



ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ-ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2012

№ 99

Ιστιοπλοϊκός κόσμος

www.istioploikoskosmos.gr

Διμηνιαία Έκδοση του Πανελληνίου Ομίλου
Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης
www.horc.gr



ΠΟΛΙΩ: Ακτή Δηλιφώνη 3, 185 33 Περάσιον

**Ελληνική βοήθεια
στο Volvo Ocean Race**

**Ασημένιο στο Ευρωπαϊκό RSX
ο Β. Κοκκαλάνης**

**Χάλκινο στο Παγκόσμιο Κύπελλο 470:
Π. Καμπουρίδης - Στ. Παπαδόπουλος**

Athens Eurolymp 2012

Κωπηλασία: Η γιορτή των κορυφαίων

**Ιστιοπλοϊκός
κόσμος**

№ 99 ψηφιακή έκδοση



10 τεύχη
online!

Διαβάστε την ψηφιακή έκδοση στο www.istioploikoskosmos.gr

KORRES ΝΕΑ ΑΝΤΙΗΛΙΑΚΗ ΣΕΙΡΑ

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ UVA & UVB ΜΕ ΦΥΣΙΚΑ ΦΙΛΤΡΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΤΙΚΑ ΒΙΟΛΟΓΙΚΗΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ

ΒΟΤΑΝΑ
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΕΚΧΥΛΙΣΕΙΣ
ΕΡΕΥΝΑ

ΒΡΩΣΙΜΟ ΓΙΑΟΥΡΤΙ | ΓΙΑ ΕΥΑΙΣΘΗΤΕΣ ΕΠΙΔΕΡΜΙΔΕΣ. SPF50 / SPF30 / SPF20
ΒΟΥΤΥΡΟ ΚΑΡΙΤÉ | ΓΙΑ ΠΑΙΔΙΑ. SPF50 / SPF30 με 100% φυσική σύσταση
ΚΑΡΥΔΙΑ ΚΑΙ ΚΑΡΥΔΑ | ΓΙΑ ΒΑΘΥ ΜΑΥΡΙΣΜΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΠΟΡ. SPF20 / SPF10
ΑΛΟΗ ΚΑΙ ΓΙΑΟΥΡΤΙ | ΓΙΑ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΗΛΙΟ

ΣΤΑ ΦΑΡΜΑΚΕΙΑ

ΔΕΡΜΑΤΟΛΟΓΙΚΑ ΕΛΕΓΜΕΝΗ_ΜΗ ΦΑΓΕΣΩΦΟΡΟΝΟΣ_ΑΝΘΕΚΤΙΚΗ ΣΤΟ ΝΕΡΟ_ΧΩΡΙΣ PARABENS_ΧΩΡΙΣ MINERAL OIL_ΧΩΡΙΣ ΣΙΛΙΚΟΝΕΣ_ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΠΥΛΑΙΝΟΓΛΥΚΟΛΗ_ΧΩΡΙΣ ΑΙΘΑΝΟΛΑΜΙΝΕΣ_ΜΕ ΑΡΩΜΑ ΧΩΡΙΣ ΑΛΛΕΡΓΙΟΓΟΝΑ

Η οικογένεια προσώπου-σώματος Γιαούρτι ενσωματώνοντας υψηλούς δείκτες και τις ευεργετικές ιδιότητες του βιολογικού βρώσιμου Γιαουρτιού προσφέρει προστασία από την ακτινοβολία UVA και UVB, ιδανική και για ευαίσθητες επιδερμίδες.

Στην παιδική σειρά, περιλαμβάνεται και το νέο αντιηλιακό γαλάκτωμα Βούτυρο Karité SPF30 που είναι βιολογικά πιστοποιημένο κατά Ecocert. Με 100% φυσική σύσταση, μόνο με φυσικά φίλτρα, χωρίς άρωμα και συντηρητικά είναι κατάλληλο για βρέφη άνω των 6 μηνών.

Για χαμηλή και μεσαία προστασία σώματος, η σειρά Καρυδιά και Καρύδα είναι εμπλουτισμένη με φυτικά έλαια και έλαια βιολογικής προέλευσης που ενισχύουν τη φυσική διαδικασία του μαυρίσματος.





026



036



038



046

ΜΟΝΙΜΕΣ ΣΤΗΛΕΣ

- Σελ 02 Μ'ανοιχτά πανιά
- Σελ 04 Απόψεις
- Σελ 08 Ενημερωτικά
- Σελ 38 Κατηγορίες Τριγώνου
- Σελ 42 Κωπηλασία
- Σελ 60 Ομιλικά:
Το αποκριάτικο πάρτυ της Σχολής
- Σελ 62 Παρουσίαση βιβλίων:
"Εγχειρίδιο του Αρμενιστή" και
"Στα κύματα του Αιγαίου ~ Ένα συλλεκτικό
φωτογραφικό άλμπουμ για το 48ο Ράλλυ Αιγαίου"

ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

- Σελ 22 Αγωνιστικό Ημερολόγιο 2012:
Σαρωνικός
Βόρειο Αιγαίο

ΔΙΕΘΝΗ

- Σελ 26 Ελληνική βοήθεια στο Volvo Ocean Race
- Σελ 28 Volvo Ocean Race - Συνεντεύξεις
- Σελ 36 Σίδνεϋ - Χόμπαρτ

ΘΕΜΑΤΑ

- Σελ 46 Ταξιδιωτικό: The Big Dream
- Σελ 50 Άρθρο: Της φαντασίας το καράβι θα σαλπάρει...
- Σελ 53 Τεχνικό:
Παρουσίαση των αλλαγών του κανονισμού της ISAF -
Offshore Special Regulations 2012
- Σελ 56 Ορισμοί:
Περί ορισμών, ανέμων και λέξεων στη θάλασσα
- Σελ 58 Τεχνικό:
Η αποκλειστική οικονομική ζώνη και τα δικαιώματα
άλλων κρατών σ'αυτή
- Σελ 63 Ιατρικό: Προστατέψτε τα μάτια σας

editorial

Μ Α Ν Ο Ι Χ Τ Α

Π Α Ν Ι Α



του Ι. Μαραγκουδάκη / Πρόεδρου Δ.Σ

*«Αισθανθήκαμε
περήφανοι απο την
απανταχού παρούσα
στις θάλασσες της
υδρογείου ελληνική
ναυτιλία και για την
απαράμιλλη ναυτοσύνη
της που συνέδραμε
αποτελεσματικά το PUMA
στην ατυχία του να χάσει
το άλμπουρό του»*

Έναρξη της αγωνιστικής περιόδου του 2012 και είσοδο στον αστερισμό των Ολυμπιακών αγώνων.

Στην ιστιοπλοΐα, οι πέντε εξασφαλισμένες από την περασμένη χρονιά προκρίσεις για την συμμετοχή της χώρας μας στους Ολυμπιακούς αγώνες είναι ένα καλό αποτέλεσμα και δείχνει ότι κρατάμε μία αναγνωρίσιμη θέση στο άθλημα.

As ελπίζουμε ότι θα εμπλουτισθούν με δύο ακόμη θέσεις στις προσεχείς προκρίσεις.

Η Κωπηλασία πραγματοποίησε πρωτόγνωρο κατόρθωμα για τα Ελληνικά χρώματα.

Για πρώτη φορά εξασφάλισε την συμμετοχή σε τέσσερα αγωνίσματα με μεγάλες προσδοκίες για Ολυμπιακά μετάλλια λόγω των υψηλών επιδόσεων της και είναι πιθανή και πρόσθετη πρόκριση σε ένα ή δύο αγωνίσματα ακόμη.

Στην ανοικτή θάλασσα και ενώ ευρίσκεται σε εξέλιξη ο μεγάλος αγώνας του **VOLVO OCEAN RACE** που το επιτελείο του ΠΟΙΑΘ παρακολουθεί από κοντά με ανταποκρίσεις και συνεντεύξεις που παραθέτουμε στο τεύχος αυτό, Αισθανθήκαμε περήφανοι απο την απανταχού παρούσα στις θάλασσες της υδρογείου ελληνική ναυτιλία και για την απaráμιλλη ναυτοσύνη της που συνέδραμε αποτελεσματικά το PUMA στην ατυχία του να χάσει το άλμπουρό του.

Παράλληλα αρχίζει και η αγωνιστική περίοδος της ανοικτής θάλασσας στην Ελλάδα με πληθώρα αγώνων εμπλουτισμένων αυτή τη χρονιά και με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Αγώνα **Posidonia Cup**.

Ευχόμεθα καλά πανιά και επιτυχίες στους **Ολυμπιακούς Αγώνες** για να βελτιώσουμε λιγάκι έστω έμμεσα τον ψυχισμό μας.

STEADY WINDS | A CLEAR HORIZON | NO MORE MEETINGS
The course was set a long time ago.



dot (προσέγγιση)

You should be able to sail into an open horizon. At Allianz we make sure you have the financial freedom to do just that. We offer dependable retirement provisions, allowing you to see returns on your investments sooner than later. Whatever your situation, we give you the confidence you need.

Allianz. Financial solutions from A-Z

INSURANCE | ASSET MANAGEMENT | BANKING

www.allianz.gr

Allianz 

Allianz is a registered trademark of Allianz SE, Germany. Allianz SE is the parent company of entities around the world. The range of services in different markets may vary.

Veni, Vidi, Volvo



του Μάνου Ρούδα

Η διοργάνωση **Volvo Ocean Race** είναι κάτι το μοναδικό, από όποια πλευρά και αν το δει κανείς. Σίγουρα πάντως δεν είναι μόνο ένας ιστιοπλοϊκός αγώνας. Είναι μία **'πλατφόρμα μάρκετινγκ'**, όπως οι ίδιοι οι οργανωτές δίνουν τον ορισμό, η οποία ανήκει σε μία εταιρία Holdings, την Volvo AB. Ο συναρπαστικός αγώνας είναι λοιπόν το μέσο για να προβληθούν οι πελάτες της πλατφόρμας, κερδίζοντας μετρήσιμη προβολή και άλλες εταιρικές αξίες. Επενδύουν χρήματα και παίρνουν πίσω μία υπηρεσία. Για το λόγο αυτό πλέον δεν αποκαλούνται χορηγοί – αποφεύγεται η χρήση αυτού του όρου – αλλά επενδυτές, συνεργάτες, χρηματοδότες, κλπ.

Ας ακολουθήσουμε το σκεπτικό που εξηγεί, πως ένας αγώνας μπορεί να γίνει τόσο μεγάλος, ώστε να κατατάσσεται πλέον στα 10 μεγαλύτερα αθλητικά γεγονότα του πλανήτη. Καταρχήν, κανένα αθλητικό γεγονός δεν μπορεί να γίνει τόσο μεγάλο και ευρέως γνωστό, όσο 'γενναίο' και συναρπαστικό να το θεωρούν οι φίλαθλοί του. Χρειάζεται να επικοινωνηθεί προς το ευρύ κοινό, άρα χρειάζεται πολλά χρήματα.

Η Volvo λοιπόν αγόρασε ένα αθλητικό γεγονός που περιείχε κάποια αξιοποιήσιμα στοιχεία: Περιπέτεια, 'παγκοσμιότητα', αντοχή, δεξιοτεχνία, τεχνολογία, περιβάλλον, κ.α. Αυτά τα στοιχεία τα πούλησε στοχευμένα προς κάποιους συνεργάτες που ταίριαζαν σε αυτό το προφίλ. Είτε εμπορικές ομάδες (Telefonica, Camper, Puma), είτε τουριστικούς προορισμούς – πόλεις σταθμούς (Sanya, Abu Dhabi), είτε υποστηρικτές (Inmarsat, DHL, BCC, IWC, Ericsson, Thane & Thane). Αυτοί έδωσαν τα χρήματα και πήραν πίσω την επικοινωνία του ονόματός τους. Η εταιρία Volvo Ocean Race, θυγατρική της Volvo AB (Holdings) επένδυσε αυτά τα χρήματα ώστε να κάνει τον αγώνα μεγάλο και ενδιαφέροντα. Όχι όμως μόνο σε εμάς τους ιστιοπλόους. **Ήθελαν να υπάρχει ενδιαφέρον από μεγαλύτερη μερίδα του παγκόσμιου πληθυσμού.**

Οι συνεργάτες του αγώνα ήθελαν επίσης να διεισδύσουν σε συγκεκριμένες αγορές: Τις αναπτυσσόμενες της Κίνας, της Αραβίας και της Βραζιλίας, τις δοκιμαζόμενες της Πορτογαλίας, της Ισπανίας και της Ιρλανδίας και τις σταθερές της Αμερικής, της Ωκεανίας, της Νότιας Αφρικής και της Γαλλίας.

Τα χρήματα που πληρώνουν οι συνεργάτες είναι υπέρογκα. Πολλές φορές είναι και δύσκολα μετρήσιμα, διότι δεν είναι μόνο το κόστος του σκάφους ή της ομάδας. Με ασφάλεια πάντως μπορούμε να συμπεράνουμε πως μία ομάδα σαν την CAMPER ή την PUMA επένδυσε πάνω από 50 εκ. ευρώ στην καμπάνια της. Χρήματα τα οποία παίρνει πίσω φυσικά πολλαπλάσια. Όπως και η ίδια η Volvo βγάζει χρήματα, άμεσα και έμμεσα. Άμεσα από τις εισπράξεις των συμμετοχών και έμμεσα από την προβολή της ίδιας της φήμης της. Και όσο έχει κέρδη, επενδύει στο προϊόν της, το Volvo Ocean Race. Και ο αγώνας μεγαλώνει. Και έρχονται πιο πλούσιες καμπάνιες που με τη σειρά τους βγάζουν περισσότερα χρήματα και επενδύουν στον αγώνα περισσότερα. Και ούτω καθεξής. Υγιής ιδιωτική πρωτοβουλία.

Κυριακή πρωί...



του Κωνσταντίνου Τριγκιών

«Όταν η τύχη δεν βοηθά, ο νους τι να σου κάνει»
Κρητική Παροιμία

Κυριακή πρωί. Ο ήλιος μετά από δύο μήνες απουσίας μεγαλοπρεπέστατος έκανε την εμφάνισή του. Μια γλυκιά και ζεστή ατμόσφαιρα έδωσε τη θέση της στην καταχνιά και το πολύ κρύο των προηγούμενων εβδομάδων. Μιας πρώτης τάξεως ευκαιρία για έναν πρωινό κυριακάτικο καφέ παρακολουθώντας τι άλλο; Την εκκίνηση του 4ου σκέλους του **Volvo Ocean Race** ζωντανά στο ίντερνετ. Τι καλύτερο από το να ξεφύγω έστω και λίγο από τη σκληρή καθημερινότητα που με ακολουθεί, όπως όλους μας βέβαια.

Αράζω λοιπόν στην πολυθρόνα με μια φράπα 2 λίτρα (όχι δεν έτρωγα και μπουγάτσα με τυρί, ούτε τόννο με κασέρι κα.κα) συνδέω τον υπολογιστή στην τηλεόραση και τσουπ ζωντανά στην οθόνη ο αγώνας. Η απόλυτη απόλαυση μετά από καιρό! Αχ βρε θαυματουργό ίντερνετ!

Τα λεπτά περνάνε και η ώρα της εκκίνησης πλησιάζει. Το **PUMA** κάνει την καλύτερη εκκίνηση και γρήγορα αποκτά μια διαφορά από τον υπόλοιπο στόλο. Κάποια στιγμή οι παρουσιαστές του αγώνα κάνουν σύνδεση και μιλούν με τον **κυβερνήτη** του PUMA **Ken Read**.

*Δεν υπάρχει
χειρότερο
συναίσθημα από το
να βλέπεις μπροστά
σου την απόλυτη
μπουνάτσα και
να μη σου δίνει ο
καιρός έστω και μια
τόσο δα μικρούλα
ευκαιρία να
γλιτώσεις.
Είναι μερικές
φορές το timing του
καιρού τόσο τραγικό
που σε κάνει και
φαίνεσαι πιο χάλια
και από αρχάριο
οπτιμίστα.*

Αυτός ο τύπος έχει πολλή φάση, πολύ χιούμορ. Αξίζει να παρακολουθείς τα post του μιας και μέσα από μια έμφυτη χιουμοριστική τάση που έχει, περνά έντεχνα στον ακροατή τις δυσκολίες που μπορεί να αντιμετωπίσει κανείς σε έναν τέτοιο αγώνα.

Ευδιάθετος λοιπόν ο τύπος, απαντά στις ερωτήσεις των παρουσιαστών παροτρύνοντας τους οργανωτές να λήξουν το σκέλος άμεσα για να κερδίσει επιτέλους η ομάδα του ένα σκέλος!! Κλείνοντας μάλιστα είπε τούτο: «*Ελπίζω να μη χάσουμε στο τέλος για καμιά σκαφιά γιατί όλο το πλήρωμα θα με κυνηγά που σας μιλάω τόσο ώρα και δεν ταξιδεύω στο μάξιμουμ!!!*» γελώντας φυσικά.

Όταν άφησα τον αγώνα το PUMA είχε κάνει μια διαφορά κοντά στα 2 μίλια από το δεύτερο σκάφος.

Επιστρέφω το βράδυ (μετά τη φράπα πήγαμε και για ένα ούζο, Σαλονικιός γαρ) και μπαίνω να δω τα τελικά αποτελέσματα και τι να δω; Το PUMA τελευταίο. Τι έπαθαν πάλι οι γκαντέμυδες. Ψάχνω τα βίντεο να δω τι έγινε...

Πεκίνο 2008 8η ιστιοδρομία. Ο ήλιος λαμπερός (παράδοξο για Κίνα). Μια μπουκαδούρα γύρω στα 15 μίλια ένταση με υποφερτή ζέστη όπως στα πάτρια εδάφη. Βούτυρο στο ψωμί μας.

Ξεκινάμε την ιστιοδρομία αποφασισμένοι να καθαρίσουμε όσο πιο γρήγορα γίνεται από τους κοντινούς μας αντιπάλους όντας στην 3η θέση της γενικής σε τροχιά μεταλλίου. Καβατζάρουμε 1οι και συνεχώς αυξάνουμε την διαφορά μας από το τον υπόλοιπο στόλο. Το πολυπόθητο ξεκαθάρισμα αρχίζει και γίνεται ορατό στο πιο κρίσιμο στάδιο της όλης ρεγκάτας μιας και με 2 ιστιοδρομίες να μένουν μόνο πολύ δύσκολα οι αντίπαλοι μας θα σήκωναν κεφάλι.

Τρίτο όρτσα είμαστε 1οι με περίπου 500 μέτρα διαφορά με ένα πρύμα μπροστά μας για να τερματίσουμε. Ο καιρός αρχίζει και κάνει νούμερα. Το αντιλαμβανόμαστε άμεσα και είμαστε σε φουλ εγρήγορση για να αντιμετωπίσουμε τα πάντα. Πλησιάζοντας στον τερματισμό, 200 μέτρα περίπου, μένουμε τελείως από αέρα. Πουθενά κοντά καμία ένδειξη για κάτι. Έχουμε σπκωθεί όρθιοι και οι δύο και σκανάρουμε κάθε πλευρά για όποια πιθανότητα να δούμε έστω και μια μικρή ένδειξη. Τίποτε. Η μόνη λύση, άκουσον, άκουσον, που συζητάμε είναι να κατεβάσουμε το μπαλόνι έτσι ώστε να αρχίσουμε να ταξιδεύουμε προς τα πίσω συναντώντας τα πίσω σκάφη τα οποία μας έχουν δει και προσπαθούν να περάσουν όσο πιο μακριά από το σημείο που βρισκόμασταν, χάνοντας όσο το δυνατόν λιγότερες θέσεις. Δεν το τολμήσαμε... Τελικά τερματίσαμε 13οι. Το σκεφτόμουν, το ξανασκεφτόμουν, όσο και να έσπαγα το κεφάλι μου δεν μπόρεσα να δώσω μια απάντηση για το τι διαφορετικό θα μπορούσαμε να κάνουμε, έστω και για να μετριάσω την πίκρα. Ακόμη και σήμερα που το σκέφτομαι πάλι τις ίδιες αποφάσεις θα έπαιρνα. Μέχρι τότε πίστευα ότι ήταν το πιο απίθανο πράγμα μέχρι το Medal Race όπου η ζωή, μας ετοίμασε μια ακόμη χειρότερη ψυχρολουσία...

Τα ίδια λοιπόν έπαθε και ο Ken Read. Έπεσε στην 'τρύπα' μερικά μίλια πριν τον τερματισμό βλέποντας τα υπόλοιπα σκάφη να περνάνε από δίπλα όντας ανήμπορος να κάνει κάτι. Δεν υπάρχει χειρότερο συναίσθημα από το να βλέπεις μπροστά σου την απόλυτη μπουνάτσα και να μη σου δίνει ο καιρός έστω και μια τόσο δα μικρούλα ευκαιρία να γλιτώσεις. Είναι μερικές φορές το timing του καιρού τόσο τραγικό που σε κάνει και φαίνεσαι πιο χάλια και από αρχάριο οπτιμίστα. Το χειρότερο είναι όταν φτάσεις στο λιμάνι που όλοι οι συναθλητές σου σε κοιτάνε σαν να σου λένε ,βρε κακομοίρη τι έπαθες, απευχόμενοι βεβαίως να συμβεί στους ίδιους κάτι τέτοιο. Εξοργίζεσαι... Διάβασα τις δηλώσεις του... Ο Ken Read απογοητευμένος, αλλά πάντα με χιούμορ είπε «*Δεν έχω δει ποτέ μου κάτι που πηγαίνει τόσο καλά στην αρχή να καταλήγει τόσο άσχημα... Είχαμε 2 μίλια διαφορά και πέσαμε σε μια τρύπα και ουσιαστικά παρκάραμε και είδαμε όλον τον στόλο να περνάει μερικά μέτρα από δίπλα μας. Είναι εκνευριστικό.*»

Να τολμήσω μια μετάφραση...σε πραγματικές συνθήκες;

Το αφήνω καλύτερα στη φαντασία σας μιας και η λέξη εκνευριστικό καλύπτει με ευγενικό τρόπο και σε πολύ μεγάλο βαθμό τα μπινελίκια που θα έριξε!!!

Α ρε Kenny αν και δεν σε γνωρίζω τι μου θύμησες... Εύχομαι μέχρι το Auckland να σου δώσει όλα αυτά που σου στέρησε στα 3 πρώτα σκέλη. Ο αγώνας δεν τελείωσε ακόμη. Θα έχεις τις ευκαιρίες σου. Οι δικές μας στέρεψαν..

Ενασχόληση, αθλητισμός και πρωταθλητισμός



του Απόστολου Γεωργόπουλου

Αυτές τις σκέψεις τις γράφω σαν υποχρέωση, σαν ευχαριστώ, στον «Ιστιοπλοϊκό Κόσμο», τα τεύχη του οποίου ο ΠΟΙΑΘ μου κάνει την τιμή να μου στέλνει. Βέβαια αν θα δημοσιευτούν ή όχι, δεν εξαρτάται από την δική μου επιθυμία, αλλά από την εκτίμηση της Συντακτικής Επιτροπής του περιοδικού, στο οποίο συνεργάζονται άνθρωποι με γνώση των δρώμενων και της φιλοσοφίας της ιστιοπλοΐας καλύτερη από την δική μου. Αν τολμώ να εκφράσω την άποψή μου, το κάνω παίρνοντας θάρρος από την μακροχρόνια ενασχόλησή μου με τον αθλητισμό, στον οποίο αφιέρωσα αγάπη, συνέπεια και, πολλές φορές, θυσίες. Από τον αθλητισμό πήρα περισσότερα από ότι έδωσα και αισθάνομαι ευτυχής για τις νεανικές επιλογές μου. Είναι καλό να πληροφορούνται οι νέοι, ότι ο αθλητισμός δεν ικανοποιεί μόνο την δράση τους, τότε που χρειάζονται διεξόδους, αλλά τους εξασφαλίζει καλές αναμνήσεις, τότε που μόνη η προχωρημένη ηλικία τούς είναι πιστή.

Οι σκέψεις μου αναφέρονται στην ιστιοπλοΐα. Είχα ασχοληθεί με άλλο άθλημα κατά το μεγαλύτερο μέρος των νεανικών μου χρόνων και μπορώ να διαβεβαιώσω τους ιστιοπλόους, ότι η ιστιοπλοΐα είναι μια συγκλονιστική ενασχόληση, ανεξάρτητα επιπέδου και επιδιώξεων. Δεν είναι μία η ειδοποιός διαφορά, αλλά πολλές. Η γαλήνια θάλασσα και η απεραντοσύνη του ουρανού μας γαληνεύει, η φουρτούνα μας κάνει μαχητές, το απρόβλεπτο μας συνηθίζει στην εγρήγορση, μας καλλιεργεί την εμπιστοσύνη στον εαυτό μας και στις δυνάμεις μας, φυσικές και πνευματικές, μας κάνει πίστη τη συνεργασία. Στο παιχνίδι υπάρχει και ένας παράγων, εκείνος του κινδύνου, που δεν μας συγχωρεί αδιαφορία, ούτε ολιγωρία, μας επιβάλλει προετοιμασία και πρόβλεψη. Οι παλαιότεροι ασχολούμενοι με την ιστιοπλοΐα, θα θυμόνται την καταστροφή στον αγώνα του Fastnet στο τέλος της δεκαετίας του 1970, όπου τα περισσότερα θύματα ήσαν Εγγλέζοι, όσο αφύσικο κι αν φαίνεται. Λίγο καιρό αργότερα άκουσα από έναν της ιταλικής ομάδας να λέει, ότι «η πρόβλεψη ήταν για κακό καιρό και όλες οι ομάδες είχαμε προετοιμαστεί να αντιμετωπίσουμε κακές συνθήκες, πλην των Εγγλέζων που, με την έπαρση που τους διέκρινε, έδιναν την εντύπωση, ότι πήγαιναν κρουαζιέρα!». Δυστυχώς το πλήρωσαν με πολλές ζωές.

Η ιστιοπλοΐα για τους ασχολούμενους, έχει ένα μεγάλο εύρος επιλογών. Άλλοι έχουν ένα σκάφος σαν διεξόδο από το καθημερινό άγχος, σαν διαφυγή από το κλείσιμο στους τέσσερεις τοίχους και το σπρώξιμο στους δρόμους. Άλλοι συμμετέχουν σε αγώνες και χαίρονται την ατμόσφαιρα που δημιουργείται στην προετοιμασία, στην εκκίνηση, στη διαδρομή και στα λιμάνια. Άλλοι κάνουν πρωταθλητισμό και χαίρονται την προετοιμασία, την μελέτη της λεπτομέρειας, την χαρά της νίκης. Όλοι είναι κερδισμένοι, γιατί όλοι ζουν συνθήκες ευχάριστες. Η ιστιοπλοΐα εξασφαλίζει στους ασχολούμενους «εὐ ζείν», τα δε κράτη που ενδιαφέρονται για την βελτίωση των συνθηκών ζωής των πολιτών τους, ενισχύουν αυτή την ενασχόληση. Για να γίνει βέβαια αυτό, για να εκδηλωθεί αυτό το ενδιαφέρον, χρειάζονται κάποιες αρετές των κυβερνώντων, δηλ. ή οι φιλόσοφοι να κυβερνούν ή οι κυβερνήτες να φιλοσοφούν, στον τόπο μας όμως αυτές οι αρετές, όχι μόνο δεν υπάρχουν, αλλά προκαλούν και τον γέλωτα!

Βέβαια για να αντικατασταθεί η αδιαφορία της Πολιτείας με το ενδιαφέρον για την παρότρυνση των Ελλήνων να στραφούν προς την ιστιοπλοΐα και την θάλασσα, πρέπει και οι ίδιοι οι Έλληνες να το απαιτήσουν και να το επιβάλουν, αλλά για να γίνει αυτό πρέπει να γίνουμε περισσότερο αυτοί που αγαπάμε την θάλασσα, οι οποίοι δυστυχώς είμαστε λιγότεροι απ' ό,τι φαινόμαστε. Αυτοί που πετάνε τα σκουπίδια τους στην θάλασσα, αυτοί που την οργώνουν και την μολύνουν με τα θηριώδη μηχανοκίνητα σκάφη τους, αυτοί που μπαίνουν στα λιμάνια με ταχύτητα χωρίς να σεβαστούν την ησυχία των άλλων, δεν ανήκουν στην κατηγορία εκείνων που την αγαπάνε.

Τα τελευταία χρόνια και παρά τις προσπάθειες λίγων σκαπανέων, η συμπεριφορά της πολιτείας προς τους ιστιοπλόους χειροτερεύει, πρώτα τους βάφτισαν «ρετιρέ», ύστερα τους ταύτισαν με τους ιδιοκτήτες πανάκριβων μηχανοκίνητων και τώρα τους έβαλαν εξοντωτικά τεκμήρια, τα οποία μόνο τον γέλωτα προκαλούν και την οπισθοδρόμηση επιτυγχάνουν. Δυστυχώς αφού οι κυβερνώντες δεν μπορούν να ανεβάσουν το πολιτιστικό επίπεδο των υστερούντων, όπως έχουν υποχρέωση, κατεβάζουν εκείνο των υπερτερούντων και εφησυχάζουν με την θλιβερή ισορροπία!



ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑΚΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ HPX

- Πλήρης προστασία από νερό και αέρα
- Το σώμα αναπνέει μέσα από τους μικροπόρους ePTFE
- Εξωτερικό ανθεκτικό περίβλημα
- Μembrάνη GORE-TEX Eptfe
- Εσωτερική επένδυση
- Αντιολισθητικό περίβλημα



ACHIEVEMENT THROUGH ADVENTURE
www.musto.com

MUSTO
PERFORMANCE



Νέο Δ.Σ. Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Πειραιώς

Μετά τις αρχαιρεσίες της **1/2/2012**, το νεοεκλεγέν **Διοικητικό Συμβούλιο** του Ομίλου, συνεκροτήθει σε σώμα την 6 Φεβρουαρίου 2012 σύμφωνα με το καταστατικό του Ομίλου, με την παρακάτω σύνθεση:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ:	Ιωάννης Παπαδημητρίου
ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ:	Κωνσταντίνος Σχινάς
ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ:	Σπυρίδων Πασχος
ΕΦΟΡΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ & ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ:	Βασίλης Καμπας
ΕΦΟΡΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ & ΣΧΟΛΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ:	Σπυρίδων Δήμου
ΕΦΟΡΟΣ ΕΝΤΕΥΚΤΗΡΙΟΥ & ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ:	Ανδρέας Χρυσος
ΕΦΟΡΟΣ ΥΛΙΚΟΥ:	Παντελής Ταβουλάρης
ΤΑΜΙΑΣ:	Αθανάσιος Υφαντής
ΕΙΔΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ:	Κωνσταντίνος Σχινάς
ΜΕΛΗ:	Άντα Λιάκου Παντελής Καρατζας Γεώργιος Νικολαΐδης Ιορδάνης Χατζηναγόπουλο

Ανακοινώσεις

Εν όψει της ενάρξεως της νέας εκπαιδευτικής περιόδου ο **Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης (Π.Ο.Ι.Α.Θ.)** επιθυμεί να γνωρίσει στους Ομίλους ότι **υπάρχουν ακόμη προς διάθεση δωρεάν το βιβλίο, "Optimist το Σκάφος του μικρού Καπετάνιου" και "Τα μυστικά του Laser"**.

Οι ενδιαφερόμενοι να επικοινωνούν με την Γραμματεία του Ομίλου στα τηλέφωνα 2104113201 & 2104113201, φαξ: 2104227038, email: horc@otenet.gr

Σύμφωνα με την **προσθήκη 3.2 της Εθνικής Αρχής στους Διεθνείς Κανόνες Ιστιοδρομιών για την συμμετοχή των σκαφών σε αγώνες**, είναι **αναγκαία η ασφαλιστική κάλυψη αστικής ευθύνης των σκαφών (Institute Yachting Clause 11) να επεκτείνεται και για την περίπτωση συμμετοχής σε αγώνες**.

Προκήρυξη

13^{ns} Ιστιοπλοϊκής Εβδομάδας Νοτιου Ελλάδος

ΟΡΓΑΝΩΤΗΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ

Ο Ναυτικός Αθλητικός Σύλλογος Καλαμάτας ΑΙΟΛΟΣ προκηρύσσει αγώνα ιστιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης από 18/8 έως 25/8/12, με την επωνυμία 13^{ns} ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΝΟΤΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ.

ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ

2.1 Οι Διευθύνσεις της Γραμματείας και της Επιτροπής αγώνων είναι οι ακόλουθες:
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ ΑΙΟΛΟΣ
ΑΚΤΗ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ Τ.Θ 12212 Τ.Κ 24.101 ΠΑΡΑΛΙΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
Τηλέφωνο: 27210. 85.382, Fax: 27210. 63.103,
email: naskeolos@yahoo.gr

ΤΟΠΟΣ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΑΓΩΝΩΝ

Οι αγώνες θα διεξαχθούν στον Μεσσηνιακό Κόλπο.

ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΣ – ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

Ο ελλιμενισμός θα είναι δωρεάν. Η Οργανωτική Επιτροπή θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την ύπαρξη χώρου ελλιμενισμού και για όλα τα συνοδά σκάφη.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ- ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ-ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΑΓΩΝΩΝ

Σάββατο 18/08/12	Έναρξη φιλοξενίας. Δηλώσεις συμμετοχής, έλεγχος καταμετρήσεων και επιθεωρήσεων σκαφών από ώρα 10.00 έως και 18.30. Ώρα 18.00 τέλος χρόνου υποβολής δηλώσεων συμμετοχής. Ώρα 22.00 έναρξη του 13 ^{ns} ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ ΝΟΤΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ.
Κυριακή 19/08/12	ΠΡΩΤΗ ΙΣΤΙΟΔΡΟΜΙΑ Πύλος – Βενέτικο – Φοινικούντα ν.μ. 25
Δευτέρα 20/08/12	ΡΕΠΟ
Τρίτη 21/08/12	ΔΕΥΤΕΡΗ ΙΣΤΙΟΔΡΟΜΙΑ (Coastal race) Φοινικούντα – Σαπιέντζα - Σχίζα – Φοινικούντα ν.μ. 22
Τετάρτη 22/08/12	ΡΕΠΟ
Πέμπτη 23/08/12	ΤΡΙΤΗ ΙΣΤΙΟΔΡΟΜΙΑ Φοινικούντα – Καλαμάτα ν.μ. 30
Παρασκευή 24/08/12	ΡΕΠΟ
Σάββατο 25/08/12	ΤΕΤΑΡΤΗ ΙΣΤΙΟΔΡΟΜΙΑ Καλαμάτα – Ακρογιάλι – Μπούκα - Καλαμάτα ν.μ. 20
Σαββάτο 25/08/12	ΑΠΟΝΟΜΗ ΕΠΑΘΛΩΝ – ΤΕΛΕΤΗ ΛΗΞΗΣ



Νέο απόκτημα του Ι.Ο.Πατρών



Καθελκύστηκε το **νέο απόκτημα του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Πατρών**, το ιστιοπλοϊκό σκάφος ανοικτής θαλάσσης τύπου **JEANNEAU SUN SHINE**, ένα σκάφος εξαιρετικά αξιόπλοο και με πάρα πολύ καλές επιδόσεις στους ιστιοπλοϊκούς αγώνες.

Το νέο του όνομα είναι "**ΠΑΤΡΕΥΣ**" και έχει ολικό μήκος 15,65 μέτρα. Το σκάφος **προορίζεται να χρησιμοποιηθεί ως εκπαιδευτικό στη Σχολή Ιστιοπλοΐας του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου στα τμήματα αρχαρίων, προχωρημένων και αγωνιστικής ιστιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης**. Επιπλέον **θα λαμβάνει μέρος σε ιστιοπλοϊκούς αγώνες και σε αποστολές αγώνων ή εκπαιδευτικού τύπου, τόσο στο Ιόνιο όσο και σε όλη την επικράτεια**. Θα καταβληθεί προσπά-

θεια να στελεχωθεί όχι μόνο από αθλητές του ομίλου αλλά και από όποιον επιθυμεί να μοιραστεί ανάλογες εμπειρίες και ταξίδια.

Σημαντικότερη για την απόκτηση του σκάφους υπήρξε η βοήθεια του **Ο.Λ.ΠΑ.** και **μελών του Ι.Ο.Πατρών** τους οποίους ο όμιλος ευχαριστεί ιδιαίτερως.

Με την ευκαιρία ο Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Πατρών καλεί τους συμπολίτες του να αξιοποιήσουν το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης, αφού αυτό δε σταματά στην άκρη του μόλου. Αντιθέτως μάλιστα. Να πλαισιώσουν τον όμιλο και να πάρουν πρωτοβουλίες προς θαλάσσιες δραστηριότητες, θυμίζοντας ότι οι δράσεις προς τη θάλασσα πάντα έφεραν οικονομική ανάπτυξη και ευημερία στην πόλη.

