

62^ο Ράλλυ Αιγαίου



ΜΕΓΑΣ ΧΟΡΗΓΟΣ



Θάλασσα, ιστορία και αγωνιστικό πνεύμα

Κείμενο: **Πάνος Δημητρακόπουλος**

Το 62^ο Διεθνές Ιστιοπλοϊκό Ράλλυ Αιγαίου ολοκληρώθηκε με απόλυτη επιτυχία το καλοκαίρι του 2025, αφήνοντας πίσω του δυνατές συγκινήσεις, έντονο συναγωνισμό και ιστορικές επιστροφές. Μία από τις πιο σημαντικές διοργανώσεις του καλοκαιριού ένωσε ξανά τη ναυτοσύνη, την αγωνιστικότητα και τον πολιτισμό, με φόντο τα καταγάλανα νερά του Αιγαίου.

Η εκκίνηση και η διαδρομή

Η εκκίνηση δόθηκε στις **19 Ιουλίου 2025** από τον **Φαληρικό Όρμο**, με τον στόλο να κατευθύνεται προς τον **Φοίνικα** της **Σύρου**. Ο επόμενος



Στιγμιότυπο από την εκκίνηση του τοπικού αγώνα MERCEDES-CUP στους Λειψούς που κατά πολλούς από τους συμμετέχοντες ήταν ιδιαίτερα συναρπαστικός, ενώ έπαιξε καταλυτική σημασία στον τελικό αποτέλεσμα του 62^{ου} Ράλλυ Αιγαίου.



Η μαγεία του να ταξιδεύεις στο Αιγαίο πέλαγος με δυνατό βορειά από τους Λειψούς προς τον Φοίνικα της Σύρου στην τελευταία ιστιοδρομία του 62^{ου} Ράλλυ Αιγαίου.

σταθμός ήταν οι **Λειψοί** όπου διεξήχθη και η **ιστιοδρομία "Mercedes Cup"**, με την επιστροφή ξανά στον Φοίνικα όπου τερμάτισε το **62^ο Ράλλυ Αιγαίου**. Με αυτόν τον τρόπο, η διοργάνωση επέστρεψε ξανά στη Σύρο, τιμώντας την ιστορική της σημασία και την προσφορά της στη ναυτιλία. **Πάνω από 300 ναυτικά μίλια** καλύφθηκαν από τους αγωνιζόμενους, ενώ το πρόγραμμα πλαισιώθηκε από παράλληλες πολιτιστικές και κοινωνικές δράσεις, όπως το φεστιβάλ ιστιοπλοΐας για παιδιά, που έδωσε στη νέα γενιά της Σύρου την ευκαιρία να γνωρίσει την ιστιοπλοΐα από κοντά.

Ο αγωνιστικός παθμός

Οι μάχες στο Αιγαίο υπήρξαν συναρπαστικές, με έντονο συναγωνισμό και συνεχείς ανατροπές: Με καιρικές συνθήκες από απόλυτη άπνοια μέχρι εξαιρετικά δυνατό μελέμι τα πληρώματα ξεδίπλωσαν στην εβδομάδα του αγώνα όλες τους τις τεχνικές ικανότητες και



Εκκίνηση από το Φάληρο με φόντο το πλοίο Γενικής Υποστήριξης "Ηρακλής" του Πολεμικού Ναυτικού, με κυβερνήτη τον, αντιπλοίαρχο Π/Ν Γεώργιο Καρβούνη, που συνόδευσε τα σκάφη του 62° Ράλλυ Αιγαίου στο επτάήμερο ταξίδι τους.



Το φεστιβάλ ιστιοπλοΐας, όπου τα νέα παιδιά του νησιού είχαν την ευκαιρία να έρθουν σε επαφή με το άθλημα της ιστιοπλοΐας ώστε να γίνουν οι ιστιοπλόοι του αύριο.

δοκιμάστηκαν σε απόλυτο βαθμό ακόμα και στο Mercedes-Benz Cup που ήταν η τοπική ιστιοδρομία.

Στην **κατηγορία Performance**, το σκάφος **ERYTOS II – COSMOTE** του πολύπειρου Ολυμπιαν **Κώστα Μάνθου** απέδειξε για ακόμη μια φορά την κυριαρχία του, κατακτώντας τη νίκη που κρίθηκε κυριολεκτικά στην τελευταία ιστιοδρομία. Στην **κατηγορία Sport**, το **AFRODITI – SOLARIS** με τον **Βασίλη Μηλιώτη** συνέχισε την εντυπωσιακή του πορεία, επιβεβαιώνοντας τη σταθερή δυναμική της ομάδας.

Τα επιμέρους αποτελέσματα των ιστιοδρομιών έδειχναν καθαρά ότι η τελική επικράτηση και η νίκη θα κρινόταν στην τελευταία διαδρομή από τους Λειψούς προς τον Φοίνικα, χαρίζοντας κορύφωση αντάξια της φήμης του Ράλλυ Αιγαίου.

Η επιστροφή στη Σύρο

Η επιλογή της Σύρου ως τελικού προορισμού έδωσε ξεχωριστό χρώμα στη διοργάνωση. Το νησί φιλοξένησε το τελικό τερματισμό του αγώνα για πρώτη φορά έπειτα από περίπου 60 χρόνια, προσφέροντας έναν συνδυασμό ναυτικής παράδοσης και πολιτιστικής κληρονομιάς. Παράλληλα, οι ιστιοπλόοι είχαν την ευκαιρία να επισκεφθούν, τόσο το **Ναυτικό Μουσείο** στην Ερμούπολη, όσο και τα **ναυπηγεία** της ONEX στη Σύρο, αναδεικνύοντας τη σύνδεση του αγώνα με τη σύγχρονη ελληνική ναυπηγική βιομηχανία και τον πολιτισμό.

Η τελετή λήξης

Η αυλαία έπεσε με την τελετή απονομής που

62° Ράλλυ Αιγαίου

πραγματοποιήθηκε στις **28 Ιουλίου** στη **Ναυτική Διοίκηση Αιγαίου** στον **Πειραιά**. Οι νικητές βραβεύτηκαν, ενώ απονεμήθηκαν τιμητικές διακρίσεις στους χορηγούς και υποστηρικτές. Ιδιαίτερη μνεία αξίζει στον Όμιλο **ONEX**, μεγάλο χορηγό της διοργάνωσης, που στήριξε έμπρακτα τον θεσμό και συνέβαλε στην επιτυχία του. Επίσης αναφορά πρέπει να κάνουμε στη **Mercedes-Benz** που ήταν χορηγός του αγώνα και επί πλέον διέθεσε αυτοκίνητα για την υποστήριξη του αγώνα καθώς και στις εταιρείες **Δ. ΚΟΡΩΝΑΚΗΣ, ΤΕΧΝΑΒΑ, JOTUN, ΜΠΥΡΑ ΝΗΣΟΣ & G4S Telematix**.

Κληρονομιά και προοπτικές

Το Ράλλυ Αιγαίου 2025 έδειξε ξανά γιατί παραμένει ένας από τους σπουδαιότερους ιστιοπλοϊκούς αγώνες της Μεσογείου. Με ισχυρό αγωνιστικό ενδιαφέρον, κοινωνικό αποτύπωμα και σεβασμό στην παράδοση, η διοργάνωση απέδειξε ότι το Αιγαίο συνεχίζει να εμπνέει ιστιοπλόους και φίλους της θάλασσας. Η επιστροφή στη Σύρο και η συμμετοχή νέων γενεών αφήνουν παρακαταθήκη για το μέλλον: ένα Ράλλυ Αιγαίου που δεν είναι απλά ένας αγώνας, αλλά μια γιορτή του Αιγαίου και της ναυτικής μας ταυτότητας.



ΛΕΞΑΝΤΕΣ

1. Αγώνες Sup (προσφορά της εταιρείας ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ ACTION STORES) στη παραλία Κατσαδιά των Λειψών όπου τα πληρώματα αγωνίστηκαν με πολύ πάθος για τη κατάκτηση του πολυπόθητου βραβείου, το οποίο τελικά κέρδισε το μοναδικό γυναικείο δίδυμο από το σκάφος ΜΑΥΑΚΙ III!
2. Επίσκεψη των πληρωμάτων στο Ναυπηγείο της ONEX στο Νεώριο όπου τους έγινε πλήρης τεχνική ξενάγηση από εξειδικευμένο προσωπικό.
3. Οι χορηγοί του 62ου Ράλλυ Αιγαίου παρόντες στη προβλήτα του Φοινικά της Σύρου όπου φιλοξενήθηκαν τα σκάφη και τα πληρώματα μετά την ολοκλήρωση της 1ης Ιστιοδρομίας, ελέγξαν και επιδιόρθωσαν διεξοδικά τα πανιά τους εν αναμονή των επόμενων Ιστιοδρομιών.
4. Για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά με την ευκαιρία της επίσκεψης του Ράλλυ Αιγαίου στη Σύρο και ειδικότερα στον Φοινικά η ONEX Shipyards και ο Ναυτικός Όμιλος Σύρου, διοργάνωσαν το Φεστιβάλ Ιστιοπλοΐας όπου τα νέα παιδιά του νησιού είχαν την ευκαιρία να έρθουν σε επαφή με το άθλημα της Ιστιοπλοΐας ώστε να γίνουν οι ιστιοπλόοι του αύριο.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

ΓΕΝΙΚΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ PERFORMANCE

- ERYTOS II** Κώστας Μάνθος
- PEGA – ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ**
Κωνσταντίνος Τσιγκαράς
- METATRON II** Νικόλαος Μελάς
- BANA BIOLETTA 4** Γιώργος Σουκάρης
- OPTIMUM 4** Νίκος Σταυρόπουλος – Βασίλης Λιβάς
- MUSUKO** Ιωάννης Σταθόπουλος



ΓΕΝΙΚΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ SPORT

- AFRODITI SOLARIS** Βασίλης Μηλιώτης
- WATER GIPSY** Ιωάννης Μαραγκουδάκης
- ALMA LIBRE** Χρήστος Καρύδης
- ISO Time** Γιώργος Παναγιωτίδης
- MAYAKI II** Αλέξανδρος Κουρής
- OUSYRA** Ιωάννης Σταμπουλίδης



ΛΕΞΑΝΤΕΣ ΝΙΚΗΤΩΝ

5. Το σκάφος ERYTOS II με χορηγό τη Cosmote -Telecom και κυβερνήτη τον Ολυμπία Κώστα Μάνθο που κέρδισε το 62^ο Ράλλυ Αιγαίου κάνοντας εξαιρετικές ιστιδοδρομίες στην αγωνιστική κατηγορία ORC Performance.

