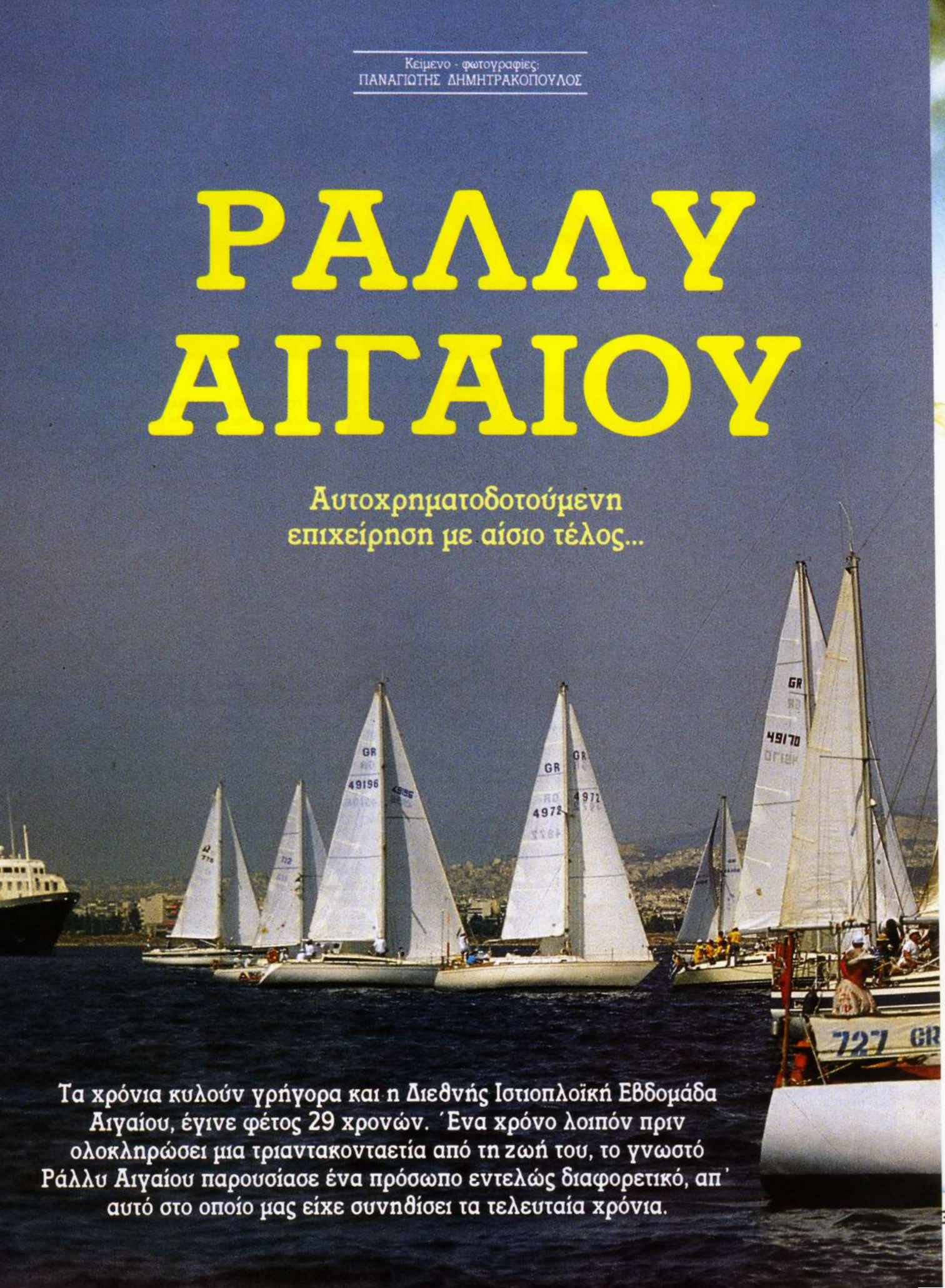


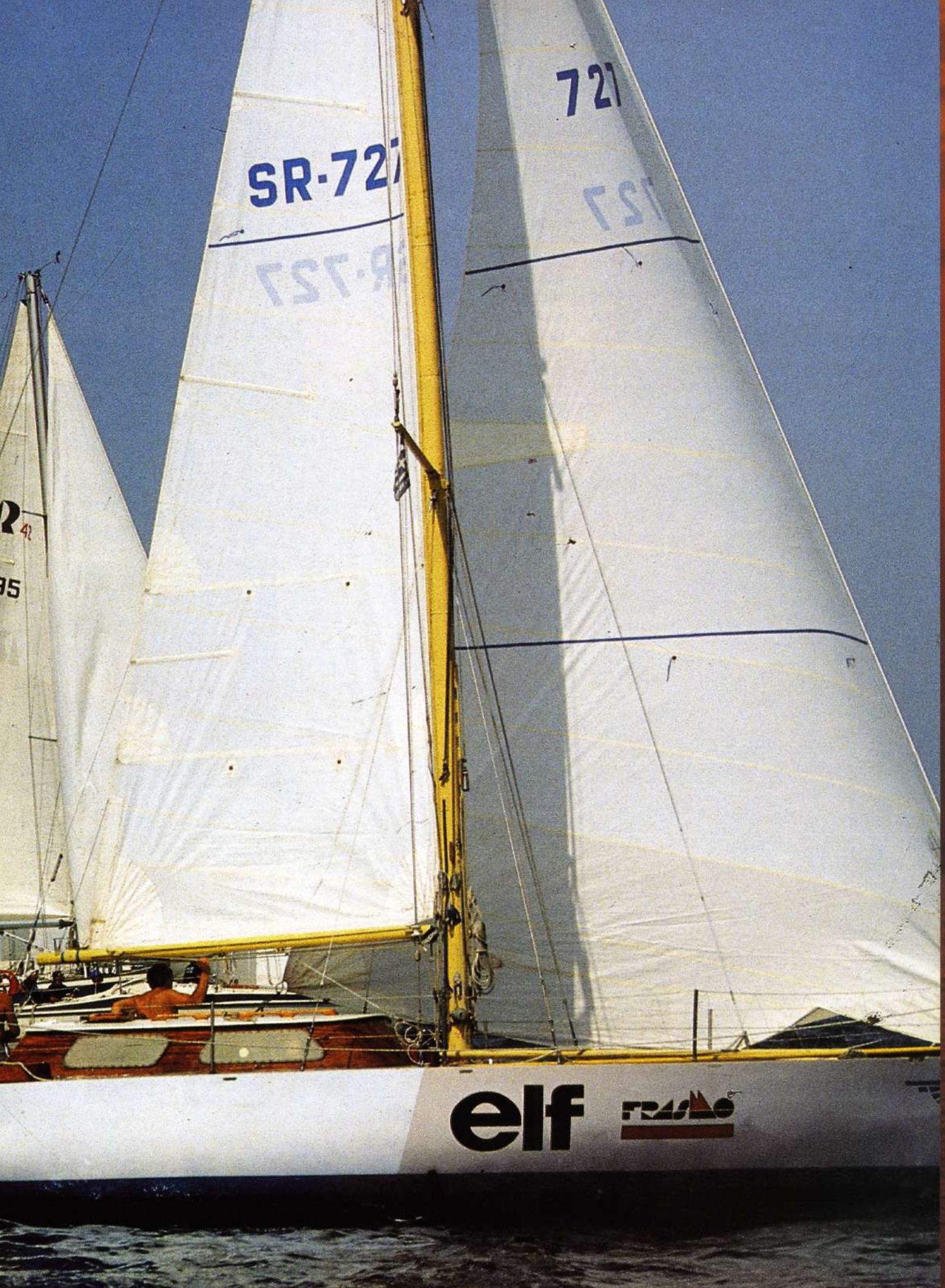
Κείμενο - φωτογραφίες:  
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

# ΡΑΛΛΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

Αυτοχρηματοδοτούμενη  
επιχείρηση με αίσιο τέλος...



Τα χρόνια κυλούν γρήγορα και η Διεθνής Ιστιοπλοϊκή Εβδομάδα Αιγαίου, έγινε φέτος 29 χρονών. Ένα χρόνο λοιπόν πριν ολοκληρώσει μια τριαντακονταετία από τη ζωή του, το γνωστό Ράλλυ Αιγαίου παρουσίασε ένα πρόσωπο εντελώς διαφορετικό, απ' αυτό στο οποίο μας είχε συνηθίσει τα τελευταία χρόνια.



