να γνωρίσει καλά την ελληνική θάλασσα, όπως και την ελληνική επαρχία, όπου έζησε πολλά χρόνια μετά την μονιμοποίησή του στο στρατό. Το 1889 γράφει τη Λυγερή, μια νουβέλα που κινείται ανάμεσα στη λογογραφική περιγραφική και τη συναισθηματική καταγραφή. Το 1897 εκδίδει το Ζητιάνο, όπου χωρίς ηθικολογικές προθέσεις, με όπλο τον άγριο σαρκασμό, με πλήρη επίγνωση της δύναμης του Κακού μέσα σε μια ανυπεράσπιστη κοινωνία, ο Καρκαβίτσας παρουσιάζει έναν χαρακτηριστικό τύπο της ελληνικής κοινωνίας: τον καταφερτζή ρωμιό, αμείλικτο στους αδύναμους και γλοιώδη στους ισχυρούς, τον αδιάτακτο εκμεταλλευτή κάθε ανθρώπινος δυστυχίας, το खुδαίο αρπακτικό των περιστάσεων. Με γλώσσα λαϊκή, ρεαλιστική και χυμώδη, ο Καρκαβίτσας επιβλέπει ως μία από τις πιο καθοριστικές μορφές της ελληνικής πεζογραφίας. Το 1899, όταν κυκλοφορούν τα Λόγια της Πλώρης, ο συγγραφέας φτάνει στην κορύφωση της πεζογραφικής του δημιουργίας, υπερβαίνοντας την απλή περιγραφή και τη στατική ηθογραφική καταγραφή. Σε γλώσσα ρωμαλέα, σχεδόν επική, γίνεται ο ίδιος "θαλασσινός", ταυτίζεται με τη θάλασσα και τους ανθρώπους της, συνδέεται με τα βιώματα, τις προλήψεις, τις παραδόσεις, τη σκληρή ζωή και τις αγωνίες τους και τις καταγράφει.

Ο θαλασσογράφος Καρκαβίτσας ήταν και οδοιπόρος. Μετά τα ταξίδια του στη θάλασσα περιπλανήθηκε και στην ελληνική ενδοχώρα, και έγραψε τα Ταξιδιωτικά για τη μέσα Ελλάδα, κείμενα με την αξία ντοκουμέντου, καθώς ο Καρκαβίτσας συγκεντρώνει ιστορικές και μυθολογικές πληροφορίες αλλά και ιδιαιτέρως πλούσιο λογογραφικό υλικό. Ως ευαίσθητος παρατηρητής καταγράφει νοοτροπίες και δεν διατάζει να αναφερθεί σε «ποταπές» συμπεριφορές, όπως άλλωστε του έχουν καταλογίσει. Στις μετακινήσεις του σαν στρατιωτικός γιατρός γνώρισε από κοντά τους ανθρώπους της επαρχίας, και στις ζωηρές περιγραφές του παρουσιάζεται η ψυχική και πνευματική κατάπτωση ενός κόσμου που τον πλήττει η αμάθεια, οι δεσποδαιμονίες, η προκατάληψη και συνακόλουθα η κακία. Η επιδίωξη του συγγραφέα δεν είναι να δυσφημίσει αλλά να πει τα πράγματα με το όνομά τους. Στα Ταξιδιωτικά του μας προσφέρει ένα συναρπαστικό ανθρώπινο τοπίο, μία μοναδική ανθρωπογεωγραφία του τόπου μας, η οποία διατρύει στο ακέραιο την τραγική της επικαιρότητα.

Ο Καρκαβίτσας άρχισε να γράφει στην καθαρεύουσα και κατέληξε οπαδός της δημοτικής, αλλά της συγκρατημένης δημοτικής, χωρίς τις ακρότητες άλλων συγχρόνων του. Την εποχή που έγραψε τα «Λόγια της Πλώρης» θεωρούσε ότι «η καθαρεύουσα είναι γλώσσα μπαλσαμωμένη... που σου παγώνει τον ενθουσιασμό, σου πλαστογραφεί την ιδέα, σου κόβει τη δύναμη, σου αλλιάζει το αίσθημα...». Όπως και άλλοι συγγραφείς της εποχής του, φανατικός και ενθουσιώδης της ιδέας μιας κοινής νεοελληνικής, και με την καταλυτική παρέμβαση του Ψυχάρη, ο Καρκαβίτσας δεν ενέδωσε σε ένα γλωσσικό κράμα, αλλά απέρριψε συλλήβδην την καθαρεύουσα. «Της ρίχνεις χρυσάφι και σου βγάζει κάρβουνο», γράφει χαρακτηριστικά στον πρόλογο των καθαρευουσιάνικων διηγημάτων του – τα οποία ωστόσο δεν μεταγλωττίζει.