6. Το σκάφος PEGA της ΣΧΟΛΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ με πλήρωμα αξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού που βρίσκεται σε κάθε Ράλλυ Αιγαίου που συμμετέχει στο βόθρο των νικητών. Φέτος κατέκτησε την 2η Θέση της Γενικής Βαθμολογίας της αγωνιστικής κατηγορίας ORC Performance.

7. Το σκάφος METATRON II με κυβερνήτη τον Νικόλα Μελά, και το πλήρωμα με την πιο φαντασμαγορική εμφάνιση στην πρώτη του συμμετοχή στο Ράλλυ Αιγαίου ανέβηκε στο βόθρο

των νικητών της αγωνιστικής κατηγορίας ORC Performance.

8. Το σκάφος AFRODITI – SOLARIS με κυβερνήτη τον Βασίλη Μηλιώτη από τους φανατικούς συμμετέχοντες στο Ράλλυ Αιγαίου που φέτος με το εξαιρετικό του πλήρωμα στέφθηκε νικητής της κατηγορίας ORC Sport.

9. Με κυβερνήτη τον πρόεδρο του ΠΟΙΑΘ και ένα εξαιρετικό πλήρωμα έμπειρων ιστιοπλόων το σκάφος Water Gipsy ολοκλήρωσε το 62^ο Ράλλυ Αιγαίου στην 2η θέση ORC Sport.

10. Το σκάφος Alma Libre με κυβερνήτη τον εκπαιδευτή του ΠΟΙΑΘ, Χρήστο Καρύδη και ένα έμπειρο πλήρωμα, κατέκτησε την 3η θέση της κατηγορίας ORC Sport με την υποστήριξη της JOTUN Hellas.

62° Ράλλυ Αιγαίου

Χορηγοί

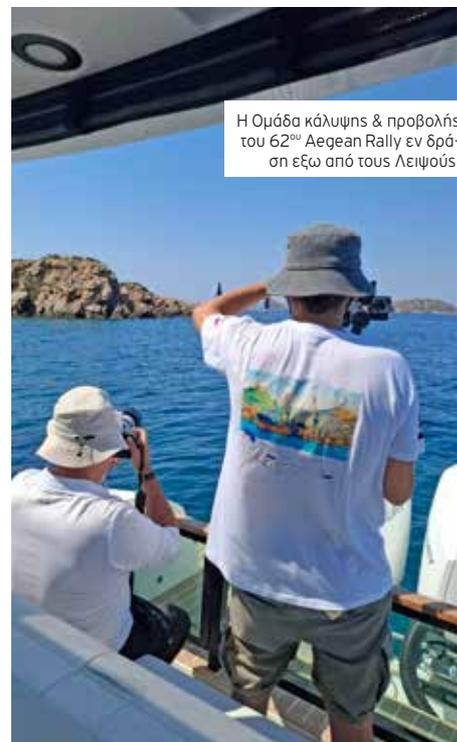
Μέγας Χορηγός του αγώνα ήταν για δεύτερη χρονιά ο Όμιλος **ONEX SHIPYARDS & TECHNOLOGIES** που αποτελεί ηγετική δύναμη στους τομείς της ναυπηγικής βιομηχανίας, της άμυνας, των επενδύσεων και της τεχνολογίας, προάγοντας την ανάπτυξη, την αριστεία και την καινοτομία στην Ελλάδα και την Ανατολική Μεσόγειο. Χορηγός και επίσημος συνεργάτης μετακινήσεων του αγώνα ήταν η **MERCEDES – BENZ**, που διέθεσε δυο αυτοκίνητα για την υποστήριξη της διοργάνωσης τα οποία χρησιμοποιήθηκαν τόσο στον Πειραιά όσο και στην Σύρο Υποστηρικτές ήταν η εταιρεία Δ. **ΚΟΡΩΝΑΚΗΣ Α.Ε.**, παγκόσμιος ηγέτης στην κατασκευή σκηνών και συρματοσχοινών για τη ναυτιλία και η εταιρεία **TECHNAVA**, που εξειδικεύεται στην υποστήριξη της ποντοπόρου ναυτιλίας. Επίσημοι προμηθευτές ήταν η μπύρα **ΝΗΣΟΣ**, η οποία κατασκευάζεται στην Τήνο και η **JOTUN**, παγκόσμιος ηγέτης στα χρώματα ναυτιλίας. Χορηγοί επικοινωνίας του αγώνα ήταν η **NOVA**, η οποία ήταν και ο επίσημος τηλεοπτικός μεταδοτής της διοργάνωσης, η εφημερίδα **Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ** και ο **ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ**. Την τεχνολογική υποστήριξη της παρακολούθησης των σκαφών παρέχει η **G4S Telematix** και την υποστήριξη στο διαδίκτυο η εταιρεία **INTERAD**. Το 62° Ράλλυ Αιγαίου διοργανώθηκε από τον **Πανελλ-**

λνιο Όμιλο Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης (ΠΟΙΑΘ) με τη συνεργασία του **Πολεμικού Ναυτικού**.

Προβολή της διοργάνωσης

Η προβολή του 62ου Ράλλυ Αιγαίου έγινε μέσα από τις εκπομπές που έπαιξε η **NOVA** με την τεχνική υποστήριξη της **τηλεοπτική ομάδας του ΠΟΙΑΘ** που ακολούθησε τη διοργάνωση και κάλυψε τηλεοπτικά τον αγώνα από την πρώτη μέρα έως και την απονομή επάθλων, καθώς και από τα **Social Media** της διοργάνωσης που είχαν αναλυτικά τις παρακάτω προβολές σε διάρκεια **από 15 Ιουλίου έως 2 Αυγούστου**.

- **INSTAGRAM: 19.856 views από 1.658 followers.** Μέση θέαση ανά post ή stories 3.100 views.
- **FACEBOOK: 124.356 views** από τους οποίους 54% μν Followers και 45,5% ήδη Followers. Μέση θέαση ανά video ή reel 2.736 views. Η σελίδα έχει 7.800 Followers.
- **ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ** αγώνα (www.aegeanrally.gr). Πληροφορίες για την επισκεψιμότητα από την Interad, χορηγό της σελίδας του αγώνα: **5.400 μοναδικόι χρήστες** με 345 επισκέψεις από τις Ηνωμένες Πολιτείες και 212 από την Γερμανία!
- **YOUTUBE:** Τα 10 video που έχουν αναρτη-



Η Ομάδα κάλυψης & προβολής του 62ου Aegean Rally εν δράση έξω από τους Λειψούς.

θεί στην αντίστοιχη σελίδα της διοργάνωσης, είχαν **2.624 θεάσεις**.

- **ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ (Flickr).** Τις 1.162 φωτογραφίες του επίσημου φωτογράφου της διοργάνωσης, Νίκου Αλευρομήτη έχουν δει **3.674 μοναδικόι χρήστες**.
- **ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΣΚΑΦΩΝ** μέσω της ειδικής πλατφόρμας με την βοήθεια της G4S Telematix: **755 μοναδικόι χρήστες**.

Αναφορά για τον αγώνα έκαναν και αρκετά αθλητικά και ειδησιογραφία site όπως το **Sport24**, το **Novasports**, το **Skipper on Deck** και άλλα, προβάλλοντας σχεδόν καθημερινά το 62° Ράλλυ Αιγαίου μέσα από τα Δελτία Τύπου και τα video που διατίθεντο από τη διοργάνωση. Τέλος πλώνα από τον αγώνα προέβησαν στις ειδησιογραφικές τους εκπομπές αρκετοί τηλεοπτικοί σταθμοί όπως το **MEGA**, το **STAR** και ο **ΣΚΑΙ**, ενώ η εφημερίδα **Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ** δημοσίευσε δυο ενημερωτικές καταχωρίσεις καθώς και μια καταχώριση με το σκάφος που κέρδισε τον αγώνα.



Αυτοκίνητα Mercedes-Benz τοποθετημένα μπροστά από το κτήριο του ΠΟΙΑΘ.

ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ

ΜΕ ΤΗΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

ΜΕΓΑΣ ΧΟΡΗΓΟΣ

ΧΟΡΗΓΟΣ

ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΕΣ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ
ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ
ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ



Suppliers and Contractors of Shipbuilding & Industrial Equipment



ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ



OFFICIAL BROADCASTER
NOVA

ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

**Ιστιοπλοϊκός
κόσμος**

ΧΟΡΗΓΟΣ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ





Για μια “πρέζα” αλάτι

Μια ρομαντική ανασκόπηση του 62^{ου} – και όχι μόνο – Ράλλυ Αιγαίου

Κείμενο: **Κωνσταντίνος Παπαδάς**

Από τα παιδικά μου χρόνια, θυμάμαι στο σπίτι να ξεφυλλίζω περιοδικά για τη θάλασσα και το yachting· τότε φυσικά λίγα καταλάβαινα. Τα επόμενα χρόνια, η ενασχόλησή μου με την ιστιοπλοΐα τριγώνου με έβαλε πιο ενεργά στον χώρο, όμως το κομμάτι της ανοιχτής θάλασσας παρέμενε άγνωστο, ίσως και αδιάφορο – σχεδόν το σνόμπαρα.