SR-721

721

R 4

95

elf

FRASER

**Ο**λα άρχισαν, όπως πάντα λίγους μήνες πριν, από τον Π.Ο.Ι.Α.Θ., τον όμιλο που ξεκίνησε και οργανώνει μέχρι σήμερα το Ράλλυ Αιγαίου. Το πρώτο μεγάλο πρόβλημα παρουσιάστηκε, όταν ο διοργανωτής όμιλος δεν μπόρεσε να βρει χορηγό για το μεγαλύτερο αγώνα ανοικτής θάλασσας της χώρας μας. Έτσι μπροστά στον κίνδυνο να μη γίνει το Ράλλυ ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. αποφάσισε να καλύψει ο ίδιος τα μεγάλα έξοδα της διοργάνωσης. Αρχικά αυτό έδειχνε ότι θα μείωνε την οργανωτική επιτυχία, αφού ο όμιλος δεν έχει τις οικονομικές δυνατότητες μιας μεγάλης εμπορικής εταιρίας, αλλά τελικά οι δυσκολίες ξεπεράστηκαν. Εκτός του ότι βρέθηκαν τουλάχιστον τα απαραίτητα χρήματα, εμφανίστηκαν και περισσότεροι από 50 εθελοντές, που πλαισίωσαν τον Ηλία Καρώνη και τον Κώστα Αρμάο, υπεύθυνους της 29ης Δ.Ι.Ε.Α. από αγωνιστικής πλευράς. Η διοργάνωση ολοκληρώθηκε με πολύ καλό τρόπο, πάντα όμως στα πλαίσια της στενής μας ιστιοπλοϊκής οικογένειας.

Η διαδρομή, που είχε αποφασισθεί από τις αρχές της χρονιάς, ήταν από τις μεγαλύτερες στην ιστορία του αγώνα. Ενώ στο χάρτη τα 400 ν.μ. φαίνονταν σαν ένα τεράστιο βουνό, που έπρεπε να ξεπεράσουν τα πληρώματα, ώστε να φθάσουν μετά από μία εβδομάδα στον τερματισμό της Βουλιαγμένης, στην πραγματικότητα τα πράγματα εξελίχθηκαν διαφορετικά, αφού τα γνωστά μελτέμια του Αιγαίου «έστησαν» τους ιστιοπλόους στο ραντεβού τους, τουλάχιστον για το 75% του αγώνα. Όπως συνηθίζεται τα τελευταία χρόνια και φέτος το Ράλλυ ξεκίνησε

από το θωρηκτό Αβέρωφ, όπου είχαμε τη χαρά να μας υποδεχθεί σαν κυβερνήτης ο γνωστός σε όλους Γεώργιος Κρέμος. Εκεί στο ιστορικό πλοίο ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. δεξιώθηκε τα πληρώματα, ενώ ο βοριάς φυσούσε μανιασμένος. Τελικά όμως, ο αέρας ξεθύμανε λίγο πριν από το ξημέρωμα της Παρασκευής και έδωσε τη θέση του στην ελαφριά τοπική μπουκαδούρα.

Τα σκάφη, που συμμετείχαν στην 29η Δ.Ι.Ε.Α., ξεκίνησαν όρτσα και στην εκκίνηση συνέβησαν τα μύρια όσα, αφού όλοι ήθελαν να φύγουν από το σκάφος της επιτροπής, πάνω στη γραμμή και χωρίς αέρα. Ενώ λοιπόν, τα πληρώματα είχαν αρχίσει να αναστενάζουν από το πρώτο κιάλας λεπτό της διαδρομής, βλέποντας την άπνοια και έχοντας στο μυαλό τους το Ράλλυ Αιγαίου του 1990, που τα σκάφη χρειάστηκαν 36 ώρες για να φθάσουν στην Ίο, ήρθε ο βοριάς του αεροδρομίου και έδωσε τη λύση. Τα σκάφη και του μεγάλου αλλά και του μικρού Ράλλυ έφυγαν ταχύτατα για το Σούνιο και ο καιρός φρεσκάριζε όσο πλησίαζαν στην τελευταία στεριά της Αττικής. Ήδη το φως της ημέρας έδινε τη θέση του στο σκοτάδι και τα περισσότερα πληρώματα είχαν αρχίσει να προετοιμάζονται για μια δύσκολη βραδιά. Γνωρίζοντας το Αιγαίο πέλαγος, οι συμμετέχοντες νόμιζαν ότι, μετά το Σούνιο ο Αίολος θα ήταν σκληρός μαζί τους. Τελικά όμως συνέβη ακριβώς το αντίθετο, αφού φθάνοντας στο ανοικτό πέλαγος ο βοριάς «έκοψε» και γύρισε προς τα πίσω. Έτσι τα περισσότερα σκάφη έφθασαν με μπαλλόνια μέχρι την Κύθηνο. Ο αέρας έπεσε τελείως με αποτέλεσμα να γίνει δεύτερη εκκίνηση, όπως

χαρακτηριστικά λέγεται, αφού οι πρώτοι σταμάτησαν στην άπνοια και τα πίσω σκάφη έφθασαν με τον αέρα, που «δούλευε» ακόμα απ' έξω. Μετά το στενό Κύθνου - Σίφνου και ύστερα από μερικές ώρες άπνοιας και υγρασίας, ξεκίνησαν το κατέβασμα για την Ίο. Το ξημέρωμα βρήκε τους πρώτους κάτω από την Αντίπαρο.

Το Big Greek Machine ήταν πρώτο, το Halima κοντά του και δίπλα τους το Pax Humana να δικαιώνει τις φήμες, που το ήθελαν φέτος να πρωταγωνιστεί, έχοντας στο τιμόνι του δύο κορυφαίους Έλληνες ιστιοπλόους, τον Ηλία Χατζηπαυλή και το Γιάννη Γιαπαλάκη. Η πρώτη κανονιά έπεσε στις 8.10 το πρωί του Σαββάτου. Το Big Greek Machine χρειάστηκε περίπου 16 ώρες να καλύψει τα 107 ναυτικά μίλια του πρώτου σκέλους. Όμως στην κατηγορία IOR νικητής ήταν το Lavoro με κυβερνήτη τον «παισίνωστο» Παναγή Μαρκαντωνάτο, που παγματοποίησε την πρώτη του επιτυχημένη εμφάνιση στο τιμόνι του σκάφους του Ν.Ο. Καλαμακίου. Όσον αφορά τις άλλες δύο κατηγορίες, στα ΕΑΘ νικητής αναδείχθηκε το



**Το πλήρωμα του σκάφους Lavoro, πρώτο στην κατηγορία I.O.R. παραλαμβάνει το κύπελλό του.**



Dodico κάνοντας μια εξαιρετική κούρσα, ενώ στα IMS πρώτο ήταν το Pix Lax του Δημήτρη Βασιλάκου. Η παραμονή στη δέθην «ελληνική» Ίο, αφού εκεί αισθάνεσαι σαν Έλληνας τουρίστας στην Αγγλία ή σαν μετανάστης στη Σουηδία, ήταν αρκετά ενδιαφέρουσα για τα πληρώματα, που ξεκουράστηκαν στις όμορφες παραλίες του νησιού.

Η εκκίνηση του δεύτερου σκέλους, ύστερα από τις γνωστές τοπικές απονομές, έγινε τη Δευτέρα το πρωί. Δύο φορές αναγκάστηκε να ανακαλέσει τα σκάφη ο Ηλίας Καρώνης, αφού όλοι βιάζονταν να ξεκινήσουν την κούρσα τους για τη Σάμο. Ύστερα από 30 λεπτά καθυστέρηση έφυγαν όρτσα και αμέσως χωρίστηκαν σε δύο ομάδες. Το Pax Humana, το Modus Viventi, το Lavoro κ.ά. «έγλυψαν» κυριολεκτικά την Ίο.