Ενημερωτική Ομιλία Απονομή Επάθλων Αγώνων Αν. Θάλασσας 2011

Ο Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Πατρών στις 8 Φεβρουαρίου πραγματοποίησε στο εντευκτήριο του **σεμινάριο με θεματολογία τα νέα και τις εξελίξεις στους αγώνες** καθώς και τα συστήματα καταμέτρησης και έκδοσης αποτελεσμάτων για σκάφη ανοικτής θαλάσσης. Εισηγητής της ομιλίας ήταν ο κύριος **Παναγιώτης Παπασοστόλου**, Rating Officer της Ε.Α.Θ. (Επιτροπή Ανοικτής Θάλασσας), μέλος του τεχνικού προσωπικού του ORC (Technical Committee ORC) και πάνω από όλα ιστιοπλόος. Η προσέλευση των ακροατών ήταν ικανοποιητική, το ενδιαφέρον μεγάλο και οι ερωτήσεις έπεφταν βροχή. Αυτό που δεν ήταν αρκετό ήταν ο χρόνος ο οποίος όσος και να ήταν διαθέσιμος δεν θα έφτανε για να απαντηθούν όλες οι απορίες του ακροατηρίου. Το σεμινάριο εκτός των Πατρινών φίλων της ιστιοπλοΐας παρακολούθησαν οι εκπρόσωποι ομίλων της περιφέρειας, **κος Βγενής Χάρης** γενικός γραμματέας του Ν.Α.Σ.Κ Αίολος από την Καλαμάτα και επίτροπος δραστηριοτήτων της Ελληνικής Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας, ο έφορος **κος Μπίκος** και ο αντιπρόεδρος **κος Σχίζας** του Ν.Ο.Κυλλήνης, ο έφορος ιστισσανίδας του Ν.Ο.Πατρών **κος Γράψας** καθώς και η καταμετρητής κα **Σπυριδέλη Μαρία** του Ναυτικού Ομίλου Θεσσαλονίκης.

Στην συνέχεια, ακολούθησαν οι **απονομές για την αγωνιστική περίοδο του 2011 των αγώνων για σκάφη Ανοικτής Θάλασσας**. Μεταξύ άλλων έπαθλα στους νικητές απέμειναν ο Λιμενάρχης **κος Φωτεινός**, ο Υπολιμενάρχης **κος Βασιλόπουλος** καθώς και ο Πατρινός Ολυμπιονίκης με την Εθνική ομάδα υδατοσφαίρισης, **κος Συμεών Γεωργαράς**.



Ζήστε την ένταση της ιστιοπλοΐας και της ομαδικότητας


Posidonia Cup
• 2012 •

Ο καλύτερος τρόπος να ξεκινήσει κανείς τα Ποσειδώνια, είναι η συμμετοχή του στο **Posidonia Cup 2012** που φέτος διοργανώνεται για **6^η συνεχόμενη φορά** και προσφέρει στους συμμετέχοντες μεγάλες αγωνιστικές συγκινήσεις, ομαδικές στιγμές άμιλλας και ευγενούς συναγωνισμού. Ο αγώνας που έγινε πλέον θεσμός στα πλαίσια της κορυφαίας ναυτιλιακής έκθεσης του κόσμου, τα γνωστά **ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ**, που θα διεξαχθούν από **4 έως 8 Ιουνίου** στο **Metropolitan Expo** στο Ελευθέριος Βενιζέλος, προσφέρει την καλύτερη δυνατή αρχή ώστε κανείς να παρακολουθήσει τις εξελίξεις της παγκόσμιας ναυτιλίας από κοντά, έχοντας ήδη περάσει υπέροχα με τους συνεργάτες του.

Στα πλαίσια λοιπόν του **Posidonia Cup 2012** θα διεξαχθούν ιστιοδρομίες στον **Φαληρικό όρμο** την **Παρασκευή 1 Ιουνίου** με τα καλύτερα σκάφη ανοικτής θαλασσίας, σε μία διαδρομή γύρω από σηματοδύρες, ενώ όλα τα μέλη της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας θα βρίσκονται στην γραμμή εκκίνησης, σ έναν αγώνα που διοργανώνει ο **ΠΟΙΑΘ** με την χορηγία της **Lloyds Register**.

.....
Για πληροφορίες στον ΠΟΙΑΘ τηλ 210 4123357
Στο διαδίκτυο στο: www.posidoniacup.horc.gr



Επίδειξη Life raft.

Μαθήματα Σωστικών

Με εισηγητή τον Αρχιπλοίαρχο **Πέτρο Τουλιάτο**, **Safety Officer** της **Maran Tankers Management**, έγινε η παρουσίαση των **μαθημάτων Σωστικών και Επιβίωσης στη Θάλασσα** στους μαθητές του τμήματος **Κυβερνητών**.

Η διάλεξη εμπλουτίστηκε με πρακτικές τόσο στην κατάσβεση πυρκαγιάς όσο και στο άνοιγμα **Liferaft**.



Κατάσβεση Πυρκαγιάς.



Posidonia Cup

1 JUNE 2012, FALIRON BAY, ATHENS-GREECE

Teamwork, Networking, Adventure & Fun!

On Friday, 1st June 2012, the Posidonia Cup Yacht Race will mark the start of the largest gathering of the international shipping community, the Posidonia 2012 International Shipping Exhibition.

Once again, Faliron Bay will see a fleet of sailing yachts competing for the prestigious 6th Posidonia Cup in four categories: Performance, Standard, I.R.C. and Classic yachts. The exciting sailing regatta is expected to attract more than 50 yachts and 400 yachtsmen, claiming its place as the biggest sailing event in the Aegean.

Shipping executives skilled in maneuvering safely through rough seas and turbulent market conditions are invited to join the quest for the coveted Posidonia Cup trophies!

The 2012 Posidonia Cup
is sponsored by



Lloyd's
Register



To participate contact:



Posidonia Ποσειδώνια
The International Shipping Exhibition

Posidonia Exhibitions SA

posidonia@posidonia-events.com, www.posidonia-events.com



Hellenic Offshore Racing Club

posidoniacup@horc.gr, www.posidoniacup.horc.gr



Διακρίσεις του *Burgundy GRE 1364*

Για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά το πλήρωμα του ιστιοπλοϊκού σκάφους **Burgundy GRE- 1364** βραβεύτηκε το **Σάββατο 21 Ιανουαρίου** από την **Επιτροπή Ανοικτής Θαλάσσης (ΕΑΘ)** της Ελληνικής Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας (ΕΙΟ) ως **το σκάφος με τη μεγαλύτερη βαθμολογία σε αγώνες ιστιοπλοΐας στην περιοχή του Ιονίου πελάγους.**

Είναι το πρώτο σκάφος που ταξίδεψε από την **Κέρκυρα** στο Φάληρο με το πλήρωμα του, προκειμένου να συμμετάσχει στο **Ράλλυ Αιγαίου** και η πλούσια ιστιοπλοϊκή δράση του 2011 συμπεριέλαβε συμμετοχές σε διεθνείς αγώνες το τοπικό πρωτάθλημα. Μεταξύ αυτών ξεχωρίζουν οι διαδρομές:

Brindisi - Κέρκυρα (34η θέση overall σε σύνολο 117 σκαφών)

48th Aegean Rally

- 1η θέση στην κατηγορία του στη διαδρομή Φάληρο - Αμοργός
- 1η θέση στην κατηγορία του στη διαδρομή Οινούσες - Σούνιο

Η ομάδα του Burgundy GRE 1364 έχει ξεκινήσει ήδη τις προπονήσεις για το νέο αγωνιστικό έτος με όρεξη για νέες εμπειρίες και επιτυχίες.

Φέτος, έχει την τιμή να εκπροσωπεί το Ιόνιο Πανεπιστήμιο καθώς το πλήρωμα του αποτελείται κατά κύριο λόγο από διδάσκοντες και φοιτητές του φορέα. Ας σημειωθεί πως τα νέα μέλη μόλις αποφοίτησαν από πρωτοβάθμιας σχολές ιστιοπλοΐας, ενώ η εμπειρία του αρχικού πληρώματος δεν υπερβαίνει τα 4 χρόνια συμμετοχής σε αγώνες. Συνεπώς πρώτο μέλημα του κυβερνήτη **Γιάννη Δεληγιάννη** είναι η εκπαίδευση των μελών σε θέματα ασφαλείας.

Φέτος ο προγραμματισμός περιλαμβάνει συμμετοχή στους αγώνες:

- **Brindisi - Κέρκυρα** (Ιούνιος 2012 διαδρομή: Brindisi Ιταλία - Κασσιώπη Κέρκυρα)
- **49^ο Ράλλυ Αιγαίου** (Ιούλιος 2012 διαδρομή: Φάληρο - Χανιά, δυο Inshore ιστιοδρομίες στα Χανιά, Χανιά - Μήλος, Μήλος - Σούνιο)
- **Ράλλυ Ιονίου** (Αύγουστος 2012 διαδρομή: Κέρκυρα - Ιθάκη με ενδιάμεσους αγώνες)
- **Τοπικό Πρωτάθλημα Ιονίου** (Απρίλης - Οκτώβριος 2012).

Καθώς η βοήθεια όλων είναι πάντα ευπρόσδεκτη, περισσότερες πληροφορίες για την υποστήριξη της προσπάθειάς τους παρέχονται μέσω του site **www.gre1364.gr** ή με την υπεύθυνη επικοινωνίας του σκάφους **Άννα Γρατσάνη** στο **agratsani@gmail.com** και στο **6938919501**.



Τμήματα RYA Yachtmaster από ΙΣΤΙΟΝ - ΠΟΙΑΘ



Με επιτυχία ολοκληρώθηκε στις εγκαταστάσεις του ΠΟΙΑΘ, το πρώτο σκέλος των εκπαιδευτικών προγραμμάτων (Sea Survival, First Aid & VHF Operator) του τμήματος υποψηφίων του Yachtmaster Offshore Prep. Course με τον Άγγλο εκπαιδευτή του RYA Mr. Paul Bew. Στη φωτογραφία οι υποψήφιοι Yachtmasters στην πρακτική εκπαίδευση Sea Survival που έγινε την Κυριακή 12/2/2012 στο κολυμβητήριο της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, την οποία παρακολούθησαν και οι μαθητές του τμήματος Κυβερνητών του ΠΟΙΑΘ.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ
ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ (ΠΟΙΑΘ)



Π.Ο.Ι.Α.Θ.



**ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ 2012**

• **ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ**

9.01.2012 - 7.03.2012
5.03.2012 - 9.05.2012
7.05.2012 - 4.07.2012
2.07.2012 - 31.07.2012 (εντατικό)
3.09.2012 - 31.10.2012
29.10.2012 - 3.01.2013

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

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

• **ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ**

12.01.2012 - 7.03.2012
8.03.2012 - 9.05.2012
10.05.2012 - 4.07.2012
6.09.2012 - 31.10.2012
1.11.2012 - 3.01.2013

▲ Γίνονται επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Τρίτη από 20.00 - 21.30

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

• **ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ**

12.01.2012 - 7.03.2012
8.03.2012 - 9.05.2012
10.05.2012 - 4.07.2012
6.09.2012 - 31.10.2012
1.11.2012 - 3.01.2013

▲ Γίνονται επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Τρίτη από 20.00 - 21.30

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

• **ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ**

Νοέμβριος 2012 - Μάρτιος 2013

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

▲ Πραγματοποιούνται 5 οκτάωρες εξόδους με σκάφος και ένα εκπαιδευτικό τριήμερο

- Τα μαθήματα διδάσκονται με τους πλέον σύγχρονους τρόπους διδασκαλίας στη θεωρία και με 8 σύγχρονα εκπαιδευτικά σκάφη στην πρακτική.
- Το διδακτικό δυναμικό της σχολής αποτελείται από 20 έμπειρους καθηγητές και εκπαιδευτές με χιλιάδες μίλια εμπειρίας στη θάλασσα
- Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα με επιδείξεις liferaft, σωστικών και πρώτων βοηθειών.

49^ο Ιστιοπλοϊκό Ράλλυ Αιγαίου

14 - 23 ΙΟΥΛΙΟΥ 2012

ORCι, ORC Club, IRC, Classic Yachts & Traditional boats



14-23 Ιουλίου '12

ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ



Όλα έτοιμα και φέτος για το **49^ο Ράλλυ Αιγαίου**, το σημαντικότερο και μακροβιότερο αγώνα ιστιοπλοΐας ανοικτής Θαλάσσης που γίνεται στην χώρα μας, όπως κάθε χρόνο από τον ΠΟΙ.Α.Θ. Φέτος η διαδρομή είναι προσαρμοσμένη στα σημεία των καιρών και έχει δοθεί βάση στην Κρήτη και συγκεκριμένα στα Χανιά όπου τα σκάφη θα φτάσουν από το Φάληρο και θα μείνουν για αρκετές μέρες, τρέχοντας εκεί σε τοπικές ιστιοδρομίες. Ειδικά φέτος θα διοργανωθεί και το **κύπελλο ΚΡΗΤΗΣ** ένας θεσμός που έγινε για να φέρει περισσότερα σκάφη από το μεγάλο νησί στο Ράλλυ Αιγαίου και να βραβεύσει του ιστιοπλόου που για να τρέξουν τον αγώνα, πρέπει να πλεύσουν κάθε χρόνο τα διπλάσια μίλια απ όλους τους συμμετέχοντες.

Ζήστε από κοντά και φέτος την δυναμική του Ράλλυ Αιγαίου, μετρήστε τις ιστιοπλοϊκές σας ικανότητες στα πολλά ναυτικά μίλια, στις νυχτερινές πλεύσεις και στις σκληρές μάχες με τα καλύτερα σκάφη του ελληνικού στόλου και ζήστε μία μαγευτική εβδομάδα γεμάτη αλυσιμόνχτες συγκινήσεις.

Το 49^ο Ράλλυ ΑΙΓΑΙΟΥ γεμάτο θετική ενέργεια είναι και φέτος μπροστά μας.
Ακολουθείστε μας στο www.aegeanrally.gr και στο [facebook](https://www.facebook.com/aegeanrally) & [twitter](https://twitter.com/aegeanrally).

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ - ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Τετάρτη 11 Ιουλίου 2012

09:00-20:00 Επιθεώρηση σκαφών και ζύγισμα πληρωμάτων
20:00 **Λήξη ορίου δήλωσης συμμετοχής**

Πέμπτη 12 Ιουλίου 2012

09:00-20:00 Επιθεώρηση σκαφών και ζύγισμα πληρωμάτων

Παρασκευή 13 Ιουλίου 2012

09:00-18:00 Επιθεώρηση σκαφών και ζύγισμα πληρωμάτων
19:00 **Συγκέντρωση Κυβερνητών στον Π.Ο.Ι.Α.Θ.**
20:30 Υποδοχή πληρωμάτων

Σάββατο 14 Ιουλίου 2012

1η Ιστιοδρομία: Φάληρο – Κρήτη (Χανιά)
Εκκίνηση: Από τον όρμο Φαλήρου, **ώρα 11:00.**
Διαδρομή: Φάληρο –Χανιά, Κρήτη
Απόσταση: 146 ναυτικά μίλια περίπου

Δευτέρα 16 Ιουλίου 2012

Ώρα 21:00 **Pasta Party** στον Ιστιοπλοϊκό Όμιλο Χανίων

Τρίτη 17 Ιουλίου 2012

2η Ιστιοδρομία: Coastal ιστιοδρομία
Εκκίνηση: Έξω από την περιοχή του λιμένος Χανίων, **ώρα 11:00.**
Απόσταση: 35- 40 ναυτικά μίλια περίπου
Ώρα 21:00 **BBQ** στον Ιστιοπλοϊκό Όμιλο Χανίων

Τετάρτη 18 Ιουλίου 2012

3η Ιστιοδρομία: Inshore ιστιοδρομίες
Εκκίνηση: Έξω από την περιοχή του λιμένος Χανίων, **ώρα 11:00.**
Απόσταση: 6-12 ναυτικά μίλια περίπου
Ώρα 21:00 **Τοπική γιορτή και απονομή επάθλων** 1ης, 2ης & 3ης ιστιοδρομίας και του Κυπέλλου Κρήτης.

Πέμπτη 19 Ιουλίου 2012

4η Ιστιοδρομία: Κρήτη (Χανιά) - Μήλος
Εκκίνηση: Έξω από την περιοχή του λιμένος Χανίων, **ώρα 11:00.**
Διαδρομή: Χανιά – Αδαμαντας Μηλου
Απόσταση: 78 ναυτικά μίλια περίπου

Παρασκευή 20 Ιουλίου 2012

Ώρα 21:00 **Τοπική γιορτή και απονομή επάθλων**
4ης ιστιοδρομίας.

Σάββατο 21 Ιουλίου 2012

5η Ιστιοδρομία: Μήλος - Σούνιο
Εκκίνηση: Έξω από την περιοχή του λιμένος Αδαμαντας Μήλου, **ώρα 14:00**
Διαδρομή: Μήλος - Σούνιο
Απόσταση: 59 ναυτικά μίλια περίπου

Δευτέρα 23 Ιουλίου 2012

Ώρα 21:00 **Απονομή Επάθλων - Δεξίωση στην Ναυτική Διοίκηση Αιγαίου**

Οι ιστιοδρομίες Φάληρο – Χανιά (1η ιστιοδρομία), η παράκτια στον Κόλπο Χανίων (2η ιστιοδρομία) και οι inshore (3η ιστιοδρομία), αποτελούν και το **Κύπελλο Κρήτης**.

Φιλοξενούντες Όμιλοι:
Ναυτικός Όμιλος Χανίων
και
Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Χανίων



49^ο Ράλλυ Αιγαίου



14-23 Ιουλίου '12

450 ν.μ. απόλυτης ιστιοπλοϊκής θετικής ενέργειας!
ΦΑΛΗΡΟ – ΧΑΝΙΑ – ΜΗΛΟΣ – ΣΟΥΝΙΟ

ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ



ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ

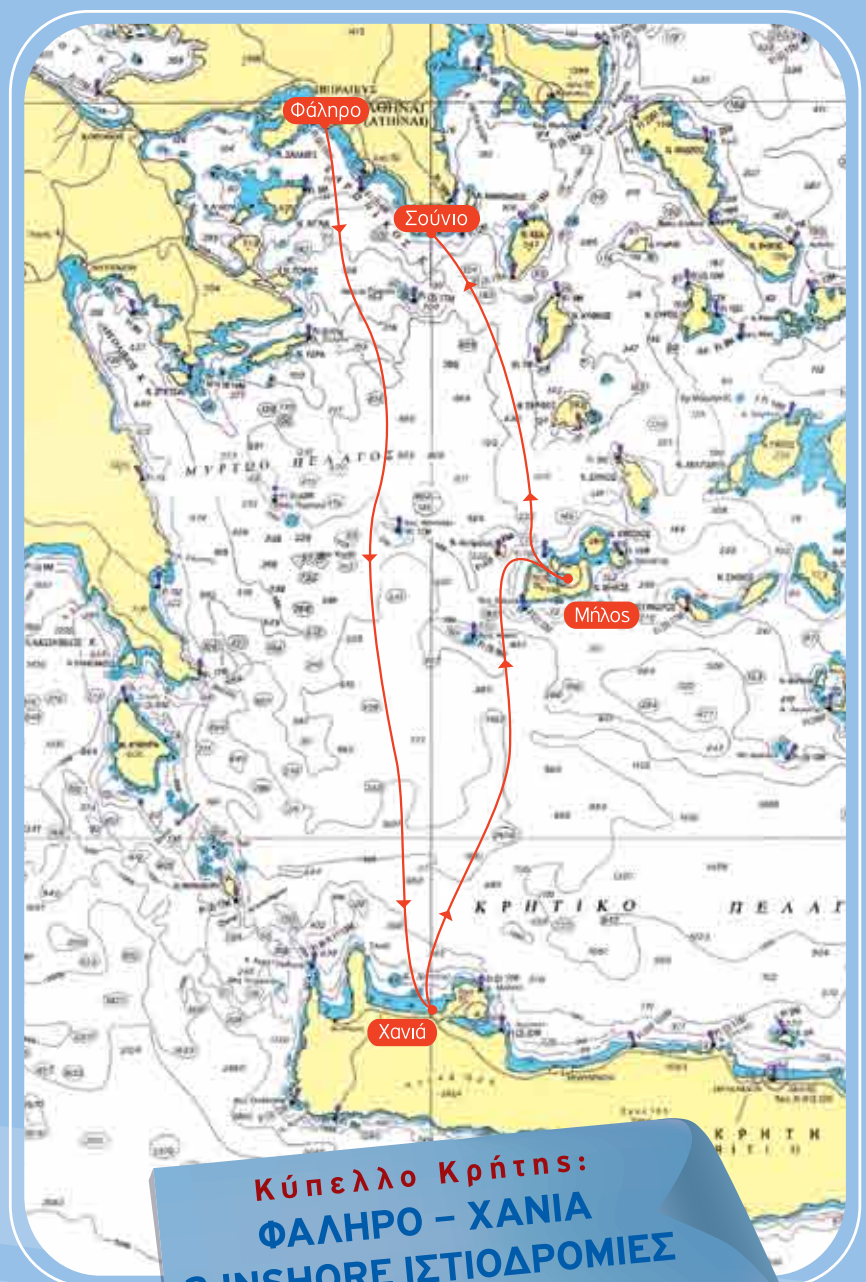
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ
ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ
ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ



www.aegeanrally.gr



Βρείτε μας στο facebook & στο twitter:
[/aegeanrally](https://www.facebook.com/aegeanrally) & [@aegean_rally](https://twitter.com/aegean_rally)



Κύπελλο Κρήτης:
ΦΑΛΗΡΟ – ΧΑΝΙΑ
2 INSHORE ΙΣΤΙΟΔΡΟΜΙΕΣ
210 ν.μ.

ALSOUMA ALLIANZ

1^ο στα αγωνιστικά σκάφη ORCi 2011 στο ranking list Σαρωνικού



Με τα χρώματα της **ALLIANZ** για 5^η συνεχή χρονιά, το σκάφος **ALSOUMA** έλαβε μέρος στους πιο σημαντικούς αγώνες της χώρας μας το 2011, μεταξύ των οποίων **Πανελλήνιο Πρωτάθλημα, Aegean Regatta, Κύπελλο Βορείου Αιγαίου, Κύπελλο ΠΟΙΑΘ, Χειμερινό Κύπελλο, Κύπελλο NOE**, φέρνοντας πολλές διακρίσεις που ανέβασαν το σκάφος στην κορυφή του ranking list ανάμεσα σε 110 σκάφη.

Η σημαία της **ALLIANZ** ανέμιση στα περισσότερα Αιγαιοπελαγίτικα νησιά μας, όλο το Ανατολικό Αιγαίο, τις Σποράδες, τις Κυκλάδες και σε όλα τα νησιά του Αργοσαρωνικού.

Ο Κυβερνήτης του σκάφους κ. **Θεόδωρος Γεωργιάδης** δήλωσε : *«Είμαστε ιδιαίτερα ικανοποιημένοι από τις φετινές μας διακρίσεις, που μας έφεραν στην κορυφή του Ranking list. Σε αυτό συνετέλεσε η υλική και ηθική υποστήριξη του χορηγού μας ALLIANZ, η σκληρή δουλειά στις προπονήσεις εκ μέρους του πληρώματος που θα ήθελα να τους αναφέρω ονομαστικά και να τους ευχαριστήσω.»*

Το Πλήρωμα του σκάφους

Βάσω Ελληνιάδη
Μιχάλη Παδρά
Νίκο Σοφρωνιάδη
Σάκη Πολλάλη
Νίκο Προβατά
Γιάννη Κομίνη
Ελένη Καφετζιδάκη
Βαγγέλη Καφετζιδάκη
Θοδωρή Φουρλή

Άνθιμο Νικολαΐδη
Μάνο Στούμπο
Σωτήρη Ρημπάπη
Μάνο Πασαμικάλη
 καθώς και τους
Θέμη Παρούση
Κύνθια Σκοτίδα
Σωτήρη Στούμπο
Θοδωρή Δούκα και
Σπύρο Κουβαράκη



MARAN TANKERS MANAGEMENT INC.

Partnerships and Teamwork



...bring SUCCESS to humans

8,ACHILLEOS & LABROU KATSONI STR., GR-17674 ATHENS, GREECE P.O. BOX 77060, GR-17510
TEL.: +30 (2130) 174 500 FAX: +30 (2130)174 800
Email: mail@marantankers.gr



Προπονητικό Camp του Ναυτικού Ομίλου Ρόδου

Με ένα σπουδαίο ιστιοπλοϊκό γεγονός έκανε ποδαρικό για το 2012 ο **Ναυτικός Όμιλος Ρόδου**. Ο Ναυτικός όμιλος Ρόδου διοργάνωσε με επιτυχία το **προπονητικό CAMP** και τον διασυλλογικό αγώνα ιστιοπλοΐας **για σκάφη LASER RDL, LASER 4.7 και OPTIMIST**.

Με τη **συμμετοχή πενήντα (50) αθλητών από εννέα (9) Ναυτικούς Ομίλους της Ελλάδας** και κάτω από τις οδηγίες των **προπονητών Κοβατζή Ηλία, Θεοδωράκη Δημητρίου, Κοτσοβού Παναγιώτη, Χριστοδούλου Γεωργίου και Κουτσελίνη Γιάννη**, τις δύο πρώτες μέρες 3 και 4 Ιανουαρίου έγιναν θεωρητικά μαθήματα στη στεριά και προπόνηση στη θάλασσα. Τα μαθήματα αφορούσαν την αεροδυναμική και υδροδυναμική του σκάφους, εκκίνηση, τριμάρισμα πανιών, τακτική και στρατηγική, καθώς και την προετοιμασία του αθλητή για να ανταπεξέλθει στις δυσκολίες του αγώνα. Παρεμβάσεις σε θέματα κανονισμών αγώνων ιστιοπλοΐας έκανε και ο Πρόεδρος του Ομίλου κ. Δημήτρης Χριστοδούλου. Στη θάλασσα οι συνθήκες τις δύο πρώτες ημέρες ήταν ιδανικές για τους αθλητές χαμηλού βάρους καθότι η ένταση του ανέμου δεν ξεπέρασε τους 10 κόμβους. Κάτω από αυτές τις συνθήκες οι αθλητές έμειναν αρκετές ώρες στη θάλασσα και χάρηκαν τη προπόνησή τους.

Στις **5 & 6 Ιανουαρίου διεξήχθη το κύπελλο "Εμμ. Ρουσάκης"** που ήταν συναρπαστικός λόγω του έντονου ανταγωνισμού που υπήρξε μεταξύ των αθλητών που συμμετείχαν.

Ο καιρός ήταν άστατος την πρώτη μέρα με τον αέρα να έχει αρκετές αλλαγές τόσο στην διεύθυνση όσο και στην ένταση με αποτέλεσμα να ολοκληρωθούν δύο (2) ιστιοδρομίες σε κάθε κλάση. Την δεύτερη μέρα οι αθλητές βρέθηκαν στην θάλασσα από τις 9 το πρωί λόγω της απειλής της κακοκαιρίας. Όλα κύλησαν κατευχόν, με την ένταση του ανέμου να κυμαίνεται από 10-15 μίλια και πραγματοποιήθηκαν τρεις (3) ιστιοδρομίες στα Laser και δύο (2) στα Optimist.

Η τελετή λήξης και οι απονομές πραγματοποιήθηκαν αμέσως μετά την καθιερωμένη κοπή της πίτας από τον Σεβασμιότατο Μητροπολίτη Ρόδου παρουσία των αρχών της πόλης μας και πλήθος κόσμου που προσήλθαν στις εγκαταστάσεις του Ν.Ο. Ρόδου μετά τον αγιασμό των υδάτων, το οποίο δείχνει ότι ο Ναυτικός όμιλος Ρόδου αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της κοινωνίας του Νησιού.

Ο Ναυτικός Όμιλος Ρόδου ευχαριστεί τον Ναυτικό Όμιλο Αμφιθέας, τον Ναυτικό Όμιλο Κατοίκων Βουλιαγμένης, τον Ναυτικό Όμιλο Ελληνικού "Ιππόκαμπος", τον Ναυτικό Αθλητικό Όμιλο Βάρης Βάρκιζας, τον Ναυτικό Όμιλο Παλαιού Φαλήρου, τον Ναυτικό Όμιλο Κω, τον Ιστιοπλοϊκό Όμιλο Ηρακλείου και τον Ναυτικό Όμιλο Σπείας που συμμετείχαν στην διοργάνωση.

Spetses Classic Yacht Race 2012



Ο Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος ανακοινώνει για 2η συνεχή χρονιά, τη διοργάνωση του **"Spetses Classic Yacht Race 2012"**, ο οποίος θα διεξαχθεί από τις **21 έως τις 24 Ιουνίου** στο μαγευτικό νησί των Σπετσών. Ο φετινός αγώνας, μάλιστα, αποτελεί συνέχεια του περσινού επιτυχημένου **1ου "Spetses Classic Yacht Race"**, ο οποίος διεξήχθη το φθινόπωρο του 2011, με τη συμμετοχή μερικών από τα πλέον εντυπωσιακά κλασσικά σκάφη και παραδοσιακά καΐκια με φόντο τις δαντελωτές ακτές των Σπετσών και της Πελοποννήσου.

Στον περσινό αγώνα, στις δύο κατηγορίες ιστιοδρομιών συμμετείχαν **12 κλασσικά σκάφη** (με το πιο παλιό να έχει ναυπηγηθεί τη δεκαετία του 1920), μεταξύ αυτών το **'FLAMINGO' του 1928**, κατηγορίας 8-Meters, το **'CANDIDA' του 1929**, κατηγορίας J-Class, το **'GLARAMARA' του 1947** καθώς και 11 παραδοσιακά καΐκια, όπως η **'ΑΦΡΟΕΣΣΑ'**, η **'ΜΑΡΙΔΑ'** και η **'ΚΙΡΚΗ'**.

Καινοτομία του "Spetses Classic Yacht Race 2012" είναι ότι θα αποτελέσει ένα τετραήμερο γεγονός αθλητικών και πολιτιστικών εκδηλώσεων, στην έναρξη της καλοκαιρινής σεζόν. Μάλιστα, φέτος, προστίθενται επιπλέον κατηγορίες με σκοπό την συμμετοχή περισσότερων νέων σκαφών από ναυτικούς ομίλους της Ελλάδας και του εξωτερικού.

Συγκεκριμένα οι κατηγορίες είναι πλέον τρεις:

- 1)** Κλασσικά σκάφη, που χωρίζονται σε 3 υποκατηγορίες βάσει του έτους ναυπήγησης – Vintage (πριν το 1949), Classic (1949-1975), Spirit of Tradition (1975 και έπειτα) –
- 2)** Παραδοσιακά Καΐκια και
- 3)** Λατίνια, ενώ το πρόγραμμα αγώνων περιλαμβάνει παράκτιες ιστιοδρομίες καθώς και περίπλου σημαντήρων.

Το 2012, στόχος είναι, επιπλέον, να ενισχυθεί η διαδραστικότητα με τους θεατές: Στη βεράντα του "Poseidonion Grand Hotel", οι θεατές θα μπορούν να παρακολουθήσουν τα τεκταινόμενα σε οθόνες με παράλληλη ζωντανή μετάδοση από σχολιαστές.

Επιπροσθέτως, σημαντική διάσταση του "Spetses Classic Yacht Race 2012" αποτελεί η πρωτοβουλία ανάδειξης του κοινωνικού – οικολογικού χαρακτήρα του αγώνα. Σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Θαλάσσιας Προστασίας "Αρχιπέλαγος", θα δοθεί η δυνατότητα στους συμμετέχοντες, αλλά και στην τοπική κοινωνία να εντρυφήσουν σε μεθόδους ναυσιπλοΐας με οικολογική συνείδηση, μέσω του σεμιναρίου Eco-Navigation.

Χρυσός Χορηγός του "Spetses Classic Yacht Race 2012" είναι το CHIVAS REGAL – ενώ Χορηγός Φιλοξενίας είναι το "Poseidonion Grand Hotel".

Η Κοπή Πίτας της HELMEPA

Την **παραδοσιακή κοπή της πίτας** της γιόρτασε **HELMEPA** την **Πέμπτη 26 Ιανουαρίου**, στα γραφεία της. Το τυχερό "φλουρί" έπεσε στο Μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου κ. **Μιχάλη Χανδρή**.

Ο Πρόεδρος **Δρ. Ιωάννης Κούστας** ευχήθηκε στο Διοικητικό Συμβούλιο, το προσωπικό της Γραμματείας και τους Ελεγκτές της Moore Stephens που ήταν παρόντες, το 2012 να είναι μια καλή και δημιουργική χρονιά.

Αναφερόμενος στα δύο πρόσφατα ναυτιλιακά ατυχήματα, εξέφρασε την ελπίδα ότι η HELMEPA μέσα από τα επιμορφωτικά σεμινάρια που προσφέρει στα Μέλη της, βάζει ένα λιθαράκι στη σωστή εκπαίδευση και προετοιμασία των ναυτικών καθώς η κύρια αιτία των ατυχημάτων είναι ο ανθρώπινος παράγοντας.

Μετά την εκδήλωση, πραγματοποιήθηκε η πρώτη σύσκεψη του έτους του Διοικητικού Συμβουλίου.



Ξεκινά το νέο Επιμορφωτικό Πρόγραμμα της HELMEPA



Σε μια εποχή που το επίπεδο ασφάλειας στη θάλασσα πρέπει να παραμείνει ανεπηρέαστο από την παγκόσμια οικονομική κρίση και οι περιβαλλοντικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλία είναι μεγάλες και περίπλοκες, η **HELMEPA** ξεκινά την υλοποίηση του νέου, ετήσιου **Εθελοντικού Επιμορφωτικού Προγράμματος** της, επιχειρώντας να παρουσιάσει τη **σύγχρονη διάσταση του κατάλληλα προετοιμασμένου, ασφαλούς και περιβαλλοντικά φιλικού πλοίου**.

Το Επιμορφωτικό Πρόγραμμα του 2012 είναι το 30^ο που πραγματοποιείται από την ίδρυση της HELMEPA και το 5^ο που σχεδιάζει ο Ναυτιλιακός Τομέας της, ως πιστοποιημένο Ναυτιλιακό Εκπαιδευτικό Κέντρο για την Πρόληψη της Ρύπανσης, την Ασφάλεια στη Θάλασσα και την Περιβαλλοντική Ενημέρωση.

Το φετινό πρόγραμμα καταστρώθηκε, σύμφωνα με απόφαση του ΔΣ της HELMEPA, σε συνεργασία με Επιτροπή Εκπαίδευσης από εκπαιδευτικούς εταιρειών μελών, με σκοπό την όσο το δυνατόν καλύτερη εξυπηρέτηση των επιμορφωτικών αναγκών των εταιρειών. Το πρόγραμμα, που ξεκινά την 17η Ιανουαρίου, αποτελείται από 25 διήμερα σεμινάρια, που διακρίνονται στις εξής θεματικές κατηγορίες:

1. **Περιβαλλοντική Διαχείριση,**
2. **Ασφάλεια – Επικινδυνότητα – Κρίσεις, και**
3. **Marine Environmental Awareness.**

Σημειώνεται πως η **εκπαίδευση των Αξιωματικών και των νεοεισερχόμενων στο ναυτικό επάγγελμα στο αντικείμενο των σεμιναρίων της τρίτης κατηγορίας είναι υποχρεωτική από το 2013, σύμφωνα με τις πρόσφατες τροποποιήσεις της STCW.**

Η HELMEPA υλοποιεί το φετινό πρόγραμμα με τη συνεργασία των παρακάτω επτά εταιρειών και έξι νοσηγνωνόμενων, μελών της:

- American Bureau of Shipping
- Atlantic Bulk Carriers Ltd
- Bureau Veritas
- Chandris (Hellas) S.A.
- Costamare Shipping Company S.A.
- Det Norske Veritas
- Environmental Protection Engineering S.A.
- Euronav Ship Management Hellas Ltd
- Fairdeal Group Management S.A.
- Germanischer Lloyd
- Hellenic Lloyd's S.A.
- Rina Hellas
- Tsakos Columbia Shipmanagement ("TCM") S.A.

Σημαντική συνδρομή στην επιτυχή εκτέλεση του Προγράμματος προσφέρουν η Διεύθυνση Ελέγχου Πλοίων του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος, το Εργαστήριο Θαλάσσιων Μεταφορών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου καθώς και ανεξάρτητοι εμπειρογνώμονες από το χώρο της ναυτιλίας.

Υποστήριξη των μετακινήσεων του ΑΡΧΕΛΩΝ από την ANEK LINES



Στο πλαίσιο του χορηγικού της προγράμματος, η Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης "ANEK LINES" προσέφε-

ρε έκπτωση εισιτηρίων στο Σύλλογό μας, διευκολύνοντας την ετήσια μετακίνηση των στελεχών του ΑΡΧΕΛΩΝ στο πρόγραμμα Δυτικής Κρήτης. Με τον τρόπο αυτό ενισχύεται σημαντικά το έργο μας για την προστασία του απειλούμενου είδους της θαλάσσιας χελώνας **Caretta caretta**, καθώς και των πλουσίων βιότοπων αναπαραγωγής της στην Δυτική Κρήτη.

Ευτυχώς και άλλες εταιρείες του ναυτιλιακού χώρου, μας προσέφεραν εκπτώσεις στις υπηρεσίες τους, δημιουργώντας ευνοϊκές

συνθήκες μετακίνησης στα προγράμματα του ΑΡΧΕΛΩΝ, εν όψη της οικονομικής κρίσης.

Η ANEK LINES είναι μια από αυτές και θα θέλαμε να εκφράσουμε τις θερμές μας ευχαριστίες!

Η ANEK LINES, με την επωνυμία "Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε." με έδρα τα Χανιά, προέβη στην εν λόγω έκπτωση, κατόπιν αιτήματος του Συλλόγου μας, ενώ παράλληλα συμπεριέλαβε στο ετήσιο της ημερολόγιο γραφείου για το 2012, πληροφορίες για τον ΑΡΧΕΛΩΝ, καθώς και φωτογραφικό υλικό του εθελοντή Κώστα Παπαφίτσωρου, στον μήνα Ιούλιο.

Η ANEK LINES ανήκει στην ομάδα των πλέον σύγχρονων ναυτιλιακών εταιριών, με πανευρωπαϊκή παρουσία και μεγάλο κύρος. Από την γέννηση της εταιρείας & τον κατάπλου του πρώτου πλοίου της, του θρυλικού ΚΥΔΩΝ, μέχρι τις μελετημένες στρατηγικές αποφά-

σεις της σημερινής Διοίκησης, η ANEK LINES λειτουργεί χωρίς παρέκκλιση, με υπευθυνότητα και συνέπεια, αναπτύσσει και βελτιώνει τον αξιόπιστο στόλο της, το ειδικευμένο προσωπικό της και τις άψογα παρεχόμενες υπηρεσίες της. Και όλα αυτά πάντα με κύριο γνώμονα το συμφέρον του επιβατικού κοινού που μακροπρόθεσμα εξασφαλίζει και την ευρωστία του δικού της φέροντος μετοχικού οργανισμού.