Όταν το 2011, στα 18 μου, δοκίμασα για πρώτη φορά ανοιχτή θάλασσα· τότε όλα όσα διάβαζα μικρός άρχισαν να βγάζουν νόημα· ο μύθος του Ράλλυ Αιγαίου έγινε πιο οικείος μπορούσα να συσχετιστώ με αυτόν. Ήταν όμως το 2013, όταν ο **Γιώργος Συκάρης** με προσκάλεσε να τρέξω μαζί του με το **Βάνα Βιολέττα 3**, στο **50° Ράλλυ Αιγαίου**. Εκεί τα κατάλαβα όλα. Ήταν η στιγμή που είπα ότι αν μπορούσα να τρέξω μόνο έναν αγώνα τον χρόνο, θα ήταν αυτός. Υποσχέθηκα τότε στον εαυτό μου ότι θα τρέχω κάθε χρόνο· οι επαγγελματικές υποχρεώσεις δεν με άφησαν πάντα, αλλά τον περασμένο Ιούλιο βρέθηκα ξανά στην εκκίνηση. Πάλι με τον Συκάρη, στο **Βάνα Βιολέττα 4** αυτή τη φορά.

Το Σκάφος & η Προετοιμασία

Το σκάφος, είναι ένα ILC40 του 1995, σχεδιασμένο από τον Farr και κατασκευασμένο

από τους Cookson Boats, πιο made in New Zealand δεν γίνεται δηλαδή. Κατασκευάστηκε για τον **Γιώργο Ανδρέαδη** ως **“Αταλάντη ΙΧ”**, (9, όχι I.X.) για να τρέξει κάτω από τον ILC 40 box rule εκείνης της εποχής. Σίγουρα δεν είναι το ιδανικό σκάφος για να οργώνεις το Αιγαίο ή για να το μετα-χειρίζονται ερασιτέχνες σαν εμάς – αλλά μας αρέσει η πρόκληση. Είναι ένα καθαρά αγωνιστικό σκάφος, του προηγούμενου αιώνα μεν, που όμως συνεχίζει να εντυπωσιάζει με τον βαθμό ελέγχου που προσφέρει στον ιστιοπλόο και το πως αντιδρά σαν dinghy σε οποιοδήποτε ερέθισμα.

Ένας τέτοιος αγώνας απαιτεί πολύ λεπτομερή προετοιμασία: από την επιλογή πανιών και πληρώματος, μέχρι τους ελέγχους και τις αντικαταστάσεις εξοπλισμού. Εμείς, μόλις είχαμε επαναποθετηθεί το κατάρτι μετά από γενική συντήρηση και μια σημαντική επισκευή που προέκυψε μετά το προηγούμενο Ράλλυ· έτσι η προετοιμασία έμοιαζε με άνιση μάχη με υδραυλικές πρέσες, εντασιόμετρα και δοκιμές!

Την Παρασκευή, στην ημέρα του skippers meeting, νιώθαμε ότι είμαστε έτοιμοι – ή τουλάχιστον όσο πιο έτοιμοι μπορούσαμε. Για μένα, η συγκέντρωση κυβερνητών είναι



62° Ράλλυ Αιγαίου

κομβικό κομμάτι ενός αγώνα ανοιχτής θάλασσας: μια ευκαιρία να δοθούν οδηγίες διαζώσης, να βρεθούν οι κυβερνήτες στον ίδιο χώρο, να υπάρξει συζήτηση και οι απαραίτητες διευκρινήσεις και να χτιστεί το κλίμα του αγώνα. Φιλοξενήθηκε για άλλη μια χρονιά στο κτήριο του ΠΟΙΑΘ, με τους κυβερνήτες των 19 σκαφών να δηλώνουν παρόντες. Ακολούθησε η υποδοχή πληρωμάτων – πάντα μια ευκαιρία για socializing: να δεις παλιούς φίλους, να γνωρίσεις νέους συναθλητές και να «μετρήσεις» τον ανταγωνισμό πριν πέσεις στη μάχη.

Το πρώτο σκέλος Φλέβες - Φοίνικας

Το Σάββατο της εκκίνησης ξημέρωσε με άγχος και ανυπομονησία, είχαμε ήδη φορτώσει τα προσωπικά μας είδη στο φορηγάκι υποστήριξης που θα ερχόταν στη Σύρο, μαζί με τα spare και τα βαριά εργαλεία, ενώ το σκάφος μας περίμενε αρματωμένο και έτοιμο για μάχη.

Βγαίνοντας από το Μικρολίμανο είδαμε ότι η πρόγνωση είχε πέσει μέσα και ο αέρας ήταν λίγος και ασταθής. Έγινε μια απόπειρα διαδικασίας εκκίνησης, η οποία όμως εγκαταλείφθηκε με αποτέλεσμα να κατευθυνθούμε στο εναλλακτικό σημείο εκκίνησης, τις Φλέβες.

Στη διαδρομή προς τις Φλέβες, είχα την ευκαιρία να σκεφτώ όλα όσα πρεσβεύει αυτή η διοργάνωση, τους λόγους που την κάνουν να έχει μια ξεχωριστή θέση στην καρδιά μου. Πρώτα απ' όλα για εμένα είναι η έννοια του άθλου, του κατορθώματος. Οι παλιοί σωστά θα πουν ότι αυτό ήταν πιο έντονο τα παλιότερα χρόνια, όταν τα σκάφη ήταν πιο αργά και τα μπράτσα μεγαλύτερα και η τεχνολογία πιο πίσω· όμως ακόμη και σήμερα η πρόκληση που προσφέρουν οι ιστιοδρομίες του Ράλλυ δεν συναντιέται σε

άλλους αγώνες παρόμοιου τύπου.

Το να βάζεις τον εαυτό σου στη διαδικασία να αγωνιστεί και να ανταγωνιστεί για 70-90-100 μίλια, για 10 ή 20 ή 30 ώρες, είναι αξιοθαύμαστο. Όπως οι 27 ώρες που χρειαστήκαμε το 2023 για να φτάσουμε στην Ερμούπολη, ή τους 55+ κόμβους αέρα στον Ικάριο το 2013, στον δρόμο για την Πάτμο.

Η δοκιμασία στην οποία υποβάλλεις τον εαυτό σου εν γνώσει σου, το συναίσθημα να μετριέσαι απέναντι σε τρομερούς ιστιοπλόους αλλά και στη φύση και το αίσθημα πληρότητας που αποκομίζεις από αυτό είναι ασύλληπτα. Μαζί είναι και η χαρά της νίκης είτε πρόκειται για μια νίκη στα αποτελέσματα, είτε για μια εσωτερική. Η γνώση ότι κάτι έκανες καλύτερα από πέρσι, ή όχι και σε κάθε περίπτωση η ανάγκη να επιστρέψεις, να το ξαναδοκιμάσεις, γιατί «έχει κι άλλο», γιατί «μπορείς και καλύτερα», γιατί «ήσουν άτυχος», γιατί «δεν σου έκατσε».

Έπειτα είναι το προνόμιο να κάνεις ιστιοπλοία σε αυτή τη θάλασσα: τα ηλιοβασιλέματα, οι νύχτες με φεγγάρι ή χωρίς, οι ανατολές, τα νησιά που παραπλέεις, οι εικόνες που βλέπεις όταν φτάνεις, ο ήλιος, τα μελέμια και το αλάτι. Όλα αυτά είναι λόγοι που κάνουν την εμπειρία να αξίζει πραγματικά.

Τέλος, είναι η ιστορικότητα της διοργάνωσης: το γεγονός ότι ιστιοπλοϊκά σκάφη αγωνίζονται σε αυτόν τον στίβο, κάτω από την ίδια διοργάνωση, για πάνω από μισό αιώνα, με την ελπίδα να συνεχίσουν να το κάνουν/κάνουμε για πολλά ακόμη χρόνια – κι εμείς να παραμένουμε κομμάτι αυτής της ιστορίας.