**Οι νικητές των I.O.R. και I.M.S. Lavoro και Pix-Lax.**

εκμεταλλεούμενα το αέρα, που δούλευε κοντά στη στεριά εκείνη την ώρα. Όμως η εξέλιξη ήταν διαφορετική. Ο αέρας γέμισε από το πέλαγος και σκάφη, όπως το Star Point, που είχαν αρχικά επιλέξει να κρατηθούν ανοικτά ευνοήθηκαν. Στο φρεσκάρισμα ο καιρός γύρισε πύμα και τα σκάφη συναντήθηκαν στο στενό στα Κουφονήσια. Πρώτος άτυχος το Big Greek Machine, που έμεινε κυριολεκτικά στο μέσον του στενού και είχε ρίξει άγκυρα. Τα υπόλοιπα πέρασαν κυρίως από αριστερά, πιθανώς γελώντας με το πάθημά του, για να πέσουν ούντομα κι αυτά στην ίδια παγίδα.

Η άπνοια συνεχιζόταν και το χειρότερο ήταν να σκέφτεται κανείς τί εποχή ήταν και πού. Ιούλιος στην καρδιά του Αιγαίου, εκεί που τα μελέμια συνήθως κάνουν τη θάλασσα να βράζει.

Εν αναμονή του βοριά πιο κοντά στη Δοκό το Halima και από κάτω τα υπόλοιπα σκάφη. Όμως τελικά, όταν ήρθε ο αέρας, που φυσικά ήταν βοριάς έντασης 20 μιλίων, τα περισσότερα έφυγαν με μπαλλόνι κλειστή πλαγιόδρομια, βάζοντας πλώρη για το Πυθαγόρειο. Αλλά δεν υπολόγισαν σωστά, αφού μόλις ο ήλιος έδωσε, ο επόμενος σταθμός λόγω άπνοιας ήταν το Άνυδρο και από εκεί ύστερα από τις σχετικές ανακατατάξεις το Πυθαγόρειο τα ξημερώματα. Μια ακόμα κανονιά για το Big Greek Machine, που όμως για πρώτη φορά απειλήθηκε, από το Halima, που έχασε τη χαρά της φωτοβολίδας λίγα μέτρα πριν από τον τερματισμό.

Το δεύτερο σκέλος παρ' όλο που ήταν μικρότερο από το πρώτο αποδείχθηκε πιο σκληρό, αφού τα σκάφη χρειάστηκαν περισσότερες ώρες για να τερματίσουν. Πρώτο στην κατηγορία IOR στο σκέλος αυτό το Ρωσικό Gryf, που προβληματίζει πάντα με τη συμμετοχή του σε αυτή την κατηγορία και δεύτερο το Big Greek Machine, κατάταξη που έκανε τη βαθμολογία ρευστή και τους κυβερνήτες, που διεκδικούσαν τη νίκη να κάθονται σε αναμμένα κάρβουνα. Στα IMS πρώτο ήταν το Andromeda, που έκανε μια πολύ καλή κούρσα, ενώ στα ΕΑΘ το Alsouma άφηνε πίσω το Dodico, υπογραμμίζοντας τη δυσκολία για την τελική επικράτηση.

Η Σάμος και ειδικότερα το Πυθαγόρειο ήταν ένα πολύ φιλόξενο λιμάνι για τους ιστιοπλόους. Άνετη διαμονή, ξεκούραση και φυσικά απονομή με τοπικό χρώμα. Όμως ήδη είχαν αρχίσει να διαγράφονται τα πρώτα σύννεφα γύρω από τον τρόπο έκδοσης των αποτελεσμάτων του IMS.

Πέμπτη πρωί τα 39 σκάφη ξεκίνησαν από το Πυθαγόρειο για τη Χίο, στη μι-

κρότερη ιστιοδρομία του αγώνα, μόλις 64 ν.μ. Πρώτη δυσκολία το στενό μεταξύ Σάμου και Τουρκίας, όπου επικρατούσε άπνοια. Το Big Greek Machine στο κέντρο του καναλιού το Sugar στην Τουρκία και τα Lavoro, Pax Humana και Halima κυριολεκτικά πάνω στην Ίο. Τελικά το Big Greek Machine έμεινε ακίνητο για ώρες, παρακολουθώντας την ομάδα του Halima να φεύγει μπροστά. Η πορεία, σύμφωνα πάντα με τον αέρα, που φυσούσε εκείνο το πρωί, ήταν ευθεία παράλληλα με την Τουρκία. Το Halima «πήρε κεφάλι» στην κούρσα και έφευγε συνεχώς από τους αντιπάλους του. Όμως καθώς ο ήλιος ανέβαινε ο αέρας τράβαγε τα πρώτα σκάφη πάνω στην Τουρκία, ενώ όσα είχαν αρχικά μείνει πίσω έπαιρναν δυνατότερο αέρα από το Ικάριο. Το αποτέλεσμα ήταν καταστροφικό για τα προπορευόμενα Halima, Modus Viventi και Ωκεανός, που λόγω της κακής ορατότητας δεν έβλεπαν πίσω τους ότι, τα επερχόμενα σκάφη έπαιρναν σιγόντα και ανοίγονταν στο πέλαγος. Η προσπάθεια για να θγουν στο πέλαγος όσοι πήγαν κοντά στην Τουρκία ήταν επίπονη και τρομερά εκνευριστική.

Για μια ακόμα φορά το Big Greek Machine πήρε την κανονιά στη Χίο ενώ το ακολούθησαν το Alter Ego, το Pax Humana, το Halima και το Private Dancer. Μετά όμως τον τερματισμό των πρώτων σκαφών ο αέρας έκοψε με αποτέλεσμα το μεγαλύτερο μέρος του στόλου να ταλαιπωρηθεί πολύ μέχρι να φθάσει τη γραμμή τερματισμού. Το τρίτο σκέλος ήταν και η πρώτη νίκη του Big Greek Machine στην κατηγορία IOR, που πλέον έβαζε σημαντική υποψηφιότητα για τη νίκη, ενώ ακολουθούσαν το Pax Humana, το Assos, που έκανε πολύ αξιόλογες και σταθερές κούρσες, και το Lavoro. Στα IMS η κατάσταση των αποτελεσμάτων συνέχισε να είναι συγκεκριμένη με πρώτο το Pix Lax και δεύτερο το Star Point. Τέλος δε στα ΕΑΘ το Dodico έπαιρνε τη ρεβάνς από το Alsouma.

Η Χίος ήταν πραγματικά ένας υπέροχος τόπος με παραλίες, όπως τα Μαύρα Βόλια, μοναστήρια όπως η Νέα Μονή και ξεχασμένες από το χρόνο πόλεις, όπως ο Ανάβατος, που έκαναν την παραμονή των πληρωμάτων στο νησί αξέχαστη. Φυσικά σε αυτό συνετέλεσε και η πολύ καλή φιλοξενία του τοπικού ομί-



**Δυνατότερη από κάθε άλλη χρονιά η ομάδα της Nissan με το σκάφος Pax Humana και κυβερνήτες τον Ηλία Κατσηπαυλή και το Γιάννη Γιαπαλάκη, στάθηκε άτυχη και δεν βρέθηκε στην τριάδα των νικητών της κατηγορίας I.O.R.**

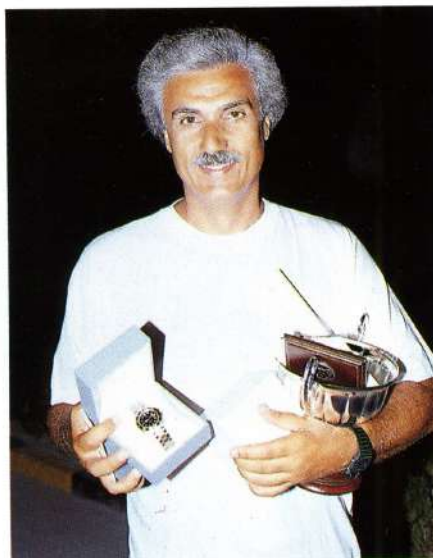
λου με αποκορύφωμα την απονομή των επάθλων.