Τα έργα του, διηγήματα και μυθιστορήματα, έγιναν πολύ γνωστά και διαβάζονται μέχρι σήμερα. Με χρονολογική σειρά έκδοσης είναι: «Διηγήματα» (1892), «Λυγερή» (1896), «Λόγια της Πλώρης» και «Ζητιάνος» (1897), «Ποιήσις αγάπης» (1900), «Ο αρχαιολόγος» (1904). Από αυτά, τα «Λόγια της Πλώρης» είναι διηγήματα σχετικά με τους θαλασσινούς και τη ζωή τους, καταστάλαγμα της εμπειρίας του συγγραφέα από τα ταξίδια του σαν ναυτικός γιατρός. Ο Γ. Βαλιέτας εξέδωσε τα πολυτομα «Απαντά» του, όπου υπάρχει εκτεταμένη εισαγωγή του μελετητή πάνω στη ζωή και το έργο του Ανδρέα Καρκαβίτσα.

Απόσπασμα

«Έλεγα ν' αφήσω το γυαλί και να ξαπλωθώ στο κατάστρωμα. Αλλά την ίδια στιγμή θολό σύγνεφο ίσκιωσε μπροστά μου, πίσω έμεινε σα να διάβηκε φάλανα.

- Στόπ! Φωνάζω, σταθήτε!

Στάθηκε το καΐκι, γύρισε πίσω στα νερά του και είδαμε όλοι σαν χιλιόχρονη βελανιδιά να κάθεται στον πάγκο. Δεν ήταν ληιόνη ψέμα, δεν ήταν παραμύθι! Ντύνομαι γοργά, παίρνω το λάζο στη ζωή μου, ένα τσεκούρι στο χέρι και βουτώ κάτω. Μα καθώς σήκωσα τα μάτια, σύγκρου μ' έπιασε. Καλά το έλεγαν οι γέροντές μας. Τι ο διψήσιμος Αράρης! Τι Γοργόνα και τι Άριστος! Τούτο είναι το θάμασμα! Οι ρίζες του μελαψές, λεπιδοντυμένες, βύζαιναν το μάρμαρο, έμπαιναν στις σχισμές, αγκάθιαζαν τ' αγκωνάρια, γάντζωναν τις ποδιές του, ένα σώμα θαρρείς και μιά δύναμη. Απάνω ορθοκάθεδρος ο κορμός, αρκουδοντυμένος, με ρόζους εδώ και εκεί κλειστούς στο πολυτρίχι μέσα, οργυές ψήλωνε. Και αποκεί κλαδιά και αντικλάδια μυριάρριζα, καμαρωτά κι ολόσια έφευγαν πέρα - δώθε, ψηλά και χαμηλά, πές κ' έπασχαν ν' αποκλείσουν όλον τον πλατύχωρο κόρφο με το δίχτυ τους. Ολόγυρα το νερό διάφανο, σαν γυάλα το σκέπαζε και το έλουζε, τροφή μαζί και ταίρι, ανάσα και κλίση του. Και κάτω από το μαρμαρένιο βάθρο σκοτεινή έχασκε η άβυσσος, κρύα και άπατη.»



Χταπόδι κρασάτο



4 μερίδες

Προετοιμασία 30'

Μαγείρεμα 20'

1 χταπόδι, 1 κιλό
500γρ. Ψιλοκομμένα κρεμμύδια
Λίγο ελαιόλαδο
Κόκκοι πιπέρι
Αλάτι, πιπέρι τριμμένο
2 φύλλα δάφνης
1 ποτήρι κόκκινο κρασί 80γρ.

1. πλύνετε το χταπόδι και βάλτε το σλόκληρο σε μια χύτρα να βράσει. Μην ρίξετε νερό, αφήστε το να γίνει με το υγρό που θα βγάλει μόνο του. Βράστε το για 20' σε πολύ σιγανή φωτιά και δοκιμάστε αν έχει μαλακώσει. Αν χρειαστεί συνεχίστε το μαγείρεμα.
2. βγάλτε το έτοιμο μαλακό χταπόδι από τη χύτρα και κόψτε το σε μικρά κομμάτια.
3. κόψτε το λάδι και μαράνετε τα κρεμμύδια. Ρίξτε το χταπόδι, το κρασί, κόκκους πιπέρι, φύλλα δάφνης, αλατοπιπερώστε, ανακατέψτε και σιγοβράστε για άλλα 15'-20'.