Ευχόμαστε στην ANEK LINES, η νέα χρονιά να αποτελέσει την αρχή μιας σειράς θετικών γεγονότων, επιτυχιών και προόδου. Επιπλέον, ευχόμαστε και άλλες εταιρίες να ακολουθήσουν το παράδειγμά της, αποδεικνύοντας πως η έντονη οικονομική κρίση που πλήττει όλες τις επιχειρήσεις δεν διαφοροποιεί τη φιλοσοφία της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης που έχουν υιοθετήσει, συμβάλλοντας έτσι, στη συνέχιση του έργου μας για τη φροντίδα των θαλασσιών χελωνών ανά την Ελλάδα.

Chris - Craft Launch 32

Η σειρά Launch του ναυπηγείου **Chris - Craft**, επεκτάθηκε αφού κατά την διάρκεια του **Miami Boat Show 2012** το ναυπηγείο παρουσίασε **το νέο καινοτόμο Launch 32**.

Στόχος του ναυπηγείου για το νέο Chris - Craft Launch 32 ήταν να σχεδιάσει ένα weekend boat το οποίο να διαθέτει κομψές γραμμές, να είναι εργονομικό και να μπορεί να κινηθεί χωρίς τεράστιες ιπποδυνάμεις...Για άλλη μια φορά το ναυπηγείο εξέπληξε το κοινό του με το τελικό αποτέλεσμα.

Το νέο Chris - Craft Launch 32 είναι ένα αριστούργημα. Οι επιβαίνοντες μπορούν να κινηθούν με άνεση και να απολαύσουν την θάλασσα.

Στην πρύμνη διακρίνουμε μια πολύ χρηστική πλατφόρμα μπάνιου, την οποία διαδέχεται ένα πολύ ευρύχωρο sunbed.

Στο cockpit υπάρχει ένα καθιστικό σε διάταξη "Π" το οποίο περιλαμβάνει ένα πολύ έξυπνα αναδιπλούμενο τραπέζι.

Μπροστά από την θέση του οδηγού, έχει τοποθετηθεί η καμπίνα, ενώ στην άλλη μεριά υπάρχει ξεχωριστή τουαλέτα.

Το σκάφος **προσφέρεται με κινητήρες Volvo ή Mercruiser** και μπορεί να εξοπλιστεί και με **σύστημα Joystick** επιτρέποντας ευκολότερους χειρισμούς.

.....

Για περισσότερες πληροφορίες,

παρακαλώ επικοινωνήστε με τη

PRAXIS YACHTS

210 89 83185,

info@praxisyachts.gr





ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑΤΡΟΦΗΣ ΜΕ ΒΙΤΑΜΙΝΕΣ & ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΒΟΤΑΝΑ

Η εμπειρία και η πολύχρονη γνώση από τη θεραπευτική χρήση των βοτάνων στο φαρμακείο, όπου έχει τις ρίζες της η **KORRES**, οδήγησε στη δημιουργία της **νέας προϊοντικής κατηγορίας Συμπληρωμάτων Διατροφής**. Κεντρικός άξονας ανάπτυξης της σειράς είναι η ήπια, υπεύθυνα προσέγγιση των θεμάτων υγείας και φροντίδας, πιστή στη φιλοσοφία KORRES, εστιάζοντας σε φόρμουλες φυσικής κατεύθυνσης και συστατικά του φαρμακείου με βιβλιογραφικά τεκμηριωμένη δράση. Εμμένοντας στην αρχή της συνέργειας των φυσικών δραστικών και της επιστημονικής έρευνας, η KORRES ανέπτυξε μία σειρά αποτελεσματικών και ασφαλών Συμπληρωμάτων Διατροφής με ελληνικά βιολογικά βότανα, θεραπευτικά βότανα, φυσικές πρώτες ύλες και βιταμίνες – χωρίς συνθετικά συντηρητικά, συνθετικές χρωστικές και βελτιωτικά γεύσης. Τα συστατικά ελληνικής προέλευσης, όπως η Σπιρουλίνα και το Ηλιέλαιο, προέρχονται από το δίκτυο πηκτικών συνεργασιών της KORRES στις βιολογικές καλλιέργειες, με στόχο την ανάδειξη και αξιοποίηση της πλούσιας ελληνικής κληρονομιάς, την προμήθεια εξαιρετικής ποιότητας α' ύλων, αλλά και την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας.

Στη σειρά Συμπληρωμάτων Διατροφής **συμπεριλαμβάνονται συνολικά εννέα [9] προϊόντα**, βασισμένα στις σύγχρονες ανάγκες, όπως τόνωση του οργανισμού, ενίσχυση του ανοσοποιητικού συστήματος, προστασία του καρδιαγγειακού συστήματος, τριχόπτωση, ρύθμιση μεταβολισμού και συμπτώματα εμμηνόπαυσης.

ΒΙΤΑΜΙΝΕΣ/ ΤΟΝΩΣΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ

SPIRULINA, VITAMINS & MINERALS/ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ ΔΙΑΤΡΟΦΗΣ ΜΕ ΣΠΙΡΟΥΛΙΝΑ, ΒΙΤΑΜΙΝΕΣ & ΜΕΤΑΛΛΑ

Οι βιταμίνες και τα μέταλλα είναι απαραίτητα συστατικά για τη διατήρηση της καλής υγείας του οργανισμού. Η Σπιρουλίνα είναι ένα βρώσιμο φύκι, εξαιρετικά πλούσιο σε πρωτεΐνες, κλωροφύλλη και καροτενοειδή [ισχυρές αντιοξειδωτικές ουσίες]. Η Σπιρουλίνα Νιγρίτας Σερρών θεωρείται από τις καλύτερες ποιότητες παγκοσμίως, καθώς είναι ιδιαίτερα πλούσια στα θρεπτικά της συστατικά, απαλλαγμένη από βαρέα μέταλλα και άλλες επιμολύνσεις. Πρόκειται για τη μοναδική φόρμουλα που συνδυάζει πολυβιταμίνη με Σπιρουλίνα σε αναβράζουσα μορφή.

GINSENG, VITAMINS & MINERALS/ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ ΔΙΑΤΡΟΦΗΣ ΜΕ GINSENG, ΒΙΤΑΜΙΝΕΣ & ΜΕΤΑΛΛΑ

Το Ginseng βοηθάει τον οργανισμό να προσαρμοστεί σε διάφορες πιεστικές καταστάσεις, παρέχοντας σωματική ενέργεια, πνευματική ευεξία και ενίσχυση του ανοσοποιητικού συστήματος. Οι βιταμίνες είναι απαραίτητες για την ανάπτυξη, τη ζωτικότητα και την υγεία του οργανισμού.

ΑΜΥΓΔΑΛΕΛΑΙΟ & ΚΑΛΕΝΤΟΥΛΑ ΕΝΥΔΑΤΙΚΗ ΚΡΕΜΑ ΧΕΡΙΩΝ

ΜΕ ΒΙΟΛΟΓΙΚΟ ΑΜΥΓΔΑΛΕΛΑΙΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΑΣΣΟΝΑ & ΒΙΟΛΟΓΙΚΗ ΚΑΛΕΝΤΟΥΛΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΟΜΟΤΗΝΗ

75ml / 2.54Fl.Oz.

Ενυδατική κρέμα χεριών, ιδανική για καθημερινή χρήση, με βελουδίνη υφή, που περιποιείται τα χέρια, ενώ απορροφάται γρήγορα. Το Αμυγδαλέλαιο, η προβιταμίνη B5 και το βούτυρο Karité ενισχύουν την ελαστικότητα της επιδερμίδας. Η Καλέντουλα έχει επουλωτικές και καταπραϊντικές δράσεις, ενώ διατηρεί τη φυσική υγρασία του δέρματος.

Το βιολογικό Αμυγδαλέλαιο από την Ελασσόνα και η βιολογική Καλέντουλα από την Κομοτηνή είναι τα δύο βασικά συστατικά της νέας ενυδατικής κρέμας χεριών KORRES. Το βιολογικό Αμυγδαλέλαιο συγκρατεί το νερό ως εξαιρετικός ενυδατικός παράγοντας και περιορίζει την υπερβολική απώλεια υγρασίας από την επιδερμίδα, ενώ η Καλέντουλα έχει μαλακτική δράση και ανακουφίζει από ήπιους, δερματικούς ερεθισμούς. Η σύνθεση της νέας κρέμας χεριών εμπλουτίζεται με προβιταμίνη B5 και βούτυρο Karité, που ενισχύουν τις ενυδατικές, μαλακτικές και καταπραϊντικές ιδιότητές της.

Η προσπάθεια αξιοποίησης βιολογικών α' ύλων ελληνικής προέλευσης είναι συνεχής στο πλαίσιο ανάδειξης του πλούτου των εγχώριων βοτάνων -μία προσπάθεια που εκφράζεται μέσα από τη συνεργασία με το Εργαστήριο Βιολογικής Γεωργίας του Γεωπονικού Πανεπιστημίου Αθηνών σε θέματα χαρτογράφησης της κληρονομιάς, την παροχή εκπαίδευσης και τεχνικής υποστήριξης στις βιολογικές καλλιέργειες, αλλά και το εκτενές δίκτυο συνεργασιών με τοπικούς παραγωγούς, οργανωμένους συνεταιρισμούς, εκπαιδευτικά και κοινωνικά ιδρύματα.

Δερματολογικά ελεγμένη

Χωρίς parabens / mineral oil / σιλικόνες / προπυλενογλυκόλη / αιθανολαμίνες

Χωρίς phthalates / PCM





Αγωνιστικό Ημερολόγιο 2012

Σαρωνικός

Ημερομηνία	Ονομασία	Ώρα	Διαδρομή	Απόσταση	Κατηγορίες	Όμιλος
Σαβ 04/02 έως Κυρ 05/02	1 ^η ΦΑΣΗ ΠΑΝΕΛΛΗ- ΝΙΟΥ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ PLATU 25	12:00	ΟΡΤΣΑ - ΠΡΥΜΑ		OD25	ΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Σαβ 11/02 έως Κυρ 12/02	ΚΥΠΕΛΛΟ ΟΜΙΛΩΝ	12:00	ΟΡΤΣΑ - ΠΡΥΜΑ		OD25	ΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Κυρ 18/03	ΙΩΑΝΝΗ ΚΑΡΑΠΕΤΗ	11:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΤΟΥΡΛΟΣ - ΦΑΛΗΡΟ	22	ORCi Club IRC	ΝΟ ΔΕΛΦΙΝΑΡΙΟΥ
Παρ 23/03	39^{ος} ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΑ- ΝΑΣΤΑΣΕΩΣ - ΥΔΡΑ	16:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΥΔΡΑ	36	ORCi Club IRC	ΠΟΙΑΘ
Κυρ 25/03		10:00	ΥΔΡΑ - ΦΑΛΗΡΟ	36		
Κυρ 01/04	ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΣΑΒΒΑ ΓΕΩΡΓΙΟΥ (1 ατόμου)	11:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΦΛΕΒΕΣ - ΦΑΛΗΡΟ	20	ORCi Club IRC OD25	ΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Παρ 06/04	ΠΟΡΟΣ	16:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΠΟΡΟΣ	27	ORCi Club IRC	ΝΟΤΚ
Κυρ 08/04		11:00	ΜΟΔΙ - ΦΑΛΗΡΟ	26		
Σαβ 07/04	ΤΡΙΓΩΝΑ ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	11:00	2 ΤΡΙΓΩΝΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	2 X 8	ORCi Club IRC	ΣΕΑΝΑΤΚ
Σαβ 21/04 έως Κυρ 22/04	1 ^η ΦΑΣΗ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ J24				J24	Ν.Ο.Π.Φ.
Σαβ 21/04	ΒΑΡΚΙΖΑ - ΜΥΡΜΗΓΚΙΑ		ΦΑΛΗΡΟ - ΦΛΕΒΕΣ - ΒΑΡΚΙΖΑ - ΦΑΛΗΡΟ		ORCi Club IRC J24 OD25	ΝΑΟ ΒΑΡΗΣ ΒΑΡ- ΚΙΖΑΣ
Κυρ 22/04	ΗΛΙΑΣ ΚΑΡΩΝΗΣ	11:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΦΛΕΒΕΣ - ΦΑΛΗΡΟ	24	ORCi Club IRC	NONKE
Παρ 27/04	ΚΥΘΝΟΣ	16:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΚΥΘΝΟΣ	50	ORCi Club IRC	ΝΟ ΕΛΛΑΔΟΣ
Κυρ 29/04		10:00	ΚΥΘΝΟΣ - ΒΟΥΛΑ	42		
Σαβ 28/04	ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΑΝΔΡΕΑ ΖΙΡΩ (2 ατόμων)	11:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΠΟΡΟΣ	28	ORCi Club IRC OD25	ΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Κυρ 29/04		11:00	ΜΟΔΙ - ΦΑΛΗΡΟ	26		
Τρι 01/05	ΠΡΩΤΟΜΑΓΙΑΣ	11:00	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ - ΑΡΣΙ- ΔΑΣ - ΒΟΥΛΑ	20-25	ORCi IRC	ΝΟ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ
Σαβ 05/05	ΛΑΚΗΣ ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ				ORCi Club IRC	ΑΝΟΙΑΘ
Σαβ 05/05	ΝΙΚΟΛΑ ΧΑΤΖΗΝΙΚΟ- ΛΑΟΥ	11:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΠΛΑΤΙΑ ΑΡ. - ΑΙΓΙΝΑ	20	ORCi Club IRC X-35	ΝΟΕΦ
Κυρ 06/05		11:00	ΑΙΓΙΝΑ - ΠΛΑΤΙΑ ΑΡ. - ΦΑΛΗΡΟ	20		
Κυρ 06/05	ΛΑΓΟΥΣΕΣ - ΦΛΕΒΕΣ	11:00	ΜΙΚΡΟΛΙΜΑΝΟ - ΛΑ- ΓΟΥΣΕΣ - ΦΛΕΒΕΣ - ΜΙΚΡΟΛΙΜΑΝΟ	38	Club IRC	ΝΑΣ
Σαβ 12/05	ΙΩΑΝΝΗ ΛΑΤΣΗ	11:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΚΑΛΑΜΑΚΙ - ΤΟΥΡΛΟ - ΦΑΛΗΡΟ	22	ORCi Club IRC	ΝΟΠΦ
Σαβ 12/05	2^η ΦΑΣΗ ΠΑΝΕΛΛΗ- ΝΙΟΥ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ- ΤΟΣ PLATU 25	12:00	ΟΡΤΣΑ - ΠΡΥΜΑ		OD25	ΠΟΙΑΘ
Κυρ 13/05		12:00	ΟΡΤΣΑ - ΠΡΥΜΑ			
Σαβ 12/05 έως Κυρ 13/05	ΚΥΠΕΛΛΟ ΠΟΙΑΘ	12:00	ΟΡΤΣΑ - ΠΡΥΜΑ	5-8	ORCi IRC	ΠΟΙΑΘ
		12:00	ΟΡΤΣΑ - ΠΡΥΜΑ	5-8		

Ημερομηνία	Όνομασία	Ώρα	Διαδρομή	Απόσταση	Κατηγορίες	Όμιλος
Σαβ 12/05	ΜΑΚΗΣ ΠΑΝΤΑΖΗΣ	10:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΑΓΚΙΣΤΡΙ		ORCi Club IRC	ΝΟ ΑΜΦΙΘΕΑΣ
Κυρ 13/05		11:00	ΑΓΚΙΣΤΡΙ - ΦΑΛΗΡΟ			
Σαβ 19/05	ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ	11:00	ΒΟΥΛΑ - ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ - ΒΟΥΛΑ	33	ORCi Club IRC J24 OD25	ΝΑΟ ΒΟΥΛΑΣ
Παρ 20/05	ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	11:00	ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	2 X 8	ORCi Club IRC J24 OD25	ΝΑΟ ΒΟΥΛΑΣ
Παρ 25/05	ΚΕΑ	11:00	ΒΟΥΛΑ - ΚΕΑ	33	ORCi Club IRC J24 OD25	ΝΑΟ ΒΟΥΛΑΣ
Κυρ 27/05		10:30	ΚΕΑ - ΒΟΥΛΑ	33		
Σαβ 02/06 έως Δευ 04/06	ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ		OFFSHORE & ΟΡΤΣΑ - ΠΡΥΜΑ	20-35 & 6-8	ORCi IRC	ΝΟ ΕΛΛΑΔΟΣ
Σαβ 02/06	ΔΙΟΝΥΣΟΥ ΜΕΛΑΝΑΙΓΙΔΟΣ	12:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΑΙΓΙΝΑ	18	ORCi Club IRC	ΝΟ ΕΛΛΑΔΟΣ
Κυρ 03/06		10:00	ΑΙΓΙΝΑ - ΠΟΡΟΣ	18		
Δευ 04/06		10:30	ΠΟΡΟΣ - ΦΑΛΗΡΟ	27		
Παρ 01/06	ΑΝΔΡΟΣ - ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	13:00	ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ ΣΗΜΑΝΤΗΡΩΝ (ΦΑΛΗΡΟ)	15	ORCi Club IRC	ΝΟ ΑΝΔΡΟΥ
Σαβ 02/06	45 ^{ος} ΑΝΔΡΟΥ	11:00	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ - ΧΩΡΑ ΑΝΔΡΟΥ	72	ORCi Club IRC	ΝΟ ΑΝΔΡΟΥ
Δευ 04/06		11:00	ΧΩΡΑ ΑΝΔΡΟΥ - ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	74		
Παρ 08/06	ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	16:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΑΙΓΙΝΑ	16	ORCi Club IRC	ΝΑΟΕΦ
Σαβ 09/06		10:30	ΑΙΓΙΝΑ - ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	18		
Κυρ 10/06		10:30	ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ - ΦΑΛΗΡΟ	29		
Σαβ 16/06	ΓΙΑ ΤΟ ΧΑΜΟΓΕΛΟ ΤΟΥ ΠΑΙΔΙΟΥ	11:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΦΛΕΒΕΣ - ΦΑΛΗΡΟ	21	ORCi Club IRC OD25	ΠΟΙΑΘ
Κυρ 17/06		13:00	ΤΡΙΓΩΝΟ	12		
Σαβ 16/06	ΜΙΚΡΟΛΙΜΑΝΟ 28	10:30	ΜΙΚΡΟΛΙΜΑΝΟ - ΜΕΘΑΝΑ	25	ORCi Club IRC	ΝΑΣ
Κυρ 17/06		10:30	ΜΕΘΑΝΑ - ΜΙΚΡΟΛΙΜΑΝΟ	25		
Παρ 22/06 έως Κυρ 24/06	ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ	16:00	OFFSHORE	200	ORCi IRC	ΝΟ ΕΛΛΑΔΟΣ
Σαβ 23/06	ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΙΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΣΟΥΛΗ	11:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΑΙΓΙΝΑ	25-16	ORCi Club IRC	ΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Κυρ 24/06		11:00	ΑΙΓΙΝΑ - ΦΑΛΗΡΟ	18		
Σαβ 30/06	ΚΑΛΑΜΑΚΕΙΑ	11:00	ΚΑΛΑΜΑΚΙ - ΣΑΛΑΜΙΝΑ - ΚΑΛΑΜΑΚΙ	25	ORCi Club IRC J24 OD25	ΝΟ ΚΑΛΑΜΑΚΙΟΥ
Κυρ 01/07		12:00	ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΙΚΕΣ ή ΤΡΙΓΩΝΟ	15		
Σαβ 30/06	ΦΙΛΙΑΣ ΝΟΔ ΣΣΑΝΑΔΠ	10:30	ΦΑΛΗΡΟ - ΜΕΘΑΝΑ	26	ORCi Club IRC	ΝΟ ΔΕΛΦΙΝΑΡΙΟΥ / ΣΣΑΝΑΔ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
Κυρ 01/07		10:30	ΜΕΘΑΝΑ - ΦΑΛΗΡΟ	26		
Σαβ 30/06	18 ^{ος} Δ ΙΕΘΝΗΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ	11:00	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ - ΠΑΡΟΣ	79	ORCi Club IRC	ΝΟΤΚ
Τρι 03/07		11:00	ΠΑΡΟΣ - ΙΟΣ	34		
Πεμ 05/07		11:00	ΙΟΣ - ΣΙΦΝΟΣ	36		
Σαβ 07/07		11:00	ΣΙΦΝΟΣ - ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ	52		

Ημερομηνία	Όνομασία	Ώρα	Διαδρομή	Απόσταση	Κατηγορίες	Όμιλος
Δευ 02/07	PAROS RACE	11:00	INSHORE	8	ORCi Club IRC	ΝΟΤΚ - ΝΟ ΠΑΡΟΥ
Σαβ 14/07 έως Κυρ 22/07	49° ΡΑΛΛΥ ΑΙΓΑΙΟΥ		ΦΑΛΗΡΟ - ΧΑΝΙΑ / INSHORE & OFFSHORE ΙΣΤΙΟΔΡΟΜΙΕΣ / ΧΑΝΙΑ - ΜΗΛΟΣ / ΜΗΛΟΣ - ΣΟΥΝΙΟ		ORCi Club IRC	ΠΟΙΑΘ
Σαβ 01/09	ΤΣΟΥΚΑ ΣΤΑΥΡΙΔΗ	11:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΚΑΣΙΔΙ - ΦΑΛΗΡΟ	18	ORCi Club IRC	ΝΟΠΦ
Κυρ 02/09	ΛΑΓΟΥΣΕΣ ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ Μ.ΛΥΚΟΥΡΟΠΟΥΛΟΥ	10:30	ΦΑΛΗΡΟ - ΛΑΓΟΥΣΑ - ΦΑΛΗΡΟ	24	ORCi Club IRC	ΣΕΑΝΑΤΚ
Παρ 07/09	ΚΕΑ	16:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΤΖΙΑ	40	ORCi Club IRC	ΝΟ ΕΛΛΑΔΟΣ
Κυρ 09/09		10:00	ΤΖΙΑ - ΒΟΥΛΑ	33		
Παρ 07/09	ΚΟΡΦΟΣ	16:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΚΟΡΦΟΣ	27	ORCi Club IRC	ΝΟΤΚ
Κυρ 09/09		11:00	ΚΟΡΦΟΣ - ΦΑΛΗΡΟ	27		
Σαβ 15/09	ΑΓΚΙΣΤΡΙ	11:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΑΓΚΙΣΤΡΙ	20	ORCi Club IRC	ΙΟΠ ΔΕΗ - ΝΑΟΕΦ
Κυρ 16/09		11:00	ΑΓΚΙΣΤΡΙ - ΦΑΛΗΡΟ	20		
Σαβ 22/09	ΗΛΙΑ ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ	11:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΑΙΓΙΝΑ	18	ORCi Club IRC	ΝΟ ΔΕΛΦΙΝΑΡΙΟΥ
Κυρ 23/09		11:00	ΑΙΓΙΝΑ - ΦΑΛΗΡΟ	18		
Σαβ 22/09	ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΠΑΝΟΥ ΣΓΟΥΡΟΥ	11:00	COASTAL COURSE	20-25	ORCi Club IRC	ΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Κυρ 23/09		11:00	INSHORE COURSE	18-20		
Σαβ 22/09	3 ^η ΦΑΣΗ ΠΑΝΕΛΛΗ- ΝΙΟΥ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ PLATU 25	12:00	ΟΡΤΣΑ - ΠΡΥΜΑ		OD25	ΝΟΕΦ
Κυρ 23/09		12:00	ΟΡΤΣΑ - ΠΡΥΜΑ			
Σαβ 29/09	ΝΑΥΜΑΧΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ/ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΗ ΦΙΛΙΑ	11:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΣΑΛΑΜΙΝΑ	21	ORCi Club IRC	ΝΟΒ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΝΑΟΕΦ
Κυρ 30/09		11:00	ΣΑΛΑΜΙΝΑ - ΦΑΛΗΡΟ	21		
Παρ 05/10	ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (ΠΟΡΟΣ)	16:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΠΟΡΟΣ	25	ORCi Club IRC	ΝΟΠΦ
Κυρ 07/10		10:30	ΠΟΡΟΣ - ΦΑΛΗΡΟ	27		
Σαβ 06/10	ΚΥΠΕΛΛΟ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	11:00	ΦΑΛΗΡΟ - ν.ΠΛΑΤΕΙΑ - ΦΑΛΗΡΟ	32	ORCi Club IRC	ΣΙΠ ΟΤΕ
Κυρ 07/10	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ - Β. ΧΑΛΑΡΗΣ	11:00	ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ ΣΗΜΑΝΤΗ- ΡΩΝ	18	ORCi Club IRC	ΝΟΝΚΕ
Σαβ 13/10	ΕΙΡΗΝΗΣ - ΦΙΛΙΑΣ	10:30	ΦΑΛΗΡΟ - ΒΑΘΥ ΜΕΘΑΝΩΝ	28	ORCi Club IRC X-35	ΝΟΕΦ
Κυρ 14/10		10:30	ΒΑΘΥ ΜΕΘΑΝΩΝ - ΦΑΛΗΡΟ	28		
Σαβ 13/10	ΠΕΡΑΜΑ 8 ΝΙΚ. ΚΟΥΜΙΩΤΗ	11:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΑΙΓΙΝΑ	16,5	ORCi Club IRC	ΝΑΟ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
Κυρ 14/10		11:00	ΑΙΓΙΝΑ - ΦΑΛΗΡΟ	18		
Σαβ 20/10	ΜΕΘΑΝΑ	10:30	ΦΑΛΗΡΟ - ΜΕΘΑΝΑ	26	ORCi Club IRC	ΣΕΑΝΑΤΚ
Κυρ 21/10		10:30	ΜΕΘΑΝΑ - ΦΑΛΗΡΟ	26		
Κυρ 21/10	ΓΟΥΡΟΥΝΟΠΟΥΛΟ	11:00	ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	8 - 16	ORCi Club IRC J24 OD25	ΝΑΟ ΒΟΥΛΑΣ
Παρ 26/10	ΥΔΡΑ	16:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΥΔΡΑ	36	ORCi Club IRC	ΝΟ ΕΛΛΑΔΟΣ
Κυρ 28/10		10:00	ΥΔΡΑ - ΦΑΛΗΡΟ	36		

Για αναλυτικές πληροφορίες και το πλήρες πρόγραμμα των αγώνων ανοικτής θαλάσσης του 2012 στην ιστοσελίδα της ΕΙΟ/ΕΑΘ: www.offshore.org.gr/maingr.htm

Ημερομηνία	Όνομασία	Ώρα	Διαδρομή	Απόσταση	Κατηγορίες	Όμιλος
Σαβ 03/11	ΧΕΙΜΕΡΙΝΟ ΑΓ.ΓΕΩΡΓΙΟΥ	12:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΑΓ.ΓΙΩΡΓΗΣ - ΜΟΔΙ - ΦΑΛΗΡΟ	79	ORCi Club IRC	ΝΟ ΕΛΛΑΔΟΣ
Κυρ 04/11	ΑΜΦΙΘΕΑΣ	11:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΦΛΕΒΕΣ - ΦΑΛΗΡΟ		ORCi Club IRC	ΝΟ ΑΜΦΙΘΕΑΣ
Σαβ 10/11	COASTAL ΝΟΕΦ	11:00	ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ ΣΗΜΑΝΤΗΡΩΝ	25	ORCi Club IRC J24 OD25 X-35	ΝΟΕΦ
Κυρ 11/11	ΧΕΙΜΕΡΙΝΟ ΟΚΤΩ	10:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΛΑΓΟΥΣΑ - ΣΤΑΧΤΟΡΟΗ - ΦΑΛΗΡΟ	35	ORCi Club IRC J24 OD25	ΝΟ ΕΛΛΑΔΟΣ
Σαβ 17/11	ΚΥΠΕΛΛΟ ΔΕΗ	11:00	ΦΑΛΗΡΟ - ΚΑΣΙΔΙ - ΦΑΛΗΡΟ	18	ORCi Club IRC	ΙΟΠ ΔΕΗ
Κυρ 18/11	ΧΕΙΜΕΡΙΝΟ ΛΑΓΟΥΣΩΝ	11:00	OFFSHORE ή ΟΡΤΣΑ - ΠΡΥΜΑ	20-35	ORCi Club IRC J24 OD25 X-35	ΝΟ ΕΛΛΑΔΟΣ
Κυρ 25/11	ΧΕΙΜΕΡΙΝΟ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ	11:00	OFFSHORE ή ΟΡΤΣΑ - ΠΡΥΜΑ	20-35	ORCi Club IRC J24 OD25 X-35	ΝΟ ΕΛΛΑΔΟΣ
Σαβ 08/12	ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ	11:00	ΤΡΙΓΩΝΟ	8	ORCi Club IRC	ΝΑΣ
Κυρ 16/12	ΚΥΠΕΛΛΟ ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΩΝ	11:00	COASTAL COURSE ΦΑΛΗΡΟ	15	ORCi Club IRC	ΝΑΟΕΦ

Ιόνιο

Ημερομηνία	Όνομασία	Ώρα	Διαδρομή	Απόσταση	Κατηγορίες	Όμιλος
Δευ 13/08	RALLY ΙΟΝΙΟΥ		ΚΕΡΚΥΡΑ - ΛΕΥΚΑΔΑ - ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ - ΖΑΚΥΝΘΟΣ - ΙΘΑΚΗ		ORCi Club	ΙΟ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Νήσοι Αιγαίου

Ημερομηνία	Όνομασία	Ώρα	Διαδρομή	Απόσταση	Κατηγορίες	Όμιλος
Παρ 17/08	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΑΙΓΑΙΟΥ				ORCi Club	ΠΟΙΑΘ
Κυρ 19/08 έως Σαβ 25/08	ΑEGEAN REGATTA		ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ - ΒΟΛΙΣΣΟΣ (ΧΙΟΥ) - ΣΥΡΟΣ	47	ORCi Club & IRC	ΝΟ ΧΙΟΥ & ΟΜΙΛΟΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
Τετ 29/08	ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ORCi / IRC			12	ORCi Club IRC	ΝΟ ΣΥΡΟΥ

Κεντρική Ελλάδα

Ημερομηνία	Όνομασία	Ώρα	Διαδρομή	Απόσταση	Κατηγορίες	Όμιλος
Παρ 29/06 έως Κυρ 01/07	ENRIPOS CUP		ΧΑΛΚΙΔΑ - ΑΓ.ΜΗΝΑΣ - ΑΡΤΑΚΗ - ΧΑΛΚΙΔΑ		ORCi Club -IRC J24 -OD25	ΙΟ ΧΑΛΚΙΔΑΣ

Θερμαϊκός

Ημερομηνία	Όνομασία	Ώρα	Διαδρομή	Απόσταση	Κατηγορίες	Όμιλος
Σαβ 11/08	ΔΙΕΒΑ				ORCi Club IRC	ΝΟΑΘ

Ελληνική βοήθεια στο **ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ** Volvo Ocean Race



Κατά τις δύο τα ξημερώματα της **Τρίτης 22 Νοεμβρίου** το Operations Department της **DANAOS SHIPPING** που εδρεύει στον Πειραιά «πήρε φωτιά»! Ο Πλοίαρχος του M/V ZIM MONACO, Container Carrier 50.000dwt της Εταιρείας φορτωμένο με 4.000 TEU containers (θυμηθείτε το πιά κάτω αυτό...) ζητούσε οδηγίες για την **παροχή συνδρομής** στο αγωνιστικό ιστιοφόρο **“PUMA MAR MOSTRO”** που στο σκέλος από το Alicante της Ισπανίας προς το Cape Town της Νοτίου Αφρικής του αγώνα **“VOLVO OCEAN RACE”**, καταμεσής του Νότιου Ατλαντικού (φ31 21N, λ022 12Δ) έσπασε ο ιστός του και δεν είχε επαρκές πετρέλαιο να φτάσει στο Tristan Island, 450 μίλια μακριά.

Μετά από έναν...Μαραθώνιο συνεννοήσεων με το **Rescue Coordination Center/BRAZIL** και τον Skipper του ιστιοφόρου για το πού-πώς-πότε, το **ZIM MONACO** έφτασε στο στίγμα την 17.30 (τοπική) και άρχισε η 'επιχείρηση'. Λέμε 'επιχείρηση' γιατί το πανάκριβο από ανθρακονήματα ιστιοφόρο αν παρέβαλε δίπλα στο 'θηρίο' με τη ρεστιά και το κύμα που είχε θα έσπαζε σαν καρυδότσουφλο. Έτσι ο Πλοίαρχος, αφού πλάγιασε το καράβι στον καιρό έβαλε το λωστρόμο και πέταξε μια μπαρούμα στο σκάφος από την οποία γλύστρισαν πολλά εικοσάλιτρα μπιτόνια με πετρέλαιο (τα πράσινα στη φωτογραφία).

Είναι χαρακτηριστική η περιγραφή του skipper: **«Περιμέναμε να δούμε ένα πετρελαιοφόρο στα συνήθη μεγέθη και ξαφνικά βλέπουμε να μας πλησιάζει το...νησί του Rhode Island!!»**



Και βέβαια, σύμφωνα με τις αιώνιες ναυτικές παραδόσεις, ανηλλαγίσαν και τα δέοντα τηλεγραφήματα, αποσπάσματα των οποίων ακολουθούν:

Date: Thu 24/Nov/2011 11:38
From: M/V ZIM MONACO
TO : <puma.mcm@yachts.volvoceanrace.com>
CC : <"Kimo Worthington" <kimo.worthington@puma.com>>

Dear Skipper Ken Read,

Thank you for your letter, don't mention it, inasmuch as we are seamen and should help each other's at unforeseen situation arise at sea. As well as nice to know that PUMA Ocean Racing Team is in good health and safely navigating to Tristan Island.

.....
Anew I, and Crew of the m/v "ZIM MONACO" wish to You and entire PUMA Ocean Racing Team the calm sea, favourable wind, seven feet under keel and successful circumnavigation.

Yours truly,
Capt. Borys Bondar

From: MCM 1 VOR 2011 - 2012 [mailto:puma.mcm@yachts.volvoceanrace.com]
Sent: 23 November, 2011 18:32
To: M/V ZIM MONACO
Cc: Kimo Worthington
Subject: To: Captain Borys Bondar

Dear Captain Bondar:

On behalf of the entire PUMA Ocean Racing Team I would like to officially thank you for your extreme kindness and generosity, diverting to our position to deliver very much needed diesel fuel.

The professionalism of your team is to be commended. Sorry we couldn't be more generous with our gifts. As you can imagine there isn't a lot of clean laundry left on our boat at this point! And I don't think your crew would be very happy with the freeze dried food we have on board.

.....
because of your assistance we still have hope.
Again, I can't thank you enough for delivering that hope.

.....
Sincerely,

Ken Read
Skipper
PUMA's "Mar Mostro"

Η πετρέλευση
του χτυπημένου
**“PUMA MAR
MOSTRO”** στον
Νότιο Ατλαντικό.



Volvo Ocean Race



Τα σκάφη του **Volvo Ocean Race** βρέθηκαν στο **Άμπου Ντάμπι, στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα** στα τέλη Δεκεμβρίου, όπου παρέμειναν μέχρι τα μέσα Ιανουαρίου, όταν ξεκίνησαν το τρίτο σκέλος με προορισμό την Κίνα.

Ο **Ιστιοπλοϊκός Κόσμος**, με τη βοήθεια της **Volvo Cars Hellas**, είχε οργανώσει αποστολή στα Εμιράτα, προκειμένου να μεταφέρουμε την ατμόσφαιρα της μεγάλης διοργάνωσης όπως τη ζήσαμε από κοντά, αλλά κυρίως για να μεταφέρουμε τα λόγια των ίδιων των κυβερνητών και των πληρωμάτων.

Ήταν η δεύτερη φορά που βρεθήκαμε σε διοργάνωση του Volvo Ocean Race και η πρώτη φορά στο Άμπου Ντάμπι. Ο Χειμώνας είναι η καταλληλότερη εποχή για να επισκεφτεί κανείς τα Εμιράτα, λόγω της αφόρητης ζέστας που επικρατεί τον υπόλοιπο χρόνο. Όμως οφείλουμε να παραδεχτούμε πως οι άραβες πήραν την έρημο και την έκαναν έναν ελκυστικό τουριστικό προορισμό, ένα μεγαλύτερο Λας Βέγκας της Ανατολής.

Ο ειρμός του Άμπου Ντάμπι πήρε τη φιλοξενία του Volvo Ocean Race πολύ σοβαρά, αποδεικνύοντας έμπρακτα πόσο επενδύει στην ιστιοπλοΐα. Πάνω στην έρημο και στη σκόνη, οι αρχές σήκωσαν πρωτοφανείς εγκαταστάσεις, οι οποίες θα παραμείνουν και θα αξιοποιηθούν για την ανάπτυξη της ιστιοπλοΐας, του ναυταθλητισμού και του θαλάσσιου τουρισμού. **Η δημοσιότητα που πήρε ο αγώνας τοπικά, ήταν απίστευτη.** Όπως κάνουν πάντα οι διοργανωτές, έφεραν τα σχολεία για επίσκεψη σε καθημερινή βάση και παρακινούσαν τον απλό κόσμο να περάσει να επισκεφτεί

το "χωριό", καλλιεργώντας μία εμπλοκή των πολιτών με τη θάλασσα. Οι πολλές και διαφορετικές δραστηριότητες που προσέφερε το ιστιοπλοϊκό χωριό, ήταν ένα κίνητρο για βόλτα για κάθε ηλικία. Φυσικά, τα πάντα ήταν μελετημένα και μετά την εμπειρία τώσων ετών και τώσων σταθμών, οι διοργανωτές ήταν σε θέση να εκμεταλλευτούν στο έπακρο την παρουσία τους στην κάθε πόλη-σταθμό.