Και κάπως έτσι, πίσω στην πραγματικότητα και στη διαδικασία εκκίνησης, με το ΠΓΥ "Ηρακλής" του Πολεμικού Ναυτικού να υπογραμμίζει το μέγεθος αυτής της διοργάνωσης. Το πρώτο μπράτσο ξεκίνησε σύμφωνα με τις προγνώσεις. Πήραμε πολύ καλή εκκίνηση

και κρατήσαμε πίσω μας το Έρυτος II, ένα σκάφος πολύ παρόμοιων επιδόσεων, μέχρι το Σούνιο. Όταν όμως βρεθήκαμε στην «τρύπα» ανάμεσα στην Αττική και στην Τζια, μείναμε... Η Κύθνος έδειχνε να έχει αέρα, αλλά πώς περνάς απέναντι; Κάπου εκεί, ανάμεσα σε τζένοα και windseeker, ο Έρυτος πήρε ένα προσωπικό κομμάτι αέρα ανάμεσα σε εμάς και τα **Metatron** και **Pega**, αφήνοντάς μας να τον κοιτάμε να απομακρύνεται. Βασικά, δεν απομακρυνόταν απλά· τα απόνερα του και το κύμα της πλώρης του, σε σχέση με τη δική μας μηδενική ταχύτητα συντελούσε σε ένα κωμικοτραγικό σκηνικό. Όπως αποδείχθηκε εκ των υστέρων, εκεί κρίθηκε το μπράτσο. Η μία ώρα που μείναμε σταματημένοι, ενώ ο Έρυτος έτρεχε, άνοιξε μια απόσταση που δεν μπόρεσε να κλείσει ποτέ. Από κει και μετά, μαζί ξεκινούσαμε, μαζί σταματούσαμε, και η απόσταση δεν άλλαζε. Ξέραμε ότι μόλις πέσει η νύχτα θα έχουμε μια ευκαιρία· μείναμε απόλυτα συγκεντρωμένοι όλο το βράδυ στο γνωστό «παρκινγκ» έξω από τον Καβοδημήτρη, αλλά μάταια. Το ξημέρωμα μας βρήκε μετά τη Σερφοπούλα, με τον Έρυτο 1-2 μίλια πριν τον Μέρμηγκα και το πρωινό βοριάδακι να απλώνει. Δεν μπορούσε πλέον να μαζευτεί η διαφορά και οι 2,5 ώρες στον πραγματικό χρόνο πόνεσαν αρκετά. Το ίδιο και η καζούρα από φίλους εντός και εκτός αγώνα, αλλά είναι μέρος του παιχνιδιού, δεν βαριέσαι...

Οι 22 ώρες αγώνα ήταν πολλές· το αποτέλεσμα δεν μας δικαιώσε και κυρίως δεν ήταν αντιπροσωπευτικό της προσπάθειας. Ταυτόχρονα, οι προγνώσεις που έδιναν παρόμοιες άνοιες τις επόμενες μέρες δεν ήταν ενθαρρυντικές. Παρ' όλα αυτά, η Σύρος μας αντάμειψε. Mas έδωσε τη δυνατότητα να ξεκουραστούμε και να απολαύσουμε ένα νησί που τα τελευταία χρόνια, λόγω και της συμμετοχής της ONEX στο Ράλλυ, αποτελεί σταθερό σταθμό μας. Η απονομή επάθλων στο γραφικό Κίνι αποτέλεσε το highlight της παραμονής μας εκεί.

Το δεύτερο σκέλος Ρήνια - Λειψοί

Το δεύτερο σκέλος προς τους Λειψούς ήταν ο επόμενος στόχος μας, η ευκαιρία μας να ανακάμψουμε. Αποφασίστηκε από την Επιτροπή Αγώνων η μεταφορά της περιοχής εκκίνησης νότια της Ρήνιας ώστε να αποφύγουμε το τμήμα της προδιαγεγραμμένης άνοιγας και να ελπίσουμε να επαληθευτούν οι προγνώσεις και βγαίνοντας στο Ικάριο να φυσήξει λίγο.

Η διαδρομή προς την εκκίνηση ήταν μιας πρώτης τάξεως ευκαιρία αναστοχασμού προηγούμενων εμπειριών. Την πέρασα ξυπόλητος στον καθρέφτη, με τα πόδια μου να σέρνονται στο νερό και σκεπτόμενος ότι δεν υπήρχε μέρος που θα ήθελα να βρίσκομαι περισσότερο





εκείνη τη στιγμή.

Τα πρώτα μίλια της κούρσας μέχρι τα Χταπόδια μας βρήκαν πρύμα, σε μια μάχη boat to boat με τον Έρυτο. Εκεί κρατιόμασταν με νύχια και με δόντια· μια εμείς κερδίζαμε μερικά μέτρα, μια ο Έρυτος. Στο σκάφος ψυχία. Ακουγόταν μόνο οι απαραίτητες πληροφορίες... «*πίεση εδώ...*», «*πέφτω...*» το σκορτσάρισμα της σκότας πάνω στο τύμπανο του βιτζρέλου στο λάσκα και το κροτάλισμα της καστάνιας στο πάρε. Πίσω μας βέβαια υπήρχε εξίσου καλός ανταγωνισμός με τους πολυνίκες **Pega - Σχολή Ναυτικών Δοκίμων** και **Optimum 4** (με την νεότερη ηλικιακή ομάδα αλλά και την καθοδήγηση του πολύπειρου **Περικλή Λιβιά**), αλλά και τους πρωτοεμφανιζόμενους **Metatron II** και **Musuko**.

Καθώς έπεφτε η νύχτα ο αέρας δυνάμωσε και, έχοντας χάσει εντελώς τα όργανα μας από το πρώτο κιάλας μπράτσο, δεν ξέραμε πόσο ακριβώς φύσηξε. Θυμάμαι όμως γύρω στις 10, να κρατάω τιμόνι καρφωμένος στον φανό κορώνης του Έρυτου και το δρομόμετρο – το μόνο ηλεκτρονικό που είχαμε – να είναι σε χαμηλά διψήφια, 10.15, 11.40, 10.85...

Πίσω, μέσα στη μαυρίλα της αφέγγαρης νύχτας, βλέπαμε κάποια κόκκινα και πράσινα φώτα από **Metatron 2** και **Optimum 4**. Δεν μπορούσαμε να κάνουμε κάτι για τους πίσω· μόνο να μείνουμε συγκεντρωμένοι μπροστά μας και στο σκάφος μας. Κάτω από την Πάτμο ο αέρας πέθανε, όπως το περιμέναμε. Αυτό που δεν περιμέναμε ήταν ότι το να πάμε μακριά από την Πάτμο δεν θα μας βοηθούσε. Το μετανιώσαμε και γυρίσαμε προς την Πάτμο με τις τελευταίες ρέφλες· εκνευρισμένοι, πεισιμωμένοι, αλλά συγκεντρωμένοι, καθώς φαινόταν ότι είχαμε κάνει ένα damage control. Κατά τη μίαμιση όμως η ταχύτητα έπιασε πρώτη φορά μηδέν. Τσουλήσαμε μέχρι το Πρασονήσι

με το Έρυτος II λίγο μπροστά μας και μείναμε κάποιες ώρες εκεί, παλεύοντας ανάμεσα σε μπαλόνια, τζένες και windseeker, με τον αέρα να γυρνάει γύρω γύρω και εμείς να χαρτογραφούμε τα ρεύματα της περιοχής. Μέχρι που ο Έρυτος ξεκόλλησε, πέρασε το Πρασονήσι και άρχισε αργά μεν αλλά σταθερά να ξεμακραινεί. Οι επόμενες ώρες ήταν δύσκολες μέχρι να ξεκολλήσουμε κι εμείς· περιλάμβαναν πολλές αλλαγές πανιών, άπειρη υπομονή και επιμονή, tack με το μπαλόνι (μια πρωτοποριακή κίνηση που προκύπτει από αλλαγή 120 μοιρών, ρεύμα και μηδενική ταχύτητα σκάφους), νεσκαφέ σε μπουκαλάκι από νερό και πολλή σιωπή, καθώς δεν είχε μείνει κάτι να πούμε. Με την ανατολή του ήλιου ταξιδεύαμε πάλι με συμβατικές τεχνικές. Γλιστρούσαμε σαν να μας έσπρωχνε ένα αόρατο χέρι, θα έλεγε κανείς, καθώς φαινομενικά δεν υπήρχε αέρας. Κάποια θερμοκρασιακή διαφορά δεν επέτρεπε στον αέρα να φτάσει στην επιφάνεια της θάλασσας ώστε να προδώσει την ύπαρξή του. Τη μόνη αναταραχή στην επιφάνεια του νερού την προκαλούσε το σκάφος καθώς την έκοβε. Μέχρι και σήμερα δεν έχω βρει κουράγιο να σκεφτώ ποιες συνθήκες δημιουργούσαν αυτό το φαινόμενο. Η απογοήτευση της μιας ώρας που μας έριξε ο Έρυτος σε πραγματικό χρόνο απαλύθηκε σε έναν βαθμό από τη δεύτερη θέση.

Παραμονή στους Λειψούς

Οι Λειψοί, αυτό το ακριτικό νησί του Αιγαίου, έχουν μια ιδιαίτερη ομορφιά και αυτή την ηρεμία που τους κάνει ιδανικό ψυχαστήριο. Τόσο μικροί που τους γυρνάς και με τα πόδια· σε βγάζουν από διλήμματα «*πού να πας*», «*πού να φας*», «*τι να δεις*». Είναι καλύτερο να αδράξεις αυτή την ευκαιρία για να ρίξεις ρυθμούς πριν σε ξαναπάρει μπάλα η καθημερινότητα. Για

όσους από εμάς δεν είμαστε επαγγελματίες ιστιοπλόοι και το ράλλυ παραμένει ο τρόπος που επιλέγουμε να επενδύσουμε τις μέρες άδειάς μας, αυτός ο χαρακτήρας του αγώνα δεν είναι καθόλου αμελητέος. Το πάρτι στο beach bar και ο φρέσκος τόνος σε διάφορες μορφές και το 100% στημένο SUP Cup (ευχαριστούμε Πάνο και Πάνο για την παράγκα που στήσατε – συγχαρητήρια κορίτσια του **Mayaki II**) ήταν τα highlight της παραμονής μας στο νησί πέρα από τα αγωνιστικά δρώμενα.