Όμως η Χίρος θα μείνει στην ιστορία της ιστιοπλοΐας ανοικτής θάλασσας σαν το νησί, όπου έγινε ουσιαστικά η πρώτη επανάσταση κατά του συστήματος IMS αλλά και αυτής της ΕΑΘ. Όλα ξεκίνησαν από την ένσταση του σκάφους Tutti Frutti κατά του Star Point για θέματα καταμέτρησης. Αρχικά πολλοί θεωρήσαν κακόπιστη ή αντιαθλητική την ένσταση αυτή, αλλά τελικά ο Γιώργος Τζάκος ήταν εκείνος που έφερε στην επιφάνεια το τεράστιο πρόβλημα με τα λανθασμένα πιστοποιητικά καταμέτρησης, το οποίο, όπως αποδείχθηκε εκ των υστέρων, είναι πολύ σημαντικό. Η Επιτροπή Αγώνων, παρ' όλο που δεν εμφανίστηκε σε μια άτυπη συνάντηση με τους κυβερνήτες της κατηγορίας IMS —κακώς κατά τη γνώμη μας— μέτρησε επί τόπου τις ενδισαιτήσεις του σκάφους και τις βρήκε σωστές, ενώ τα freeboards δεν μπόρεσε να τα μετρήσει λόγω κακών καιρικών συνθηκών.

Την Κυριακή το πρωί τα σκάφη πήραν το δρόμο της επιστροφής με θόρειους ανέμους έως και 30 κόμβους και μαύρα σύννεφα λόγω των προβλημάτων των πιστοποιητικών. Για πρώτη φορά στην εβδομάδα του Ράλλυ τα μελτέμια ήρθαν στο ραντεβού τους με την εκκίνηση και οι ιστιοπλόοι ήταν πανέτοιμοι να ζήσουν έντονες στιγμές δράσης. Όταν ο Ηλίας Καρώνης έριξε τη φωτοβολίδα, η ένταση του αέρα ήταν ήδη 30 μίλια και τα μπαλλόνια από τα πιο θαρραλέα πληρώματα άνοιξαν αμέσως. Το Halima οδήγησε ξανά, δίπλα του το Big Greek Machine και κοντύτερα στο νησί το Pax Humana. Πίσω τους διαδραματίζονταν

σκηνές θρίλερ. Ο Ωκεανός έχανε το μπαλλόνι του, ενώ γίνονταν αλεπάλληλα broach από τα σκάφη σε ολόκληρο το πέλαγος. Ο αέρας συνέχιζε να δυναμώνει, το δρομόμετρο του Halima έδειχνε 14 μίλια, αλλά ξαφνικά ένας κρότος έφθασε για να «παγώσει» το πλήρωμά του. Το πτερύγιο του τιμονιού έπλεε από πίσω και σε κλάσματα του δευτερολέπτου ήρθε το broach και η απογοήτευση. Το Ράλλυ είχε τελειώσει ένα σκέλος νωρίτερα για το Halima, ενώ δίπλα του πέρασαν τα άλλα σκάφη με έκδηλη την αγωνία στα πρόσωπα των πληρωμάτων τους.

Μετά το Βενέτικο, τα πρύμα έγιναν όρτσα, ενώ ο αέρας συνεχώς κόπαζε



**Ο βετεράνος ιστιοπλόος Δημήτρης Βασιλάκος, κυβερνήτης του σκάφους Pix-Lax, που κέρδισε την πρώτη θέση στην κατηγορία I.M.S., κρατάει χαμογελαστός τα κύπελλα της νίκης του και το ρολόι Omega που προσέφερε η εταιρία ΕΛΩΜΤΙΣ.**



και στην Άνδρο έπεσε μπουνάτσα. Τελικά το Big Greek Machine πήρε μια ακόμα φωτοβολίδα, αλλά όχι και τη νίκη, η οποία πήγε αναπάντεχα στο Λανοσο. Στα ΕΑΘ το Dodico, κάνοντας μια κούρσα αναμονής, τερμάτισε τρίτο, παίρνοντας την τελική νίκη ενώ στα IMS νικητής αναδείχθηκε το Pix Lax, το οποίο κέρδισε και το ρολόι ΩΜΕΓΑ αξίας 400.000 δραχμών, προσφορά της ΕΛΩΜΤΙΣ. Όμως στα IMS το αποτέλεσμα βγήκε ύστερα από την εκδίκαση της δεύτερης φάσης της ένστασης κατά του Star Point, το οποίο βρέθηκε με διαφορά 31 & 65 χιλιοστά στα αντίστοιχα freeboards της πλήρης και της πρύμης. Έτσι η επιτροπή ενστάσεων, εφαρμόζοντας τον κανονισμό 7.5.2 της ΕΑΘ δεν ακύρωσε το σκάφος, αλλά του έδωσε νέο βαθμό ικανότητας, με τον οποίο βγήκε τρίτο. Όμως το πρόβλημα, που προκύπτει από την ένσταση αυτή είναι τεράστιο. Λανθασμένο πιστοποιητικό λόγω λανθασμένης καταμέτρησης, λόγω λανθασμένης ηλεκτρολόγησης σε ένα σκάφος, που έχει κερδίσει πολλούς αγώνες, πριν γίνει η ένσταση εναντίον του. Ποιός λοιπόν θα προστατέψει τόσο τους αντιπάλους ενός σκάφους, όπως το Star Point, αλλά και αυτό το ίδιο το πλήρωμα του σκάφους, που πλήρωσε λάθη τρίτων; Ένα μεγάλο πρόβλημα, που ήρθε στην επιφάνεια με την ένσταση του Γ. Τζάκου και που πρέπει να λυθεί πριν από την έναρξη της αγωνιστικής περιόδου του 1993.

Φυσικά σ' έναν αγώνα σαν το Ράλλυ Αιγαίου σίγουρα δεν μπορεί να λείψουν τα προβλήματα. Η Επιτροπή Αγώνων του Π.Ο.Ι.Α.Θ., αντιμετώπισε χωρίς φυσικά να ευθύνεται, αφού το σύστημα αυτό είναι Διεθνές, την «οργή» των κυβερνητών των περισσότερων σκαφών της κατηγορίας. Ύστερα από 400 ν.μ. αποδείχθηκαν οι τεχνικές ατέλειες του συστήματος, που μάλλον είναι σχεδιασμένο για περιοχές με εντελώς διαφορετικές καιρικές συνθήκες απ' αυτές του Αιγαίου. Ατελείωτες ώρες άπνοιας κάτω από μικρά νησιά, όπως το Άνυδρο, το στενό Σάμου - Τουρκίας, διαφορετικές εντάσεις και διευθύνσεις ανέμου στις πλεύσεις ανάμεσα σε δύο νησιά σταθμούς, έδιναν συνεχώς αλλοπρόσαλα αποτελέσματα. Το I.M.S. δυστυχώς δεν προβλέπει ανέμους κάτω από 6 κόμβους, φαινόμενο συχνότατο στο Αιγαίο, κυρίως τη νύχτα, ενώ επίσης προβλέπει ότι, η Επιτροπή Αγώνων θα δίνει στο computer την ένταση των ανέμων

**Το Tutti Frutti και ο κυβερνήτης του Γιώργος Τζάκος, έκαναν την ένσταση κατά του Star Point, και ενώ αρχικά θεωρήθηκαν κακόπιστοι, τελικά αποδείχθηκαν «ήρωες», αφού απέδειξαν τα λάθη του συστήματος καταμέτρησης.**

κατά τη διάρκεια κάθε σκέλους, κάτι εκ των πραγμάτων αδύνατο, αφού οι καιρικές συνθήκες παρουσιάζουν συνεχείς αλλαγές, λόγω μορφολογίας του εδάφους, και αφού η Επιτροπή από το αντιτορπιλικό δεν μπορεί να πλησιάσει στην πραγματικότητα τα σημεία, όπου κρίνονται συνήθως οι αγώνες. Ένα γεγονός που αποδεικνύει όλα τα παραπάνω, είναι ότι, τα μετεωρολογικά στοιχεία, που έδιναν οι κυβερνήτες των σκαφών, που συμμετείχαν στην κατηγορία, σύμφωνα με τους κανονισμούς, ήταν πολλές φορές αντιφατικά. Επίσης η λεπτομερής παρατήρηση των αποτελεσμάτων, ανά κατηγορία αποδεικνύει την αδικία για σκάφη, όπως το Halima, το οποίο ενώ είχε τρεις πρώτες θέσεις στην κατηγορία του και μία εγκατάλειψη, βρέθηκε τελικά στην τρίτη και τελευταία θέση της βαθμολογίας! Μια ακόμα περίεργη λεπτομέρεια του συστήματος είναι το ότι θεωρεί τα σκάφη της ίδιας κατηγορίας να αγωνίζονται στην ίδια θαλάσσια περιοχή και κάτω από τις ίδιες καιρικές συνθήκες, κάτι το οποίο φυσικά για το Αιγαίο δεν ευσταθεί.