Με υπομονή και επιμονή καταφέραμε τελικά να μιλήσουμε με τον CEO του αγώνα, τον Knut Frostad, ώστε να μας πει ο ίδιος πως βλέπει τη διοργάνωση.

Στο Άμπου Ντάμπι βρέθηκε και η **ιστιοπλοϊκή ομάδα OPTIMUM**, όπως συνήθίζει, με σκοπό την αποκομιδή εμπειριών μεγάλων διοργανώσεων και εκ των έσω τεχνικών γνώσεων.

Ένας Έλληνας στο Τιμόνι ενός VO70

Το σημαντικότερο σημείο της αποστολής ήταν όταν εξασφαλίσαμε μία θέση πάνω στο σκάφος **AZZAM** της Abu Dhabi Ocean Racing για τη συμμετοχή στον τοπικό αγώνα **Pro-Am Race**. Η προετοιμασία ξεκίνησε από νωρίς το πρωί, ειδικά για όσους φιλοξενούμενους επέλεξαν να συμμετέχουν ενεργά στο πλήρωμα. Μετά το briefing από **τον κυβερνήτη Ian Walker**, αλλά και τις επεξηγήσεις σε κάθε θέση από το ίδιο το πλήρωμα, λύσαμε και κάναμε λίγη προπόνηση. Προσωπικά, επέλεξα να περάσω από όλες σχεδόν τις θέσεις, από τα grinder μέχρι το τιμόνι, εννοείται πάντα με κάποιον έμπειρο του πληρώματος δίπλα. Θα χρειαζόμουν πολλές σελίδες για να περιγράψω αυτή την πρωτόγνωρη εμπειρία, όμως συνοπτικά μπορώ να πω ότι κατενθουσιάστηκα. Το σκάφος εμπνέει εμπιστοσύνη, έχει άμεση απόκριση σε κάθε κίνηση και επειδή είναι σχεδιασμένο για συνθήκες αγώνα και μόνο, αποδίδει τη μέγιστη ισχύ του εύκολα και

γρήγορα. Ωστόσο, στο σχόλιο που έκανα ότι το τιμόνι του σκάφους είναι άμεσο και δίνει απόλυτο έλεγχο, ο Ian Walker μου είπε ότι όταν οι συνθήκες ξεπερνούν τους 25 κόμβους είναι σαν να είσαι πάνω σε αδάμαστο άλογο. Η παραγόμενη δύναμη αυτής της ιστιοπλοϊκής μηχανής, δεν είναι εύκολο να ελεγχθεί.

Ο αγώνας ξεκίνησε και τα σκάφη ελίσσονταν με κοφτές και ακριβείς κινήσεις. Στα όρτσα ταξίδευαν πιο γρήγορα από τον άνεμο, ο οποίος κυμαινόταν στους 12 με 15 κόμβους. Στα πρύμα, δεν υπήρχαν πρύμα! Ο φαινόμενος άνεμος ερχόταν τόσο πλώρα λόγω της ταχύτητας, που τα πανιά ήταν φέρμα. Ειδικά όταν μίκραινε η γωνία του φαινομένου, λόγω πτώσης της έντασης του ανέμου, τότε το τριμάρισμα ήταν σαν τα όρτσα, αλλά με το code zero.

Η ιστιοδρομία τελείωσε γρήγορα, αλλά κάθε δευτερόλεπτο ήταν απολαυστικό.

Τα σκάφη είναι πολύ πιο προηγμένα τεχνολογικά σε σχέση με τα προηγούμενα, αλλά είναι και πολύ πιο εργονομικά και φιλόξενα και κάτω. Πλέον κινείσαι άνετα εντός και εκτός. Θυμάμαι την πρώτη γενιά σκαφών που η πρώτη μου σκέψη ήταν «*δεν θα κατέβαινα εκεί κάτω με τίποτα*». Στη δεύτερη γενιά η σκέψη έγινε «*θα κατέβαινα μόνο αν με πληρώνανε*», ενώ τώρα τα σκάφη είναι πιο ευχάριστα από το μέσο αγωνιστικό που ξέρουμε στην Ελλάδα. Σημαντική εμπειρία ήταν επίσης **η σύγκριση μεταξύ των διαφορετικών σκαφών** των ομάδων. **Τα σκάφη της φετινής διοργάνωσης έχουν σχεδιαστεί από τρία διαφορετικά γραφεία: Farr Yacht Design (Abu Dhabi Ocean Racing και Sanya), Marcelino Botin & ETNZ (Camper) και Juan Kouyoumdjian (Groupama, Puma, Telefonica).** Ωστόσο οι λειτουργικές λεπτομέρειες, το deck layout, κλπ ήταν σχεδιασμένα από τις ίδιες τις ομάδες.

Volvo Ocean Race

Συνέντευξη με τον Adam Minoprio

Adam Minoprio,

Τιμόνι / τριμάρισμα

στην CAMPER Emirates Team New Zealand

- Ψευδώνυμο "Mino"
- Ημερομηνία γέννησης 19/06/1985 στη Νέα Ζηλανδία
- "Clause 6.1.3 in the Notice of Race states: For all legs and in-port races a boat shall have on board at least 3 crew members, not including the Media Crew Member, who shall be born on or after 1 September 1980."
- Πρωταθλητής το 2009 του World Match Racing Tour



ΠΩΣ ΒΡΕΘΗΚΕΣ ΑΠΟ ΤΟ WMRT (WORLD MATCH RACING TOUR) ΣΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ;

Η ομάδα ETNZ υποστηρίζει το WMRT επειδή παράγει ιστιοπλόους καλούς στο match racing που είναι ο προθάλαμος του America's Cup. Η συμμετοχή στο Volvo ήταν ιδέα του Grant Dalton, ώστε η ομάδα να μην ατονήσει. Χρειαζόμασταν μια υψηλού επιπέδου διοργάνωση για να μείνουμε σε ετοιμότητα. Ειδικά για την ομάδα των σχεδιαστών, ήταν απαραίτητο να συνεχίσουν την έρευνα και την ανάπτυξη σε τεχνολογικά προηγμένα σκάφη. Με την αβεβαιότητα του America's Cup, έπρεπε να στραφούμε σε κάποια διοργάνωση υψηλού επιπέδου.

ΚΑΙ ΓΙΑ ΞΕΝΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ;

Δεν σκοπεύω να μείνω στο WMRT για πάντα. Στόχευα στο America's Cup σαν εξέλιξη, αλλά και το Volvo είναι ένας top-level αγώνας. Είναι μεν διαφορετικός, όμως και πάλι είναι το ίδιο υψηλού επιπέδου.

ΕΙΧΕΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΠΟ ΑΓΩΝΕΣ OFFSHORE;

Έχω συμμετάσχει στο Antigua Sailing Week και στο Sydney-Hobart, αλλά όταν ήρθα στην ομάδα δεν είχα την εμπειρία που είχαν οι υπόλοιποι. Ωστόσο συνεργαζόμαστε πολύ καλά. Είναι συναρπαστικός αγώνας γεμάτος με εμπειρίες παρόλο που πολλές φορές

είναι σκληρός.

ΠΩΣ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΤΑΞΙΔΕΥΕΙΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ ΜΕ ΕΝΑ VO70;

Το σκάφος είναι πολύ γρήγορο και η αδρεναλίνη ανεβαίνει εύκολα στο maximum. Η δουλειά ωστόσο για το πλήρωμα είναι πολύ δύσκολη. Μην ξεχνάμε ότι τώρα τα σκάφη έχουν πολύ λίγα άτομα, λιγότερα από όσο παλιά και με τις βάρδιες, όσοι είναι επάνω πρέπει να δουλεύουν σκληρά για να αντεπεξέλθουν. Το πρώτο σκέλος ήταν για εμάς δύσκολο και απογοητευτικό. Μετά τα πράγματα έστρωσαν. Πάντα αναζητούμε την πρώτη θέση. Τώρα επικεντρωνόμαστε στο in-port race.

ΠΙΣΤΕΥΕΙΣ ΟΤΙ ΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΣΤΟΝ ΩΚΕΑΝΟ ΕΙΝΑΙ ΠΙΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΕΣ ΑΠΟ ΤΑ MATCH RACE; ΕΝΝΟΩ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ.

Και τα δυο είδη αγώνα έχουν ενδιαφέρον για το κοινό και τους χορηγούς. Για διαφορετικούς λόγους όμως. Αν όμως σκεφτεί κανείς ότι μια καμπάνια στο Volvo κοστίζει περίπου 25 εκατομμύρια ενώ μια ομάδα στο WMRT δεν ξεπερνάει τα 200,000, τότε η σύγκριση δυσκολεύει. Αυτό που λέμε Value For Money, είναι δύσκολο να το υπολογίσει κανείς. Εξαρτάται από το budget της ομάδας και του χορηγού. Αν επενδύσει πολλά, θα πάρει περισσότερα πίσω.

Συνέντευξη με τον Adil Khalid

Adil Khalid,

Πλήρωμα

- Σήμερα είναι 23 ετών, ήταν 22 όταν μπήκε στην ομάδα
- Επελέγη ανάμεσα σε 120 ιστιοπλόους από τα Εμιράτα
- Είναι ήδη παντρεμένος
- Είναι ο πρώτος από τα Εμιράτα που πάει σε Ολυμπιακούς αγώνες για ιστιοπλοΐα



ΠΟΣΩΝ ΕΤΩΝ ΕΙΣΑΙ;

Είμαι 23 και ο δεύτερος νεότερος στη διοργάνωση.

ΓΙΑΤΙ ΜΟΝΟ ΕΝΑΣ ΑΠΟ ΤΑ ΕΜΙΡΑΤΑ ΣΤΗΝ ΟΜΑΔΑ ΣΑΣ;

Υπάρχει και ένας ακόμα συμπατριώτης μου, που όμως είναι στο shore team και αναπληρωματικός να με αντικαταστήσει αν χρειαστεί. Άλλωστε από τους 120 υποψήφιους που προσήλθαν, ακόμα και στατιστικά δεν έβγαιναν περισσότεροι.

ΠΟΙΟΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΕΙ ΤΗΝ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ ΕΔΩ;

Η εθνική ομοσπονδία ιστιοπλοΐας και το αθλητικό συμβούλιο. Το Άμπου Ντάμπι φιλοδοξεί να γίνει ο πιο δημοφιλής ιστιοπλοϊκός προορισμός.

ΠΩΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ;

Με ενίσχυση των Ολυμπιακών ομάδων, με μαρίνες και εγκαταστάσεις, με σκάφη και με τοπικές διοργανώσεις. Σε 3-4 χρόνια δεν θα πιστεύετε στα μάτια σας.

ΤΙ ΘΑ ΚΑΝΕΙΣ ΕΣΥ ΜΕΤΑ ΤΟ VOR;

Πραγματικά δεν το γνωρίζω, αλλά θα ήθελα

να μεταφέρω τη γνώση μου και την εμπειρία μου στους νεότερους και στους συναθλητές μου γενικά. Ελπίζω να είμαι και στο επόμενο VOR. Και φυσικά δεν θα αφήσω τους Ολυμπιακούς αγώνες.

ΠΩΣ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΕΙΣΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑ, ΟΧΙ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΑ, ΑΛΛΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΑ ΜΜΕ;

Δεν έχω να κρύψω τίποτα, απλώς είμαι ο εαυτός μου. Αυτή είναι και η φιλοσοφία γενικά στο Volvo και στην ομάδα.

ΠΩΣ ΗΤΑΝ Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ;

Έβαλαν όλους τους υποψήφιους να κάνουν όλες τις θέσεις και τους χρονομετρούσαν. Εννοείται ότι είχαμε περάσει και συνέντευξη πριν.

ΠΩΣ ΕΙΝΑΙ Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΤΟ ΣΚΑΦΟΣ;

Τις πρώτες μέρες ήταν τρομακτικό. Αλλά καλώς ή κακώς δεν μπορούσα να κατέβω, οπότε το συνήθισα. Αναρωτήθηκα κι εγώ (την κλασική ιστιοπλοϊκή ερώτηση) «Γιατί το κάνω αυτό στον εαυτό μου;», αλλά δεν ήθελα να προδώσω τη χώρα μου. Έτσι έκανα υπομονή και μετά συνήθισα. Τώρα ανυπομονώ για το επόμενο σκέλος!

Volvo Ocean Race

Συνέντευξη με τον Franck Cammas

Franck Cammas,
κυβερνήτης στην GROUPAMA

- Θρυλικός ιστιοπλόος κάτοχος πολλών ρεκόρ, ειδικά στα πολύγαστρα
- Συνεργάτης της Groupama επί μακρόν
- Έχει συμβόλαιο ήδη και για το επόμενο VOR
- Το σκάφος του είναι σχεδιάσης Juan Kouyoumdjian
- Ημερομηνία γέννησης: 22/12/1972 στο Aix-en-Provence
- Έχει σπουδάσει μαθηματικά και πιάνο
- Παντρεμένος με δύο κόρες
- Ασχολείται και με άλλα σπορ, όπως το σκι και η ποδηλασία
- Το 1997, όταν ήταν 24 ετών, κέρδισε τον αγώνα Solitaire du Figaro και ένα χρόνο μετά βρέθηκε στο τιμόνι του πρώτου τριμαράν Groupama.
- Με το 60άρι τριμαράν Groupama 2, κέρδισε πέντε πρωταθλήματα ORMA. Με το Groupama 3 (103 πόδια) είχε το ρεκόρ του αγώνα Jules Verne Trophy μέχρι πρόσφατα.
- Το 2010 είχε κερδίσει και το Route du Rhum και το Jules Verne Trophy

ΕΧΕΙΣ ΜΕΓΑΛΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ. ΠΩΣ ΣΟΥ ΦΑΙΝΕΤΑΙ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ VO70;

Από ιστιοπλοϊκής πλευράς είναι η ίδια φιλοσοφία, αλλά ταυτόχρονα πολύ διαφορετικό σε άλλα θέματα, όπως η ομαδική εργασία που απαιτεί, οι χειρισμοί του σκάφους, το είδος του αγώνα, κτλ. Έχουμε το ίδιο ομαδικό πνεύμα και προσπαθούμε να έχουμε το ίδιο υψηλό ηθικό όπως πάντα. Βέβαια, ακόμα μαθαίνουμε. Η συνεργασία του πληρώματος είναι πολύ καλή, όπως και η συνεργασία με την ομάδα των σχεδιαστών. Για εμένα ήταν δύσκολο γιατί έπρεπε να δουλέψω και με ανθρώπους που δεν ήξερα και δεν είχαμε πολύ χρόνο για να συντονιστούμε.

ΠΩΣ ΒΛΕΠΕΙΣ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ VO70 ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΑ IMOCA ΚΑΙ ΤΑ ORMA;

Το VOR έχει πολύ αυστηρούς κανόνες στη σχεδίαση των σκαφών προκειμένου τα σκάφη να είναι ισοδύναμα. Δεν υπάρχουν ακραίες σχεδιάσεις έτσι όμως είναι φτηνότερα και πιο ασφαλή. Οι άλλες είναι ανοιχτές κλάσεις, που παράγουν πολύ καινοτόμα σκάφη. Εκεί ο στόχος είναι να ανακαλύψεις κάτι καινούργιο που θα αυξήσει την ταχύτητα του σκάφους.

ΠΩΣ ΒΛΕΠΕΙΣ ΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΟΥ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ;

Το VOR είναι πολύ ανταγωνιστικό, αλλά χρειάζονται διαφορετικές αξίες για να κερδίσεις από ότι στις άλλες κλάσεις. Παρόλο που κι αυτό είναι ένας ωκεανοπόρος αγώνας γύρω από τον κόσμο, περιλαμβάνει και τα κομμάτια

του inshore αλλά κυρίως το συντονισμό πολλών ανθρώπων.

ΠΩΣ ΒΛΕΠΕΙ Η GROUPAMA ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΗΣ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΣΤΟ VOR;

Η Groupama είναι πολύ ευχαριστημένη. Νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες έχουν ανοιχτεί διεθνώς. Ελπίζουμε στο επόμενο VOR να δούμε περισσότερες συμμετοχές από τη Γαλλία. Παρόλο που κι εμείς έχουμε ακόμα να μάθουμε πολλά, είμαστε πρόθυμοι να μεταφέρουμε όποια τεχνογνωσία έχουμε αποκτήσει και σε άλλους.

ΠΩΣ ΕΙΝΑΙ Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΜΙΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΓΙΑ ΤΟ VOR;

Ευτυχώς είχα την ευκαιρία επιλογής των συνεργατών μου και επίσης τη δυνατότητα να φτιάξω το οργανόγραμμα. Θέλαμε μία μίξη σταθερών συνεργατών από τη Γαλλία με άλλους διεθνείς που είχαν εμπειρία από το VOR. Νομίζω ότι αυτή η συνταγή ήταν επιτυχημένη.



Συνέντευξη με τον Stuart Bannatyne

Stuart Bannatyne,
συγκυβερνήτης / Watch Captain
στην CAMPER ETNZ

- Έχει κερδίσει τον αγώνα και στις τρεις φάσεις του, με το maxi ketch Endeavour στο 1993-94 Whitbread, με το Whitbread 60 illbruck το 1997-98 Whitbread και με το VO70 Ericsson 4.
- Ήταν επίσης πλήρωμα στο Silk Cut το 1997-98 και στο Movistar το 2005-06, ενώ τώρα με το CAMPER συμμετέχει για έκτη φορά.
- Του αρέσει η ιστιοπλοΐα με οποιοδήποτε σκάφος και έχει ταξιδέψει από Laser μέχρι το 145 ποδών Mari Cha IV
- Ήταν ιστιοπλόος της χρονιάς στη Νέα Ζηλανδία το 2009

ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΟΥ ENDEAVOUR, ΤΟΥ ILLBRUCK, ΤΟΥ SILK CUT, ΤΟΥ MOVISTAR, ΤΟΥ ERICSSON ΚΑΙ ΤΩΡΑ ΤΟ CAMPER, ΠΩΣ ΒΛΕΠΕΙΣ ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ ΝΑ ΕΞΕΛΙΣΣΕΤΑΙ;

Υπάρχει μία ομαλή εξέλιξη. Τα σκάφη εξελίσσονται συνεχώς και γίνονται ταχύτερα και ασφαλέστερα. Ο αγώνας επίσης γίνεται πιο επαγγελματικός και τα πληρώματα ξεπερνούν τα όριά τους. Γι αυτό και συμβαίνουν οι ζημιές στα σκάφη, παρόλο που σαν κατασκευές είναι πιο αξιόπιστες.

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΠΟ ΟΛΑ, ΠΡΟΤΙΜΑΣ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΟΠΩΣ ΉΤΑΝ ΣΤΟ WHITBREARD, ΤΑ W60 Η ΤΑ VO70;

Φυσικά τα νέα σκάφη. Είναι πολύ μεγαλύτερη πρόκληση. Τώρα με την τρίτη γενιά, τα σκάφη και τα πληρώματα είναι περισσότερο παρά ποτέ ισάξια. Στα σκάφη VO70 υπάρχουν μικρές αλλαγές σε κάθε γενιά, γι αυτό και τα προηγούμενα σκάφη θα μπορούσαν να λάβουν μέρος, αν κάποιος δεν επιθυμούσε να δαπανήσει χρήματα για τη σχεδίαση

και κατασκευή νέου σκάφους.

ΠΡΟΤΙΜΑΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ, ΚΛΑΣΕΙΣ, MATCH RACING, Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ;

Προσωπικά μου αρέσει κάθε είδους ιστιοπλοΐα, αλλά το VOR συνδυάζει τα περισσότερα στοιχεία. Έχει τεχνολογικά προηγμένα, γρήγορα, σχεδόν όμοια σκάφη, έχει ιστιοπλοΐα τριγώνου, καθώς και απαιτήσεις που βρίσκει κανείς σε αγώνες offshore. Τα πληρώματα είναι επαγγελματίες που οφείλουν να εργάζονται στον ωκεανό σαν να είναι ένα μικρό offshore.

ΤΟ VOR ΠΙΣΤΕΥΕΙΣ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΠΙΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΩΡΑ, ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΣ ΙΣΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΣΤΙΣ ΟΜΑΔΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΧΟΡΗΓΟΥΣ;

Απολύτως. Ο κανονισμός πλέον έχει εξελιχθεί πολύ, ώστε να παρέχει κάποιο έλεγχο στο κόστος που χρειάζεται μία ομάδα. Έτσι, οι ομάδες με τα περισσότερα χρήματα δεν είναι πλέον φαρβόρι, επειδή έχουν περισ-

Volvo Ocean Race

Συνέντευξη με τον Ken Read

Ken Read,

κυβερνήτης PUMA

- Ημερομηνία γέννησης: 24/7/1961, στις ΗΠΑ
- Ιστιοπλόος της χρονιάς στις ΗΠΑ δύο φορές (1985, 1995)
- Έχει πάνω από 40 Παγκόσμια, εθνικά κλπ πρωταθλήματα
- Τιμονιέρης σε δύο (2000, 2003) καμπάνιες του Dennis Conner με το Stars & Stripes στο America's Cup
- Υπεύθυνος για τη στρατηγική και προπονητής της ομάδας του America's Cup Young America το 1999
- Είχε αναλάβει το Ericsson στα 4 τελευταία σκέλη του αγώνα του 2005-2006
- Αντιπρόεδρος της North Sails



ΑΠΟ ΤΟ AMERICA'S CUP ΣΤΟ VOLVO OCEAN RACE. ΤΙ ΣΗΜΑΙΝΕΙ ΑΥΤΟ ΓΙΑ ΕΣΕΝΑ;

Το επίπεδο του επαγγελματισμού είναι το ίδιο υψηλό αν όχι και υψηλότερο, μιας και το VOR περιλαμβάνει και τον κίνδυνο της ανθρώπινης ζωής. Απαιτεί συνεχή προετοιμασία και συγκεκριμένο υγιεινό τρόπο ζωής όχι μόνο κατά τη διάρκεια του αγώνα, αλλά συνεχώς. Παρόλο που τα σκέλη είναι

χιλιάδες μίλια, ένα μικρό λάθος μπορεί να στοιχίσει τη νίκη.

ΠΟΣΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΕΙΝΑΙ ΓΙΑ ΤΟ ΧΟΡΗΓΟ Η ΝΙΚΗ;

Εξαρτάται από το χορηγό. Γενικά πάντως, σε τόσο μεγάλες διοργανώσεις, αυτό που μετράει είναι η δημοσιότητα που παίρνει το όνομά του, ανεξαρτήτως από την έκβαση του αγώνα. Για παράδειγμα όταν χάσαμε το άλμπουρο στο πρώτο σκέλος του αγώνα, το γεγονός αυτό πήρε τόση δημοσιότητα που ξεπέρασε αυτή του νικητή του πρώτου σκέλους. Φυσικά αυτό δεν σημαίνει ότι δεν θέλουμε να τερματίζουμε πρώτοι ή αναζητούμε άλλους τρόπους για να τραβούμε τα φώτα της δημοσιότητας πάνω μας, αλλά εμπορικά, στο τέλος της ημέρας, αυτός που επενδύει χρήματα στην ομάδα, θέλει να δει τι λαμβάνει πίσω.

ΠΙΣΤΕΥΕΙΣ ΟΤΙ ΤΟ AMERICA'S CUP ΕΙΝΑΙ ΠΙΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΣΤΙΣ ΗΠΑ ΑΠΟ ΤΟ VOLVO OCEAN RACE;

Έχοντας εμπειρία από τρεις συμμετοχές στο America's Cup και άλλες τρεις στο Volvo Ocean Race μπορώ να πω ότι το Volvo είναι πολύ πιο συναρπαστικό. Είναι μία περιπέτεια, πέραν της ιστιοπλοΐας. Εμπορικά είναι ευκολότερο στη χρηματοδότηση, είναι φθηνότερο και μπορεί να δώσει περισσότερα, καθώς έχει στοιχεία που είναι πιο προσίτα στο μέσο άνθρωπο. Γι αυτό το Volvo έχει διεθνώς καλύτερη αποδοχή από το America's Cup που απευθύνεται σε πιο συγκεκριμένο κοινό.

Η PUMA ΕΙΝΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΜΕΝΗ, ΘΑ ΣΥΝΕΧΙΣΕΙ ΝΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΕΙ ΣΤΟ VOR;

Πιστεύω ότι είναι πολύ ευχαριστημένη. Εμείς, από την πλευρά μας προσπαθούμε να κάνουμε τη δουλειά μας όσο καλύτερα μπορούμε. Και η δουλειά μας είναι να βοηθήσουμε την PUMA να πουλάει τα προϊόντα της, όπως και την Berg, αλλά πρωτίστως να έχουμε μία αξιοπρεπή εμφάνιση στον αγώνα. Όπως

είπα, το σημαντικό για τον επενδυτή είναι να δώσει μεγάλη αξία στα χρήματά του μέσα από την προβολή στα ΜΜΕ κι αυτό εμείς μπορούμε να το πετύχουμε με το να έχουμε ενδιαφέρουσες ιστορίες μέσα από το σκάφος. Η εμπορική πλευρά της ιστιοπλοΐας είναι εξαιρετικά σημαντική, διότι χωρίς αυτή δεν θα ήταν εφικτές διοργανώσεις του επιπέδου του Volvo Ocean Race.

Η ΕΙΚΟΝΑ ΠΟΥ ΔΙΝΕΤΕ ΕΙΝΑΙ ΟΤΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΤΟ ΔΙΑΣΚΕΔΑΖΕΤΕ. ΕΙΝΑΙ ΑΛΗΘΕΙΑ;

Φυσικά. Προτεραιότητα για την ομάδα είναι να περνάμε καλά και μετά η νίκη έρχεται. Η επαγγελματική και εμπορική πλευρά της προσπάθειάς μας είναι πολύ σημαντική, αλλά είναι μέρος της φιλοσοφίας της ομάδας να το διασκεδάσουμε, γιατί αυτό βγαίνει προς τα έξω.

ΠΙΣΤΕΥΕΙΣ ΟΤΙ Η PUMA ΘΑ ΣΥΝΕΧΙΣΕΙ ΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ;

Η PUMA έχει ανακοινώσει ότι θα συνεργαστεί με την ORACLE Racing για το America's Cup. Η PUMA πιστεύει ότι η ιστιοπλοΐα είναι ένα πολύ σημαντικό άθλημα. Δεν έχουν ανακοινώσει ακόμα επίσημα αν θα συνεχίσουν την παρουσία τους και στο επόμενο Volvo, αλλά σίγουρα έχουν μείνει πολύ ευχαριστημένοι με την ανάμιξή τους στην ιστιοπλοΐα.

ΟΛΑ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΕΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝ ΠΑΝΙΑ NORTH SAILS.

Η North Sails έχει κάνει μεγάλη επένδυση στην έρευνα και ανάπτυξη πανιών για offshore αγώνες, με εφελτήριο το Volvo Ocean Race. Η επόμενη γενιά των 3D1 θα είναι πραγματικά ξεχωριστή, όσον αφορά την ανθεκτικότητα και την ταχύτητα. Η επένδυση σε χρόνο και χρήμα για τα πανιά offshore είναι πλέον αντίστοιχη με αυτή που γίνεται για τα πανιά του America's Cup.

σότερους πόρους και άρα την ευκαιρία να «αγοράσουν» μία θέση στο βάθρο.

ΘΑ ΗΘΕΛΕΣ ΝΑ ΗΣΟΥΝ ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΜΙΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΣΤΟ VOR;

Είναι μέσα στις φιλοδοξίες μου. Πιστεύω ότι έχω και τις ικανότητες και την εμπειρία πλέον. Θα προτιμούσα να είμαι στη θάλασσα, παρά σε κάποια διοικητική θέση στη στεριά. Δεν θέλω να σταματήσω την ιστιοπλοΐα, όσο έχω ακόμα τη φυσική δυνατότητα να το κάνω.

ΠΩΣ ΚΑΙ Η (ETNZ) EMIRATES TEAM NEW ZEALAND ΕΛΑΒΕ ΜΕΡΟΣ ΣΤΟ VOR;

Η επιθυμία της ομάδας ήταν να παραμείνει ενεργή. Μέσα στην ETNZ υπάρχουν ομάδες που επικεντρώνονται στα match racing, στο America's Cup και τώρα στο VOR. Με την αβεβαιότητα του μέλλοντος του America's Cup, έπρεπε να βρούμε μία εναλλακτική σε αγώνες και διοργανώσεις παγκοσμίου επιπέδου. Ειδικά οι σχεδιαστές έπρεπε να συνεχίσουν να δουλεύουν με κορυφαία σκάφη.

ΠΟΣΟ ΔΥΣΚΟΛΗ ΕΙΝΑΙ Η ΔΟΥΛΕΙΑ ΣΟΥ ΑΝ ΕΧΕΙΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ;

Είμαι πολύ τυχερός που η οικογένειά μου με

υποστηρίζει και μπορεί να με ακολουθεί στα μέρη που πρέπει να βρίσκομαι.



Volvo Ocean Race

Συνέντευξη με τον Knut Frostad

Κnut Frostad,

Διευθύνων Σύμβουλος του VOR

- Γεννήθηκε 4 Ιουνίου 1967 στο Harstad της Νορβηγίας
- Έχει λάβει μέρος δύο φορές στους Ολυμπιακούς Αγώνες (1988, 1992), τέσσερις φορές στο VOR, τις δύο σαν κυβερνήτης
- Έχει εργασιακή εμπειρία στη διοίκηση, ως διευθυντής και σύμβουλος σε μεγάλες διεθνείς εταιρίες
- Πρώτη φορά έλαβε μέρος στο VOR το 1993-94 με τη σουηδική ομάδα Intrum Justitia που τερμάτισε δεύτερη
- Το 1997-98 ήταν κυβερνήτης και αρχηγός του Norwegian Innovation Kvaerner
- Το 2001-02 συμμετείχε με τη νορβηγική ομάδα Djuiçe
- Το 2005-06 ήταν κυβερνήτης βάρδιας στα σκέλη στον νότιο παγωμένο ωκεανό με την ομάδα Brasil 1
- Το 2008-09 και το 2011-12 έγινε Διευθύνων Σύμβουλος στο Volvo Ocean Race

ΚΑΘΩΣ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΑΓΑΠΟΥΝ ΤΗΝ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝ ΑΠΟ ΚΟΝΤΑ ΤΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ VOLVO OCEAN RACE. ΤΙ ΜΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ;

Έχουμε μεγάλες φιλοδοξίες. Προσωπικός μου στόχος είναι να γίνει η διοργάνωση ένα πετυχημένο αθλητικό γεγονός αναγνωρισμένο σε όλο τον κόσμο. Υπάρχουν πολλοί τρόποι να μετρήσει κανείς την επιτυχία. Με βάση την τηλεθέαση ή την προσέλευση στις εγκαταστάσεις. Αυτό που θέλουμε όμως εμείς, είναι να δημιουργήσουμε ένα καινούργιο DNA, μοναδικό. Δεν θέλουμε να γίνουμε Formula 1, ούτε America's Cup ούτε και μουντιάλ. Θέλουμε να έχουμε έναν αγώνα ανοικτό στο κοινό. Δεν θα βάλουμε ποτέ εισιτήριο ούτε άλλο κριτήριο που θα μπορεί να αποκλείσει κάποιους. Και θέλουμε να γίνει ένα οικογενειακό άθλημα, γι αυτό και στις εγκαταστάσεις προσφέρουμε τόσες δραστηριότητες για όλη την οικογένεια. Αν πηγαίναμε στο δρόμο της Formula 1 τότε θα είχαμε ένα αντρικό σπορ, για τα υψηλά εισοδήματα.

Θέλουμε επίσης η βάση της διοργάνωσης να είναι η περιπέτεια, ο αγώνας να εξαρτάται από τα στοιχεία της Φύσης, να είναι απρόβλεπτος και οι εξελίξεις να ξαφνιάζουν τον κόσμο. Αυτό βέβαια πολλές φορές μπορεί να εξελιχθεί και αρνητικά, όπως για παράδειγμα δημιουργώντας προβλήματα στα σκάφη και τις ομάδες.

Στόχος μας είναι επίσης να μεγαλώσει το κοινό μας. Για εφέτος θέλαμε να έχουμε διπλάσιους θεατές από την προηγούμενη φορά και θα το πετύχουμε. Για το λόγο αυτό θέλαμε καλύτερης ποιότητας υλικό, καλύτερες ιστορίες που θα βγαίνουν μέσα από τα σκάφη. Αντίθετα με ότι συνέβαινε παλαιότερα, πλέον δεν κρύβουμε τίποτα από όσα συμβαίνουν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ακόμα και τα προβλήματα τα δημοσιοποιούμε.

Στο πρώτο σκέλος χάσαμε το μισό στόλο. Για τη διοργάνωση ήταν καταστροφικό, όμως βγήκαν πολλές και ενδιαφέρουσες ιστορίες μέσα από αυτό.

Επίσης, θέλουμε να αυξήσουμε τις συμμετοχές. Όχι όμως δραματικά, γιατί πιστεύουμε ότι ο ιδανικός αριθμός συμμετοχών είναι μεταξύ οκτώ και δέκα, το πολύ έντεκα. Πάνω από δώδεκα συμμετοχές δεν συνεισφέρει τίποτα στον αγώνα. Δεν ανεβάζει το επίπεδο του ανταγωνισμού και ο κόσμος δεν ταυτίζεται, ούτε καν θυμάται ποιες ομάδες συμμετέχουν.

Είναι κατανοητό βέβαια ότι το επίπεδο είναι πολύ υψηλό και τα χρήματα που απαιτούνται

για μια ομάδα είναι πολλά.

ΞΕΡΩ ΟΤΙ ΛΑΜΒΑΝΕΤΕ ΠΛΑΝΟ ΑΠΟ 40 ΥΠΟΨΗΦΙΟΤΗΤΕΣ, ΓΙΑΤΙ ΜΟΝΟ ΕΞΙ ΟΜΑΔΕΣ ΚΑΤΑΦΕΡΝΟΥΝ ΝΑ ΠΑΡΟΥΝ ΕΚΚΙΝΗΣΗ;

Υπάρχει μία διαδικασία αξιολόγησης. Κάθε ομάδα πρέπει να αποδείξει ότι έχει τις ικανότητες, τη σοβαρότητα και φυσικά την οικονομική υποστήριξη για να συμμετάσχει. Προκειμένου να αυξήσουμε τις συμμετοχές, δεν θα ριζώσουμε το επίπεδο, αλλά θα προσπαθήσουμε να ελέγξουμε τις δαπάνες των ομάδων. Ήδη αλλάξαμε αρκετά από την προηγούμενη διοργάνωση. Δεν επιτρέπεται μία ομάδα να έχει δυο σκάφη και τα σκάφη είναι λίγο-πολύ παρόμοια. Θέλουμε ο αγώνας να είναι μεταξύ των ιστιοπλόων και όχι των χορηγών.

ΉΤΑΝ ΛΟΙΠΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ Η ΑΠΟΦΑΣΗ ΝΑ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΛΙΓΟΤΕΡΕΣ ΟΜΑΔΕΣ;

Ναι.

ΚΑΙ ΑΝΑΖΗΤΑΕ ΕΞΕΙΣ ΧΟΡΗΓΟΥΣ Η ΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΡΧΟΝΤΑΙ ΣΕ ΕΞΑΣ;

Και τα δύο. Κάποιες φορές έρχεται μία ομάδα που έχει ήδη χορηγό και θέλει να λάβει μέρος. Κάποιες φορές εμφανίζονται χορηγοί που αναζητούν τρόπο να εμπλακούν με τον αγώνα και τότε αναλαμβάνει το εμπορικό μας τμήμα. Με αυτό ασχολούμαι και εγώ προσωπικά. Προσπαθούμε να βρούμε την κατάλληλη ομάδα ή το πρόσωπο που μπορεί να αναλάβει το έργο να σχηματίσει μία ομάδα για το χορηγό για να λάβει μέρος στον αγώνα. Άλλες φορές πάλι πρέπει να πάμε εμείς στους χορηγούς, όταν πιστεύουμε ότι υπάρχει ένας καλός λόγος, μία ευκαιρία που δεν πρέπει να αφήσουμε να πάει χαμένη. Κάθε φορά λοιπόν είναι διαφορετικά. Δουλεύουμε με πολλούς και διαφορετικούς χορηγούς. Υπάρχουν ακόμα και χορηγοί που ενδιαφέρονται για τη φιλοξενία ενός stopover, ενώ άλλοι ενδιαφέρονται να γίνουν συνεργάτες για τη διοργάνωση.

ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΕΧΕΙ ΕΠΗΡΕΑΣΕΙ ΚΑΙ ΤΟ VOR;

Πάρα πολύ. Η κρίση ξεκίνησε κατά τη διάρκεια της προηγούμενης διοργάνωσης στην Ευρώπη και γι αυτό έπρεπε να πάρουμε μέτρα εγκαίρως. Η κρίση έχει επηρεάσει τον αγώνα σημαντικά, αφού στις χώρες που φιλοξενούν τη διοργάνωση συμπεριλαμβάνονται η Πορτογαλία, η Ισπανία και η Ιρλανδία που είναι από τις χώρες που πλήττονται οικονομικά περισσότερο στην Ευρώπη. Την ίδια στιγμή, ο αγώνας περιλαμβάνει και χώρες όπως η Βραζιλία, η Κίνα και το Άμπου Ντάμπι. Υπάρχει λοιπόν μία ισχυρή αντίθεση



Volvo Ocean Race

και αποτελεί ένα σημαντικό πλεονέκτημα φέρνοντας σε επαφή χώρες από την παγκόσμια αγορά. Η Ευρωπαϊκή αγορά επικοινωνεί με Ασία, Αμερική, Αφρική και Ωκεανία. Όσον αφορά τη διοργάνωση, οι χρηματοδότες είναι ιδιαίτερα επιφυλακτικοί με τα χρήματα που ξοδεύουν. Και θέλουν περισσότερα για τα χρήματα που επενδύουν.