Τοπική ιστιοδρομία – Mercedes Cup

Γιατί αγωνιστικά είχαμε το Mercedes Cup, την τοπική ιστιοδρομία με το όνομα του επίσημου χορηγού μετακινήσεων του Ράλλυ αλλά και του **AEGEAN 600** κάποιες βδομάδες νωρίτερα. Είναι σπουδαίο τέτοιες επιχειρήσεις να εμπλέκονται και να στηρίζουν αυτές τις διοργανώσεις, βάζοντας το όνομά τους και το κύρος τους! Η κούρσα ήταν σύντομη μεν, έντονη δε, με πολύ light συνθήκες στην αρχή, που οδήγησαν σε ένα γκρουπ σκαφών να φτάσουν ταυτόχρονα στη βραχονησίδα Τρυπητή και ουσιαστικά ο αγώνας να ξεκινήσει ξανά από εκεί. Στο δεύτερο μισό η ένταση του ανέμου άρχισε να ανεβαίνει και εμείς, μαζί με τον Έρυτο, οδηγήσαμε τον στόλο με το Pega επικίνδυνα κοντά. Τερματίσαμε 34 δευτερόλεπτα πίσω από τον Έρυτο και, με βάση τον απλό υπολογισμό του Weather Routing ToT, ξέραμε ότι πολύ οριακά (6 δευτερόλεπτα τελικά) τον είχαμε κερδίσει - επιτέλους. Όμως το Pega κατάφερε να μας κερδίσει και τους δύο, αφήνοντάς μας στις τελευταίες θέσεις του βάθρου. Άλλο ένα βάθρο τουλάχιστον! Η τοπική γιορτή με παραδοσιακούς χορούς και



62° Ράλλυ Αιγαίου



εδέσματα, από τη φιλόξενη κοινωνία των Λειψών και η απονομή επάθλων σηματοδότησαν το τέλος της παραμονής μας στο νησί.

Τελευταίο σκέλος Λειψοί - Φοίνικας

Το τελευταίο σκέλος του ράλλυ, με προορισμό τον Φοίνικα της Σύρου, αφήνοντας την Πάτμο αριστερά, ήταν το πιο έντονο απ' όλα. Το Αιγαίο πέλαγος, όπως με τεράστια ποιητικότητα συνηθίζουμε να λέμε, έχει τα πάντα: όμως πέραν της ποιητικής υπερβολής, αυτή είναι μια αδιαπραγμάτευτη αλήθεια. Και η πρόγνωση μετά από 3 σχετικά light ιστιοδρομίες έδινε μελετημάκι των 30+ knots στο Ικάριο. Ο μικρός Κωνσταντίνος, ο Βενιαμίν της ομάδας, στο πρώτο του Ράλλυ, τρωγόταν με τα ρούχα του, που δεν είχε αέρα όλη τη βδομάδα, τον διαβεβαίωσα, ότι ήταν η μέρα που θα το έτρωγε το αλάτι μαζεμένο. Το μελέτι έδειξε τα δόντια του από το πρωί και, όσο κι αν θέλαμε να κλειδώσουμε την τρίτη θέση στο βάθρο, ήταν μια κούρσα που δεν τη χειριστήκαμε καλά. Ξεκινήσαμε με τη heavy #1 που, αν και φαινόταν πολύ πανί αρχικά, το πλήθος ρυθμιστικών συστημάτων που έχει αυτό το σκάφος – βαρδάρια, επίτονος, εγκάρσιο track τζένσας, check stay – μας επέτρεψε να την ταξιδεύουμε και στα κοψίματα πλησιάζαμε τον Έρυτο που πήρε πολύ καλύτερη εκκίνηση από εμάς. Πάνω από την Πάτμο όμως ήταν εμφανές ότι δεν θα ταξιδεύαμε με την #1 και αλλάξαμε σε #3. Είχε αέρα πάντως και άρχισε να δυναμώνει και το κύμα. Περνώντας την Ικαρία πέρασε σε δύο τρύπες από αέρα. Ήταν λες και χτυπούσαμε τοίχο· δεν το είχα ξαναδεί αυτό. Από τα 25+ knots στα 0 και η διεύθυνση να γυρίζει γύρω γύρω. Μπροστά μας ο Έρυτος στην ίδια φάση. Μετά από λίγο ξαναπαίναμε στα 30 knots με

κύματα «πολυκατοικίες» – σήμα κατατεθέν του Ικάριου πελάγους. Τότε άρχισαν τα προβλήματα: κόπηκε το πουκάμισο από το μαντίρι της #3. Το ανακαλύψαμε όταν πήγαμε να την αλλάξουμε σε #3.5. Το dynemmo από μέσα δεν κόπηκε όμως (προφανώς) ώστε να πέσει το πανί κάτω, με αποτέλεσμα το σουρωμένο πουκάμισο να φρακάρει στο ράουλο του καρτιού και η #3 να μην κατεβαίνει. Ταλαιπωρηθήκαμε άπειρα μέχρι να κατέβει το πανί και ο Έρυτος, που είχε ξεμακρύνει, μας άνοιξε κι άλλο την απόσταση. Όσο περνούσε η μέρα και πλησιάζαμε τη Μύκονο ο αέρας δυνάμωνε. Πολύ! Η μούδα, που στρατηγικά αποφεύγαμε να πάρουμε, έγινε απαραίτητη όταν η θάλασσα άρχισε να βράζει κάτω από τα Χταπόδια. Δεν ξέρω πόσο αέρα είχε· τα όργανα, όπως προείπα, ήταν off. Δεν έχει σημασία όμως – είχε ξύλο. Ο αέρας ξεκόλλαγε το σπρέι από το κύμα σοφράνο μας και μας μαστίγωνε, το σκάφος δεν «στεκόταν». Πιστεύω αν έβλεπε ο Farr σε τι δοκιμασία βάζουμε το grand prix σχέδιο του θα μας πέρναγε σίγουρα για παλαβούς.

Με μούδα και #3.5 μπροστά, καταφέραμε να περάσουμε τη Ρήνεια και ο καιρός άρχισε να πέφτει. Βγάλαμε τη μούδα και λίγο μετά το σούρωπο περάσαμε τη Νάτα, κατάκοποι και ταλαιπωρημένοι, βρεγμένοι μέχρι το κόκαλο. Πλέον όμως ήμασταν κοντά στον στόχο και στον τερματισμό. Όμως ένας πολύ λάθος υπολογισμός δεν μας επέτρεψε να τερματίσουμε την κούρσα. Μάλιστα μας έβαλε σε πρωτόγνωρες καταστάσεις, που ευτυχώς ξεπεράστηκαν με επιτυχία και σχετικά αναίμακτα, χάρη στη βοήθεια καλών φίλων. Γενικά να προσέχετε όταν υπολογίζετε laylines, ειδικά τη νύχτα και ειδικότερα όταν είστε κουρασμένοι. Πολλά συγχαρητήρια φυσικά αξίζουν σε όλους τους νικητές αλλά και σε όλους τους συμμετέχοντες, ελπίζω να ξαναβρεθούν στη γραμμή της εκκίνησης και στις επόμενες διοργανώσεις.

Απολογισμός

Το ράλλυ για μας τελείωσε άδοξα, αλλά δεν ήταν μάταιο. Έτσι κι αλλιώς, όσο κι αν τρέχουμε τους αγώνες για να τους κερδίσουμε – ή έστω για να προσπαθήσουμε να τους κερδίσουμε – ευτυχώς το ράλλυ, είναι πολλά περισσότερα. Είναι όλα αυτά τα οποία περνούσαν από το μυαλό μου στις 11 ώρες της επιστροφής στο Μικρολίμανο, σκαλίζοντας μηχανικά λίγο αλάτι που είχε μείνει στο ντεκ, το οποίο με μαγικό τρόπο ανακεφαλαίωσε όλα όσα έγιναν. Τις δύο βασανιστικές νύχτες παρκρισμένοι κάτω από την Κύθνο και την Πάτμο, το ατελείωτο μπουγέλο από τα κύματα στο Ικάριο, τον Κωνσταντίνο που τα είδε όλα στο πρώτο του ράλλυ, την επιμονή μας να συνεχίσουμε την ιστιοποσία τη νύχτα, έχοντας μάθει πια ότι εκεί παίζονται πολλά στην ανοιχτή θάλασσα... **Σκέφτηκα όλες αυτές τις στιγμές που περάσαμε, και τους λόγους που τα κάνουμε όλα αυτά και τελικά όλα συνοψίζονται σε αυτή την πράξη αλάτι που σκάλιζα τόσες ώρες. Να είμαστε καλά, να ξαναπροσπαθήσουμε!**

Είς το επανιδείν!





ΑΝΑΖΗΤΗΣΤΕ ΜΑΣ

www.aegeanrally.gr
#62aegeanrally

Νικητής του
62ου Ράλλυ Αιγαίου 2025

Το σκάφος:

ERYTOS 2 - COSMOTE

Κυβερνήτης: **Κώστας Μάνθος**

Tactician, co-skipper: **Γιώργος Μάνθος**

Πλώρη: **Έλσα Ασωνίτου**

Γιώργος Συνετός

Pit: **Νίκη Κατσιβελη**

Trimmer: **Δημήτρης Παπουλάκης**

Νίκος Θεοδωρόπουλος

Κωνσταντίνος Γιομπρές

Main trimmer: **Μανώλης Κοντοβράκης**

Ερμής Μανίκης



PARALOS
www.paralos.gr
photo: Nikos Alenomyris

ΔΙΟΡΓΑΝΩΤΗΣ



ΜΕ ΤΗΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ



ΜΕΓΑΣ ΧΟΡΗΓΟΣ



ΧΟΡΗΓΟΣ



ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΕΣ



TECHNAVA S.A.
Suppliers and Contractors of Shipbuilding & Industrial Equipment

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ



Ο Κώστας Μάνθος και το πλήρωμα του «ΕΡΥΤΟΣ II» κάνουν flash back στην κατάκτηση του 62^{ου} Ράλλυ Αιγαίου

Η συνάντηση με τον καπετάνιο Κώστα Μάνθο, την Έλσα Ασωνίτου και τον Δημήτρη Παπουλάκη, αμφότερα μέλη του πληρώματος «ΕΡΥΤΟΣ II», έγινε μέσα Οκτωβρίου στο γραφείο του έμπειρου κυβερνήτη, στο «σπίτι» του, στον Ναυτικό Όμιλο Παλαιού Φαλήρου. Μπορεί να είχαν περάσει 100 περίπου ημέρες από την κατάκτηση του 62^{ου} Ράλλυ Αιγαίου αλλά τόσο ο τιμονιέρης του σκάφους, όσο και η πλωριάς αλλά και ο trimmer θυμόντουσαν κάθε... μίλι της διοργάνωσης. Από το γλυκό ξεκίνημα προς τον Φοίνικα Σύρου μέχρι και την επιστροφή νίκης από τους Λειψούς στην πρωτεύουσα των Κυκλάδων. Από το γούρι του Κώστα Μάνθου τα ρούχα... νίκης μέχρι τα... γαλλικά στο σκάφος. Οι αναμνήσεις ξαναγυρίζουν λοιπόν. Σαν να μην πέρασε μια μέρα...