Ολοκληρώνοντας να επισημάνουμε την ύπαρξη πολλών σκαφών με χορηγούς, αλλά και την προσπάθεια του Π.Ο.Ι.Α.Θ. Βέβαια το Ράλλυ Αιγαίου έχει αποδείξει σε όλους ότι μπορεί να γίνει καλύτερο, ότι πρέπει να γίνει Διεθνές και ότι μπορεί να δώσει στους Έλληνες ιστιοπλόους τεράστιες αγωνιστικές συγκινήσεις με περισσότερες από 33 συμμετοχές!

### ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

Τα τελευταία χρόνια έχει γίνει θεσμός μαζί με το Ράλλυ Αιγαίου να διεξάγεται και η Εναλλακτική Διαδρομή, για σκάφη κατηγορίας V & VI Ε.Α.Θ., τα οποία λόγω μεγέθους είναι αδύνατον να συναγωνιστούν τα «μεγάλα» του αγώνα. Έτσι και φέτος 27 Ε.Α.Θ. χωρισμένα σε πέντε κατηγορίες, ξεκίνησαν μαζί με τα άλλα για τη Σύρο, τη Νάξο, τη Σίφνο και φυσικά επέστρεψαν την Κυριακή, όπως και τα υπόλοιπα, στη Βουλιαγμένη.

Η εκκίνηση έγινε με ψευτομπουκαδούρα, τόσο στην ένταση όσο και στη διεύθυνση και το δεξήνεμο μπράτσο έβγαζε τα σκάφη να περάσουν μέσα από το στενό των Φλεβών. Όμως στο ύψος του αεροδρομίου οι καιρικές συνθήκες άλλαξαν και ο δυνατός βοριάς, που φύσηξε, τράβηξε πρώτα όσα βρίσκονταν ανοικτά στο πέλαγος, μετά όσα βρίσκονταν κοντά στη στεριά και τέλος αυτά που είχαν κρατήσει τη μέση. Με τη βοήθεια του δυνατού βοριά περάσαν μέσα από το στενό των Φλεβών και χωρίστηκαν σε δύο μεγάλες ομάδες με

πορεία πάνω και κάτω από την Κύθνο. Όταν άρχισε να βραδιάζει, η ένταση του ανέμου έπεφτε σιγά-σιγά, με αποτέλεσμα τα περισσότερα σκάφη να αναγκαστούν να πλησιάσουν την Τζιά, σε μια προσπάθεια να κρατήσουν σταθερή ταχύτητα και να επωφεληθούν από τα θερμικά φαινόμενα. Τελικά η επιλογή αυτή, ωφέλησε όλα τα σκάφη της ομάδας και ειδικότερα το Αρμενιστής, αφού ξαφνικά βρέθηκε να οδηγεί την κούρσα. Όμως όλα τελείωσαν πάνω από την Κύθνο, όπου επικρατούσε πλήρης άπνοια. Τα σκάφη σχεδόν αγκαλιασμένα πήγαιναν ακόμα και... ανάποδα. Τελικά αφού ταλαιπωρήθηκαν αρκετά, ήρθε ένα ελαφρύ βοριαδάκι, που συνεχώς δυνάμωνε, φθάνοντας μέχρι τα 4 Μπωφόρ και έτσι τα σκάφη άρχισαν να κατεβαί-

νουν με προορισμό το Φοίνικα της Σύρου.

Στη Σύρο φιλοξενήθηκαν από τη ναυτική βάση του Φοίνικα και τις κοινότητες της περιοχής και την Τρίτη το πρωί ξεκίνησαν για τον επόμενο σταθμό, αφού πρώτα περίμεναν με αγωνία την άφιξη του Ναρκαλιευτικού. Η εκκίνηση έγινε με βοριά και ενώ μερικά σκάφη έφυγαν με τζένοες, τα υπόλοιπα «έγλυψαν» το σκάφος επιτροπής και με μπαλλόνια ταξίδεψαν πλέον για το Ακρωτήριο Βελοστάσι. Στα νοτιοανατολικά της Σύρου ο καιρός έπεσε πάλι και τα σκάφη προσπάθησαν με τα μπαλλόνια να μαζέψουν λίγο αέρα, όπως και πραγματικά έγινε, αφού ο καιρός ξαναφρεσκάρισε, με αποτέλεσμα πολλά να μην αποφύγουν τα broach.



Χαμογελαστό το πλήρωμα του σκάφους *Do dico*, λίγο μετά την απονομή του κυπέλλου, για την πρώτη θέση στην κατηγορία Ε.Α.Θ.

Η «πέτρα του σκανδάλου» της 29ης Δ.Ι.Ε.Α., το σκάφος *Star Point*, του οποίου το πιστοποιητικό στην κατηγορία *I.M.S.*, που αγωνιζόταν τα τελευταία χρόνια και κέρδιζε, αποδείχθηκε λανθασμένο. Ποιός άραγε ευθύνεται και ποιός θα αποζημιώσει όλα τα σκάφη, που αγωνιζόταν εναντίον του και έχαναν τα προηγούμενα χρόνια;



Στο λιμάνι της Νάξου πρώτο μπήκε το Κίρκη, το οποίο αναγκάστηκε να κατεβάσει το μπαλλόνι του νωρίς.

Το καινούργιο λιμάνι της Νάξου είναι αρκετά επικίνδυνο, αφού το αντιμάμαλο από τα πλοία της γραμμής μπαίνει όλο μέσα, κάνοντας όλα τα σκάφη να χορεύουν τρελά. Η περιποίηση των πληρωμάτων από το νεοϊδρυθέντα Ναυτικό Όμιλο Νάξου, ήταν καταπληκτική. Στο δεύτερο σταθμό τα πνεύματα των αγωνιζομένων ήταν μάλλον «αναμμένα», αφού υπήρχαν πληρώματα, που είχαν σαν μοναδικό σκοπό τη νίκη και άλλα που συνδύαζαν τον αγώνα με τη διασκέδαση. Τελικά η παρουσία του Κώστα Αρμάου και οι καταμετρήσεις που έκανε ήταν ό,τι καλύτερο για να συνεχιστεί ομαλά ο αγώνας.

Η εκκίνηση του επόμενου σκέλους, με προορισμό τη Σίφνο, δόθηκε την Παρασκευή το πρωί. Γρήγορα τα μεγάλα σκάφη πήραν «κεφάλι» και ο καιρός φρεσκάρησε, τόσο ώστε να μην μπορεί κανείς

να κρατήσει το μπαλλόνι, αλλά να πρέπει ταυτόχρονα να ορτσάρει υπερβολικά για να καταφέρει να περάσει από το στενό του Δεσποτικού. Φυσικά όταν μπήκαν στο στενό, συνέβησαν πολλά αξιοπερίεργα, αφού ο αέρας τραβούσε επιλεκτικά όσα σκάφη του άρεσαν, όπως το Κίρκη. Όσο περνούσαν οι ώρες μερικά άρχισαν να ορτσάρουν με αποτέλεσμα να πάρουν φρέσκο Βοριά, ενώ άλλα από τις φάτσες βρέθηκαν πάνω στη Σίφνο, όπου κόλλησαν και χρειάστηκαν πολλά «τακ» για να βγούν, έως τον τερματισμό. Το Elspeth κέρδισε την κανονιά, ενώ λίγο πίσω του βρισκόταν το Eleana. Μετά και τον τελευταίο σταθμό, την Κυριακή το πρωί και ύστερα από μια σύγχυση για το τι πανιά θα έβαζαν τα σκάφη και πόσες μούδες θα έκαναν, δόθηκε η εκκίνηση, κατά την οποία το Giorgino εμβόλισε τον Αργοναύτη στη δεξιά πλευρά λόγω κακών χειρισμών. Τελικά όσα σκάφη απέμειναν στον αγώνα άρχισαν να ορτσάρουν με

**Δυναμική η παρουσία του ταχύτερου σκάφους της κατηγορίας I.M.S. που δεν μπόρεσε να επιστρέψει από τη Χίο, αφού έσπασε το τιμόνι του.**



Νο 3 και μια μούδα. Όσο ο ήλιος έπεφτε, το μελτέμι εξασθενούσε με αποτέλεσμα να πέσουν πάνω στο San Gorgio και να αρχίσουν να πηγαίνουν ανάποδα λόγω των ρευμάτων. Ενώ το τέλος του Ράλλυ πλησίαζε, τα πληρώματα έκαναν πολλές αλλαγές πανιών, αφού ο αέρας φρεσκάρησε και έκοβε, στα τελευταία μίλια με αποτέλεσμα τελικά οι πρώτοι της εναλλακτικής διαδρομής να τερματίσουν περίπου στις 21.00.