ΤΩΡΑ ΟΜΩΣ ΜΕ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ, ΔΕΝ ΑΝΟΙΓΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ ΓΙΑ ΟΣΟΥΣ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΕΠΕΝΔΥΣΟΥΝ ΣΤΟ VOR;
Πράγματι, όσοι μπορούν να επενδύσουν αυτή την εποχή, έχουν πολύ καλύτερη απόδοση των χρημάτων τους.

ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΣΧΕΔΙΑ ΓΙΑ ΑΛΛΑΓΗ ΣΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ;

Θα κάνουμε κάποιες αλλαγές. Όχι επειδή δεν είναι το σκάφος αρκετά καλό, αλλά επειδή θέλουμε να χαμηλώσουμε τα budget των ομάδων. Θεωρώ ότι οι δαπάνες των ομάδων πρέπει να μειωθούν σημαντικά και για να το πετύχουμε αυτό θα πρέπει να δούμε πολλές επιλογές. Σημαντικό ρόλο στα έξοδα παίζει το σκάφος. Τα σκάφη σήμερα είναι ισοδύναμα, αλλά κάθε ομάδα ξεχωριστά έχει δαπανήσει πολλά για να φτάσει σε ένα τόσο καλό αποτέλεσμα. Ωστόσο, αν όλοι είχαν ξοδέψει λιγότερα και πάλι θα μπορούσαν να είναι ισοδύναμα τα σκάφη και χωρίς εκπτώσεις στην απόδοση. Τα έξοδα για έρευνα και ανάπτυξη είναι πολλά και τελικά ο κάθε σχεδιαστής καταλήγει στο ίδιο αποτέλεσμα. Γι αυτό εξετάζουμε όλες μας τις επιλογές.

Η ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΑΛΙΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΔΕΝ ΘΑ ΓΛΙΤΩΝΕ ΠΟΛΛΑ ΧΡΗΜΑΤΑ;

Η επαναχρησιμοποίηση των παλιών σκαφών θα γλιτώνει χρήματα σε κάποια ομάδα με χαμηλό προϋπολογισμό, αλλά θα ήταν ένα βήμα πίσω από τις άλλες με τα νέα σκάφη. Ίσως μία λύση να ήταν η χρήση ενός κοινού σκάφους ή κοινού εξοπλισμού. Τώρα εξετάζουμε ποια επιλογή θα είναι η πιο κερδοφόρα χωρίς να επηρεάσει τον αγώνα. Με τη χρήση κοινού εξοπλισμού, έχουμε δει ότι υπάρχουν σημαντικές μειώσεις στα κόστη, όπως έγινε για παράδειγμα με τις μηχανές των σκαφών.

ΝΑΙ ΑΛΛΑ ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΚΟΙΝΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΤΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΝΟΙΧΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ, ΑΠΟ ΤΙΣ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΘΕΑΥΤΗ.

Οι καινοτομίες είναι πολύ καλές, αρκεί να υπάρχει κάποιος να πληρώνει για αυτές. Αλλιώς δεν έχουν νόημα. Για ένα χορηγό η έρευνα δεν έχει καμία εμπορική αξία. Η έρευνα αποσβένεται μόνο για το σκάφος που κερδίζει, οι υπόλοιποι έχουν απλώς

χάσει τα χρήματά τους και το χρόνο τους. Κάποιες φορές πρέπει να προσαρμόζεσαι στις συνθήκες, ειδικά στις οικονομικές. Με τη χρήση κοινού εξοπλισμού ή και ολόκληρου σκάφους όπως στις κλάσεις δεν σημαίνει ότι ο αγώνας χάνει το ενδιαφέρον του. Ο κόσμος πιστεύει ότι ένα κοινό σκάφος σημαίνει αγώνες one design. Όμως στην πραγματικότητα μπορούμε να εισάγουμε ένα νέο σκάφος που θα είναι πολύ πιο ρηξικέλευθο από ότι έχουμε δει μέχρι σήμερα, γιατί δεν περιοριζόμαστε από κανένα κανονισμό, καμία κλάση και κανένα εξωτερικό παράγοντα.

ΠΩΣ ΕΠΗΡΕΑΖΕΙ Η ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ-ΣΤΑΘΜΟΙ;

Εξετάζουμε ήδη την επόμενη διαδρομή. Στην επόμενη διοργάνωση θα έχουμε έναν ή δύο λιγότερους σταθμούς, αν δούμε ότι αυτό θα χαμηλώσει το κόστος για τις ομάδες. Επίσης εξετάζουμε τον αριθμό ατόμων που θα επιτρέπεται να έχει μία ομάδα.

ΑΡΑ Η ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΔΟΥΛΕΥΕΙ ΜΕ ΠΛΗΡΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ, ΟΛΟ ΤΟ ΧΡΟΝΟ;

Εργαζόμαστε full time. Απλώς ο οργανισμός που λέγεται Volvo Ocean Race μεγαλώνει κατά τη διάρκεια του αγώνα. Έτσι, ένα 70-80% είναι εποχιακοί εργαζόμενοι κατά τόπους και μόνο 20-30 άνθρωποι δουλεύουν μόνιμα στα κεντρικά. Και αυτοί οι άνθρωποι εργάζονται full time στον πυρήνα της διοργάνωσης. Η ομάδα μου αυτή τη στιγμή δουλεύει για τον αγώνα του 2014. Ξεκινήσαμε τρεις εβδομάδες πριν, καταρχήν με τη διαδικασία επιλογής των σταθμών. Αυτή η διαδικασία θα διαρκέσει μέχρι το τέλος του 2012. Επίσης κοιτάζουμε το θέμα των κανονισμών, τα εμπορικά σχέδια και τις χρηματοδοτήσεις για τον επόμενο αγώνα. Έχουμε μπροστά μας σχεδόν δύο χρόνια και ο χρόνος κυλάει.

Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ ΕΙΝΑΙ ΜΟΝΑΔΙΚΗ. ΓΙΑΤΙ ΤΗ ΘΕΩΡΕΙΤΑΙ ΤΟΣΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ; ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΤΗΝ ΠΡΟΒΑΛΛΕΤΕ ΑΝΑΛΟΓΑ;

Η φιλοσοφία μας είναι να κάνουμε κάτι για την κοινωνία. Καταρχήν ότι κάνει κανείς πάνω σε αυτό, πρέπει να το κάνει χωρίς να το διαφημίζει. Υπάρχουν πολλοί οργανισμοί που φροντίζουν να διατυμπανίζουν τι κάνουν με κάθε λεπτομέρεια και τελικά πετυχαίνουν το αντίθετο αποτέλεσμα. Αυτά που κάνουμε για την κοινωνία και το περιβάλλον τα κάνουμε επειδή έτσι θεωρούμε ότι είναι το σωστό. Και όμως αυτή η φιλοσοφία φέρνει τον κόσμο πιο κοντά. Εμείς θέλουμε οι τοπι-

κές κοινωνίες να εμπλέκονται στις δράσεις μας. Για παράδειγμα το πρόγραμμα που έχουμε για τον καθαρισμό των ωκεανών, δεν το κάνουμε για να δείξουμε ότι είμαστε ευαίσθητοι, αλλά γιατί θέλουμε να καθαρίσουν οι θάλασσες. Και αν η τοπική κοινωνία στο Άμπου Ντάμπι πρέπει να καταλάβει ότι καθαρίζει τις δικές της ακτές και θάλασσες και όχι του Volvo Ocean Race. Γι αυτό και το όνομα της δράσης είναι Keep the Ocean Clean και όχι Volvo Ocean Race cleaning as πούμε, γιατί περιλαμβάνει όλους τους ανθρώπους και όχι μόνο όσους εμπλέκονται με τον αγώνα. Η ανταπόκριση του κόσμου είναι πολύ μεγάλη και ευαισθητοποιείται έτσι η κοινή γνώμη ακόμα περισσότερο. Για τον ίδιο λόγο απασχολούμε και ανθρώπους από την τοπική κοινωνία. Έτσι εμπλέκουμε τους ντόπιους ακόμα περισσότερο με τη διοργάνωση, ότι γίνεται στον κάθε σταθμό είναι σαν μία τοπική διοργάνωση. Και οι ντόπιοι το νιώθουν δικό τους και νιώθουν περήφανοι που αποτελούν μέρος του Volvo Ocean Race. Και έπειτα βλέπουν εσένα που ήρθες από την Ελλάδα και λένε "Υπάρχουν ακόμα και έλληνες που ήρθαν στον τόπο μου για να δουν το έργο μου!". Είναι όπως στους Ολυμπιακούς Αγώνες που τη διοργάνωση αναλαμβάνει μία πόλη κάθε φορά και ο κόσμος λαμβάνει ενεργά μέρος και το θεωρεί εθνικό καθήκον. Δεν μπορείς να περιμένεις την ίδια αντιμετώπιση με κάτι που είναι μόνο εμπορικό. Γιατί ο κόσμος δεν θα το θεωρήσει δικό του. Κάποιες διοργανώσεις επισκέπτονται μία πόλη, λαμβάνουν χώρα σε κάποιο στάδιο και μετά φεύγουν και οι ντόπιοι είναι απλώς θεατές. Ακόμα και αγώνες της Φόρμουλα 1 που είναι τόσο ευρείας αποδοχής, δεν έχουν τόσο μεγάλη συμμετοχή από ντόπιους. Εδώ, στις εγκαταστάσεις του Volvo Ocean Race, η μεγάλη πλειονότητα ήταν από κατοίκους που ήρθαν να δουν από κοντά τον αγώνα. Φυσικά βοηθάει και το γεγονός ότι δεν υπάρχει εισιτήριο και έχουμε φροντίσει να υπάρχουν πολλά αξιοθέατα.

Volvo Ocean Race

Συνέντευξη με τον Ian Walker

Ian Walker,

κυβερνήτης ABU DHABI

- Ημερομηνία γέννησης: 25/2/1970 στο Worcester της Βρετανίας
- Δύο ολυμπιακά αργυρά μετάλλια, το 1996 στα 470 και το 1999 στα Star
- Προπονητής της Shirley Robertson στην ομάδα Yngling που κέρδισε το χρυσό το 2004 στους ολυμπιακούς της Αθήνας
- Κυβερνήτης της βρετανικής ομάδας στο America's Cup το 2000
- Υπεύθυνος τακτικής το 2007 στην ομάδα του America's Cup +39 Challenge
- Κυβερνήτης του 'Patches' στα TP52
- Στη διοργάνωση του 2008/09 ήταν κυβερνήτης του Green Dragon



ΠΩΣ ΚΑΙ ΒΡΕΘΗΚΕ ΤΟ ABU DHABI ΣΤΟ VOLVO;

Το Abu Dhabi φιλοδοξεί να γίνει ο κορυφαίος ιστιοπολικός προορισμός. Επέλεξαν την καταλληλότερη διοργάνωση για να προωθήσουν την ιστιοπολία καθώς και τα τοπικά αξιοθέατα.

ΤΙ ΝΑ ΠΕΡΙΜΕΝΟΥΜΕ ΣΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ ΣΚΕΛΗ;

Δυστυχώς πολλά όρτσα, που είναι κουραστικά για το πλήρωμα και επικίνδυνα για το σκάφος. Επίσης φοβόμαστε ότι μετά το στενό στη Malacca θα βρεθούμε σε περιοχή που έχει πολλά επιπλέοντα αντικείμενα, που ειδικά τη νύχτα μπορεί να είναι άκρως επικίνδυνα για τα σκάφη που θα ταξιδεύουν με μεγάλες ταχύτητες. Αυτός είναι και ο λόγος που η Volvo έχει την καμπάνια Keep the Ocean Clean.

ΠΟΙΟΣ ΕΙΝΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΒΕΡΝΗΤΗ;

Ο κυβερνήτης είναι αυτός που κάνει τη διαχείριση των κινδύνων. Πρέπει να παίρνει αποφάσεις, πολλές φορές στη διάρκεια της ημέρας, έχοντας υπολογίσει τους ενδεχόμενους κινδύνους της απόφασης αυτής, σε σχέση με τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

ΤΙ ΒΛΕΠΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΗ ΣΚΗΝΗ. ΣΤΟ AMERICA'S CUP;

Το America's Cup έχει ξεφύγει. Είναι μια πολύ ακριβό ακόμα και για μεγάλες διεθνείς εταιρίες, διότι τα χρήματα που απαιτούνται

δεν υπάρχει περίπτωση να επιστραφούν σαν επένδυση. Χρειάζεται πλέον κάποιος πολύ πλούσιος άνθρωπος που να υποστηρίζει τις ομάδες από δικό τους ενδιαφέρον. Και δεν ξέρω πόσοι τέτοιοι υπάρχουν σήμερα. Επίσης το ευρύ κοινό δεν είναι εξοικειωμένο με αυτά τα σκάφη, ούτε και υπάρχουν πολύ ιστιοπλόοι που μπορούν να τα χειριστούν. Η αβεβαιότητα για το μέλλον του America's Cup έχει ήδη αποτρέψει πολλούς επενδυτές.

ΕΧΕΙΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΠΟ ΤΟ MEDCUP, ΠΟΥ ΑΝΑΒΑΛΛΕΤΑΙ ΓΙΑ ΤΟ 2012. ΠΩΣ ΒΛΕΠΕΙΣ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΕΚΕΙ;

Η αναβολή του MedCup είναι άσχημο νέο για όλους μας, αλλά ήταν φανερό πως εκεί θα κατέληγε. Όπου εμπλέκονται πολλοί επαγγελματίες, συρρικνώνονται οι συμμετοχές. Επίσης, όσο ανεβαίνει το κόστος των ομάδων, τόσο λιγότεροι είναι πρόθυμοι να λάβουν μέρος. Πατί να συμμετάσχει σε ένα πρωτάθλημα όταν ξέρεις ότι δεν έχεις καμία ελπίδα να διακριθείς;

ΠΩΣ ΑΙΣΘΑΝΕΤΑΙ ΤΟ ABU DHABI ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΣΤΟ VOR;

Πιστεύω ότι είναι πολύ ικανοποιημένοι. Έχουμε μία πολύ καλή ομάδα που έχει δυνατότητες. Ο στόχος του Abu Dhabi είναι να γίνει ένας πολύ δημοφιλής τουριστικός προορισμός και επίσης να δείξει διεθνώς ότι είναι ένα πολύ ωραίο μέρος για ιστιοπολία.

Συνέντευξη με τον Simon Fisher

Simon Fisher,

Τιμόνι / Τριμάρισμα ABU DHABI

- Ημερομηνία γέννησης: 20.01.1978
- Ψευδώνυμο "SiFi"
- Στο America's Cup του 2002 ήταν ο νεότερος ιστιοπλόος της ομάδας GBR Challenge και ήταν τρίμερ.
- Σπουδές σε νομικά και χημεία
- Το 2008 ήταν navigator στο Telefonica Blue και το 2005-06 στο ABN AMRO TWO

ΑΠΟ ΤΟ AMERICA'S CUP ΣΤΟ VOR. ΔΥΟ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟΙ ΚΟΣΜΟΙ;

Είμαι επαγγελματίας και μπορώ να αντεπεξέλθω στις απαιτήσεις μεγάλων διοργανώσεων. Ήθελα όμως να κάνω και ιστιοπολία στους ωκεανούς και το VOR ήταν η πιο κατάλληλη διοργάνωση. Είναι ονειρικό,

παρόλο που σε πολλές περιπτώσεις είναι επικίνδυνο και εξουθενωτικό. Επίσης είναι πολύ πιο απαιτητικό, αφού για τουλάχιστον ένα χρόνο πρέπει να είμαι 100% αφοσιωμένος και μακριά από την οικογένειά μου. Αλλά είναι ένας τρόπος ζωής.

ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΟΜΑΔΑΣ ΑΠΟ ΤΗ Μ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ ΓΙΑ ΤΟ AMERICA'S CUP, ΘΑ ΤΟ ΣΚΕΦΤΟΣΟΥΝ ΝΑ ΕΠΙΣΤΡΕΨΕΙΣ.

Μετά το VOR, θα το σκεφτόμουν.

ΤΙ ΕΙΔΟΥΣ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΕΝΑΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΟΣ ΓΙΑ ΝΑ ΛΑΒΕΙ ΜΕΡΟΣ ΣΤΟ VOR;

Σκληρή προπόνηση, αυστηρή δίαιτα, συγκεκριμένος τρόπος ζωής, όχι μόνο για τη διάρκεια του αγώνα, αλλά συνεχώς. Έχουμε φυσιοθεραπευτές και εργοφυσιολόγους που μας παρακολουθούν συνέχεια.

Ήσουν πολύ καλός navigator στην προηγούμενη διοργάνωση με το Telefonica. Γιατί τώρα αλλάζεις ρόλο; Θεωρώ τον εαυτό μου ότι είμαι all-round ιστιοπλόος, μπορώ να κάνω όλες τις θέσεις εξίσου καλά. Και μου αρέσει να δοκιμάζω νέα πράγματα. Όμως και τώρα, αυτό δεν

σημαίνει ότι δεν μπορώ να βοηθάω ή να συμμετέχω στο κομμάτι του navigation.

ΠΩΣ ΒΛΕΠΕΙΣ ΤΗΝ ΟΜΑΔΑ ΤΟΥ ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΟ VOR;

Οι χρηματοδότες είναι πολύ επικεντρωμένοι και θέλουν να δημιουργήσουν μία βάση, μία προηγούμενη εμπειρία. Είναι ευχαριστημένοι γιατί το πετυχαίνουν. Το αποτέλεσμα αυτής της προσπάθειας θα είναι καθοριστικό για τη συνέχεια και την εξέλιξη της εμπλοκής του Άμπου Ντάμπι στον αγώνα. Βέβαια δεν στοχεύουν μόνο στο VOR, αλλά στην ανάπτυξη της ιστιοπολίας ανοικτής θαλάσσης γενικά. Είναι σημαντικό το ότι έχουμε δύο ντόπιους στην ομάδα, τον ένα μάλιστα στο σκάφος.

ΠΩΣ ΒΛΕΠΕΙΣ ΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΟΥ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ;

Πλέον όλα τα σκάφη είναι ικανά να κερδίσουν. Και οι ομάδες είναι ισάξιες. Πριν την εκκίνηση δεν υπήρχε φαβορί, καμία ομάδα δεν είχε πλεονέκτημα έναντι των άλλων. Κατά τη διάρκεια του αγώνα, η έκβαση κρίνεται στις λεπτομέρειες. Ένα μικρό λάθος μπορεί να στοιχίσει τη νίκη.



Μπορεί ένα αυτοκίνητο να σου εξασφαλίζει υψηλές επιδόσεις και χαμηλή κατανάλωση; Οι εξελιγμένοι κινητήρες 1.6 Turbo βενζίνης 150 & 180 ίππων του Volvo S60 σου προσφέρουν δυνατές επιδόσεις με μεγάλη οικονομία καυσίμου, ενώ ο κινητήρας 1.6 Turbo Diesel σου προσφέρει κορυφαία ροπή στα 270 Nm, απίστευτα χαμηλή κατανάλωση μόλις 4,3 l/100km και τέλη κυκλοφορίας €103. Αυτή είναι η δύναμη της τεχνολογίας Volvo: Να απολαμβάνεις κορυφαίες επιδόσεις με τη μεγαλύτερη δυνατή οικονομία, όποιον κινητήρα κι αν επιλέξεις.

Το Volvo S60 είναι σχεδιασμένο γύρω από σένα.

ΤΟ ΔΙΚΟ ΣΟΥ VOLVO S60 ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΗ ΔΥΝΑΜΗ ΛΙΓΟΤΕΡΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ



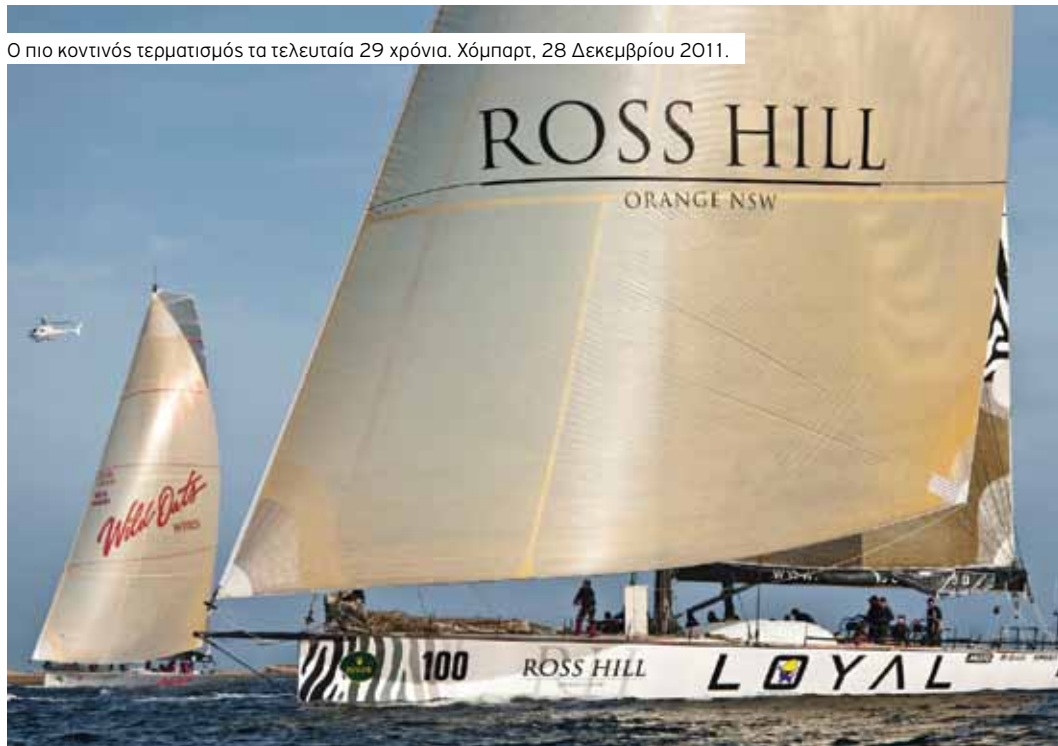
Volvo S60 1.6D 115hp, 1.6 T3 150hp, 1.6 T4 180hp: Εκπομπή CO₂ g/km: 114 - 149, κατανάλωση καυσίμου l/100km, εντός πόλης: 5,1 - 8,6, εκτός πόλης: 3,9 - 5,1, μικτός κύκλος: 4,3 - 6,4. Η τιμή περιλαμβάνει συνολικό όφελος €1.650 με απόσυρση. **Volvo Line: 800 100 7505.**

ΑΠΟ
€23.900

VOLVOCARS.GR

Σίδνεϋ - Χόμπαρτ

Ο πιο κοντινός τερματισμός τα τελευταία 29 χρόνια. Χόμπαρτ, 28 Δεκεμβρίου 2011.



Από τους μεγάλους αγώνες ανοικτής θαλάσσης, θεωρείται ο πιο σκληρός. Ο αγώνας ξεκινάει από το **Σίδνεϋ** της Αυστραλίας, πάντα την επομένη των Χριστουγέννων και τερματίζει στο **Χόμπαρτ** της Τανζανίας, διαπλέοντας το στενό Bass. Συχνά τα πληρώματα αντιμετωπίζουν θυελλώδεις ανέμους και μανιασμένη θάλασσα, ενώ στο παρελθόν είχαν χαθεί και ανθρώπινες ζωές.

Εφέτος **88 πληρώματα** από πολλές χώρες του κόσμου δήλωσαν συμμετοχή και συναντήθηκαν στη γραμμή εκκίνησης τη **Δευτέρα 26 Δεκεμβρίου** για την **67^η διοργάνωση του Rolex Sydney Hobart Yacht Race**. Το λιμάνι του Σίδνεϋ ήταν γεμάτο από θεατές που περίμεναν την εκκίνηση που ήταν προγραμματισμένη για τις 13.00 τοπική ώρα.

Τελικά και τα 88 σκάφη που είχαν δηλώσει συμμετοχή πήραν εκκίνηση, παρόλο που μέχρι τη πρωί της Δευτέρας τουλάχιστον τέσσερα πληρώματα από τη Μελβούρνη προσπαθούσαν να φτάσουν στο Σίδνεϋ.

λόγω ισχυρής θύελλας που επικρατούσε στην περιοχή. Σφοδρές καταιγίδες και άνεμοι με ταχύτητα 120 χιλιομέτρων την ώρα, σάρωναν ότι έβρισκαν μπροστά τους, ενώ καλαζόπτωση, με χαλάζι μεγέθους 25 χιλιοστών, αποτελείωνε ότι έμνε όρθιο.

Με αυτές τις κάθε άλλο παρά ειδυλλιακές συνθήκες, ο στόλος ξεκίνησε κανονικά. Πρώτο σκάφος που βγήκε από το λιμάνι του Σίδνεϋ ήταν το 100άρι **Wild Oats XI**, παρόλο που κατά την εκκίνηση αντιμετώπισε πρόβλημα με τη μεγίστη. Το **Investec Loyal** ήταν δίπλα στο Wild Oats XI.

Τα σκάφη ταξίδευαν όρτσα μέχρι το σημείο στροφής, με τον άνεμο να κυμαίνεται στους 18 κόμβους από βοριά. Μετά σήκωσαν τα μπαλόνια τους και άρχισαν να ταξιδεύουν γρήγορα, υποβοηθούμενα και από τα τεράστια κύματα, κατάλοιπα του **τροπικού κυκλώνα Φίνα**.

Το απόγευμα της Δευτέρας τα σκάφη ταξίδευαν γρήγορα και ευχάριστα, παράκτια της Αυστραλίας, με το Wild Oats XI να μην πέφτει κάτω από τους 18 κόμβους ταχύτητα με το A2.

Το ίδιο βράδυ ο άνεμος γύρισε κατά 180 μοίρες καθώς το μέτωπο πέρασε μπροστά από το στόλο. Ο άνεμος αυξήθηκε απότομα καθώς γύρισε σε νοτιά και τα πληρώματα πλέον τέθηκαν σε ετοιμότητα.

Την **Τρίτη 27 Δεκεμβρίου**, στις 11.00 τοπική ώρα το Wild Oats XI βρισκόταν επικεφαλής του στόλου και ετοιμαζόταν να βγει στο **στενό Bass Strait**, ενώ το Investec Loyal ήταν 11 ναυτικά μίλια πίσω του. Τρίτο ήταν το Lahana που βρισκόταν 39 ναυτικά μίλια πιο πίσω.



Από την εκκίνηση του αγώνα.



Το Wild Oats XI ηγείται του στόλου στο στενό Bass Strait.

Στον αγώνα μετείχε και ο **Alex Thomson** με το **Hugo Boss** (IMOCA 60) που βρισκόταν στην τέταρτη θέση, με το **Loki** (Reichel Pugh 63) πίσω του.

Παρά τη δύσκολη πρώτη νύχτα, μόνο τρία σκάφη είχαν εγκαταλείψει μέχρι τότε. Ο **Sam Haynes** με το **Celestial** εγκατέλειψε λόγω ζημιάς στο gooseneck, ενώ οι **Marc** και **Louis Ryckmans** με το **Accenture** είχαν διάφορα προβλήματα και αποφάσισαν να γυρίσουν πίσω. Τέλος, ο νικητής των line honours του 2003, ο **Grant Warrington** με το **Wild Thing** εγκατέλειψε κι αυτός λόγω προβλημάτων στα πανιά.

Στις 16.40 τοπική ώρα τα πρώτα σκάφη βρισκόταν στη μέση του στενού του Bass Strait, ταξιδεύοντας με νοτιοδυτικό άνεμο που σταδιακά εξασθενούσε από τους 30 κόμβους μέχρι τους 10-15.

Την **Τετάρτη 28 Δεκεμβρίου** το **Wild Oats XI** δεχόταν πλέον πίεση από το **Investec Loyal** που είχε πλησιάσει πολύ κοντά. Ο καιρός το προηγούμενο βράδυ είχε γυρίσει κατά 360 μοίρες, με αποτέλεσμα η τακτική και η ταχύτητα στις αλλαγές να είναι καθοριστική.

Το **Investec Loyal** βρισκόταν νοτιότερα κατά 20-30 ναυτικά μίλια από το **Wild Oats XI**. Όταν ο άνεμος γύρισε από νοτιοδυτικό σε νοτιοανατολικό και τα δύο σκάφη έκανα τακ νοτιοδυτικά, αλλά το **Investec Loyal** βρέθηκε σε πλεονεκτικότερη θέση, ταξιδεύοντας μάλιστα με 14 κόμβους την ίδια ώρα που το **Wild Oats XI** δεν μπορούσε να ξεπεράσει τους 9. Έτσι, μέσα σε μία ώρα, το **Investec Loyal** είχε περάσει μπροστά κατά 6 μίλια.

Οι ώρες περνούσαν και ο καιρός γύριζε ευνοϊκότερα για τα δύο πρώτα σκάφη. Η μεταξύ τους μάχη εντεινόταν, καθώς το **Wild Oats XI** δεν ήθελε να χάσει την τιμητική διάκριση των line honours (πρώτο σκάφος που τερματίζει) μέσα από τα χέρια του.

Τελικά ο τερματισμός τους ήταν ο πιο κοντινός στα 29 χρόνια ιστορίας του αγώνα. Το **Investec Loyal** ήταν αυτό που πέρασε πρώτο τη γραμμή του τερματισμού, παίρνοντας τα πολυπόθητα line honours, με το **Wild Oats XI** να ακολουθεί μετά από 3 λεπτά και 8 δευτερόλεπτα. Μετά από 628 ναυτικά μίλια ταξιδιού, που διήρκεσε 2 ημέρες, 6 ώρες, 14 λεπτά και 8 δευτερόλεπτα, το **Investec Loyal** μπήκε πρώτο στο λιμάνι του Χόμπαρτ στις 19:14:18 τοπική ώρα.

Η προσοχή και το ενδιαφέρον πλέον όλων στράφηκε στο νικητή του διορθωμένου χρόνου για την κατηγορία IRC, που θα κέρδιζε και το περίφημο **Tattersall Cup**.

Την **Παρασκευή 30 Δεκεμβρίου**, δύο ημέρες μετά τον τερματισμό των πρώτων σκαφών και ενώ η ένταση του ανέμου έπεφτε συνεχώς, ανακοινώθηκε και ο νικητής του διορθωμένου χρόνου. Ο **Stephen Ainsworth** με το **Loki**, το 63άρι μάξι σκάφος, σχεδίασης **Reichel Pugh** παρέλαβε το **Tattersall Cup** στην τελετή λήξης και απονομής που έγινε το **Σάββατο 31 Δεκεμβρίου**.

Eurolymp



Τις... παλιές καλές εποχές φιλοδοξούν οι διοργανωτές να θυμίσει το φετινό **Γιουρολύμπ** της Αθήνας. Θα πάρουν μέρος όλοι οι εν ενεργεία, κορυφαίοι Έλληνες ιστιοπλόοι καθώς οι αγώνες θα είναι ταυτόχρονα πανελλήνιο πρωτάθλημα ενώ θα αγωνιστούν και ΑμεΑ. Πρόκειται για την **22η διοργάνωση** την οποία έχουν αναλάβει

από κοινού η **Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία (ΕΙΟ)** και ο **Δήμος Καλλιθέας**. Οι αγώνες θα διεξαχθούν από **3 έως 8 Μαρτίου** σε τρεις στίβους στα νερά του Σαρωνικού Κόλπου και **αναμένεται να συμμετέχουν περίπου 170 με 200 ιστιοπλόοι**. Συμμετοχές έχουν δηλώσει αθλητές και αθλήτριες από Ουγγαρία, Ελβετία, Κροατία, Βουλγαρία, Τουρκία και Κύπρο, ενώ μέχρι την τελευταία στιγμή αναμενόταν να οριστικοποιηθεί η συμμετοχή των Σέρβων και των Ρουμάνων, οι οποίοι αντιμετωπίζουν προβλήματα στην έλευσή τους λόγω του κακού καιρού (υπάρχει δυσκολία στην μετακίνηση των τρέιλερ με τα σκάφη

των αθλητών εξαιτίας της βαρυχειμωνιάς που επικρατεί σε όλη την Ευρώπη). Θα πραγματοποιηθούν αγώνες σε όλες τις ολυμπιακές κλάσεις εκτός από την μάτ ρέισινγκ ενώ τα αποτελέσματα θα μετρήσουν από τη Διεθνή Ομοσπονδία για το παγκόσμιο ράνκινγκ λιστ. *«Θα τρέξουμε με το σκάφος που αγωνιστήκαμε στην Αυστραλία, το οποίο έφτασε στην Ελλάδα λίγες ημέρες πριν από τους αγώνες. Η διοργάνωση είναι, ταυτόχρονα, και πανελλήνιο πρωτάθλημα, το οποίο αποτελεί δέλεαρ καθώς ο τίτλος του πανελληνιονίκη έχει ιδιαίτερη σημασία»*, δήλωσε στον "Ιστιοπλοϊκό Κόσμο" ο **Παναγιώτης Καμπουριδής**.

«Πιστεύουμε ότι αυτή η διοργάνωση, παρ' όλες τις δυσχέρειες που υπάρχουν και την οικονομική κρίση στη χώρα μας, θα δείξει ότι οι Έλληνες, έστω και μέσα από τα μεγάλα προβλήματα που έχουμε, μπορούμε και στεκόμαστε όρθιοι», δήλωσε ο πρόεδρος της Οργανωτικής Επιτροπής και αντιπρόεδρος της ΕΙΟ **Παντελής Παυλίδης**, ενώ ο αντιδήμαρχος Καλλιθέας Γιώργος Μαργωμένος, πρόσθεσε:



«Σε μία δύσκολη εποχή, όπου τα οικονομικά προβλήματα μαστίζουν τη χώρα μας, η απάντηση είναι η δράση. Δεν πρέπει κανείς μας να κόψει δαπάνες από τον αθλητισμό και από τον πολιτισμό, γιατί είναι δύο τομείς που μπορούν να κρατήσουν ψηλά το πητικό μας». Για τη βοήθεια που μπορεί να προσφέρει ο αθλητισμός στην οικονομική κατάσταση της χώρας μίλησε ο γενικός γραμματέας της ΕΙΟ, **Απόστολος Παπαθανασίου**: «Με τους ανθρώπους του Δήμου έχουμε και ένα κοινό όραμα, να μετατρέψουμε τη ναυταθλητική μαρίνα Καλλιθέας σε ένα καταπληκτικό ιστιοπλοϊκό κέντρο, που δεν έχει τίποτα να ζηλέψει από τα αντίστοιχα του εξωτερικού. Πιστεύουμε ότι ο αθλητισμός μπορεί να βοηθήσει στην

οικονομική κρίση. Εμείς θα κάνουμε την διοργάνωση ακόμη και εάν δεν υπήρχαν χορηγοί». Στις αγωνιστικές συνθήκες στάθηκε ο τεχνικός σύμβουλος της ΕΙΟ, **Τάκης Νικηφορίδης**: «Οι αγώνες θα διεξαχθούν σε τρεις στίβους στο Σαρωνικό κόλπο από έμπειρα στελέχη αγώνων. Η εκκίνηση τους, καιρού επιτρέποντος, θα γίνεται στις 11 το πρωί». Η διοργάνωση θα πραγματοποιηθεί με την στήριξη του **ΟΠΑΠ**, ο οποίος θα προσφέρει 40.000 ευρώ. «Ευχαριστούμε τον ΟΠΑΠ, που είναι χρυσός χορηγός των αγώνων. Όλα τα έξοδα θα καλυφθούν με την οικονομική βοήθεια που προσέφερε», υπογράμμισε ο ταμίας και υπεύθυνος για τα οικονομικά της ΕΙΟ, **Σταύρος Παπαδέας**.

Ασημένιο μετάλλιο στα RSX ο Β. Κοκκαλιάνης



Σε... τροχιά ολυμπιακής διάκρισης βρίσκεται ο Βύρων Κοκκαλιάνης. Ο πρωταθλητής των **RSX** αγωνίστηκε στο **ευρωπαϊκό πρωτάθλημα της Μαδέιρα**, όπου κατέλαβε την **δεύτερη θέση**, ισοβαθμώντας με τον εκπληκτικό Πολωνό Πρεμισουάφ Μιαρζίνσκι, ο οποίος θεωρείται ως ένας εκ των κορυφαίων του κόσμου. Αμφότεροι οι ιστιοπλόοι συγκέντρωσαν 34 β.π. αλλά το χρυσό μετάλλιο πήγε στην Πολωνία καθώς ο αντίπαλος του Βύρωνα είχε καλύτερες θέσεις (δύο πρωτίες έναντι μίας). Το χάλκινο μετάλλιο κατέκτησε ο επίσης Πολωνός, Πιότρ Μίζκα. Πραγματοποιήθηκαν 10 ιστιοδρομίες ενώ δεν έγιναν αγώνες την τελευταία ημέρα διότι δεν υπήρχε αέρας.

«Ήταν ένας πολύ δυνατός αγώνας. Πήραν μέρος οι καλύτεροι αθλητές του κόσμου, οι οποίοι θα αγωνιστούν και στους Ολυμπιακούς. Ήταν μία ευκαιρία για να μετρήσω τις δυνάμεις μου», δήλωσε, ελάχιστα ώρες μετά την επιτυχία του, στον "Ιστιοπλοϊκό Κόσμο" ο δευτεραθλητής Ευρώπης.