Μετά από 12 χρόνια, το καλοκαίρι, επιστρέψατε στο Ράλλυ Αιγαίου. Γιατί αποφασίσατε να επιστρέψετε;

Κώστας Μάνθος: Η αλήθεια είναι ότι ποτέ δεν είχα βγάλει από το μυαλό μου το Ράλλυ, πάντα με γοήτεια. Από πιστορικά έτρεχα στο Ράλλυ και πάντα ήθελα να τρέχω. Ένωθα δέος και μόνο που έτρεχα στον ίδιο αγώνα με τον Γουλιανδρή, τον Γιαπαλάκη και όλες αυτές τις μεγάλες μορφές της διοργάνωσης. Το Ράλλυ ήταν και παραμένει ένας αγώνας που καλύπτει τις ανάγκες όλων εμάς που διψάμε για αδρεναλίνη και ιστιοπλοϊκή δράση. Είναι ένας καλοστημένος αγώνας με μεγάλες αποστάσεις και συγκινήσεις, με αλλαγές από μπουνάτσα σε υψηλούς ανέμους. Τρέχεις μέρα αλλά και νύχτα και αυτό το κάνει συναρπαστικό. Για να επιστρέψω στην ερώτηση τα προηγούμενα χρόνια δεν χώραγε στο πρόγραμμα μας το Ράλλυ, καθώς είχαμε άλλες επιλογές αγώνων. Φέτος λοιπόν το βάλουμε στο πρόγραμμά μας μετά την επιλογή αγώνων που κάναμε με τον χορηγό μας την Cosmote. Κάπως έτσι αποφασίσαμε να τρέξουμε...

Πως σας πείθει ο κυβερνήτης του «ΕΡΥΤΟΣ II» να τρέξετε Ράλλυ Αιγαίου;

Δημήτρης Παπουλάκης: Δεν ήταν πολύ δύσκολη απόφαση για μας. Εμείς ακολουθούμε πιστά το πρόγραμμα του Κώστα (σ.σ. Μάνθου). Πάντα το Ράλλυ Αιγαίου αποτελεί challenge για όλους τους ιστιοπλόους. Εμείς έχουμε πάθος και θέληση και απλά προσαρμοζόμαστε στο πρόγραμμα των αγώνων που θα μας ανακοινώσει ο κυβερνήτης μας.

Έλσα Ασωνίτου: Εγώ δεν είχα δεύτερη σκέψη. Ήθελα να φτιάξω το πρόγραμμά μου και να πάω. Υπήρχαν κάποια θέματα με το πρόγραμμά μας αλλά δεν υπήρχε περίπτωση να μην τρέξω. Γενικά από κανένα μέλος του πληρώματος δεν πέρασε από το μυαλό να μην συμμετάσχει. Απλά, επειδή όλα έγιναν πολύ γρήγορα, έπρεπε να προσαρμόσουμε το πρόγραμμά μας.

Ξεκινάτε λοιπόν το Ράλλυ. Η συμμετοχή και μόνο του πολύπειρου Κώστα Μάνθου δίνει κύρος στη διοργάνωση. Είναι γνωστό ότι ο



Μάνθος δεν τρέχει μόνο για τη συμμετοχή...

Κ.Μ.: Ισχύει. Είναι η καθημερινότητα μου και είναι κάτι που έχει παγιωθεί με το πέρασμα των χρόνων. Δεν τρέχω ποτέ για να χάσω. Μετά από τόσα χρόνια έχω μάθει να χάνω και να αποδέχομαι την ήττα αλλά σε καμία περίπτωση, επαναλαμβάνω ότι δεν τρέχω για να χάσω. Στόχος μου είναι να κερδίζω όλους τους αγώνες εύκολα ή δύσκολα. Σε αυτό με βοηθάει το πλήρωμα μου, το οποίο παρά το γεγονός ότι μιλήθηκαν σε σχετικά μεγάλη ηλικία στα μυστικά της Ανοιχτής Θάλασσας, έχουν μοιραστεί με τον πρωταθλητισμό. Το σκάφος έχει υψηλές απαιτήσεις, αλλά τα παιδιά παρά το γεγονός ότι δεν είναι πιστορικάδες, ανταποκρίνονται. Κάνουν την προσπάθεια τους και βγαίνει.

Το «πρέπει να κερδίσω» του Μάνθου σας πίεσε, σας άγχωσε στο Ράλλυ;

Ε.Α: Δεν είναι πίεση, χαρά μας είναι και δημιουργικό άγχος για όλους μας. Όπως και ο καπετάνιος έτσι και εμείς έχουμε τον ίδιο στόχο.

Δ.Π.: Δεν υπάρχει άγχος. Υπάρχει το άγχος να δουλέψουμε σωστά πάνω στο σκάφος, να εκτελέσουμε τις εντολές του καπετάνιου και τη στρατηγική του, για να μπορέσουμε να φτάσουμε στη νίκη. Τρέχουμε για τη νίκη, απολαμβάνοντας ταυτόχρονα τον αγώνα.

Μπαίνετε στο 62^ο Ράλλυ με νίκη με το... καλημέρα. Γλυκαίνετε ή αγχώνετε;

Κ.Μ.: Στην πρώτη ιστιοδρομία έγινε μεγάλη ανατροπή κατά τη διάρκεια της. Χάναμε με μεγάλη διαφορά από τον Συκάρη που είχε πάρει ένα ωραίο αεράκι και είχε ξεφύγει. Στο μυαλό μου ήταν ότι κάτι δεν πήγαινε καλά. Μέσα σε λίγες ώρες η κατάσταση άλλαξε. Ο Αίολος, κάπου στην Κύθνο, ήρθε με το μέρος μας και μπορέσαμε να περάσουμε στην πρώτη θέση, την οποία κρατήσαμε όλο το βράδυ. Επιστημαίνω ότι αυτό το σκάφος κάτω από έξι κόμβους άνεμο έχει θέμα, δεν... ξεκολλάει. Μετά τους έξι κόμβους είναι ένα διαφορετικό σκάφος. Εμείς λοιπόν παλέψαμε όλο το βράδυ για να κρατηθούμε. Θεωρούσα ότι θα χάναμε αλλά τελικά τα καταφέραμε.

Δ.Π.: Η αλήθεια είναι ότι η πρώτη θέση στην πρώτη ιστιοδρομία δημιούργησε ένα αίσθημα αισιοδοξίας αλλά δεν επαναπαφθήκαμε. Η πρώτη ιστιοδρομία μας έδειξε ότι το Ράλλυ είναι πολύ διαφορετικό από κάθε άλλο αγώνα. Ξεκινήσαμε ημέρα και ημερωθήκαμε στο σκάφος για να τερματίσουμε. Οπότε έπρεπε να έχουμε επιμονή και υπομονή. Για αρχή η πρώτη θέση ήταν πολύ σημαντική.

Κ.Μ.: Υπάρχει ένας σημαντικός κανόνας στο σκάφος. Απαγορεύεται η έπαρση. Όποιο και αν είναι το αποτέλεσμα η έπαρση δεν συνοδεύει τα

μέλη του πληρώματος. Πρέπει να παραμένουμε ταπεινοί, να ευχαριστιόμαστε ιστιοπλοΐα χωρίς να προκαλούμε. Σεβόμαστε τους αντιπάλους όπως θέλουμε να μας σέβονται και οι ίδιοι.

Πότε καταλάβατε ότι θα ήσασταν οι νικητές του Ράλλυ;

Ε.Α.: Μέχρι και την τελευταία ιστιοδρομία δεν είμασταν σίγουροι. Όταν για παράδειγμα μας πλησίασε στον τερματισμό το φουσκωτό των media δεν ξέραμε αν είμασταν πρώτοι.

Τι σας έλεγε ο καπετάνιος στα τελευταία μίλια; Ήταν αγχωμένος;

Δ.Π.: Για τον καπετάνιο το άγχος είναι απαγορευμένη λέξη. Δεν έχει ποτέ άγχος, πάντα έχει στόχο. Με το που ξεκινάει το πεντάλεπτο μπαίνει και ο στόχος. Το αν θα τα καταφέρουμε είναι άλλο θέμα. Η προσπάθεια και η σωστή δουλειά μετράει.