<b>ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ</b>	
<b>I.O.R., 12 σκάφη</b>	
Γενική	
1.	Lavoro, Π. Μαρκαντωνάτος
2.	Big Greek Machine, Π. Γουλιανδρής
3.	Gryf, Υ. Kazakov
4.	Pax Humana, Η. Χατζηπαυλίδης
5.	Assos, Σ. Θεοδωράκος
Κλάση I	
1.	Big Greek Machine
Κλάση II	
1.	Lavoro
<b>I.M.S., 12 σκάφη</b>	
Γενική	
1.	Pix-Lax, Δ. Βασιλάκος
2.	Andromeda, Ι. Συμυρναίος
3.	Star Point, Σ. Μαζαράκης
4.	Tutti - Frutti, Γ. Τζάκος
5.	Private Dancer, Δ. Μάτζαρης
Κλάση I	
1.	Private Dancer
Κλάση II	
1.	Star Point
Κλάση III	
1.	Andromeda
<b>E.A.Θ., 15 σκάφη</b>	
Γενική	
1.	Dodico, Γ. Γουνέας
2.	Alsouma, Θ. Γεωργιάδης
3.	Teo, Α. Βασάτης
4.	Hamsin, Ι. Μπεθάνης
5.	Ανδρομέδα, Κ. Μαρκοπουλιώτης
Κλάση I	
1.	Alsouma
Κλάση II	
1.	Dodico
<b>Εναλλακτική Διαδρομή</b>	
<b>E.A.Θ., 23 σκάφη</b>	
Γενική	
1.	Αρμενιστής, Κ. Ξανθάκος
2.	Voula Oceanis, Σ. Παπαδάς
3.	Κίρκη, Ι. Περιογιαννάκης
4.	Αργοναύτης, Γ. Αντωνακόπουλος
5.	Όστρια, Δ. Γαλιώτης
Κλάση I	
1.	Κίρκη
Κλάση II	
1.	Ελβάνα
Κλάση III	
1.	Αργοναύτης
Κλάση IV	
1.	Voula Oceanis
<b>E.A.Θ. DROMOR 26, 4 σκάφη</b>	
1.	Αργοναύτης, Γ. Αντωνακόπουλος





1964-1992

# ΡΑΛΛΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

Η ιστορία μιας γλυκειάς περιπέτειας...

Του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ



Όταν θα διαβάζετε το άρθρο αυτό τα πληρώματα, που αγωνίστηκαν στην 29η Διεθνή Ιστιοπλοϊκή Εβδομάδα Αιγαίου θα ξεκουράζονται από τα 400 περίπου ναυτικά μίλια του αγώνα, μία από τις μεγαλύτερες διαδρομές στην ιστορία του. Φυσικά και φέτος ο Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης διοργάνωσε με επιτυχία το γνωστό Ράλλυ Αιγαίου στη διαδρομή Φάληρο - Ιο - Σάμο - Χίο - Βουλιαγμένη με συμμετοχή 65 σκαφών.

**Τ**ο Ράλλυ, που ξεκίνησε από την επιθυμία ορισμένων ανθρώπων για αγωνιστική άμιλλα στη θάλασσα, έχει μία τεράστια ιστορία, που κρίναμε σκόπιμο, να παρουσιάσουμε εν συντομία. Όλα αρχίζουν το 1961, όταν το Δ.Σ. του νεοϊδρυθέντος τότε Π.Ο.Ι.Α.Θ. προσπαθεί να δημιουργήσει έναν μεγάλο ιστιοπλοϊκό αγώνα ανοικτής θάλασσας στο Αιγαίο. Το όνειρο γίνεται τελικά πραγματικότητα το 1964, όταν πρόεδρος στον Όμιλο είναι ο Γ. Πολυχρόνης. Δέκα σκάφη συμμετέχουν στον πρώτο αγώνα του Αιγαίου με διαδρομή Φάληρο - Σύρο. Την επόμενη χρονιά, το 1965, ο αγώνας ονομάζεται «Ιστιοπλοϊκό Ράλλυ» και τα 17 σκάφη αγωνίζονται σε δύο διαδρομές, Φάληρο - Ύδρα - Ύδρα - Σύρο, ενώ τον αγώνα οργανώνει ο Πάνος Γολέμης. Να σημειώσουμε ότι, οι δύο πρώτοι αγώνες γίνονται με το σύστημα «Time on Time» και μεγαλύτερη σημασία έχει η νίκη στον «αληθινό», παρά στο «διορθωμένο» χρόνο. Το 1966 ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. συνεργάζεται με το R.O.R.C. και εκπαιδεύει δύο καταμετρητές στο σύστημα αυτό. Έτσι πλέον εγκαταλείπεται το «Time on Time» και εφαρμόζεται και στην Ελλάδα για πρώτη φορά το «Time on Distance». Το αποτέλεσμα όλης της παραπάνω προσπάθειας είναι να διοργανωθεί το Ράλλυ της χρονιάς αυτής καλύτερα από τα προηγούμενα και να γίνει η πρώτη διεθνής προβολή του. Φυσικά δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι, το Ράλλυ του 1966 για πρώτη φορά ξεπερνάει τα στενά πλαίσια του Αιγαίου και καλύπτοντας 265 ναυτικά μίλια τερματίζει στη Ρόδο.

Ύστερα από την επιτυχία του 1966, ο

αγώνας του 1967 γίνεται ακόμα καλύτερος, αφού αλλάζει η δομή των σκαφών και προστίθενται ξένες συμμετοχές. Η εξέλιξη συνεχίζεται και το 1968, οπότε έρχονται στην Ελλάδα επτά ξένα σκάφη ειδικά για τον αγώνα. Σταθμός για το Ράλλυ Αιγαίου είναι το 1969, όταν ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. με πρόεδρο πλέον τον Κ. Κιοσέογλου κάνει μεγάλη προσπάθεια για να δώσει νέα πνοή στον αγώνα. Το 1970 το Ράλλυ αλλάζει όνομα και ονομάζεται «Διεθνές Ιστιοπλοϊκό Ράλλυ Αιγαίου», ενώ πλέον η εκκίνηση και ο τερματισμός δίνονται από τη Βουλιαγμένη. Η καινούργια δεκαετία βρίσκει το Ράλλυ Αιγαίου σε ανοδική πορεία. Το 1971 τρέχουν 28 σκάφη τα 420 ναυτικά μίλια της διαδρομής. Το 1972 ξεκινούν 26 σκάφη σε δύο διαδρομές, με συνολική απόσταση 410 ναυτικά μίλια. Το 1973 ο αγώνας γίνεται 10 χρονών και η συνολική διαδρομή είναι 380 ναυτικά μί-



λια, με συμμετοχή 33 σκαφών. Η επόμενη χρονιά είναι δύσκολη για την Ελλάδα και ο αγώνας δεν γίνεται. Έτσι φθάνουμε στο 1975, χρονιά που ο αγώνας ονομάζεται Ιστιοπλοϊκό Ράλλυ Αιγαίου. Το 1976 παίρνει τη σημερινή του ονομασία, δηλαδή «Διεθνές Ιστιοπλοϊκό Εβδομάδα Αιγαίου». Τερματίζουν 21 σκάφη, που τρέχουν 395 ν.μ. Η 14η Δ.Ι.Ε.Α. είναι από τις πιο επιτυχημένες μέχρι εκείνη τη χρονιά. Συμμετέχουν 23 σκάφη και σταθμοί είναι η Σάμος, ο Άγιος Νικόλαος στην Κρήτη και φυσικά ο τερματισμός και η εκκίνηση στη Βουλιαγμένη. Το αγωνιστικό πρόγραμμα της 15ης Δ.Ι.Ε.Α., το 1978 έχει δύο διαδρομές, μία απόστασης 525 ν.μ. και μία 315 ν.μ. Το 1979 η συνολική απόσταση είναι 290 ν.μ., για τις κλάσεις Α έως V και 170 ν.μ. για την κλάση VI. Στον αγώνα συμμετέχουν 22 σκάφη.