Μία από τις καλύτερες εμφανίσεις της έκανε και η **Αγγελική Σκαρλάτου**. Η πρωταθλήτρια των **RSX** πήρε την **10η θέση** στην γενική κατάταξη αντιμετωπίζοντας σπουδαίες αθλήτριες, οι οποίες έχουν διακριθεί σε διεθνείς διοργανώσεις. Πρωταθλήτρια Ευρώπης αναδείχτηκε η Ισπανίδα Μαρία Αλάμπου με δεύτερη Μάγια Νταβίντοβιτς (Ισραήλ) και τρίτη την Τούλι Πετάγια (Φινλανδία).

Μάντης - Καγιαλής πρώτευσαν στο "Μ. Αλέξανδρος"

Στο θαλάσσιο στίβο του Θερμαϊκού διεξήχθη με επιτυχία το κύπελλο "Μ. Αλεξάνδρου", με διοργανωτή τον Ναυτικό Όμιλο Θεσσαλονίκης.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον είχε ο αγώνας στα 470 των ανδρών καθώς πήραν μέρος το δύο κορυφαία ελληνικά πληρώματα που διεκδικούν και την πρόκριση για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του Λονδίνου. Πήραν μέρος 14 σκάφη, πραγματοποιήθηκαν εννέα κούρσες και πρώτευσαν οι **Π. Μάντης- Π. Καγιαλής** (ΙΟΠ/ΝΟΚΒ) με 14 β.π. Δεύτεροι ήρθαν οι **Π. Καμπουρίδης - Στάθης Παπαδόπουλος** (ΝΟΕ/ΝΟ. Μυκόνου) με 19 β.π. και 3ες οι **Βιργ. Κραβαριώτη-Σοφ. Παπαδοπούλου** (ΕΝΟΑ-ΝΟ. Καλ.) με 27β. π., οι οποίες ήταν πρώτες στη κατηγορία γυναικών.

«Πάντα χαίρομαι όταν αγωνίζομαι στη Θεσσαλονίκη. Ήταν ο πρώτος αγώνας στην Ελλάδα. Θα ακολουθήσει το Γουρολύμπι, όπου θέλουμε να φέρουμε ανάλογο αποτέλεσμα», μας είπε ο **Παύλος Καγιαλής**.

Στα **Finn** (8 σκάφη- 9 κούρσες) πρώτευσε ο **Γιάννης Μιτάκς** (ΙΟΠ) και ακολούθησαν **Αλ. Δραγούτσος** (ΟΘΑ) και **Π. Κωτσοβός** (ΝΟ. Αμφ.).

Στα **Λείζερ Στάνταρ** έγιναν εννέα κούρσες και αγωνίστηκαν 34 σκάφη. Ο **Βαγγέλης Χειμώνας** (ΙΟΠ) πλσαρίστηκε στην πρώτη



θέση με 11 β.π., ακολούθησε ο **Αντώνης Μπουγιούρης** (ΝΑΟ.ΕΛΛ. Ιππ.) με 18 β.π. και ο **Αλ. Κάτσιος** (ΝΟΕΘ) με 28 β.π., που ήρθε πρώτος στους νέους.

Στα **Ράντιαλ** (19 σκάφη - 9 κούρσες) πρώτη ήρθε η **Μαρία Βλάχου** (ΝΟΠΦ) με 19 β.π., δεύτερη η **Βασ. Καραχάλιου** (ΝΟΚΒ) με 25 β.π. και 3η η **Νατάσα Χριστοδούλου** (Κύπρος) με 27β.π.

Μετάλλιο και καλό πηλασάρισμα στο Μαϊάμι

Με το μυαλό στο Λονδίνο συνεχίζουν την προετοιμασία τους οι Έλληνες ιστιοπλόοι. Στο **παγκόσμιο πρωτάθλημα της Αυστραλίας** η χώρα μας πήρε **πέντε προκρίσεις** αλλά ποιοι θα αγωνιστούν στους Ολυμπιακούς θα κριθεί από τις επιδόσεις τους στις προεχείς διεθνείς διοργανώσεις. Από την άλλη πλευρά, οι αθλητές μας θα διεκδικήσουν 'εισιτήρια' σε ακόμη τέσσερις κλάσεις, οι αγώνες των οποίων θα γίνουν τον Μάιο. Μάλιστα, **τον Μάιο, στην Βαρκελώνη, θα προκύψει και το δίδυμο που θα εκπροσωπήσει τη χώρα μας στα 470 καθώς στην Ισπανία θα πραγματοποιηθεί και ο... ελληνικός εμφύλιος ανάμεσα στους Μάντη - Καγιαλή, Καμπουρίδη - Παπαδόπουλο.** Η χρονιά ξεκίνησε με τους καλύτερους οίκνους για τους **Καμπουρίδη - Παπαδόπουλο**, οι οποίοι επέστρεψαν από το Μαϊάμι με το χάλκινο μετάλλιο από το παγκόσμιο κύπελλο. Βέβαια, πολύ κοντά βρέθηκαν και οι **Μάντης - Καγιαλής** που πλσαρίστηκαν στην 6η θέση, αποδεικνύοντας με αυτό τον τρόπο ότι και τα δύο ελληνικά πληρώματα συγκαταλέγονται μέσα στα καλύτερα του κόσμου.

«Ήταν ο πρώτος αγώνας της προετοιμασίας μας. Μας φιλοξένησε ο κ. Ανδρεάδης στο σπίτι του. Τον Ιανουάριο, στο Μαϊάμι, ο καιρός είναι ιδανικός για ιστιοπλοία γιατί έχει πολύ καλές θερμοκρασίες. Είμαστε χαρούμενοι για το αποτέλεσμα. Ο αγώνας διεξήχθη με όλες τις καιρικές

συνθήκες. Μάλιστα, την τελευταία ημέρα είχε πολύ αέρα», δήλωσε στον "Ιστιοπλοϊκό Κόσμο" ο **Παναγιώτης Καμπουρίδης**.

Στο Μαϊάμι αγωνίστηκε και ο **Βαγγέλης Χειμώνας**. Πήρε την 14η θέση στα Λείζερ Στάνταρ.



intersleek[®] 900

Fluoropolymer foul release coating



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

6%

predicted fuel
and emission
savings*

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

To find out more visit:

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

* Depending on application and service conditions.
® and International, and Intersleek are trademarks of, or licensed to, Akzo Nobel. © Akzo Nobel, 2007

 **International**
Marine Coatings

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


AKZO NOBEL

Η γιορτή των Κορυφαίων

Δέσμευση Μπιτσαξή για το Σχοινιά

Τους **Παγκόσμιους πρωταθλητές του 2011**, τους αθλητές που διακρίθηκαν στις υπόλοιπες διεθνείς διοργανώσεις, τον πρωταθλητή και πολυνίκη σύλλογο **Ναυτικό Όμιλο Ιωαννίνων** αλλά και τους ανθρώπους και τους φορείς που προσέφεραν και προσφέρουν τις πολύτιμες υπηρεσίες τους στην ελληνική κωπηλασία τίμησε το απόγευμα της Τετάρτης **18 Ιανουαρίου** η **Κωπηλατική Ομοσπονδία**.

Το “παρών” στο μέγαρο της ΕΟΕ έδωσαν ο ΓΓΑ **Πάνος Μπιτσαξής**, ο πρόεδρος της ΕΟΕ **Σπύρος Καπράλος**, ο πρόεδρος της Διεθνούς Ολυμπιακής Ακαδημίας **Ισίδωρος Κούβελος**, οι Δήμαρχοι Ιωαννιτών **Φ.Φίλιος** και Σαλαμίνας **Γ. Τσαβαρής**, η πρόεδρος του ΕΣΚΑΝ **Χαρά Σπηλιοπούλου** κ.ά εκπρόσωποι Σωματίων Ασφαλείας, φορέων και ομοσπονδιών.

Την τελετή άνοιξε με σύντομο χαιρετισμό του ο πρόεδρος της ΕΚΟΦΝΣ **Γιάννης Καρράς** ο οποίος αναφέρθηκε στις επιτυχίες των ελληνικών κωπηλατών το 2011, καυτηρίασε την στάση των Ολυμπιακών Ακινήτων για την απόφασή τους να ανεβάσουν κατακόρυφα το κόστος των χρεώσεων στους ξενώνες του Ολυμπιακού Κωπηλατοδρομίου αναγκάζοντας την ομοσπονδία να αναζητήσει διαμονή για τους αθλητές των κοινοβίων σε γειτονικά ξενοδοχεία και εξέφρασε την πεποίθησή του ότι και αυτή η χρονιά θα φέρει πολλά μετάλλια, ακόμη και Ολυμπιακά.



Ο τεχνικός σύμβουλος της ΕΚΟΦΝΣ Τζιάνι Ποστιλιόνε καθώς παραλαμβάνει την τιμητική βράβευση από τον αντιπρόεδρο της Ομοσπονδίας Γιάννη Μωυσίδη.



Κατάμεστο για ακόμη μια χρονιά ήταν το αμφιθέατρο της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής.



1



2



3

1. Ο πρόεδρος της ΔΟΑ Ισίδωρος Κούβελος κατά την βράβευση των αδελφών Γκουντούλα Απόστολου και Νίκου.
2. Ο πρόεδρος της ΕΚΟΦΝΣ Πάννης Καρράς κατά την βράβευση του γγΑ Πάνου Μπιτσαξή για την προσφορά του στην Κωπηλασία.
3. Ο πρόεδρος της ΕΟΕ Σπύρος Καπράλος με τους ασημένιους Παγκόσμιους πρωταθλητές της τετρακώπου άνευ Χρήστου, Παπαχρήστο, Τζιάλλα και Τσίλη.

Στον χαιρετισμό του ο Γενικός Γραμματέας Αθλητισμού **Πάνος Μπιτσαξής** αφού ευχαρίστησε για την τιμητική βράβευση που του κάνει η **ΕΚΟΦΝΣ** δεσμεύτηκε προσωπικά ότι δεν θα αφήσει την ελληνική κωπηλασία να φύγει από το Σχοινιά ενώ δήλωσε ότι σε λίγο διάστημα θα λειτουργήσει ακόμη ένα σημαντικό προπονητικό κέντρο στον ποταμό Λουδία.

Ο πρόεδρος της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής **Σπύρος Καπράλος** δήλωσε φανατικός θαυμαστής της ελληνικής κωπηλασίας και εξέφρασε την πεποίθησή του ότι θα φέρει επιτυχίες από τους Ολυμπιακούς αγώνες ενώ από την πλευρά των αθλητών η **Αλεξάνδρα Τσιάβου** ζήτησε την συμπαράσταση όλων στη δύσκολη χρονιά που διανύουμε αφού όπως είπε χαρακτηριστικά «*Καθημερινά η ζωή μας στην προπόνηση κινείται στα άκρα*».

Εκτός από τις βραβεύσεις των αθλητών, του ΝΟ Ιωαννίνων που για μια ακόμη χρονιά αναδείχθηκε πρωταθλητής και πολυνίκης και του Πάνου Μπιτσαξή τιμήθηκαν για την προσφορά τους οι ομοσπονδιακοί προπονητές **Τζιάνι Ποστιλιόνε**, **Σάκης Αθανασιάδης**, **Τόλης Παλαιοπά- νος**, **Χρόνης Βλασταρίδης**, **Κώστας Κοντομανώλης**, ο προπονητής του ΝΟΙ **Ευθύμιος Βλάχος** καθώς και το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο από την εκπρόσωπο του οποίου **Βιβή Σίδερη** (υπεύθυνη Δημοσίων Σχέσεων) βγήκε και η τελευταία είδηση της βραδιάς.

Πιο συγκεκριμένα μετά την δίκωπο άνευ των αδελφών Γκουντούλα το ΤΤ θα στηρίξει χορηγικά από εδώ και στο εξής και το πλήρωμα του διπλού σκιφ ελ βαρών Τσιάβου-Γιαζιτζίδου. Το τυχερό φλουρί της Βασιλόπιτας έπεσε στον εκπρόσωπο του ΠΣΑΤ και μέλος του Ομίλου Ερετών Χρήστο Αθανασόπουλο.

Στον πρόεδρο της Δημοκρατίας τα "χρυσά κουπιά"



Αναμνηστική φωτογραφία με όλη την Εθνική ομάδα της κωπηλασίας.

Τα συγχαρητήρια αλλά και τις θερμές ευχές του πρώτου Πολίτη της χώρας του Προέδρου της Δημοκρατίας **Κάρολου Παπούλια** δέχθηκαν οι παγκόσμιοι πρωταθλητές και πρωταθλητές Ευρώπης της Κωπηλασίας κατά την επίσκεψή τους στο Προεδρικό Μέγαρο στις **7 Φεβρουαρίου**.

Έχοντας αφήσει για λίγο τα φορμάκια και τις βάρκες αφού αυτές τις μέρες βρίσκεται σε εξέλιξη προπονητικό κοινόβιο της Εθνικής ομάδας στο Σχοινιά, όλοι οι αθλητές που κατέκτησαν μετάλλια στο πρόσφατο παγκόσμιο πρωτάθλημα αλλά και το Ευρωπαϊκό καθώς κι αυτοί που σφράγισαν το εισιτήριο για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του Λονδίνου **έγιναν δεκτοί με θερμή απο τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας που τους χαιρέτησε έναν έναν ξεχωριστά**. Τις συστάσεις ανέλαβε ο πρόεδρος της ΕΚΟΦΝΣ **Γιάννης Καρράς** αν και ο Κάρολος Παπούλιας γνώριζε αρκετούς. Όπως την **Αλεξάνδρα Τσιάβου** που της είπε «Εσένα σε ξέρω» ενώ δεν χρειάστηκε πολύ για να καταλάβει τους Παννιώτες **Τσίλη** και **Τζιάλλα** που 'προδόθηκαν' από τα επώνυμα τους. «Εσείς είστε σύγουρα από τα Πάννενα» τους είπε ως γνήσιος συμπατριώτης τους.

Στον σύντομο λόγο του ο Κάρολος Παπούλιας μεταξύ άλλων τόνισε «Είσατε η μόνη ελπίδα σε αυτή τη χώρα. Με τις επιτυχίες σας και το έργο σας δίνετε ελπίδα στους Έλληνες, ανεβάζετε το ηθικό τους και αποτελείται μια αχτίδα φωτός. Ξέρω τα προβλήματα που αντιμετωπίζετε και τα κατανοώ. Θα πρέπει οπωσδήποτε η Πολιτεία να βρει λύση σε αυτά».

Απλό και φιλικό χαρακτήρισε τον πρώτο πολίτη της χώρας ο **Νίκος Γκουντούλας** «Ήταν μια πολύ ενδιαφέρουσα εμπειρία. Ο Πρόεδρος

ήταν απλός και φιλικός μαζί μας και γνώριζε τόσο για τη δουλειά μας όσο και για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουμε. Ελπίζουμε μετά τους Ολυμπιακούς να μας ξαναδεχθεί».

Για μια συνάντηση που έλειπε από την ελληνική κωπηλασία μίλησε ο εκ των ομοσπονδιακών προπονητών **Σάκης Αθανασιάδης** «Αν και λιτή η τελετή ήταν κάτι που έλειπε από την κωπηλατική οικογένεια. Γνωρίσαμε ένα θεσμό κι έναν άνθρωπο που ήταν ιδιαίτερα θερμός με όλους μας. Άριστος γνώστης της αθλητικής κουλτούρας έδειξε κατανόηση στα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο χώρος. Όλοι μας νιώσαμε τυχεροί που βρεθήκαμε σήμερα στο Προεδρικό Μέγαρο».

Την κωπηλατική ομάδα που επισκέφτηκε τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας αποτελούσαν ο πρόεδρος της ΕΚΟΦΝΣ **Γιάννης Καρράς**, ο αντιπρόεδρος **Γιάννης Μωυσίδης**, ο τεχνικός σύμβουλος **Τζιάνι Ποστιλιόνε**, οι ομοσπονδιακοί προπονητές **Σάκης Αθανασιάδης**, **Τόλης Παλαισιάνος**, **Χρόνης Βλασταρίδης**, **Κώστας Κοντομανώλης** και οι αθλητές: **Νίκος και Απόστολος Γκουντούλας**, **Αλεξάνδρα Τσιάβου**, **Χριστίνα Γιαζιτζίδου**, **Στέργιος Παπαχρήστος**, **Γιάννης Τσίλης**, **Γιώργος Τζιάλλας**, **Γιάννης Χρήστου**, **Λευτέρης Κόνσολας**, **Παναγιώτης Μαγδανής**.

Κινέζοι και Ιρλανδοί επέλεξαν το Σχοινιά για προετοιμασία

Ομάδα επίλεκτων Κινέζων κωπηλατών αποτελούμενη από τρεις αθλήτριες κι ένα αθλητή πραγματοποίησαν την **προετοιμασία** τους στο **Ολυμπιακό Κωπηλατοδρόμιο του Μαραθώνα** μαζί με την **Ελληνική Εθνική ομάδα**.

Οι Κινέζοι κωπηλάτες **ορισμένοι εκ των οποίων είχαν και πέρυσι κάνει μέρος της προετοιμασίας τους στο Μαραθώνα** παρέμειναν ως τις 27 Φεβρουαρίου.

Πρόκειται για την δεύτερη ομάδα ξένων κωπηλατών που επιλέγει μέσα στο 2012 το Ολυμπιακό κωπηλατοδρόμιο της Αθήνας για προετοιμασία μετά την **Εθνική ομάδα της Ιρλανδίας** που προετοιμάστηκε από τις 23 Ιανουαρίου ως τις 3 Φεβρουαρίου στο Μαραθώνα.

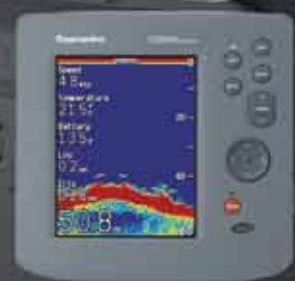
Την Ιρλανδική ομάδα αποτελούσαν οκτώ άτομα που στελέχωναν τέσσερα πληρώματα.



Η κινεζική ομάδα στο Ολυμπιακό Κωπηλατοδρόμιο του Σχοινιά.

Raymarine®

Ο ΙΔΑΝΙΚΟΣ “ΣΥΝΤΑΞΙΔΙΩΤΗΣ”



ΑΠΟΛΕΞΗΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΦΡΟΝΤΟΣ

Skordilis S.A.
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

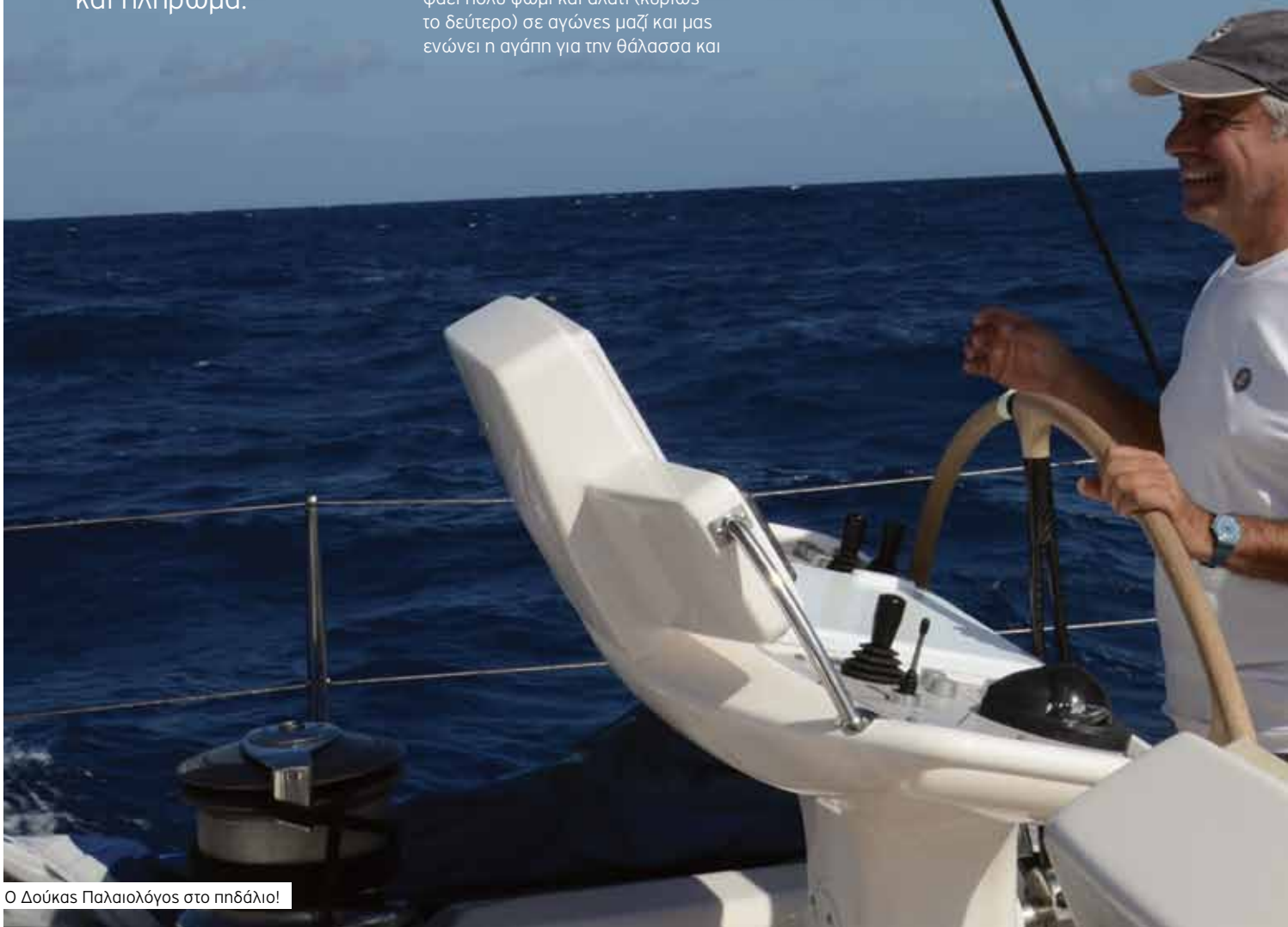
ΑΛΙΜΟΣ: Ποσειδώνος 10, τηλ.: 210 9858241, skordili@otenet.gr
ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Ακτή Μουτσοπούλου 36, τηλ.: 210 4181797, piraeus@skordilis.gr
ΚΕΡΚΥΡΑ: Σπύρου Μουρική 1, τηλ.: 26610 24718, corfu@skordilis.gr



The Big Dream

Πάντα ήθελα να κάνω ένα τέτοιο ταξίδι. Να ξανοιχτώ στο πέλαγος, να έχω μπροστά μου πολλές μέρες ανοιχτή θάλασσα μακριά από τον κόσμο και την καθημερινότητα. Και να' ναι το ταξίδι ιστιοπλοϊκό, με αξιόπλοο σκαρί και καλή παρέα και πλήρωμα.

Ο Θεός με αξίωσε να πραγματοποιήσω το όνειρο μου, γι' αυτό και ονόμασα το ταξίδι μας "The Big Dream". Το ταξίδι ήταν η συμμετοχή στο **ARC 2011**, τον αγώνα δηλαδή από το **Las Palmas των Κανάριων ως την Santa Lucia της Καραϊβικής**, μια απόσταση 2700 μιλίων. Το σκάφος μας, το **Acool Turabi**, ένα Swan 82 πόδια ιδανικό για μεγάλες περατζάδες. Το πλήρωμα εννεαμελές, διαλεγμένο με γνώμονα την ναυτοσύνη αλλά και το καλό δέσιμο μεταξύ μας. Οι περισσότεροι από τους **Δ. Χοχλάκη, Λ. Πελεκανάκη, Β. Γαβρίλη, Αντ. Δημητρακόπουλο, Χρ. Στράτο, Γ. Στράφτη, Στ. Πασαμικήλη, Δ. Λιαρούτσο** και την αφεντιά μου έχουμε φάει πολύ ψωμί και αλάτι (κυρίως το δεύτερο) σε αγώνες μαζί και μας ενώνει η αγάπη για την θάλασσα και



Ο Δούκας Παλαιολόγος στο ηνδάλιο!



την ιστιοπλοΐα και μια στενή φιλία.

Μετά από πολύμηνη προετοιμασία και πολύτιμες συμβουλές από άλλους ιστιοπλόους που είχαν τρέξει τον αγώνα, σαν τον πρόεδρο του ΠΟΙΑΘ **Γ. Μαραγκουδάκη**, ξεκινήσαμε 1/10/11 για το Las Palmas. Νωρίς, αφού η εκκίνηση από τα Κανάρια ήταν 20/11/2011, αλλά δεν ήθελα να περάσω την Μεσόγειο χειμωνιάτικα. Πρώτο μας λιμάνι μετά την Πάτρα το **Λιπαρι**, ένα μικρό Αιόλιο νησί κοντά στο πέραςμα της Σκύλας και της Χάρυβδης, την Μεσσίνα δηλαδή. Μείναμε λίγες ώρες μονό, διότι θέλαμε να φθάσουμε Σαρδηνία πριν χαλάσει ο καιρός, αλλά ήταν ωραίο και αχάλαστο μέρος. Στο **Porto Cervo** μπήκαμε ώρες πριν αγγίξει η θάλασσα, 750 μίλια σε τρία μερόνυχτα. Την επόμενη φύσηξε 50 μίλια άνεμος, αλλά εμείς, ασφαλώς δεμένοι, κάναμε τουρισμό στην Costa Smeralda!

Επόμενος στόχος το **Bonifacio** της Κορσικής, ίσως το ωραιότερο λιμάνι που πιάσαμε, σ' ένα βαθύ όρμο κάτω από μια παλιά οχυρωμένη πόλη. Μετά την **Γαλλία, Ισπανία, Μενόρκα** και **Πάλμα** των Βαλεαρίδων και υστέρα **Puerto Banus** λίγο πριν το Γιβραλτάρ. Περάσαμε τις **Ηράκλειες**

Στήλες σούρουπο της 20/10. Εντυπωσιακός ο Βράχος στο πιο πολυσύχναστο για ναυσιπλοΐα στενό της οικοουμένης!

Επιτελούς Ατλαντικός. Ταξιδεύουμε με μπουνάτσα, μηχανή και πανί, και σε τρία μερόνυχτα πιάνουμε **Lanzerote**, το πρώτο νησί των Κανάριων στο δρόμο μας. Σαφώς καλύτερο από το **Las Palmas**, όπου φθάνουμε στις 25/10, συμπληρώνοντας το πρώτο κομμάτι του ταξιδιού μας. Ήταν ωραίο το delivery, 2500 μίλια χαλαρά και τουριστικά, αλλά και προετοιμασία, διότι ποτέ δεν είχα ταξιδέψει 700 μίλια με την μια. Εκτός από τον Χοχλάκη, τον Πελεκανάκη και μένα, συνταξίδεψαν σε μπράτσα του delivery και το διασκέδασαν οι Γ. Στράφτης, Γ. Βασιλάτος, Δ. Λιγαρούτσος, Αν. Δημητρακόπουλος και Ν. Μηρούδος. Το σκάφος έμεινε στο Las Palmas με τον Μίμη και το Λεωνίδα, προετοιμάστηκε και οι υπόλοιποι φθάσαμε από Αθήνα δυο μέρες πριν την εκκίνηση.

Στις 20/11 όλο το νησί ήταν στην **εκκίνηση**. Μπάντες έπαιζαν, πυροσβεστικά έριχναν πίδακες νερού και όλοι ευχόντουσαν καλό ταξίδι. Ξεκινήσαμε πολύ δυνατά και γρήγορα βρεθήκαμε μπροστά, παρέα με τα μεγάλα αγωνιστικά και τα καταμαράν. Ο καιρός ούριος, όπως προβλέπαμε. Την πρώτη

νύχτα πέσαμε σε λειψαριά, και σύντομα μας έφθασε ο στόλος. Η μπουανάτσα στον Ατλαντικό είναι θάνατος, διότι με την ρεστιά το κούνημα είναι πολύ και καταπονεί σκάφος και πλήρωμα. Ευτυχώς κράτησε μονό ένα εξάωρο. Ήταν και η μόνη λειψαριά, σε όλο το υπόλοιπο ταξίδι είχαμε καλό αέρα.

Η ταχύτητα μας σπάνια πέφτει κάτω από δέκα μίλια, και συχνά πλεύουμε με 15 ακόμα και 18 μίλια. Ενώ από ταχύτητα σκίζουμε, η γωνία μας δεν είναι ποτέ προς τον προορισμό μας. Χρειάζεται να πάμε πιο πρύμα, αλλά το ασύμμετρο μπαλόκι δεν μας το επιτρέπει. Το δοκιμάζουμε με μπαλονόξυλο και ταξιδεύουμε καλύτερα και κάνουμε συχνά τσίμες. Αυτός ο αγώνας είναι όλος πρύμα. Δεν βοηθάει που τη δεύτερη μέρα κιόλας σκίσαμε το καλό και καινούργιο μας μπαλόκι σε μια μπότσα. Προσπαθήσαμε να το επισκευάσουμε, δυόμισι μέρες το ράβαμε, αλλά χωρίς ραπτομηχανή δεν άντεξε και λίγες ώρες αφού το σηκώσαμε ξανά, έγινε φιλίλια. Μας έμεινε μόνο το θηρίο, ένα παλιό μπαλόκι 600 τετραγωνικά, δύσκολο και κατάλληλο μόνο για λίγο αέρα. Αδύνατον να το έχουμε επάνω την νύχτα για να μη σκιστεί και δεν το έχουμε αργότερα στη λειψαριά. Κάπου εκεί τελείωσαν και οι αγωνιστικές μας φιλοδοξίες, αφού κάθε βράδυ που κατεβάζαμε το μπαλόκι αντίπαλοι κέρδιζαν μίλια.

Είναι εντυπωσιακό πόσο γρήγορα μπήκαμε όλοι στο ρυθμό της ζωής της ανοιχτής θάλασσας. Βάρδιες 12:00 με 4:00, 4:00 – 8:00 και 8:00 – 12:00, νύχτα και μέρα περίπου ίδιες σε διάρκεια. Το φαΐ, καλά να' ναι ο Μίμης, εξαιρετικό. Ψάρεμα ανεπιτυχές διότι όποτε πιάναμε ψάρι ήταν αδύνατο να το βγάλουμε με την ταχύτητα που πηγαίναμε. Ούτε λόγος βέβαια να κόψουμε δρόμο για ένα ψάρι!

Η ναυσιπλοΐα απλή, μόνο μέλημα να ακολουθούμε τις εντολές του router μας, μην ξαναπέσουμε σε λούμπα. Στην διαδρομή είχε πολλά σημεία χωρίς αέρα αλλά τα παρακάμψαμε. Αυτό και οι τσίμες μας έκαναν να πλεύσουμε περίπου 3400 μίλια, δηλαδή 700 μίλια παραπάνω από την



απόσταση! Τα βράδια, ιδίως μετά την μέση της διαδρομής, προσέχαμε τα μπουρίνια. Αποφύγαμε αρκετά και μόνο ένα βράδυ μειώσαμε δραστικά την ιστιοφορία διότι ο αέρας είχε φθάσει τα 35 μίλια. Βροχές ελάχιστες. Γενικά ο καιρός ήταν πολύ καλός, μόνο η διεύθυνση του ανέμου δεν βόλεψε αλλά δεν μπορείς να τα έχεις όλα στην ζωή!

Έτσι, **13 μέρες και 19 ώρες μετά την εκκίνηση** φθάσαμε στην **Santa Lucia**, τρεις το πρωί τοπική ώρα. **Μπήκαμε ένατοι από 243 κότερα, τρίτοι στην κατηγορία μας και 15οι γενικής.** Με το καλό μπαλόκι θα φθάναμε υπολογίζω 36 ώρες πριν. Δεν θα βγαίναμε πρώτοι, αλλά σίγουρα σε πολύ καλύτερη θέση. Δεν πειράζει όμως, ήταν μια σπουδαία εμπειρία, περάσαμε καταπληκτικά και, μην το ξεχνάμε, **ΔΙΑΣΧΙΣΑΜΕ ΤΟΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ.**

Δούκας Παλαιολόγος
Acool Turabi

The Big Dream



MARAN GAS MARITIME INC.

Partnerships and Teamwork



...bring SUCCESS to humans

8,ACHILLEOS & LABROU KATSONI STR., GR-17674 ATHENS, GREECE P.O. BOX 77060, GR-17510
TEL.: +30 (2130) 174 500 FAX: +30 (2130)174 800
Email : mail@marangas.com

της φαντασίας το καράβι θα σαλπάρει...

Αγαππητέ φίλε καλημέρα και σε σένα!

Είδα τις φωτογραφίες που μου έστειλες από τη Νήσο Σβαλμπαρντ! Πως βρέθηκες, αλήθεια, εκεί; Ωραίο σπίτι, αναμφισβήτητα! Μοιάζει σα να βγήκε από ταινία του '70...

Ασύλληπτο μέρος να ζει κανείς. Όσο για εκείνο το πετούμενο που μου pes να προσέξω...

Ναι! Στ' αλήθεια θυμίζει εκείνα τα περίεργα πουλιά με την εξώκοσμη λαλιά... τεκελί λι – τεκελί λι...

Οι Σφίγγες των Πάγων... Ναι, τα θυμάμαι σα νάναι τώρα!

Mobilis in mobile

Με το καταμαράν στο ρόλο του mobile...Ναυτίλου...

Σα να ζήσαμε τη συνέχεια της ιστορίας του Πόε Η Περιπέτεια του Άρθουρ Γκόρντον Πύμ από το Ναντάκετ...

Έντγκαρ Άλαν Πόε... Οι πιο πολλοί νομίζουν ότι πρόκειται γι' ακόμη μία αφήγησή του θολωμένη από τους καπνούς του οποίου, αλλά εμείς το ζήσαμε σα να 'ταν όνειρο η αναμφισβήτητη πραγματικότητα.

Τεκελί λι – τεκελί λι...

Συννεφιά... Μαύρα γιγάντια βουβά κύματα χαράματα πρωί κάποιας μέρας του διάπλου...

Έπρεπε να διασχίσουμε τον Ατλαντικό... Από το βόρειο πέρασμα, αν γίνεται, είναι η πρόταση που έπεσε στο τραπέζι, μια χειμωνιάτικη νύχτα μπροστά στο τζάκι του σπιτιού μου.

Να προσεγγίσουμε τις αιώνιες ομίχλες της Υπερτάτης Θούλης... της Υπερβορέας...

Εκεί που σε περιμένουν γυναίκες ομορφότερες κι από Θεές, κατά πως λέει ο μύθος.

Μέρες και νύχτες έχουν περάσει και καθώς ανοιχθήκαμε βορειοδυτικά του έσχατου άκρου της γης της Σκωτίας συναντήσαμε τα κατάμαυρα και βουβά μεγάλα κύματα του ωκεανού.

Ένα περίεργο τραγουδιστό κρώξιμο ακούγεται από ψηλά! Τραγουδιστό και εφιαλτικό, αν γίνεται κάτι τέτοιο!

Τεκελί λι – τεκελί λι...

Τεράστια πουλιά! Από που να ήρθαν άραγε; Μοιάζουν γιγάντια άλμπατρος μα δεν είναι...

Πιο ψηλά είναι τα σύννεφα... Παχιά μαύρα σύννεφα του Ατλαντικού. Ψιλή βροχή πέφτει στο ξύλινο κατάστρωμα και όλα είναι βρεγμένα...

Είμαι μόνος στο δεξί πηδάλιο του ιστιοφόρου καταμαράν μας και τα κοιτώ να κάνουν αργούς κύκλους από πάνω μας...

Ένας περίεργος μεταλλικός αδιόρατος ήχος ακούγεται απ' τα φτερά τους όποτε πλησιάζει κάποιο απ' αυτά...

Τεκελί λι – τεκελί λι...

Με το ένα μάτι τα περιεργάζομαι και με τ' άλλο

προσέχω το κύμα... Αρμενίζουμε δευτερόπρυμα με μήκος κύματος καμιά κατοστάρια μέτρα... Συνθήκες πρωτόγνωρες... Η Πνοή, το σκάφος μας είναι μεγάλο, τριάντα μέτρα καταμαράν είναι αναμφισβήτητα μεγάλο πράγμα, αλλά για πρώτη φορά ξανοιχθήκαμε τόσο πολύ.

Ο Μάικ αγουροξυπηνημένος βγαίνει απ' τη μεγάλη καμπίνα του καταστρώματος και προσπαθεί να ισορροπήσει το βήμα του, ασυνήθιστος και αυτός σε τέτοιες συνθήκες...

Κατφορίζουμε τη πλαγία ενός βουβού κύματος που πιότερο μοιάζει με λόφο παρά με κύμα...

Τεκελί λι – τεκελί λι... τρρρ – τρρριιι! Τρρρ – τρρριιι...!! Μόλις τον είδαν...

Τι είναι αυτά...; ρωτά τρίβοντας τα μάτια...

Πουλιά, δεν τα βλέπεις;

Τι πουλιά ρε, αυτά είναι ρομπότ... Δε βλέπεις που φαίνεται λιγάκι ο μηχανισμός κάτω απ' τα φτερά;

Τεκελί – λι...!

Σα να βλέπω κάτι!

Ο Λευτέρης, που μόλις έχει ξυπνήσει και αυτός, έχει ακούσει την όλη φάση και πρακτικός όπως είναι χώνει, χωρίς δεύτερη σκέψη τη σαππη με το τηλεφακό στα χέρια του Μάικ...

Κλικ..!

Κλικ..!

Τεκελί λι – τεκελί λι... Τρρριιι...! Τρρριιι...!

Τα πουλιά σαν είδαν το τηλεφακό πήραν απότομα ύψος...

Μόνο ένα απ' αυτά όρμησε κατά πάνω στο Μάικ... Τεράστιο! Άνοιγμα φτερών κάπου τρία με τριάμισι μέτρα...