Πίστεψες ότι θα μπορούσατε να χάσετε αυτό το Ράλλυ;

Δ. Π.: Ναι. Στο μυαλό όπως υπάρχει η νίκη υπάρχει και η ήττα. Στόχος μας είναι πάντα να βγάζουμε στη θάλασσα το 100% των δυνατοτήτων μας. Τώρα αν το αποτέλεσμα δεν είναι το επιθυμητό και αυτό είναι αποδεκτό, είναι μέσα στο παιχνίδι. Δεν παίζει ρόλο μόνο ο ανθρώπινος παράγοντας, παίζουν ρόλο και οι συνθήκες. Μπορεί να πάει κάτι στραβά στο σκάφος. Στην τελευταία ιστιοδρομία οι συνθήκες ανέμου ήταν ακραίες. Υπήρχε μεγάλος βαθμός επικινδυνότητας αλλά ευτυχώς οι αντοχές όλων ήταν αυτές που έπρεπε για να φτάσουμε στο επιθυμητό αποτέλεσμα.

Τι τύπος καπετάνιος είναι ο Μάνθος; Μιλάει... γαλλικά ή είναι cool καπετάνιος κατά τη διάρκεια του αγώνα;

Κ.Μ.: Νομίζω ότι είμαι πάρα πολύ αυστηρός, όταν πρέπει να είμαι αυστηρός. Προσπαθώ να χαλαρώνω το πλήρωμα όταν υπάρχει ο κατάλληλος χρόνος να το κάνω αυτό. Δεν μου αρέσει να υπάρχει ένταση διαρκώς στο σκάφος. Είμαι απαιτητικός, πολύ απαιτητικός. Γίνονται εξαλλος όταν βλέπω ότι κάποια πράγματα δεν γίνονται όπως πρέπει, ενώ τα ξέρουμε και τα έχουμε δουλέψει. Πάντως δεν έχω πιάσει το εαυτό μου να μιλάει... γαλλικά.

Ε.Α.: Φωνάζει αλλά όλοι φωνάζουν. Και εγώ φωνάζω στο γκρουπ μου στην πλώρη. Όλοι φωνάζουμε. Στο Ράλλυ υπήρχε ένταση αλλά ποτέ δεν πέρναγε την κόκκινη γραμμή.

Δ.Π.: Στο σκάφος είναι σαν να τρέχεις Φόρμουλα 1. Είναι τέρμα τα γκάζια συνέχεια, δεν υπάρχει χαλάρωση. Αν κάτι δεν κάνεις καλά θα ακούσεις φωνή. Τα... γαλλικά ακούγονται ελάχιστες φορές. Ένταση υπάρχει. Και συναισθηματική ένταση και ένταση φωνής. Αυτό που όλοι μας έχουμε λατρέψει είναι ότι μπαίνουμε στο σκάφος και ζούμε στιγμές πρωταθλητισμού άσχετα με το αποτέλεσμα.



Κ.Μ.: Με το που τελειώνει ο αγώνας τελειώνει και η ένταση. Είτε έχουμε κερδίσει είτε έχουμε χάσει. Η παρέα θα περάσει καλά ανεξάρτητα με το αποτέλεσμα.

Ποια ήταν η στιγμή που θα θυμάστε για πάντα από το 62ο Ράλλυ Αιγαίου;

Κ.Μ.: Δεν θα ξεχάσω τη δεύτερη ιστιοδρομία όταν πηγαίναμε από Σύρους για Λειψούς. Έπρεπε να περάσουμε πρώτοι τον τελευταίο κόβο της Πάτμου για να κρατηθούμε στην πρώτη θέση. Εκεί παιδευτήκαμε από τον καιρό. Είχε τρομερή άπνοια και κάποιες στιγμές ρεύμα που θα μπορούσε να μας κολλήσει στα βράχια. Ζοριστήκαμε πολύ. Το ίδιο ζοριστήκαμε και στην τέταρτη ιστιοδρομία στα Χταπόδια στην επιστροφή προς Σύρο που είχε άνεμο πάνω από 40 μίλια. Είχαμε πρόβλημα με το Boom Vang κάτι που μας δυσκόλεψε πάρα πολύ. Εκεί ήταν οριακό αν θα αντέξουμε. Φοβήθηκα πολύ ότι θα γινόταν ζημιά στο σκάφος και δεν θα μπορούσαμε να συνεχίσουμε. Χάρη όμως στον πολύ καλό συντονισμό της ομάδας όλα πήγαν τέλεια.

Ε.Α.: Στα Χταπόδια σε μια αλλαγή τζένου από έξω, δεν πήγαινε καλά η αλλαγή και είχα νευριάσει. Θυμάμαι όλοι μας να είμαστε μούσκεμα, να στάζουμε κυριολεκτικά και να ρωτάω τη Νίκη (σ.σ Κατσιβελη) και τον Γιώργο (σ.σ Συνετός) γιατί δεν πήγαινε καλά η αλλαγή. Με κοίταγαν με κατακόκκινα μάτια από το αλάτι και το νερό. Δεν μπορούσαν να σκουπιστούν καν. Τότε σταμάτησα να μιλάω γιατί συνειδητοποίησα τη δυσκολία της στιγμής. Τα πρόσωπα των παιδιών δεν θα τα ξεχάσω ποτέ. Για την ιστορία η αλλαγή δεν έγινε ποτέ...

Δ.Π.: Το πέρασμα της Πάτμου ήταν όντως το πιο δύσκολο κομμάτι του Ράλλυ και το ξημέρωμα πλησιάζοντας στους Λειψούς. Ήταν μια απίθανη εικόνα αυτή, από τις καλύτερες που έχω δείσει ποτέ στο Αιγαίο. Η επιστροφή στη Σύρο ανέδειξε την ποιότητα του πληρώματος και του καπετάνιου.

Τι χρειάζεται για να κερδίσεις ένα Ράλλυ Αιγαίου;

Κ.Μ.: Θα μπορούσαμε και με άλλο σκάφος να κερδίσουμε γιατί τρέχουμε καλά. Η χημεία του πληρώματος είναι αυτή που μετράει. Όποιο σκάφος και να μας δώσεις πιστεύω ότι μπορούμε να κερδίσουμε.

Ε.Α.: Ο καπετάνιος παίζει ρόλο. Εμείς σαν πλήρωμα απλά προσπαθούμε να ανταποκριθούμε στις απαιτήσεις και στα σπιντάρ του Κώστα Μάνθου. Περνάμε καλά και αυτό βγαίνει στη θάλασσα.

Δ.Π.: Και για μένα παίζει ρόλο ο καπετάνιος. Εμείς είμαστε το δημιούργημά του. Όποιος σκάφος και να πάρει στα χέρια του θα πάει...σφαιρά.

Γούρια υπάρχουν στο σκάφος;

Κ.Μ.: Το μουσικό το αποκάλυψα πριν από λίγες μέρες. Από πιτσιρικάς έχω ένα θέμα με τα ρούχα. Αν κερδίσω την πρώτη κούρσα, δεν αλλάζω ρούχα στον υπόλοιπο αγώνα. Τα ίδια ρούχα πλένω και συνεχίζω τον αγώνα. Αν δεν κερδίσω την πρώτη κούρσα αλλάζω ρούχα και μπορεί και με αυτά να κερδίσω. Αν όμως κερδίσω δεν αλλάζω το παραμικρό. Ίδια κάλτσες, ίδιο παντελόνι, τα πάντα ίδια. Με το που τελειώσει η ιστιοδρομία κατευθείαν στο πλυντήριο.

Ποιο μήνυμα θα θέλατε να στείλετε στους νέους ιστιοπλόους που ονειρεύονται να αγωνιστούν στο Ράλλυ Αιγαίου; Θα το συστήνατε;

Δ.Π.: Ανεπιφύλακτα. Για μένα είναι δεδομένο ότι στη χώρα που ζούμε πρέπει να ασχολούμαστε με τη θάλασσα. Η ιστιοπλοΐα σου προσφέρει αθλητισμό, ανταγωνισμό, καταπληκτικές εικόνες, είναι ιδανικό άθλημα. Λειτουργεί ομαδικά, μαθαίνεις να δίνεις στον συναθλητή σου, να βλέπεις τις αντοχές σου. Θα χαϊρόμουν να βλέπω τη θάλασσα μας γεμάτη με πανιά. Όποιος δεν έχει τρέξει σε Ράλλυ να το κάνει. Έχουμε τρέξει πολλούς αγώνες με τον Κώστα (σ.σ. Μάνθο) αλλά το Ράλλυ είναι διαφορετικό. Ξεκινάς σήμερα και τελειώνεις αύριο. Δοκιμάζεις τις αντοχές και τα όρια σου.

Ε.Α.: Από όλους τους αγώνες που έχω τρέξει θα πω ότι ήταν ο πρώτος που ένιωσα εξάντληση και κούραση. Άξιζε όμως. Θα το συνιστούσα εννοείται γιατί καταλαβαίνεις μέχρι που μπορεί να φτάσει ο εαυτός σου.

Ο Μάνθος έτρεξε μετά από 12 χρόνια Ξανό Ράλλυ; Ομοιότητες, διαφορές από τότε μέχρι σήμερα;

Κ.Μ.: Δεν νομίζω ότι έχει αλλάξει το στιλ του αγώνα. Είναι το ίδιο σκληρό όπως ήταν και στο παρελθόν. Μου αρέσει αυτή η γλυκιά κούραση. Πρέπει να το ζήσουν όλοι αυτοί που ασχολούνται με τη θάλασσα. Να το ζήσουν, να το καταλάβουν. Την ίδια κούραση αισθάνεσαι και στο AEGEAN600, στο Middle Sea Race, είναι πολύ ωραίοι αγώνες. Για να πας όμως χρειάζεται δια-

φορετικός τρόπος προετοιμασίας και προσέγγισης. Για να είμαι ειλικρινής πάντως το Ράλλυ χρειάζεται κάποιες εναλλακτικές προτάσεις προκειμένου να προσελκύσει ακόμα περισσότερα σκάφη. Αφουγκράζομαι ότι ο κόσμος δεν θέλει να κουράζεται. Όλο αυτό μέχρι να καταλάβουν ότι η κούραση είναι γλυκιά. Στην αρχή δεν θέλουν κούραση. Κάποιοι θεωρούν άσκοπη τη συμμετοχή τους σε έναν τόσο επίπονο και δύσκολο αγώνα. Όταν όμως θα έρθουν και θα δουν τη γλυκιά κούραση πιστεύω θα κολλήσουν το... μικρόβιο και θα έρχονται κάθε χρόνο.