Μήλα με ρούμι



4-6 μερίδες

Προετοιμασία 10'

Μαγείρεμα 15'

50γρ. Μέλι
3 κουτ. σούπας ρούμι
8 κουτ. σούπας νερό
6 μεγάλα μήλα, 1 κιλό
80γρ. Ξανθή σταφίδα (σουλτανίνα)
40γρ. Μαύρη σταφίδα (κορινθιακή)
3 φρυγανιές

Η μαγειρική είναι τέχνη:

Σερβίρετε τα μήλα καυτά.

Προτιμάτε ξινόμηλα ή μπανανέ, επειδή η σάρκα τους μένει πιο ηλεκή και σφικτή, χωρίς να διαλύεται.

1. καθαρίστε τα μήλα και βγάλτε τα κουκούτσια.
2. βράστε μαζί το ρούμι, το μέλι και το νερό. Ρίξτε κατόπιν τα μήλα και αφήστε να μαλακώσουν για 5', χωρίς όμως να διαλυθούν. Βγάλτε τα μήλα και τοποθετήστε τα σε ζεστή πιατέλα.
3. βάλτε τις σταφίδες στο ρούμι να σιγοβράσουν για 10' και μετά προσθέστε τις σπασμένες φρυγανιές και ανακατέψτε. Περιχύστε με την σάλτσα αυτή τα μήλα και σερβίρετε αμέσως.

Ο κόσμος σας, στα χέρια σας...



SEAGUARD

ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟΥ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

- Εντοπισμός του σκάφους σε περίπτωση απώλειας/κλοπής/κινδύνου και άμεση ενημέρωση των Αρχών.
- Εντοπισμός μη εξουσιοδοτημένης κίνησης του σκάφους.
- 24ωρη εποπτεία από τον μόνο Πιστοποιημένο Σταθμό Security στην Ελλάδα, με τον πλέον σύγχρονο εξοπλισμό και άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό.
- Άμεση παροχή βοήθειας/επικοινωνίας μέσω panic button.

ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ -ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΜΑΡΙΝΑ

C-eMAP

ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΣΑΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ

Μετατρέπει το PDA ή το Smartphone σας σε ένα πολύτιμο βοήθημα ναυσιπλοίας. Απλώς εισάγετε την κάρτα SD και είσαστε έτοιμοι να σαλπάρετε!

- Καθορισμός και προβολή, με απόλυτη ακρίβεια, της θέσης του σκάφους
 - Προβολή όλων των απαραίτητων πληροφοριών: βυθομετρικές γραμμές, σημαντήρες, φάροι, ραδιοφάροι, ρεύματα, κλπ.
 - Προβολή των λιμένων με όλες τις απαραίτητες πληροφορίες καθώς και τις προσφερόμενες υπηρεσίες με τα σχετικά στοιχεία.
 - Δυνατότητα ανάγνωσης χαρτών και προβολής πορείας ακόμα και χωρίς σήμα GPS
- Επίσης διατίθεται με επιλεγμένες συσκευές Destinator, όπου μπορείτε, αφού δέσετε το σκάφος σας, αλλάζοντας κάρτα SD, να πλοηγηθείτε στα στεριανά ταξίδια σας.



Σώρου 7, Μεταμόρφωση, Τηλ: 2102896325
www.telematix.gr e-mail: telematix@gr.g4s.com



Telematix

A Group 4 Securicor Company

TIM Data Card, η μόνη με πακέτο 5GB!

Θέλω

NON-STOP
downloading



Η οικονομική πρόταση της αγοράς, για όγκο δεδομένων... μεγάλων διαστάσεων

Τώρα, μόνο η TIM σας προσφέρει 5 φορές μεγαλύτερο όγκο δεδομένων, με το νέο πακέτο των 5GB. Επιπλέον, σας δίνει νέα ανταγωνιστικά πακέτα ασύρματης σύνδεσης, για να έχετε Internet και e-mail παντού.

Για περισσότερες πληροφορίες καλέστε το 1231 ή μπειτε στο site www.tim.gr

Θέλω TIM. Θέλω να κερδίζω.