Κόβω, απότομα, το πηδάλιο όλο αριστερά!

Ο Μάικ πέφτει με την κάμερα κρυμμένη στην αγκαλιά... Πέφτει στο ντεκ προσπαθώντας να προφυλαχθεί πίσω από ένα μεγάλο βίντσι.

Απ' το πουθενά ορμείει ο Κριστόφ με το ψαροντούφεκο!

Κλάνκ!

Η βέργα κτυπάει κατάσπηθα το πουλί με ένα στριγκό ήχο σα να ξύνει μέταλλο!

Στραβώνει και πέφτει!

Το πουλί με μια μεταλλική παρόμοια στριγκιά κάνει μια θεαματική βουτιά και χάνεται στη θάλασσα απ' τη δεξιά μεριά του σκάφους...

Τα υπόλοιπα έχουν εξαφανισθεί!

Μόνο η κραυγή τους έμεινε να ακούγεται από μακριά...

Τεκελί λι – τεκελί λι... τρρρ... τρρρ...

Μετά από λίγο οι φωτογραφίες μεγεθυμένες στον κεντρικό υπολογιστή του σκάφους.

Ο κρυμμένος μηχανισμός στα πούπουλα των φτερών των πουλιών, εκεί που το φτερό δένει στο σώμα... Είναι ολοφάνερο! Τα πουλιά είναι κάτι σα ζωντανοί μηχανισμοί.

Τεκελί λι...!

Πουλιά ρομπότ!

Γιατί;

Ο ουρανός έχει σκοτεινιάσει...

Γιατί;

Το διεθνές weather report δεν δείχνει καταιγίδα... Δε δείχνει σύννεφα... Δε δείχνει τίποτα... Και παρόλα αυτά εμείς αρμενίζουμε υπό μία μαύρη καταχνιά και μία συνεχή ψιλή παγωμένη βροχή σαν να μας κατουρά ο Θεός του Κρύου και της αιώνιας Παγωνιάς.

Στα βορειοδυτικά φαίνεται ένα τεράστιο γκρι τείχος από ομίχλες...

Τα πουλιά ξανάρθαν αλλά αυτή τη φορά πετούν ψηλά με ορθάνοικτα τα φτερά σαν ζωντανά ανεμοπλάνα...

Τεκελί λι – τεκελί λι...!

Σπκώνουμε όλη τη μεγίστη και τεζάρουμε την τζένοβα έχοντας ορτσάρει στο βόρειο-δυτικό άνεμο προσπαθώντας να είμαστε δεξήνιοι... Να απομακρυνθούμε απ' τις ομίχλες. Να πάμε δυτικά προς τη Γη του Λαμπραντόρ.

Όλοι είμαστε πάνω στο κατάστρωμα... κι ο Ματιέ και ο Κριστόφ...

Μικρό συμβούλιο...

Να απομακρυνθούμε;

Ή μήπως να πάμε να δούμε;

Τι κρύβουν οι ομίχλες;

Τι είναι τα πουλιά και από πού έρχονται;

Μικρή απόπειρα να ανέβουμε προς το βοριά!

Τακ!

Το σκάφος ανταποκρίνεται υπέροχα!

Οι δύο πλώρες σκίζουν σα μαχαίρια τα μαύρα νερά του ωκεανού...

Τα πουλιά σα να κατάλαβαν την αλλαγή πορείας και τερετίζουν σαν τρελά!

Τρρριιι τρρριιι...! Τεκελί τρρριιι...!!

Θα είμαστε στα σίγουρα τρελοί κι εμείς!

Το σκηνικό είναι εντελώς απόκοσμο...

Ο άνεμος γυρνά από βορειοδυτικός σε καθαρός βοριάς...Θα ταλαιπωρηθούμε.

Αλληπάλληλα τακ!

Η ταχύτητά μας, παρά το ορτσάρισμα αυξάνεται... Δεν έχουμε ξαναζήσει κάτι τέτοιο. Είναι αντίθετο με τους νόμους της φύσης.

Αραϊά και που οι ομίχλες ανοίγουν ίσα για μία κλεφτή ματιά στο εσωτερικό του παράξενου αυτού τόπου...

Ένα νησί διακρίνεται... Σύμφωνα με τους υπολογισμούς μας είμαστε κάπου στ' ανοιχτά μεταξύ της Ισλανδίας και της Γροιλανδίας.

Ο Λευτέρης μετά από λίγο ανακοινώνει:

Δεν υπάρχει στο Google map αλλά ούτε και σε κανένα άλλο χάρτη...

Γρήγορη έρευνα σε ότι ξέρει ο καθένας...

Στύβω το μυαλό μου... Θυμάμαι...

Ο αρχαίος θαλασσοπόρος Πυθέας την είχε δει..! Η Υπερβορέα! Ο τόπος των Θεών! Η Υπερτάτη Θούλη!

Είναι δυνατόν;

Χιλιάδες χρόνια κρύβεται απ' τα μάτια των ανθρώπων... Άριοι την κατοικούν, ή ανώτερη φυλή των ανθρώπων της Γης. Άνθρωποι ή κάτι άλλο; Άνθρωποι ή Θεοί;

Ο Μιχάλης και ο Λευτέρης επιστρατεύουν ό,τι έχουμε και δεν έχουμε για να βλέπουμε μακριά. Τηλεφακούς... Τηλεσκόπιο... Ό,τι και να είναι αυτό που αντικρίζουμε δεν είναι κανονικό...

Μην είναι απατηλό;

Η Γη της απάτης; Η μη Γη; Η Ουτοπία;

Ο Ματιέ μας τραβάει να δούμε το ταχύμετρο του σκάφους και το ανεμόμετρο!

Πλανάρουμε στα όρτσα με ταχύτητα είκοσι τριών κόμβων... True wind 15 κόμβοι...

Ακόμα ένα από τα παράδοξα φαινόμενα...

Το σκάφος πετάει από κύμα σε κύμα...

Ματιέ και Κριστόφ ανησυχούν...

Το GPS είναι από ώρα εκτός λειτουργίας... Το ίδιο και η ηλεκτρονική πυξίδα!

Συμβουλευούν να μη συνεχίσουμε. Η Πνοή κινδυνεύει και ο Ματιέ, ο Γάλλος καπετάνιος της, πρώτα γι' αυτή νοιάζεται και κατά συνέπεια για την ασφάλειά μας.

Τα πουλιά μοιάζουν κι' αυτά σα να προσπαθούν να μας εμποδίσουν να συνεχίσουμε.

Πετούν χαμηλότερα τώρα.

Το εφιαλτικό τους κρώξιμο μας τρυπάει το κεφάλι.

Έχω ανεβάσει στο ντεκ ό,τι όπλο έχουμε και δεν έχουμε.

Αν αποφασίσουν αυτά τα μεταλλικά τέρατα να μας επιτεθούν όλα μαζί δύσκολα θα τα καταφέρουμε να τη βγάλουμε καθαρή!

Ο Μιχάλης αποφασίζει, σαν πλοιοκτήτης της Πνοής, αν θέλουμε κι εμείς, να συνεχίσουμε.

Θα μου μείνει αξέχαστη η μικρή του θεώρηση των πραγμάτων:

«Παιδιά! Θα θεωρούσα έσχατη κατάπτωση της παρέας μας να την κοπανήσουμε τώρα!

Αυτοί που μας παρακολουθούν μέσα από τα μάτια των πουλιών σίγουρα έχουν τα μέσα να μας εξοντώσουν εξ' αποστάσεως!

Απ' ότι μπορούμε να δούμε δεν απέχουμε απ' το νησί ούτε δεκαπέντε μίλια!

Λέω να πάμε και να δούμε κι ό,τι είναι να γίνει ας γίνει! Ε:»

Σιγά και να μην πηγαίναμε! Και βέβαια θα πηγαίναμε! Ούτε λόγος. Η μικρή μας παρέα δεν θα ήταν η πρώτη φορά που θα έμπλεκε σε φασαρίες. Σα να είχαμε μαγνήτη και να τραβάγαμε κάτι τέτοιο.

Ο Λευτέρης μετέφρασε για τους δύο Γάλλους...

Ο Ματιέ έδειξε να ανησυχεί! Ήταν συγκρατημένος ο καπετάνιος και δικαιολογημένα. Όλο αυτό που μέχρι εκείνη τη στιγμή βλέπαμε να μας συμβαίνει δεν ήταν κάτι που είχε υπό έλεγχο. Και συνεπώς φοβόταν.

Στην αγριόφατσα του Κριστόφ εμφανίσθηκε ένα ελαφρύ χαμόγελο... Γάλλος κι αυτός, τρελοναύτης, μόνιμος σύντροφος σ' όλες τις περιπέτειες, δεν δίσταζε ποτέ και πουθενά.

Σιγά που δεν θα πηγαίναμε...

Ο καιρός έκλεινε κι άλλο...

Κόψαμε ταχύτητα για να προλάβουμε να ετοιμασθούμε.

Ανεβάσαμε στο ντεκ ό,τι πίστευε ο καθένας ότι θα του χρειαζόταν.

Ο Ματιέ ναυαγοσωστικά.

Ο Κριστόφ καταδουτικά εξαρτήματα και μαχαίρια! Έδωσε στον καθένα μας να διαλέξει από ένα και κράτησε για τον εαυτό του ένα τεράστιο μπόουι σαν σπαθί...! Τα γαλανά του μάτια ήταν σαν να έλεγαν: Για κάθε περίπτωση... Ξέρετε εσείς... Να χουμε το νου μας!

Ο Λευτέρης τα αναγκαία ηλεκτρονικά βοηθήματα. Τώρα τελευταία ήταν πολύ περήφανος για το αδιάβροχο μέχρι τον πάτο του ωκεανού φορητό του υπολογιστή, κουβάλησε gps, συστήματα νυχτερινής όρασης και αρκετά άλλα τέτοια κόλπα.

Ο Μάικ κιόλια, κάμερα και το πιστόλι του...

Όσο για μένα... το δίκαννό μου, μπόλικά φυσίγγια κι ένα καλολαδωμένο λούγκερ στην πίσω τσέπη. Ήμασαν έτοιμοι για μεγάλη φασαρία, όπως πάντα, αλλά μέσα μας ξέραμε ότι όλα αυτά μάλλον θα ήταν άχρηστα απέναντι σ' αυτή την πρόκληση – πρόσκληση!

Το τείχος της ομίχλης τώρα ήταν στα πέντε μίλια...

Τα πουλιά, όλα μαζί σαν σμήνος μαχητικών αεροπλάνων, μαζεύτηκαν σε σχηματισμό και πέταξαν προς τα εκεί. Σε λίγο τα είδαμε να μπαίνουν στην ομίχλη και να χάνονται.

Ο κυματισμός μειωνόταν...

Όλα έμοιαζαν να αλλάζουν...

Μια γαλήνη ήρθε και σκέπασε τα πάντα...

Τα πανιά ήταν ελαφρά φουσκωμένα αλλά

παρόλα αυτά διατηρούσαμε μια ταχύτητα επτά με οκτώ μίλια...

Η ομίχλη ήταν εμπρός μας σαν τοίχος.

Μια ελαφριά ζήλη μας ήρθε μαζί με ένα αδιόρατο ήχο πολύ χαμηλής συχνότητας... Κάτι σα μια τεράστια μείζονα συγχορδία... Ένα γιγάντιο ακόρντο που σ' έκανε κάτι σα να περιμένεις.

Η ταχύτητα του σκάφους έπεσε εντελώς.

Τα πανιά κρεμάσανε...

Η ομίχλη σα να ζωντάνεψε και να άρχισε να παίρνει διάφορα σχήματα.

Ακριβώς μπροστά μας σχηματίσθηκε ένα άνοιγμα σαν ουράνια πύλη με κάπου εκατό μέτρα πλάτος... Σαν να μας έλεγαν ελάτε...

Συμφωνήσαμε κατ' αρχή να μην μπούμε.

Ήταν προφανές...

Κανένας δεν είχε περιγράψει κάτι τέτοιο πριν...

Επί εκατοντάδες χρόνια ο Βόρειος Ατλαντικός διασχίζεται από θαλασσοπόρους...

Γιατί εμείς;

Γιατί εμάς;

Εδώ και αρκετή ώρα αριστερά και δεξιά απ' το σκάφος μας συνόδευαν κάτι μεσαίου μεγέθους κήτη... Σαν μεγάλες φώκιες αλλά πολύ πιο όμορφες... Ο αφρός που έβγαινε από το πίσω μέρος του σώματός τους, όταν ανεβάναν στην επιφάνεια, έμοιαζε περισσότερο για αφρός από προπέλα παρά από ουρά!

Φώκιες ρομπότ...! Ε! Ναι! Τι περιμένεις δηλαδή απ' αυτόν τον διαολότοπο; Φώκιες κανονικές; Όχι, ρε!

Φώκιες ρομπότ που φυλάνε την είσοδο της Υπερβορέας. Αυτό είναι το κανονικό στη ζωή.

Η Πνοή κινείτο αργά αλλά σταθερά προς τα εμπρός σαν κάτι να την τραβούσε.

Καταφέραμε να μηδενίσουμε την ταχύτητα του σκάφους με πολύ μεγάλη προσπάθεια με τους δύο κινητήρες του σκάφους και τη ρεβέρσα στη θέση ανάποδα.

Ένα ελαφρύ ρεύμα μας τραβούσε προς το εσωτερικό της ομίχλης. Σε λίγο φθάσαμε ακριβώς στην ευθεία που σχηματιζόταν από τις άκρες των ομιχλωδών ατμών που ολοφάνερα πια είχαν ανοίξει για να περάσουμε στο εσωτερικό αυτού του γιγάντιου θόλου που σχημάτιζαν μαζί με τα κατάμαυρα απειλητικά σύννεφα που είχαν μαζευτεί από πάνω.

Είχαμε μία καλή ευκαιρία να παρατηρήσουμε το εσωτερικό του περιέργου τόπου πέρα και μέσα από τις αιώνιες παγωμένες αυτές ομίχλες που θαρρείς και ήταν ζωντανές και υπάκουαν σε κάποια ανώτερη θέληση.

Ένα νησί φαινόταν...

Όμορφο!

Πολύ όμορφο...

Σα να 'ταν παράδεισος...

Κοντά στην παραλία υπέροχα μαρμάρινα κτήρια μιας ολοφάνερα παράξενης αλλά πολύ

ευχάριστης αρχιτεκτονικής... Στο βάθος και από πάνω υπέροχα παλάτια με μαγευτικούς κήπους... Τριγύρω καλλιεργημένες εκτάσεις με απόλυτη τάξη και ομορφιά!

Στο μικρό λιμανάκι εμπρός απ' όλα αυτά δεν αργήσαμε να διακρίνουμε τις Νύμφες...

Πανέμορφες αιθέριες γυναίκες μας κοιτούσαν με μια ολοφάνερη προσμονή να πάμε κοντά τους να μας δουν και να τις δούμε...

Δεν μπορώ να πω περισσότερα, είναι δύσκολο να περιγράψω κάτι που δεν θα ήταν φανερό σε κανένα τρίτο παρά μόνο σε εμάς που ήμασταν εκεί.

Όλοι, και οι πέντε, είχαμε μια εσωτερική έντονη τάση να πέσουμε στο νερό και να κολυμπήσουμε προς τα κει...

Ο Ματιέ, πιο ψύχραιμος απ' όλους, έσπρωξε με όλη τη δύναμη του τις ρεβέρσες και το αγαπημένο μας σκάφος άρχισε να οπισθοχωρεί, αλλά οι υπόλοιποι πέντε με μία ταυτόχρονη μητιά του ζήτησαν να αλλάξει γνώμη και πορεία. Να πάμε μπροστά, να αράξουμε για λίγο εκεί.

Όλοι πια γνωρίζαμε, ξέραμε, ότι επρόκειτο για την Υπερβορέα. Τον τόπο του μύθου απ' όπου ακόμα κι αν κάποιος την είχε ξαναβρεί, σίγουρα δεν γύρισε για να τη μαρτυρήσει.

Η Πνοή βρισκόταν ακριβώς στη γραμμή της εισόδου. Ο Ματιέ αντιστεκόταν στη γενική επιθυμία μας και απαιτούσε να το συζητήσουμε. Αρχίσαμε να παρατηρούμε την απίθανου ομορφιάς πόλη με τα κιάλια.

Στην ακτογραμμή εκτός από τις Νύμφες φάνηκαν και κάποιοι άνδρες αντίστοιχης αψεγάδιαστης εμφάνισης και καθαρότητας, σε βαθμό που να νοιώθουμε και οι πέντε κοντοί, βρώμικοι και κακάσχημοι. Η πόλη η ίδια ήταν κάτι το απερίγραπτο. Χιλιάδες αρχιτέκτονες και καλλιτέχνες δεν θα ήταν αρκετοί για να την μελετούν για άπειρα χρόνια.

Όλα ήταν όμορφα και τέλεια μέχρι τη στιγμή που είδαμε τα Εκείνα!

Τι ήταν αυτά; Τι ήταν αυτά που σα να ήταν πάνω σε εδώλια για να τα προσκυνούν;

Πίσω από τον μαζεμένο στην ακτή κόσμο ήταν κάτι σαν μαύρα αγάλματα, από κάτι σαν μαύρο γλιστερό και αδιαστικό σίδηρο, τοποθετημένα σε ψηλές και περίεργα ελλειψοειδείς βάσεις και... Και παρόλο που ολοφάνερα ήταν αγάλματα, άψυχα γλυπτά, κάτι σαν μοχθηρή ματιά έβγαине από κάτι όργανα που είχαν σαν μάτια.

Έμοιαζαν αληθινά τέρατα, κακά με μια αβυσσαλέα και οργιώδη, βλάσφημη κακία.

Είχαν τη μορφή τεράστιου εντόμου που διασταυρώθηκε με σαυροειδή δράκαινα.

Αυτό που ήταν σαν μακρουλό κωνικό κεφάλι πρέπει να βγήκε απ' τους χειρότερους επιφύλακτες του ίδιου του Κακού.

Η αλήθεια είναι ότι τρομάξαμε. Πως είναι δυνατόν σε ένα τέτοιο πανέμορφο τοπίο με τέτοιους κατοίκους να υπάρχουν σε περίοπτη θέση αυτά τα τέρατα; Τι ήταν αυτά;

Όσο τα κοιτάζαμε τόσο έμοιαζαν να ζωντανεύουν. Μετρήσαμε δεκαεπτά. Ήταν τα πιο τρομακτικά τέρατα που μπορεί κάποιος να φαντασθεί. Ο Λευτέρης μας έδειξε κάτι στον υπολογιστή που είχε μόνιμα στα χέρια. Απίστευτο! Φωτογραφίες από μία ανακάλυψη νορβηγών επιστημόνων στη Νήσο Σβάλμπαρντ! Απολιθώματα με ηλικία εκατόν πενήντα εκατομμυρίων ετών. Όντα του απώτατου παρελθόντος! Μα τι είναι αυτό το μέρος;

Τα τέρατα έμοιαζαν να ζωντανεύουν κανονικά! Μια υποχθόνια κακή διαίσθηση κι ενέργεια άρχισε να μας κάνει να τρέμουμε κανονικά! Ο Κριστόφ, μεσ' την απλότητά του, τα απειλούσε με το ψαρντούφεκο... Ο Μιχάλης φωτογράφιζε τα πάντα όντως άφωτος με όλα αυτά. Ο Ματιέ οργάνωνε την οπισθοχώρηση και όσο για εμένα φόρτωνε το δίκαννο με τα πιο βαριά και καταστρεπτικά φυσίγγια που είχα. Είχαμε συνέλθει απ' τη μαγεία του κάλλους των γυναικών και του τοπίου κάπως απότομα και τώρα το μόνο που μας ένοιαζε ήταν να φύγουμε απ' αυτόν τον τόπο που ολοφάνερα λάτρευε το μίσος και την ασχμία. Όλοι ζαλιζόμασταν και υποφέραμε από καταχθόνιες σκέψεις.

Το μέρος και ό,τι συμπεριλάμβανε μας επιτιθόταν με ό,τι είχε και δεν είχε, φαίνεται.

Παραισθήσεις...

Παραισθήσεις που τις διηγηθήκαμε ο ένας στον άλλο πολύ μετά.

Παραισθήσεις και προκλήσεις.

Λαγνεία... Πόθος... Πάθη... Όνειρα και μύχιες επιθυμίες του καθενός... Το μυαλό και η σκέψη ένιωθες να φεύγουν και η πραγματικότητα να αλλάζει...

Ό,τι θες... Θα το χεις... Ό,τι θες να ζήσεις... Να απολαύσεις... Να χορτάσεις... Να ευχαριστηθείς... Να ευχαριστηθείς...

Εικόνες άρχισαν να ζωντανεύουν... Όνειρα και φαντασιώσεις να γίνονται αληθινές και χειροπιαστές... Πανάρχαια αρχέγονα εσωτερικά πάθη... Αίμα... Λαγνεία... Πόθος και πόνος... Όλα ζωντανά και ανάκατα...

Μια άκρη του μυαλού μας, μας έσωσε. Εμάς των Ελλήνων... Και οι τρεις κάτι ξέραμε, κάτι υπήρχε μέσα μας.

Η μυθολογία και η θρησκεία των προγόνων μας... Τα πανάρχαια τέρατα, η Χίμαιρα... Η Μέδουσα... Η Σκύλα... Ήμασταν κάπως προετοιμασμένοι απ' τον παππού μας τον Οδυσσέα.

Κλείσαμε τα μάτια και τα αυτιά! Κλείσαμε τα πάντα! Και αντιδράσαμε!

Τα καταχθόνια τέρατα είχαν αρχίσει να δείχνουν τα εμετικά τους δόντια και να ξεδιπλώνουν και να ανοίγουν τα σκελετωμένα, μαύρα σαν κατράμι, φτερά.

Αρχίσαμε και οι πέντε να πυροβολούμε προς κάθε κατεύθυνση με ό,τι είχαμε και δεν είχαμε. Και πραγματικά, ακόμα και εγώ εντυπωσιάστηκα με τη πόση φασαρία κάναμε!

Ο Ματιέ έβαλε ανάποδα ολοταχώς έχοντας phá

ρει εκείνη την έκφραση σα να μας έλεγε: Σας τα έλεγα εγώ! Είδате που θα μπλέκαμε πάλι!

Ο Λευτέρης, πεσμένος πίσω από κάτι σχοινιά πυροβολούσε με μια επαναληπτική καραμπίνα αδιάκοπα. Ο Μιχάλης όρθιος κάτω απ' τη μάτσα της μεγίστης με ένα πιστόλι σε κάθε χέρι άδειαζε συνέχεια τους γεμιστήρες κατά πάνω στα τέρατα που έμοιαζαν να ξυπνούν από μακράιωνο ύπνο.

Οι ομίχλες κλείσανε τη γιγάντια πύλη και μετά από λίγο τα πουλιά επέστρεψαν μανιασμένα να κάνουν κύκλους από πάνω μας τερετίζοντας με όλη τους τη δύναμη εκείνη την απόκοσμη κραυγή...

Τεκελί λι – Τεκελί λι...!! Τρρριι... Τρρριι...!!!

Ήταν φανερό ότι δεν τους άρεσε που δεν κάτσαμε...

Ο Κριστόφ άρπαξε το δίκαννό μου καθώς και μπόλκια φυσίγγια και με δύο σάλτα ανέβηκε ψηλά στην κορυφή του καταρτιού, πριν προλάβουμε να τον εμποδίσουμε.

Από εκεί όποιο πουλί πλησίαζε το τουφέκιζε κατάφαστα.

Εμείς οι υπόλοιποι με το που συνήλαμε λιγάκι απ' την απόκοσμη εμπειρία, βαλθήκαμε να αρμενίζουμε το σκάφος με όση μεγαλύτερη ταχύτητα μας ήταν δυνατό.

Αργά τη νύχτα πια ο Κριστόφ κατέβηκε κατάκοπος απ' το κατάρτι. Είχε καταφέρει να εμποδίσει τα πουλιά να μας σκίσουν τα πανιά ή να μας κάνουν άλλες ζημιές...

Είχαμε πια απομακρυνθεί κάπου διακόσια μίλια απ' εκεί που θεωρητικά βρισκόταν το υπερβόρειο νησί, αν είχε σταθερή θέση...

Ο Ματιέ κατέγραψε, φυσικά, τα πάντα στο ημερολόγιο του σκάφους...

Ο Λευτέρης μας ανακοίνωσε ότι οι ψηφιακές κάμερες που είχε στήσει για να καταγράφουν αυτόματα τα πάντα... δεν έγραψαν τίποτα παρά μόνο ψηφιακό θόρυβο.

Το ίδιο και η ψηφιακή camηρα του Μάικ...

Μόνη ελπίδα μας να υπάρχει κάποιο ντοκουμέντο απ' την όλη ιστορία είναι ένα κλικ που έκανε ο πρωτόγονος Κριστόφ με μια πλαστική συμβατική φωτογραφική μηχανή μιας χρήσεως που του χάρισε μια τύπισσα στις Κανάριες Νήσους. Τη φυλάμε σα τα μάτια μας με το ψυγείο.

Έχουμε πάρει πορεία νοτιοδυτικά. Οι άνεμοι προσωρινά μας βοηθάνε...

Κάθομαι στο πηδάλιο ώρες πολλές...

Μερικές φορές σαν να ακούω κάτι από μακριά... Εκείνη την παράξενη κι απόκοσμη κραυγή:

Τεκελί λι – τεκελί λι...!!

N.

Παρουσίαση των αλλαγών του κανονισμού της ISAF

Offshore Special Regulations 2012



Ο κανονισμός της **ISAF Offshore Special Regulations (OSR)** συντηρείται, αναθεωρείται και τροποποιείται από μια ειδική υπο-επιτροπή της **Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας ISAF**. Η υπο-επιτροπή αυτή παρακολουθεί τις εξελίξεις των αγώνων ανοικτής θάλασσας, τα πρότυπα της, και όλα τα θέματα που αφορούν την ασφάλεια και την αξιοπιστία. Οι τελευταίες αλλαγές αποφασίστηκαν στο τελευταίο **Διεθνές Συνέδριο** που έγινε στο **Πουέρτο Ρίκο** τον **Νοέμβριο του 2011** και θα ισχύσουν για τα επόμενα δύο χρόνια. Η δημοσίευσή τους έγινε τον Ιανουάριο του 2012 ενώ είναι δυνατόν να υπάρξει αναθεωρημένη έκδοση τον Ιανουάριο του 2013 σε περίπτωση ύπαρξης θεμάτων επειγόντος χαρακτήρα που επηρεάζουν την ασφάλεια και χρειάζονται άμεση αντιμετώπιση. Ο σκοπός των OSR, είναι η θέσπιση κανόνων ελάχιστου εξοπλισμού σκαφών και πληρωμάτων, και η κατάρτιση προδιαγραφών ενδιάθεσης και εξοπλισμού για τα σκάφη αγώνων ανοικτής θάλασσας.

Οι OSR δεν αντικαθιστούν αλλά μάλλον συμπληρώνουν τις απαιτήσεις των κυβερνητικών οργάνων, των Κανόνων Αγώνων, και των Κανόνων των Κλάσεων και Συστημάτων Ισοζυγισμού. Έχουν υιοθετηθεί διεθνώς και συνιστάται η χρήση τους από όλες τις διοργανώσεις αγώνων ανοικτής θάλασσας. Η παρουσίαση

αυτή επικεντρώνεται στις κατηγορίες αγώνων 3, 4 & 5 και στην κατηγορία των σκαφών monohulls, που καλύπτουν το Ελληνικό ενδιαφέρον.

Περιβαλλοντικός κώδικας αγώνων ανοικτής θάλασσας

Στην δημοσίευση του Ιανουαρίου 2012 κυριαρχεί η υιοθέτηση ενός περιβαλλοντικού κώδικα αγώνων ανοικτής θάλασσας από οκτώ σημεία, με ιδιαίτερη βαρύτητα, τόση ώστε να προτάσσεται αμέσως μετά το εξώφυλλο, και πριν από τον πίνακα περιεχομένων:

- Χρησιμοποιούμε δεξαμενές λυμάτων (holding tanks) όταν υπάρχουν εγκατεστημένες και τις αδειάζουμε σε σταθμούς λυμάτων η τουλάχιστον 3 μίλια από τις ακτές.
- Στις σεντίνες χρησιμοποιούμε υλικά συλλογής λαδιών (pads) και τα απορρίπτουμε με σωστό τρόπο στην ξηρά.
- Χρησιμοποιούμε προϊόντα φιλικά, κατάλληλα για το ναυτικό περιβάλλον.
- Κρατάμε τα σκουπίδια στο σκάφος για ανακύκλωση, η τα απορρίπτουμε στην ξηρά εκτός της περίπτωσης μακρινού ταξιδιού όπου βιο-διασπάσιμα σκουπίδια μπορούν να πεταχτούν από το σκάφος.
- Αποφεύγουμε να χρησιμοποιούμε μηχανές 2- stroke, (εκτός της περίπτωσης προοδευμένων μοντέλων με έλεγχο μόλυνσης).
- Χρησιμοποιούμε ηλιακούς συλλέκτες, η ανεμογεννήτριες όπου είναι δυνατό.
- Χρησιμοποιούμε τις τουαλέτες στην ξηρά όταν ήμαστε σε λιμάνια.
- Παρακολουθούμε τις οδηγίες του IMO (International Maritime Organization) σχετικά με τα βιο-καύσιμα

Ευθύνες του Επικεφαλής. (Responsibility of Person in Charge)

Ο OSR περιελάμβανε ήδη περιγραφή των ευθυνών του κυβερνήτη, ότι η ασφάλεια του σκάφους και του πληρώματος αποτελεί την μοναδική και αναπόφευκτη ευθύνη του επί κεφαλής (υπεύθυνου), ο οποίος πρέπει να κάνει το καλύτερο δυνατό για να εξασφαλίσει

ότι το σκάφος είναι πλήρως εξοπλισμένο επιμελώς αξιόπλοο και στελεχωμένο με έμπειρο πλήρωμα που έχει υποβληθεί σε κατάλληλη εκπαίδευση και ευρίσκεται σε ικανή φυσική κατάσταση ώστε να ανταπεξέλθει σε κακές καιρικές συνθήκες. Θα πρέπει να είναι πεπεισμένος για την πληρότητα του κύτους, ιστών, εξαρτίας, πανιών και όλου του εξοπλισμού. Πρέπει να έχει επιβεβαιωθεί ότι όλος ο εξοπλισμός ασφάλειας έχει συντηρηθεί και τοποθετηθεί κατάλληλα, και ότι το πλήρωμα γνωρίζει που είναι τοποθετημένοι και πως χρησιμοποιείται. Ήδη ο κανονισμός προχώρησε σε επόμενο βήμα και όρισε ότι ο κυβερνήτης πρέπει επίσης να καθορίσει ένα άτομο που θα αναλάβει τις ευθύνες του Επικεφαλής (Υπευθύνου) στην περίπτωση εξουδετέρωσης του ιδίου.

Πρότυπα Κατασκευής Κύτους (Hull Construction Standards)

Σκάφη τα οποία θα καθελκυστούν για πρώτη φορά τον Ιανουάριο 2014 ή μετά από αυτόν πρέπει να έχουν έξοδο διαφυγής (hatch) με τα ακόλουθα ελάχιστα καθαρά ανοίγματα σύμφωνα με το ISO 9094:

- Στην περίπτωση στρογγυλού σχήματος, διάμετρο 450 mm
- Στην περίπτωση οποιαδήποτε άλλου σχήματος, να έχουν ελάχιστη διάμετρο 380mm και ελάχιστο εμβαδόν 0,18m². Τα ανοίγματα πρέπει να είναι αρκετά μεγάλο ώστε να επιτρέπει κάλυψη ενός κύκλου διαμέτρου 380mm.

Εάν έχουν καθελκυστεί πριν τον Ιανουάριο του 2014, εφόσον είναι δυνατόν πρέπει να έχει κάθε σκάφος έξοδο διαφυγής σύμφωνα με τις υπάρχουσες προδιαγραφές που παρατίθενται στην παράγραφο 3.07.2(a)(ii) των OSR.

Ρέλια (Lifelines), Απαιτούμενα υλικά, Προδιαγραφές

Τα ρέλια μπορεί να είναι από ανοξείδωτο ατσάλινο συρματόσχοινο τύπου 316 και δεν πρέπει να είναι επικαλυμμένα και να χρησιμοποιούνται χωρίς εξωτερικά εφαρμοσμένη επένδυση (επικάλυψη) (close-fitting sleeving), πάντως κάποια προσωρινή επένδυση (sleeving) μπορεί να τοποθετηθεί υπό την προϋπόθεση να αφαιρείται συχνά για επιθεώρηση. Είναι όμως πλέον δυνατό να χρησιμοποιείται εναλλακτικά σχοινί πολυεθυλενίου (HMPE) απλής πλέξης (Dyneema®/Spectra® ή ισοδύναμο). Στην περίπτωση αυτή πρέπει να είναι ματισμένα (spliced) σύμφωνα με τις διαδικασίες που συνιστώνται από τον κατασκευαστή.

Οι ελάχιστες διαμέτροι είναι 3 mm για σκάφη κάτω από 8,5 μέτρα, 4 mm για σκάφη 8,5 έως 13 μέτρα και 5 mm για σκάφη πάνω από 13 μέτρα.

Μπαταρίες

Ήδη από το παρελθόν οι OSR απαιτούσαν στην κατηγορία 3, όταν η μοναδική μέθοδος εκκίνησης της μηχανής είναι η μίζα, την ύπαρξη μιας ξεχωριστής μπαταρίας, με πρωτεύοντα σκοπό την εκκίνηση της μηχανής. Πλέον από το 2012 όλες οι επαναφορτιζόμενες μπαταρίες στο σκάφος πρέπει να είναι κλειστού τύπου από τις οποίες δεν μπορούν να διαφύγουν τα υγρά του ηλεκτρολύτη. Οι υπάρχουσες

ήδη τον Ιανουάριο του 2012 μπαταρίες στο σκάφος μπορούν να συνεχίσουν την χρήση τους για το υπόλοιπο της επιχειρησιακής τους ζωής.

Ιμάντες ασφαλείας (Jackstays) & σημεία πρόσδεσης (Clipping Points)

Οι OSR απαιτούσαν για την κατηγορία 3 από το παρελθόν την ύπαρξη ιμάντων ασφαλείας (Jackstays), και περιέγραφαν με λεπτομέρειες τον τρόπο στερέωσής τους ώστε να μπορέσουν να συγκρατήσουν στο κατάστρωμα ικανό αριθμό των μελών του πληρώματος. Έπρεπε να είναι προσαρτημένοι με διαμπερώς περασμένες βίδες και να είναι σφιγμένοι με παξιμάδια (through-bolted) ή να είναι στερεωμένοι με συγκολλημένες πλάκες καταστρώματος (welded deck plates) ή άλλες κατάλληλες δυνατές αγκιστρώσεις εγκατεστημένες στο κατάστρωμα, δεξιά και αριστερά από την κεντρική γραμμή του σκάφους ώστε να παρέχουν ασφαλή πρόσδεση των προσωπικών ιμάντων συγκράτησης (safety harness). Από το 2012 πρέπει να αποτελούνται από ανοξείδωτο ατσάλινο συρματόσχοινο 1 x 19 ελαχίστης διαμέτρου 5 mm, από σχοινί τύπου Dyneema/Spectra, ή από ιμάντες (webbing) ισοδύναμης αντοχής. Αν αποτελούνται από ανοξείδωτο ατσάλινο συρματόσχοινο, πρέπει να είναι ακάλυπτες και χωρίς οποιανδήποτε επένδυση, ενώ αν είναι ιμάντες συνιστάται ελαχίστη καταπόνηση θραύσης 20kN (2,040 kΐg).

Πυρόσβεση

Και στην κατηγορία 3 αλλά και στην κατηγορία 4 απαιτείται πλέον η ύπαρξη πυρίμαχης κουβέρτας (fire blanket) τοποθετημένη κοντά σε κάθε συσκευή μαγειρέματος που έχει ανοικτή φλόγα.

Φακοί και φανοί έρευνας Flashlight(s) and Searchlight(s)

Στην κατηγορία 3 αλλά και στην 4 απαιτείται πλέον η ύπαρξη και ενός αδιάβροχου, υψηλής ισχύος φανού έρευνας (searchlight), κατάλληλου για έρευνα ανθρώπου στην θάλασσα την νύχτα, και για αποφυγή σύγκρουσης, μαζί με εφεδρικές μπαταρίες και λάμπες.

Εγχειρίδιο Πρώτων Βοηθειών & Φαρμακείο (Κίτ Πρώτων Βοηθειών)

Οι OSR απαιτούσαν από το παρελθόν την ύπαρξη στο σκάφος ενός κατάλληλου εγχειριδίου πρώτων βοηθειών και στις περιπτώσεις όπου οι Εθνικές Αρχές δεν είχαν προδιαγράψει κάτι σχετικό συνιστούσαν κάποιες διεθνείς εκδόσεις. Από το 2012 προσέθεσαν στα συνιστώμενα εγχειρίδια τα Αγγλικά « First Aid at Sea, by Douglas Justins and Colin Berry, έκδοση Adlard Coles Nautical, London» και «Skipper's Medical Emergency Handbook by Dr Spike Briggs and Dr Campbell Mackenzie», το Γαλλικό « Le Guide de la medecine a distance, by Docteur J Y Chauve, έκδοση Distance Assistance BP33 F-La Baule, cedex, France.» και το Ιταλικό « 'PAN-PAN medico a bordo' in Italian έκδοση Umberto Verna». Οι OSR απαιτούν την ύπαρξη φαρμακείου στο σκάφος (Κίτ Πρώτων Βοηθειών) και συνιστούν το περιεχόμενο και η αποθήκευση του φαρμακείου

να αντανακλά τις οδηγίες του Εγχειριδίου που υπάρχει στο σκάφος, τις πιθανές συνθήκες και διάρκεια του ταξιδιού, και τον αριθμό των ατόμων στο σκάφος.