Πρέπει δηλαδή πέρα από τους τοπικούς αγώνες, οι ιστιοπλόοι, μικροί ή μεγάλοι, πρέπει να μπου στην δοκιμασία ενός Ράλλυ Αιγαίου;

Κ.Μ.: Εννοείται. Χρειάζονται όμως και έξυπνες κινήσεις για να μείνουν στο Ράλλυ αυτοί οι ιστιοπλόοι. Παίζει ρόλο σε κάθε διοργάνωση η Επιτροπή Αγώνων. Για παράδειγμα στο τελευταίο Ράλλυ η Επιτροπή Αγώνων με δύο κινήσεις «κέρδισε» τον κόσμο. Τερμάτισε πιο γρήγορα τα sport στην πρώτη ιστιοδρομία και όλοι ήταν happy. Αν δεν τερμάτιζαν θα υπήρχε απογοήτευση με το... καλημέρα. Επίσης στο δεύτερο σκέλος, και πάλι λόγω έλλειψης ανέμου, η Επιτροπή αποφάσισε να μεταφέρει την εκκίνηση από τη Σύρο στη Μύκονο. Αυτές λοιπόν ήταν πολύ έξυπνες κινήσεις που χρειάζονται σε κάθε αγώνα. Πρέπει η Επιτροπή Αγώνων να καταλαβαίνει τους ιστιοπλόους και να τους κάνει ευκολότερη τη ζωή. Έτσι θα έρθουν περισσότερα σκάφη και περισσότεροι ιστιοπλόοι στους αγώνες.

Θα σας ξαναδώμε το προσεχές καλοκαίρι στο Ράλλυ;

Κ.Μ.: Υγεία να έχουμε και θα μας ξαναδείτε. Παίζει ρόλο βέβαια ο κορηγός γιατί όπως όλοι γνωρίζουμε ότι για να τρέξει το συγκεκριμένο σκάφος χρειάζεται οικονομική βοήθεια. Δεν μπορεί να πάει μακριά η... βαλίτσα από ιδιωτική πρωτοβουλία. Δυσκολεύει η απόφαση συμμετοχής αν δεν υπάρχει κορηγός. Αν υπάρχει, θα είμαστε εκεί σίγουρα. Εμείς είμαστε τυχεροί που έχουμε κορηγό την COSMOTE και μακάρι να την έχουμε στα πανιά μας και την επόμενη χρονιά.

Βλέπεις νέα παιδιά να είναι έτοιμα να μπου στην Ανοικτή Θάλασσα;

Κ.Μ.: Δυστυχώς όχι. Οι ίδιοι που ήμασταν, είμαστε. Η λίστα δεν μεγαλώνει, μόνο μικραίνει και αυτό με στεναχωρεί.

Γιατί πιστεύεις ότι συμβαίνει αυτό;

Κ.Μ.: Νομίζω ότι έχει αλλάξει ο τρόπος ζωής. Ο κόσμος δεν έχει πια ένα hobby. Οι νέοι ειδικότερα παίρνουν γεύσεις από hobby. Είναι με το κινητό στο σκάφος και με το που τελειώσει

η ιστιοδρομία κανονίζουν με την παρέα τους την επόμενη δραστηριότητα τους. Αυτό δεν υπήρχε παλιά. Εμείς τελειώναμε τον αγώνα και μέναμε και πάλι μαζί στον μόλο με σουβλάκια και μπίρες για να συζητήσουμε για την ιστιοδρομία. Αυτό το παρείστικο δεν υπάρχει πλέον. Όταν λοιπόν σταματάει να λειτουργεί η παρέα «κολλάει» και το άθλημα. Επίσης με στεναχωρεί το γεγονός ότι πολλά παιδιά ασχολούταν με την ιστιοπλοία προκειμένου να μπου σε κάποια σχολή και μετά χάνονται. Σταματάνε τελείως την ιστιοπλοία. Μπαίνουν σε κάποιο Πανεπιστήμιο, παίρνουν κάποια υποτροφία και μόλις γίνει αυτό τελειώνουν και η ενασχολή τους με την ιστιοπλοία. Δεν δοκιμάζουν καν στην Ανοικτή Θάλασσα. Δεν ξέρω αν φαίνε οι όμιλοι ή ακόμα και οι προπονητές. Χρειάζονται κινήσεις και από τις δύο πλευρές προκειμένου να προσελκύσουμε νέα ονόματα. Ο κάθε όμιλος πρέπει να αφουγκράζεται τις ανάγκες των νέων παιδιών για να τα φέρει κοντά στο άθλημα και να τα κρατήσει.

Αναφέρεσαι στους ομίλους, είσαι γέννημα θρέμμα Ναυτικού Ομίλου Παλαιού Φαλήρου. Τι σου προσφέρει ο Όμιλος;

Κ.Μ.: Ο Ναυτικός Όμιλος Παλαιού Φαλήρου στέκεται αρωγός στην προσπάθεια μας και αυτό μας δίνει σιγουριά. Είναι πολύ σημαντικό να ξέρεις ότι έχεις τη στήριξη του Ομίλου σου.

Φτιάξτε μας το δικό σας επίλογο για το 62° Ράλλυ Αιγαίου...

Κ.Μ. : Εμένα μου επέστρεψε τα δυνατά συναισθήματα του παρελθόντος. Από θέμα δημοσιογραφικής κάλυψης και προβολής απέχει πάρα πολύ από οποιοδήποτε άλλο αγώνα. Αυτό μου δίνει ευχαρίστηση. Καταλαβαίνεις ότι κάποιοι σε παρακολουθούν, κάτι παίρνεις πίσω. Δεν τρέχεις μόνος σου. Επίσης πήραμε τις ανάσες μας, είδαμε τα νησιά, δεν είχαμε κάθε μέρα ιστιοδρομίες. Ήταν πολύ καλά οργανωμένο και αυτό οφείλεται σε εσάς αλλά και στον πρόεδρο μας κ. Μαραγκουδάκη. Τον ξέρω πενήντα χρόνια, ποτέ δεν ήμασταν στον ίδιο όμιλο αλλά νιώθω ότι είναι ο πρόεδρος μου. Είναι ένας άνθρωπος

που δεν προσπαθεί μόνο για τον Π.Ο.Ι.Α.Θ. αλλά προσπαθεί για όλη την ιστιοπλοία. Ένας από τους λόγους που έχει φτάσει ψηλά η ελληνική ιστιοπλοία είναι ο Γιάννης Μαραγκουδάκης.

Ε.Α.: Εγώ πέρασα τέλεια και στη θάλασσα και στη στεριά. Είχαμε ωραία ιστιοπλοία, ωραία διαμονή στα νησιά και βέβαια πολύ καλό φαγητό. Ιδιαίτερα στους Λειψούς φάγαμε πολύ καλά. Ο τόνος στους Λειψούς ήταν καταπληκτικός.

Δ.Π.: Ήταν μια από τις ελάχιστες φορές που συνειδητοποίησα ότι κάποιοι δίνουν σημασία και αξία σε αυτό που κάνουμε. Αισθάνθηκα σημαντικό και αυτό οφείλεται σε εσάς που καλύψατε άρτια τη διοργάνωση. Δεν θα ξεχάσω ποτέ τον τερματισμό στη Σύρο η υποδοχή που μας επιφυλάξατε με το σκάφος σας. Οι διοργανωτές μας έκαναν να νιώσουμε άνετα. Οι άνθρωποι στα νησιά μας αγάλιασαν.

Που θα αφιερώσετε τη νίκη σας;

Κ.Μ.: Στο πλήρωμα σίγουρα και στους δικούς μου ανθρώπους. Όλα γίνονται με το μυαλό μου σε αυτούς. Όμως η νίκη αυτή είναι αφιερωμένη σε αυτούς που καθημερινά έδιναν τον καλύτερό τους εαυτό. Στο πλήρωμα, που παρότι ενημερώθηκαν σχεδόν στο παραπέντε για τη συμμετοχή μας στο Ράλλυ, όχι μόνο ήρθαν αλλά έκαναν την υπέρβαση σε κάθε σκέλος. Δεν ζήτησα από κανέναν να έρθει. Ήρθαν γιατί ήθελαν να έρθουν.

Δ.Π.: Στο πλήρωμα και στον καπετάνιο...

Ε.Α.: Στον καπετάνιο σίγουρα. Τι να κάνουμε... αγαπίομαστε..

Το πλήρωμα νίκης του ERYTOS II

Κώστας Μάνθος: Κυβερνήτης
Γιώργος Μάνθος: Tactician, co-skipper
Έλσα Ασωνίτου: Πλώρη
Γιώργος Συνετός: Πλώρη
Νίκη Κασιβελη: Pit
Δημήτρης Παπουλάκης: Trimmer
Νίκος Θεοδωρόπουλος: Trimmer
Κωνσταντίνος Γιομπρές: Trimmer
Μανώλης Κοντοβράκης: Main trimmer
Ερμής Μανίκης: Main trimmer