Η δεκαετία κλείνει με τον αγώνα, που έχει τις περισσότερες συμμετοχές, δηλαδή 47 σκάφη, από τα οποία 18 είναι ελληνικά, 19 τουρκικά, δύο ολλανδζικά, δύο από την Αυστραλία και ένα από τη Γερμανία, την Ιταλία και τη Βουλγαρία. Στον αγώνα αυτό αφήνει την τελευταία του πνοή ο Ολλανδός C. Bruynzeel, που επειδή είχε πρόβλημα με την καρδιά του αγωνιζόταν, συνοδευόμενος από τη νοσοκόμα του.

Η δεκαετία του '80 φέρνει πολλά καινούργια σκάφη στις θάλασσες του Αιγαίου. Η 18η Δ.Ι.Ε.Α. διοργανώνεται στη σκιά του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Half Top, που θα γινόταν το 1982 στην Ελλάδα. Η διαδρομή είναι 407 ν.μ. και αγωνίζονται 23 σκάφη. Το 1982 δηλώνουν συμμετοχή μόνον 17 και φυσικά η αιτία είναι το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Half Top. Το 1983 συμπληρώνονται 20 χρόνια ζωής του Ράλλυ και εμφανίζονται τα πρώτα σκάφη καταμετρημένα με το σύστημα Ε.Α.Θ., ενώ η διαδρομή μικραίνει στα 300 ν.μ. και οι συμμετοχές παραμένουν στα 17 σκάφη. Η 21η Δ.Ι.Ε.Α., που γίνεται το 1984 είναι η πιο αποτυχημένη, αφού έχει συμμετοχή 12 σκαφών. Αιτία η κακή επιλογή της διαδρομής.

Η κατάσταση το 1985 θυμίζει λίγο 1974, αφού ένα σκέλος του αγώνα ακυρώνεται λόγω «εξωτερικής» επέμβασης τουρκικών πολεμικών σκαφών. Στον αγώνα αυτό τρέχουν 47 σκάφη (22 Ι.Ο.Ρ. & 25 Ε.Α.Θ.). Το 1986 τα 53 σκάφη, που συμμετέχουν ταξιδεύουν στο Ν.Α. Αιγαίο, καλύπτοντας μία απόσταση 290 ν.μ. Η 21η Δ.Ι.Ε.Α. το 1987, έχει συμμετοχή 55 σκαφών (27 Ι.Ο.Ρ. & 28 Ε.Α.Θ.). Το 1988 καθιερώνεται η εναλλακτική διαδρομή, το μικρό Ράλλυ Αιγαίου. Στο μεγάλο συμμετέχουν 55 σκάφη (39 Ι.Ο.Ρ. & 16 Ε.Α.Θ.) και στην εναλ-

λακτική διαδρομή 15 Ε.Α.Θ. Το 1989 είναι η καλύτερη χρονιά για το Ράλλυ, αφού έχουν μερικοί συμμετοχών 84 σκάφη (47 Ι.Ο.Ρ. & 37 Ε.Α.Θ.). Η διαδρομή φθάνει μέχρι τα Χανιά και καταλήγει μέσω Μήλου στο Φάληρο. Το 1990 στην 27η Δ.Ι.Ε.Α. συμμετέχουν 49 σκάφη (24 Ι.Ο.Ρ. & 25 Ε.Α.Θ.), και στην εναλλακτική διαδρομή 28. Τη χρονιά αυτή δημιουργούνται διάφορα προβλήματα με το χορηγό του σκάφους «Κοή-ι-νοο», που τελικά ακυρώθηκε, μετά από έναν ολόκληρο χρόνο. Το τελευταίο Ράλλυ Αιγαίου είναι αυτό του 1991 με 55 σκάφη (25 Ι.Ο.Ρ., 15 Ε.Α.Θ. & 15 Ι.Μ.Σ.), και 27 στην εναλλακτική διαδρομή. Για πρώτη φορά κάνουν την εμφάνισή τους τα Ι.Μ.Σ.

Ολοκληρώνοντας την ιστορική αναδρομή να πούμε ότι από το 1964 μέχρι και το 1991 έχουν διανυθεί 9.480 μίλια και έχουν δηλώσει συμμετοχή 657 Ι.Ο.Ρ., 15 Ι.Μ.Σ. και 257 Ε.Α.Θ., από τα οποία 80 στην εναλλακτική διαδρομή. Τον αγώνα έχουν κερδίσει τρεις φορές ο Π. Γουλιανδρής και ο Ι. Αλαφούζος, ενώ από δύο φορές ο Ι. Βάτης, ο Ε. Πορφύρατος, ο Π. Βαγγελάτος και ο Γ. Βασιλόπουλος.



Εφέτος η Διεθνής Ιστιοπλοϊκή Εβδομάδα Αιγαίου έγινε 29 χρόνων και πέρασε σε μία κρίσιμη φάση, που επιβάλλει την ανάπτυξη της σε διεθνές επίπεδο. Στην τρίτη δεκαετία της ζωής του, το Ράλλυ χρειάζεται περισσότερες ξένες συμμετοχές και μεγαλύτερη βοήθεια από την πολιτεία. Σημαντικό σημείο της φετινής διοργάνωσης, είναι ότι δεν είχε χορηγό, ενώ αντίθετα υπήρχαν περισσότερα από δώδεκα σκάφη με ατομική διαφήμιση. Αυτό το φαινόμενο είναι λίγο αντιφατικό, αφού μπορεί κανείς να συμπεράνει ότι υπήρχε η απαιτούμενη προβολή. Πιστεύουμε ότι, η έλλειψη χορηγού οφείλεται στη γενική οικονομική κρίση, που περνάει η χώρα μας. Χωρίς λοιπόν χορηγό ο Π.Ο.Ι.Α.Θ. σήκωσε το βάρος του κόστους της διοργάνωσης κατά 50%, ενώ το 25% καλύφθηκε από την Ε.Ι.Ο. και το υπόλοιπο 25% από προσφορές ιδιωτών και αθλοθετών. Από πλευράς επιτροπών πρόσφεραν τις υπηρεσίες τους 10 εθελοντές μέλη του Π.Ο.Ι.Α.Θ., με επικεφαλής τον Ηλία Καρώνη.

Τα χρονικά περιθώρια της έκδοσης δυστυχώς δεν μας επιτρέπουν να συμπεριλάβουμε τα φετινά αποτελέσματα. Αναλυτικό ρεπορτάζ με πλούσιο φωτογραφικό υλικό θα δημοσιεύσουμε στο επόμενο τεύχος.

Το Ράλλυ Αιγαίου, είναι σίγουρα ο σημαντικότερος αγώνας ανοικτής θάλασσας στην Ελλάδα. Όσα προβλήματα και αν αντιμετωπίζει, δεν θα πάψει ποτέ να δίνει το στίγμα της ελληνικότητας του Αιγαίου και να διατηρεί τη ναυτική παράδοση της χώρας μας, σκορπίζοντας παράλληλα τη χαρά στα ακριτικά νησιά, που επισκέπτεται.