Ανακλαστήρας Ραντάρ

Υπήρχε πάντοτε η απαίτηση ενός παθητικού ανακλαστήρα radar, δηλαδή ενός ανακλαστήρα Radar χωρίς ηλεκτρική παροχή. Ήδη ο κανονισμός περιγράφει τις ελάχιστες απαιτήσεις ενός τέτοιου ανακλαστήρα. Συγκεκριμένα

- Εάν ο ανακλαστήρας είναι οκταεδρικού τύπου με τριγωνικές πλάκες πρέπει να έχει ελάχιστη διαγώνια διάσταση 456 mm .
- Εάν ο ανακλαστήρας είναι οκταεδρικού τύπου με κυκλικές τομεακές πλάκες πρέπει να έχει ελάχιστη διάμετρο 304mm .
- Εάν τέλος ο ανακλαστήρας είναι μη οκταεδρικού τύπου, πρέπει να έχει τεκμηριωμένο RCS (radar cross-section) όχι μικρότερο των 10 m² σε ανύψωση 0° (elevation) και να είναι ικανός να αποδίδει σε όλη την περιοχή των 360° σε αζιμούθιο.

Σε όλες τις περιπτώσεις το ελάχιστο αποτελεσματικό ύψος πάνω από το νερό καθορίζεται στα 4 μέτρα.

Περαιτέρω ο κανονισμός επεκτείνεται στην λεπτομερή επεξήγηση μη παθητικών ανακλαστήρων, και εμφαντικά προτρέπει την χρησιμοποίηση τους επί πλέον των παθητικών. Αναφέρει ότι η πλέον αποτελεσματική ανταπόκριση ενός σκάφους σε Radar άλλου πλοίου, δυνατόν να παρέχεται από ένα Ενισχυτή Στόχου Ραντάρ RTE (Radar Target Enhancer) ο οποίος δυνατόν να ευρίσκεται στο σκάφος επί πλέον του απαιτούμενου παθητικού ανακλαστήρα. Ένας τέτοιος Ενισχυτής Στόχου (RTE) θα πρέπει να συμμορφώνεται με το ISO 8729-2:2009.

Σημειώτεον ότι όταν στο σκάφος υπάρχει ένας παθητικός ανακλαστήρας ραντάρ συμμορφούμενος με το ISO8729-1:2010, τότε βέβαια προσφέρει βελτιωμένη απόδοση σε σχέση με προηγούμενα μοντέλα, όμως έχει μια μορφή με τυπικά χαρακτηριστικά κυλίνδρου βάρους όχι μεγαλύτερου των 5kg, ύψους 750mm και διαμέτρου 300mm.

Storm & Heavy Weather Sails .

Τα πανιά αυτά πρέπει να διαθέτουν υψηλή ορατότητα (High Visibility). Ο φλόκος θυέλλας (storm jib) πρέπει να είναι είτε από έγχρωμο υλικό υψηλού βαθμού ορατότητας (πχ φωσφορίζων ρόζ, πορτοκαλί ή κίτρινο) ή να έχει υψηλού βαθμού ορατότητας έγχρωμο τμήμα (patch) σε τουλάχιστον 50% του εμβαδού του πανιού (έως μεγίστη διάμετρο 3m) προστιθέμενο σε κάθε πλευρά. Το υλικό των πανιών θυέλλας που θα αγοράζονται μετά τον Ιανουάριο 2014 πρέπει να είναι έγχρωμο και υψηλής ορατότητας.

Απαιτείται να έχουν προβλεφθεί οι θέσεις τοποθέτησης στο κατάστρωμα (ράουλα κλπ) για τις σκότες κάθε πανιού θυέλλας και heavy-weather (sheeting positions). Για κάθε φλόκο θυέλλας η πανιά heavy-weather, πρέπει να έχει προβλεφθεί ο τρόπος πρόσδεσης του γραντιού (luff) στον πρότονο, ανεξάρτητος από οποιαδήποτε αυλάκωση προτόνου (luff-groove). Ο μεν φλόκος heavy weather πρέπει να έχει διαθέσιμα τα υλικά πρόσδεσης σε ετοιμότητα, ενώ ο φλόκος θυέλλας πρέπει να έχει τα υλικά πρόσδεσης μόνιμα

τοποθετημένα επάνω του. Ο κανονισμός μάλιστα αναφέρει και τα απαιτούμενα εμβαδά των πανιών που θα κατασκευάζονται από τον Ιανουάριο του 2012 και μετά.

Και στις 2 κατηγορίες, 3 & 4, απαιτείται ένας φλόκος heavy-weather (ή ένα πανί heavy-weather σε σκάφη χωρίς πρότονο) εμβαδού όχι μεγαλύτερου του 13.5% του τετραγώνου του ύψους του εμπρόσθιου τριγώνου. Επί πλέον στην κατηγορία 3 απαιτείται μασίτρα θυέλλας (storm trysail), ή σύστημα μούδας της μασίτρας ώστε να ελαττωθεί το γραντί κατά τουλάχιστον 40% .

Η μασίτρα θυέλλας (trysail) όπου απαιτείται πρέπει να είναι δυνατόν να βιράρεται ανεξάρτητα από την μάτσα, και δεν πρέπει να έχει headboard, ούτε μπανέλες, ενώ οι αριθμοί πανιών πρέπει να είναι τοποθετημένοι και στις δύο πλευρές του πανιού.

Ζώνη Ασφαλείας (Safety Harness) and Ιμάντας Ασφαλείας (Safety Lines, Tethers)

Οι OSR αναφέρουν την προειδοποίηση ότι η ζώνη και ο ιμάντας συγκράτησης δεν είναι σχεδιασμένα να σύρουν (ρυμουλκούν) ένα άτομο στο νερό και είναι σημαντικό να χρησιμοποιείται ο δυνατόν κοντύτερος ιμάντας συγκράτησης σε συνδυασμό με την ζώνη ασφαλείας ώστε να ελαχιστοποιεί η να εξαλείφει την περίπτωση όπου ο κορμός ενός ατόμου θα είναι βυθισμένος στο νερό έξω από το σκάφος, ιδιαίτερα όταν εργάζεται στην πλώρη. Σε αυτή τη περίπτωση πρέπει να χρησιμοποιείται ιμάντας συγκράτησης μήκους 1m η γάντζος (snaphook) στο μέσον ενός ιμάντα συγκράτησης μήκους 2m. Η σταθερή χρήση μιας σωστά ρυθμισμένης ζώνης συγκράτησης και ο πρακτικά κοντύτερος ιμάντας ασφαλείας θεωρούνται ως ο πλέον αποτελεσματικός τρόπος αποφυγής περιστατικού ανθρώπου στην θάλασσα.

Εκπαίδευση Πρώτων Βοηθειών

Τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος πρέπει να είναι εξοικειωμένο με τις διαδικασίες Πρώτων Βοηθειών, Υποθερμία, Πνιγμό, Καρδιοπνευμονική αναζωογόνηση και σχετικά συστήματα επικοινωνίας. Ο κανονισμός μάλιστα παραθέτει στο Παράρτημα N ένα πλήρες παράδειγμα εκπαιδευτικού τμήματος σε πρώτες βοήθειες. Αποτελεί το πλαίσιο εργασίας για μια Εθνική Ιστιοπλοϊκή Αρχή ώστε να ιδρύσει ένα τμήμα ελάχιστης εκπαίδευσης κατάλληλο για αγώνες ανοικτής θάλασσας. Ο στόχος του τμήματος αυτού είναι να παρέχει στον υπεύθυνο ενός σκάφους αγώνων ανοικτής θάλασσας ένα μέλος του πληρώματος ικανό να φροντίσει συνήθεις τραυματισμούς και ασθένειες στο σκάφος, όπως επίσης να αναλάβει άμεσες ιατρικές ενέργειες μετά από ένα σοβαρό περιστατικό στο σκάφος. Επίσης να συμβουλεύει τον Υπεύθυνο στην περίπτωση ανάγκης λήψης εξωτερικής βοήθειας, και στην περίπτωση απόσυρσης από τον αγώνα και προσέγγισης στο πλησιέστερο λιμάνι.



Περί ορισμών, ανέμων και λέξεων στη θάλασσα

ΠΕΡΙ ΟΡΙΣΜΩΝ

Οι Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεων στη θάλασσα ορίζουν ως «**μηχανοκίνητο σκάφος**»:

“Power driven vessel” means any vessel propelled by machinery.

Machinery δεν σημαίνει αναγκαστικά μηχανή, αλλά και μηχανισμός.

είναι σκάφος μηχανοκίνητο και θα πρέπει να δώσει προτεραιότητα σ' ένα ιστιοπλοϊκό.

ΠΕΡΙ ΑΝΕΜΩΝ

Τραμουντάνα (Βοριάς):

Στα ιταλικά montagna είναι τα βουνά και tramontana είναι άνεμος που φυσά από τα βουνά.

Λεβάντες ή Αηπλιώτης (Ανατολικός άνεμος):

Άνεμος που έρχεται από τη μεριά του Ήλιου (Αηπλιώτης).

Γρέγος (Βόρειο Ανατολικός άνεμος):

Από την Ιταλική λέξη Grecovento που σημαίνει Ελληνικός Άνεμος (άνεμοι που για τους Ιταλούς έρχονται από την Ελλάδα).

Γαρμής (Νότιο Δυτικός άνεμος):

Προέρχεται από την Αραβική λέξη garbi που σημαίνει Νότιο-Δυτικός.

Λίβας:

Κατά τον Αριστοτέλη είναι άνεμος που έπνεε από την Λιβύη.

ΠΕΡΙ ΛΕΞΕΩΝ

Αγάντα:

από το Ιταλικό agguanta, που σημαίνει πιάσου γερά, κράτα.

Όρσα:

από το Ιταλικό orza, που σημαίνει στρέψε την πλώρη προς τον άνεμο.

Βερίνα:

από το Γαλλικό verine, που σημαίνει στρίψιμο σχοινιών.

Καντιλίτσα:

από το Βενετσιάνικο candelizza.

Μαϊνάρω:

από το Ιταλικό mainare.

Μπουνάτσα:

από το Βενετσιάνικο bonazza.

Νιτσεράδα:

από το Ιταλικό incerata.

Παταράτσο:

από το Βενετσιάνικο patarazzo.



Μία κωπήλατη βάρκα π.χ. χρησιμοποιεί για μέσον πρόωσης μηχανισμό (τα κουπιά) άρα



We offer the BEST

**COST - EFFECTIVE
SOLUTIONS**

for ...
your

**PIRACY & SECURITY
PROBLEMS**



MSI HELLAS



Members of :
SAMI
Security Association
for the Maritime Industry

MARITIME SECURITY CONSULTANTS

**THE WORLD'S LEADING COMPANY
IN MARITIME SECURITY**



Web: www.marinesecurityinternational.com
187 Amphiltheas Ave. & Pikrodafnis 21
P. Faliro 175 63, Athens – Greece
Tel: +30 210 9829432, Tel/Fax: +30 210 9831150
E-mail: office@marinesecurityinternational.com



ANTI-PIRACY CONSULTANCY

ARMED SECURITY TEAMS

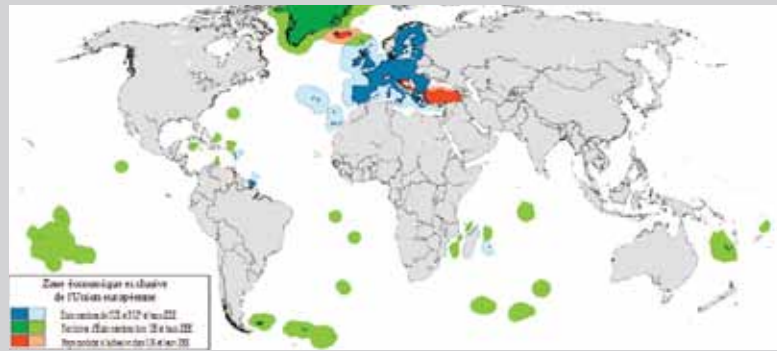
TRAINING SEMINARS

SPECIAL NEGOTIATORS

VIP SECURITY SERVICES



Η αποκλειστική οικονομική ζώνη και τα δικαιώματα άλλων κρατών σ'αυτή



Οι περιοχές που σήμερα ονομάζονται αποκλειστικές οικονομικές ζώνες, είναι τμήματα που αποκόπηκαν από τις *res communis usus* περιοχές της ανοικτής θάλασσας. Σε αυτές τις θαλάσσιες εκτάσεις υπήρχε για όλα ανεξαιρέτως τα κράτη η ελευθερία της αλιείας. Η ελευθερία αυτή που είχε θεμελιωθεί στην παρωχημένη σήμερα ιδέα του Hugo Grotius ότι ο πλούτος της θάλασσας είναι "ακατανάλωτος", είχε θεωρηθεί ότι υπήρχε πριν τις Συμβάσεις σαν μια από τις αρχές του εθιμικού δικαίου. Ο νέος θεσμός της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης περιόρισε αυτή την ελευθερία προς όφελος του παρακτίου κράτους ενώ ταυτόχρονα μέσα από τη νέα Σύμβαση αναγνώρισε στην περιοχή αυτή το δικαίωμα συμμετοχής στην εκμετάλλευση και σε άλλα κράτη. Αυτά είναι τα περικλειστα και στα γεωγραφικώς μειονεκτούντα. «Περίκλειστο κράτος» ή «κράτος άνευ ακτών» είναι αυτό που δεν έχει θαλάσσιες ακτές. Στην Τρίτη Διάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας εμφανίσθηκαν 29, από τα 30 κράτη άνευ ακτών που υπήρχαν τότε. Σήμερα με την κατάρρευση του Παραπετάσματος και τη διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης, τα κράτη αυτά έγιναν 42. Ανάμεσα τους και το γειτονικό μας κράτος με πρωτεύουσα τα Σκόπια! Ο ορισμός τώρα των «γεωγραφικώς μειονεκτούντων κρατών» περιορίζεται στα παράκτια κράτη που μπορεί να βρέχονται ακόμα και από κλειστές ή ημίκλειστες θάλασσες που λόγω της γεωγραφικής μορφολογίας τους δεν μπορούν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες διατροφής σε ψάρια ενός μέρους ή και του συνόλου του πληθυσμού τους και γι' αυτό κατ' ανάγκη εξαρτώνται άμεσα από την αλιεία στις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες άλλων κρατών της περιοχής ή υποπεριοχής τους ή δεν μπορούν να διεκδικήσουν δικές τους αποκλειστικές οικονομικές ζώνες. Στην τρίτη Διάσκεψη εμφανίσθηκαν 26 γεωγραφικώς μειονεκτούντα κράτη. Ανάμεσα τους η **Ελλάδα και η Τουρκία!**

Η έννοια της υφαλοκρηπίδας υπάρχει στο κείμενο της Σύμβασης για τα κράτη που δεν έχουν θεσπίσει Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη και για περιπτώσεις που το υφαλοπλαίσιο εκτείνεται πέρα από το όριο της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης. Σημειώνεται ότι από τη γέννησή του το καθεστώς της υφαλοκρηπίδας, πριν ακόμα και από τη Σύμβαση της Γενεύης του 1958 ήταν άμεσα συνδεδεμένο με αποκλειστικά δικαιώματα του παρακτίου κράτους. Επίσης η πρακτική των κρατών σε όλη της την έκταση στον τομέα αυτόν της υφαλοκρηπίδας, ήταν αρνητική όσον αφορά δικαιώματα άλλων κρατών.

Το παράκτιο κράτος στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη του, δηλαδή σε μια θαλάσσια περιοχή πέρα από τη χωρική του θάλασσα μέχρι τα διακόσια ναυτικά μίλια, ενασκει κυριαρχικά δικαιώματα. Σκοπός αυτών των δικαιωμάτων είναι η εξερεύνηση, η εκμετάλλευση, η διατήρηση και

η διαχείριση των φυσικών πόρων και των πόρων ζωικής προέλευσης που βρίσκονται στον υδάτινο χώρο, στον βυθό της θάλασσας και στο υπέδαφος του καθώς και η κάθε άλλου είδους εκμετάλλευση. Τα αλιευτικά δικαιώματα των περικλειστών κρατών και των γεωγραφικώς μειονεκτούντων περιορίζονται στο πλεόνισμα των αλιευμάτων. Ο βυθός και το υπέδαφος αυτής της περιοχής εξακολουθεί να διέπεται αυστηρά από το καθεστώς της υφαλοκρηπίδας. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημάνουμε το εξής: Ενώ τα δικαιώματα στην υφαλοκρηπίδα υφίσταται ανεξάρτητα από την έκφραση της βουλήσεως του παρακτίου κράτους, για την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη το κράτος χρειάζεται να κάνει σχετική διακήρυξη για να μπορέσει να αποκτήσει εκεί τα προβλεπόμενα από το Διεθνές Δίκαιο δικαιώματα.

Όπως αναφέραμε ήδη το παράκτιο κράτος στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη του, έχει κυριαρχικά δικαιώματα που αποσκοπούν στην εξερεύνηση, εκμετάλλευση, διατήρηση και διαχείριση όλων των φυσικών πόρων. Ειδικότερα μάλιστα μπορεί να καθορίζει τα της παροχής αδειών αλιείας, τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν τα αλιευτικά και ο εξοπλισμός τους, την καταβολή τελών και κάθε άλλη αμοιβή καθώς και τον προσδιορισμό των επιτρεπόμενων αλιευμάτων. Μπορεί να προσδιορίζει τις αλιευτικές περιόδους, τις αλιευτικές περιοχές, τους αλιευτικούς εξοπλισμούς, τους τύπους, τα μεγέθη και τον αριθμό των αλιευτικών που μπορούν να χρησιμοποιηθούν και την ηλικία καθώς και το μέγεθος των αλιευμάτων που μπορούν να αλιευθούν. Μπορεί να απαιτεί την παροχή από τα αλιευτικά σκάφη στοιχείων για στατιστικούς και άλλους σκοπούς ή τη διεξαγωγή προγραμμάτων έρευνας αλιείας υπό τον δικό του έλεγχο, την τοποθέτηση στα σκάφη δικών του παρατηρητών ή μαθητευομένων, ακόμα και την εκφόρτωση αλιευμάτων στους δικούς του λιμένες. Μπορεί να προγραμματίζει μικτές επιχειρήσεις με τις δικές του μεθόδους και προϋποθέσεις καθώς και άλλες μορφές συνεργασίας καθορίζοντας τους όρους για την εκπαίδευση προσωπικού και τη μεταφορά αλιευτικής τεχνολογίας. Επίσης έχει δικαιοδοσίες σχετικά με την εγκατάσταση καθώς και με τη χρησιμοποίηση τεχνητών νήσων, διαφόρων άλλων εγκαταστάσεων και λοιπών κατασκευών, τη θαλάσσια επιστημονική έρευνα καθώς και την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Βασική υποχρέωση του παρακτίου κράτους, είναι ο προσδιορισμός των αλιευτικών δυνατοτήτων του σε συνδυασμό με τον καθορισμό του επιτρεπόμενου ορίου αλιείας. Αυτά τα δύο στοιχεία είναι απαραίτητα για τον υπολογισμό του πλεονάσματος στο οποίο θα έχουν πρόσβαση άλλα κράτη εντός της Αποκλειστικής Οικονομικής του Ζώνης. Μια άλλη υποχρέωση του παρακτίου κράτους είναι η εφαρμογή κάθε μέτρου με σκοπό την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας

(Σύμφωνα με τη νέα Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας)



μετά από κάθε κατασκευαστικό έργο στη ζώνη.

Το δικαίωμα των περικλείστων και των γεωγραφικώς μειωνεκτούντων κρατών για αλιεία του πλεονάσματος της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης βασίζεται σε διατάξεις τις νέας Σύμβασης μη αυτοδύναμης εφαρμογής. Γι' αυτό απαιτείται η σύναψη ειδικών συμφωνιών για τον καθορισμό των όρων και των τρόπων άσκησης αυτού του δικαιώματος. Είναι αυτονόητο ότι μέχρι να τεθούν σε ισχύ αυτές οι εκτελεστικές συμφωνίες δεν θα μπορούν αυτά τα κράτη να απολαμβάνουν το δικαίωμα που τους παρέχει η Σύμβαση. Τι θα συμβεί όμως στην περίπτωση που δεν υπάρχει πλεόνασμα; Τι θα συμβεί δηλαδή όταν ένα παράκτιο κράτος είναι ικανό να συλλέξει όλο τον επιτρεπτό όγκο αλιεύματος από την Αποκλειστική Οικονομική του Ζώνη; Στην περίπτωση αυτή, αφού δεν θα υπάρχει πλεόνασμα, δεν θα υπάρχει και συμμετοχή των άνευ ακτών και των γεωγραφικώς μειωνεκτούντων κρατών στην εκμετάλλευση της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης. Το ίδιο θα μπορεί να συμβεί και όταν η οικονομία ενός παράκτιου κράτους, είναι εξαρτημένη σε μεγάλο βαθμό από την εκμετάλλευση των ζώντων πόρων της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης του.

Η Σύμβαση δεν επιτρέπει στα περικείμενα κράτη, ούτε και στα γεωγραφικώς μειωνεκτούντα, να μεταβιβάζουν τα αλιευτικά τους δικαιώματα σε τρίτα κράτη ή στους υπηκόους αυτών χωρίς τη συμφωνία όλων των ενδιαφερομένων κρατών. Η απαγόρευση αυτή αφορά σε κάθε μεταβίβαση είτε άμεση είτε έμμεση, είτε με μορφή μίσθωσης ή άδειας, είτε ακόμα και με μορφή μικτών επιχειρήσεων. Δεν ισχύει όμως κάτι αντίστοιχο και για την κάθε είδους τεχνική βοήθεια που θα μπορούσαν να δεχθούν τα περικείμενα και τα γεωγραφικώς μειωνεκτούντα κράτη, τόσο από τρίτα κράτη όσο και από διεθνείς οργανισμούς.

Όπως είδαμε παραπάνω αποκλειστικά αλιευτικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην «**αποκλειστική**» οικονομική του ζώνη υφίστανται απόλυτα μόνο σε δυο περιπτώσεις: όταν η αλιευτική του ικανότητα φθάσει στο σημείο να του επιτρέπει την αλιεία ολόκληρου του επιτρεπόμενου όγκου αλιεύματος και όταν η οικονομία του είναι σε μεγάλο βαθμό εξαρτημένη από την εκμετάλλευση των ζώντων πόρων της Αποκλειστικής Οικονομικής του Ζώνης. Ο καθορισμός Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης δεν μεταβάλλει τη θέση του κράτους σε ότι αφορά τα της υφαλοκρηπίδας. Επειδή μάλιστα το καθεστώς της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης αφορά κυρίως σε αλιευτικά δικαιώματα και γενικά σε οικονομική εκμετάλλευση η Ελλάδα πρέπει να ξεκαθαρίσει τη θέση της. Πρέπει να εκτιμήσει σε πόση έκταση την ενδιαφέρει η αλιεία ή κάποιο άλλο είδος εκμετάλλευσης (π.χ. παραγωγή ενέργειας από ρεύματα ή ανέμους), διότι για την εκμετάλλευση του υποθαλάσσιου πλούτου και

πάσης φύσεως πόρων του βυθού και του υπεδάφους της ενδιαφερόμενης περιοχής επαρκεί πλήρως το καθεστώς της υφαλοκρηπίδας.

Το κρισιμότερο σημείο και για την υφαλοκρηπίδα και για την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη είναι το θέμα της οριοθέτησής με γειτονικές χώρες. Μεταξύ Ελλάδας που είναι μέρος στη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας και Τουρκίας όπως και με κάθε άλλο κράτος που δεν είναι μέρος, ισχύουν μόνον οι εθνικοί κανόνες. Ο θεσμός της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης όπως αναφέρεται στην νέα Σύμβαση, έχει αναγνωρισθεί διεθνώς και εθιμικά. Άρα οι κανόνες του ισχύουν κανονικά και για την Τουρκία. Δυστυχώς όμως οι Τούρκοι δίνοντας ως συνθήως τις δικές τους αυθαίρετες ερμηνείες αμφισβητούν γενικής αποδοχής κανόνες του διεθνούς δικαίου ή τους εφαρμόζουν όπου και όπως τους συμφέρει. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι μετά τα Ίμια, στο Κυβερνητικό Πρόγραμμα Εργμακών – Τσιλλέρ, ακούσαμε ότι: «*Turkey will abide by all international agreements it has signed. However the implementation of these against the national security and interest will not be allowed*» δηλαδή: «*Η Τουρκία θα τηρήσει όλες τις διεθνείς συμφωνίες που έχει υπογράψει. Εντούτοις δεν θα επιτρέψει η εφαρμογή τους να είναι αντίθετη στην εθνική της ασφάλεια και τα συμφέροντα της*». Επισημαίνουμε την χαρακτηριστική λέξη «**συμφέροντα της**» που αντικατοπτρίζει τη θέση της απέναντι στην εφαρμογή του διεθνούς δικαίου. Αν τηρεί αυτή τη στάση στο συμβατικό, δεν μπορεί κάνει να περιμένει κάτι διαφορετικό για την εφαρμογή του εθιμικού!

Εκτός από την Τουρκία, η Ιταλία και η Αλβανία είναι δύο άλλες συνορεύουσες από θάλασσα χώρες που είναι μέρη στην νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας. Η πρώτη από τις 13 Ιανουαρίου του 1995 και η δεύτερη από τις 23 Ιουνίου του 2003. Με την Ιταλία έχει καθορισθεί το όριο της υφαλοκρηπίδας ενώ με την Αλβανία στις 27 Απριλίου 2009 είχε υπογραφεί στα Τίρανα διμερής Συμφωνία καθορισμού των θαλάσσιων ζωνών η οποία ναυάγησε. Άλλες συνορεύουσες από θάλασσα Χώρες είναι η Κύπρος που είναι μέρος στη νέα Σύμβαση από τις 12 Δεκεμβρίου 1988, η Αίγυπτος που είναι μέρος στην ίδια Σύμβαση από τις 26 Αυγούστου 1983 και η Λιβύη. Η οριοθέτηση της Ελληνικής Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης στα σημεία που έρχεται σε επαφή με τις αντίστοιχες των γειτονικών κρατών πρέπει να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο χωρίς παράνομες πιέσεις και παράνομα τετελεσμένα γεγονότα. Πριν από μια τέτοια διαδικασία **πρέπει απαραίτητα να προηγηθεί η επέκταση της χωρικής θάλασσας μέχρι εξαντλήσεως του νομίμου ορίου των δώδεκα ναυτικών μιλίων**, για να μπορέσει αυτό να αποτελέσει τη βάση για τον προσδιορισμό της προς οριοθέτηση περιοχής.

Το αποκριάτικο πάρτυ της Σχολής

Μέχρι τις πρώτες πρωινές ώρες κράτησε το καθιερωμένο Αποκριάτικο Πάρτυ που έγινε την **Παρασκευή 17 Φεβρουαρίου** στο Μπαρ του Ομίλου μας.

Νέοι και παλιοί απόφοιτοι διασκέδασαν με πολύ κέφι και πολύ χορό και έδωσαν ραντεβού για του χρόνου.



ΠΟΙΑΘ ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ



ταξιδέψτε
τις θάλασσες
μαζί μας!

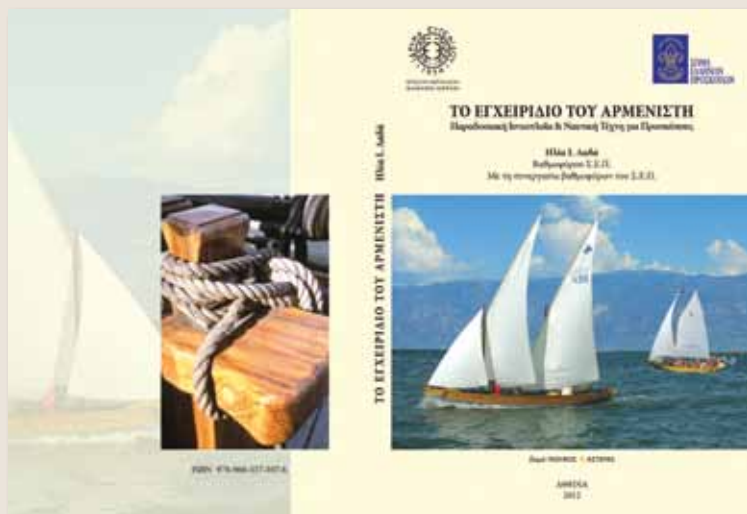


Η μόνη σχολή με πάνω από **42 χρόνια εμπειρίας** στην υπεύθυνη διάδοση του αθλήματος της Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης στην Ελλάδα με **περισσότερους από 25.000 απόφοιτους.**

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



τίτλος: **“Εγχειρίδιο του Αρμενιστή”**



Κυκλοφόρησε με τη χορηγία του **Ιδρύματος Ευγενίδου** και την συμβολή της **Ναυτιλιακής εταιρείας Danaos Shipping** από το **Σώμα Ελλήνων Προσκόπων** το **“Εγχειρίδιο του Αρμενιστή”** του συγγραφέα βαθμοφόρου του ΣΕΠ **Ηλία Ι.Λαδά** και άλλων συνεργατών του, στελεχών του ΣΕΠ.

Πρόκειται για ένα πολύ εμπειριστατωμένο βοήθημα που αποκαλύπτει πολλά από τα μυστικά της ιστιοπλοΐας και της ναυτικής τέχνης γενικότερα.

Ο **Π.Ο.Ι.Α.Θ.** συμπαραστάτης σε κάθε ανάλογη προσπάθεια, έθεσε στη διάθεση του συγγραφέα αρκετά στοιχεία από το βιβλίο **“Ιστοιοπλοΐα και Ναυτική Τέχνη”** του **Παναγιώτη Στρούζα**.

τίτλος: **“Στα κύματα του Αιγαίου ~ Ένα συλλεκτικό φωτογραφικό άλμπουμ για το 48^ο Ράλλυ Αιγαίου”**



Τον Ιούλιο του 2011, ο **Πάνος Δημητρακόπουλος**, υπεύθυνος του Γραφείου Τύπου για το Ράλλυ Αιγαίου επι σειρά ετών - και ο φωτογράφος **Νίκος Αλευρομύτης**, γέμισαν τις βαλίτσες με τους φακούς τους, τα χαρτιά τους, την αγάπη τους για την ιστιοπλοΐα και ακολούθησαν όλα τα δρώμενα για το **48^ο Ράλλυ Αιγαίου: από την συγκέντρωση κυβερνητών έως την απονομή και από την γραμμή εκκίνησης μέχρι την γραμμή τερματισμού**.

Στις 80 σελίδες αυτού του έργου ξετυλίγεται αυτή η εικονογραφημένη ιστορία με φροντίδα, ενθουσιασμό και αγάπη για τον ιστιοπλοϊκό κόσμο.

Πληροφορίες - παραγγελίες:

Για αγορά του δικού σας αντίτυπου online:

blurb.com (www.blurb.com/bookstore/detail/2791639)

Για παραγγελία: **paralos creative**

Τηλ.: 210 9680820 | email: info@paralos.gr | www.pralos.gr



Προστατέψτε τα μάτια σας



Η ιστιοπλοΐα ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες που υπάρχει μεγάλη ηλιοφάνεια εκθέτει σημαντικά τα μάτια σας στην υπεριώδη ακτινοβολία.

Έχει αποδειχθεί ότι υπάρχει άμεση σχέση μεταξύ της έκθεσης στην υπεριώδη ακτινοβολία (UV) και της βλάβης των ματιών ειδικά από καταρράκτες και εκφύλιση της ωχρής κηλίδας.

Το υπεριώδες φως έχει τρία μήκη κύματος:

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

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

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

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

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

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

- Διακοσμητικά με ελαφριά απόχρωση κατάλληλα για καθημερινή χρήση. Απορροφούν το 70% της UV-B, το 20% της UV-A και το 60% του ορατού φωτός.
- Γενικής χρήσης μέσης σκοτεινότητας ή σκοτεινά γυαλιά τα οποία είναι κατάλληλα για τις περισσότερες εξωτερικές δραστηριότητες. (Η πλειονότητα των γυαλιών ανήκει σ' αυτήν την κατηγορία). Παρεμποδίζει το 95% της UV-B, το 60% της UV-A και το 90% του ορατού φωτός.
- Ειδικής χρήσης. Εξαιρετικά σκοτεινά, με φράγματα UV τα οποία συνιστώνται για την ιστιοπλοΐα (ειδικά το καλοκαίρι) ή όπου αλλού υπάρχει μεγάλη λαμπρότητα φωτός. Παρεμποδίζουν το 99% της UV-B, 60% της UV-A και το 97% του ορατού φωτός.

Υπάρχουν μη χρωματισμένα γυαλιά με επικάλυψη φράγματος UV. Τα γυαλιά από πλαστικό polycarbonate έχουν αυτόματα και φράγμα UV.

Για την προστασία των ματιών χρειάζεται σωστή επιλογή γυαλιών. Ούτε η σκοτεινότητα των φακών ούτε η τιμή τους είναι ακριβείς ενδείξεις της προστασίας που παρέχουν. Αναζητήστε πιστοποιητικά ποιότητας των φακών από έγκυρους οργανισμούς.

Τον Ι.Κ. θα τον βρείτε στα εξής σημεία

Mecca

Ακτή Κουμουνδούρου 60, Πειραιάς

Magic Marine

Μεγάλου Αλεξάνδρου 8, Πειραιάς

Perga

Λ. Βουλιαγμένως & Ζέπου 37, Γλυφάδα
Αλεξάνδρου Παπαναστασίου 85, Μικρολίμανο

Pelagos

Λ. Ποσειδώνος 19 Άλιμος

Skordilis S.A

Λ. Ποσειδώνος 10 Άλιμος
Ακτή Γρ. Μουτσοπούλου 36 Πειραιάς

Tecrep Marine

Ακτή Τρ. Μουτσοπούλου 36, Πειραιάς
Λ. Ελευθερίας (Αθήμιου) 16 Άλιμος

SAILINGSHOP

Λ. Παπαναστασίου 97-ΚΑΣΤΕΛΛΑ
Π. Τσαλδάρη 22-ΜΕΛΙΣΣΙΑ

Βιβλιοπωλείο Χριστακη

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

Ble

Λεωφόρος Ποσειδώνος Άλιμος

Pious Podilatou

Ακτή Κουμουνδούρου 42, Μικρολίμανο

Marina stores

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

ΝΑΥΤΙΛΟΣ ΕΠΕ

Ακτή Μουτσοπούλου 36, Πειραιάς



Ιστιοπλοϊκός Κόσμος

Διμηνιαία Έκδοση του
Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπλοΐας
Ανοικτής Θαλάσσης

Ψηφιακή έκδοση: www.istioploikoskosmos.gr

φωτογραφία: **Νίκος Αλευρομύτης** (www.alen.gr)
"Athens Eurolymp Week, 2012"

Ιδιοκτήτης

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Ακτή Δηλαβέρη 3, 18533 Πειραιάς

T. 2104123357, 2104113201

F. 2104227038 • www.horc.gr

Εκδότης

Γιάννης Μαραγκουδάκης

Ειδικός Συνεργάτης

Μάνος Ν. Ρούδας

Σ' αυτό το τεύχος συνεργάστηκαν

Μάνος Ν. Ρούδας,

Κωνσταντίνος Τριγκώνης,

Απόστολος Γεωργόπουλος

Σπυριδούλα Σπανέα,

Νίκος Γκομώλης,

Δούκας Παλαιολόγος,

Χρήστος Θεοδόσης,

Παναγιώτης Στρούζας,

Αντιναύαρχος ε.α. Δρ. Στυλιανός Πολίτης,

Ιωάννης Μαραγκουδάκης

Φωτογραφίες

Νίκος Αλευρομύτης (www.alen.gr),

Νίκος Γκομώλης,

Μάνος Ν. Ρούδας,

Amory Ross / Volvo Ocean Race,

Ian Roman / Volvo Ocean Race,

Kurt Arigo & Daniel Forster / Rolex,

Πάνος Δημητρακόπουλος / www.paralosphotos.gr, Αρχείο

Διεύθυνση Πωλήσεων

Πάνος Δημητρακόπουλος

Υπεύθυνος σύμφωνα με τον νόμο

Γιάννης Μαραγκουδάκης

Σχεδιασμός εντύπου / επιμέλεια έκδοσης

PARALOS Creative

T. 210 9680820 • F. 210 6626972

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

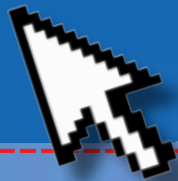
CTP - Εκτύπωση

ARIAGRAF & ΣΙΑ ΟΕ

Γραφικές Τέχνες

Ανθέων 72, 12461, Χαϊδάρη

T: 210-5822130



Ξεφυλλίστε τον **Ιστιοπλοϊκό Κόσμο** στο διαδίκτυο, μοιραστείτε και τυπώστε άρθρα, αποθηκεύστε τα τεύχη για ανάγνωση εκτός σύνδεσης.

Ελάτε στον ψηφιακό κόσμο του ΙΚ!

Βρείτε μας στο **www.istioploikoskosmos.gr**, στο **facebook** /istioploikoskosmos.magazine, στο **twitter** @istioploikoskos, στα **Android** κινητά μέσω της εφαρμογής "Issuu Mobile"!

Μείνετε κοντά μας - διαρκώς εξελισσόμαστε!

Η ψηφιακή έκδοση του περιοδικού του **Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης** διατίθεται δωρεάν.





ΧΟΡΗΓΟΣ **ΤΗΣ ΔΙΚΗΣ ΣΟΥ** ΘΕΤΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
όπου και αν ταξιδεύεις!