Α/Α	ΕΤΟΣ	ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΣΚΑΦΟΣ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ
1ο Δ.Ι.Ρ.Α.	1964	ΦΑΛΗΡΟ-ΣΥΡΟΣ	LUCIA	Χ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ
2ο Δ.Ι.Ρ.Α.	1965	ΦΑΛΗΡΟ-ΥΔΡΑ-ΣΥΡΟΣ	ALEJANDRIA-LIZA	Θ. ΒΙΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ
3ο Δ.Ι.Ρ.Α.	1966	ΦΑΛΗΡΟ-ΙΟΣ-ΡΟΔΟΣ	ΤΟΧΟΤΙΣ ΙΙΙ	Ι. ΣΙΚΙΛΙΑΔΗΣ
4ο Δ.Ι.Ρ.Α.	1967	ΦΑΛΗΡΟ-ΙΟΣ-ΡΟΔΟΣ	IL GATTOPARDO ΙΙ	Α. ΓΚΕΡΤΣΟΣ
5ο Δ.Ι.Ρ.Α.	1968	ΡΟΔΟΣ-ΚΩΣ-ΣΥΡΟΣ-ΦΑΛΗΡΟ	NEFERITI	Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
6ο Δ.Ι.Ρ.Α.	1969	ΦΑΛΗΡΟ-ΠΑΡΟΣ-ΠΑΤΜΟΣ-ΡΟΔΟΣ	ERRANTE	Ι. ΒΑΤΗΣ
7ο Δ.Ι.Ρ.Α.	1970	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ-ΙΟΣ-ΣΥΡΟΣ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ		
8ο Δ.Ι.Ρ.Α.	1971	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΙΟΣ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	BACCARA	Ι. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ
9ο Δ.Ι.Ρ.Α.	1972	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ-ΣΑΜΟΣ-ΧΙΟΣ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	MANIA	Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ
10ο Δ.Ι.Ρ.Α.	1973	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ-ΠΑΤΜΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	MELTEMI B	Γ. ΨΑΛΤΗΣ
11ο Δ.Ι.Ρ.Α.	1974	ΜΑΤΑΙΩΘΗΚΕ		
12ο Δ.Ι.Ρ.Α.	1975	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ-ΣΥΡΟΣ-ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	EMERAUD	J. DEWAILLY
13η Δ.Ι.Ε.Α.	1976	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ-ΣΥΡΟΣ-ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	HATI IV	Ε. ΠΟΡΦΥΡΑΤΟΣ
14η Δ.Ι.Ε.Α.	1977	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ-ΣΑΜΟΣ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	HATI VI	Ε. ΠΟΡΦΥΡΑΤΟΣ
15η Δ.Ι.Ε.Α.	1978	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ-ΛΕΣΒΟΣ-ΣΥΡΟΣ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ		
		ΚΛΑΣΕΙΣ Α-Ι	ΙΟΡΑΝΑ	W. DENZEL
		ΚΛΑΣΕΙΣ ΙΙΙ-ΙV	MACUMBA	Δ. ΠΕΤΣΟΠΟΥΛΟΣ
16η Δ.Ι.Ε.Α.	1979	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ-ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΑΠΟΛΑ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	VOLLE MAAN	Ι. AARDENBURG
17η Δ.Ι.Ε.Α.	1980	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ-ΙΟΣ-ΣΑΜΟΣ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	ΓΛΑΥΚΗ ΙΙ	Ι. ΑΛΑΦΟΥΖΟΣ
18η Δ.Ι.Ε.Α.	1981	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ-ΙΟΣ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	ΓΛΑΥΚΗ ΙΙΙ	Ι. ΑΛΑΦΟΥΖΟΣ
19η Δ.Ι.Ε.Α.	1982	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΜΗΛΟΣ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	ΓΛΑΥΚΗ ΙΙΙ	Ι. ΑΛΑΦΟΥΖΟΣ
20η Δ.Ι.Ε.Α.	1983	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ-ΣΥΡΟΣ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	GREEN DRAGON	Ε. ΛΑΜΠΑΔΑΡΙΟΣ
21η Δ.Ι.Ε.Α.	1984	ΦΑΛΗΡΟ-ΜΗΛΟΣ-ΝΑΥΠΛΙΟ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	VERINNA	Π. ΒΑΓΓΕΛΑΤΟΣ
22η Δ.Ι.Ε.Α.	1985	ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΣΑΜΟΣ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	VERINNA	Π. ΒΑΓΓΕΛΑΤΟΣ
23η Δ.Ι.Ε.Α.	1986	ΦΑΛΗΡΟ-ΠΑΡΟΣ-ΠΑΤΜΟΣ-ΚΩΣ-ΡΟΔΟΣ	JONATHAN	Γ. ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ
24η Δ.Ι.Ε.Α.	1987	ΦΑΛΗΡΟ-ΣΥΡΟΣ-ΛΕΡΟΣ-ΜΗΛΟΣ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	JONATHAN	Γ. ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ
25η Δ.Ι.Ε.Α.	1988	ΦΑΛΗΡΟ-ΠΑΡΟΣ-ΣΑΜΟΣ-ΨΑΡΑ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	ΓΛΑΥΚΗ ΙΙΙ	Η. ΒΛΑΧΑΚΗΣ
26η Δ.Ι.Ε.Α.	1989	ΦΑΛΗΡΟ-ΧΑΝΙΑ-ΜΗΛΟΣ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	BIG GREEK MACHINE	Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ
27η Δ.Ι.Ε.Α.	1990	ΦΑΛΗΡΟ-ΙΟΣ-ΛΕΡΟΣ-ΣΥΡΟΣ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	BIG GREEK MACHINE	Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ
28η Δ.Ι.Ε.Α.	1991	ΦΑΛΗΡΟ-ΜΗΛΟΣ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	IXIS-AFIXIS	Γ. ΕΡΤΣΟΣ

## ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ MERCURY



### ΑΤΤΙΚΗΣ

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΟΝΟΜΑ	ΤΗΛΕΦΩΝΟ
Αγ. Παρασκευή	ΣΠΑΘΗΣ Θ.	6612.304
Αιγάλεω	ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ Ε.	3459.451
Αλιμος	ALIMOS MARINE	9842.241
Αλιμος	ΒΑΖΙΡΙΑΤΖΙΚΗΣ Α.	9835.787
Αμφιθέα	PERFECT SERVICE	9413.172
Αργυρούπολη	ΠΑΠΠΑ ΑΦΟΙ	9954.206
Γλυφάδα	ΤΑΛΕΞ ΑΕΒΕ	9936.695
Ζωγράφου	ΝΑΥΤΙ SUB ΕΠΕ	7784.710
Καλλιθέα	ΚΥΡΙΑΚΟΥΔΗΣ Θ.	9424.513
Καλλιθέα	ΜΕΡΙΚΟΣ Δ.Γ.	9581.597
Καρέας	DIMCA ΕΠΕ	7669.176
Κερατσίνι	ΚΑΡΑΒΟΛΟΣ Π.	4628.916
Κηφισιά	ΓΑΡΙΝΗΣ Φ.	8075.140
Παπάγου	ΑΤΜΑΝ ΕΠΕ	6510.641
Πειραιάς	ΒΥΘΟΣ	4130.839
Περιστερί	ΤΙΤΑΝΙΚΟΣ	5338.606
Πόρτο Ράφτη	WAVE	0299/76998
Σαλαμίνα	ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ ΝΕΣΤ.	4653.204
Φάληρο	ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Ν.	9426.092
Χαλάνδρι	ΑΛΑΤΣΕΡΑΚΗΣ Δ.	6840.787
Ψυχικό	ΚΗΡΥΚΟΣ Β.	6477.475

### ΕΠΑΡΧΙΑΣ

Βόλος	ΘΕΟΔΩΡΙΔΗΣ ΕΠΕ	0421/21579
Ερέτρια	ΓΙΑΝΝΙΑΣ Κ.	0221/63345
Ζάκυνθος	ΓΙΑΤΡΑΣ Α.	0695/23453
Ηράκλειο	ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ Α.	081/224018
Θεσσαλονίκη	ΓΚΟΥΝΤΗ ΤΖΕΝΗ	031/473812
Καβάλα	ΒΑΣΙΛΙΚΑΡΗΣ Κ.	051/243154
Καλαμάτα	BELL-MARINE	0721/22125
Καμ. Βούρλα	ΒΑΣΑΤΗΣ Δ.	0235/22679
Κέρκυρα	ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ Ι.	0661/25051
Λάρισα	YACHT MARINE	041/230917
Λίμνη	ΚΟΝΤΟΣ ΑΘ.	0227/32031
Μύκονος	ΚΟΝΤΟΣ Δ.	0289/24116
Μυτιλήνη	ΤΣΟΥΡΟΣ Ε.	0251/24365
Πάρος	ΧΑΝΙΩΤΗΣ Δ.	0284/22492
Πάτρα	ΥΔΡΟΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗ	061/421132
Πόρος	ΕΚΚΙΖΟΓΛΟΥ Π.	0298/24613
Πύργος	ΜΠΕΡΤΣΑΤΟΣ Δ.	0621/96310
Ρόδος	ΣΕΜΠΡΟΣ Θ.	0241/33277
Σάμος	ΚΑΠΝΟΥΛΑΣ Χ.	0273/27260
Χανιά	NAUTOSPORT	0821/64823