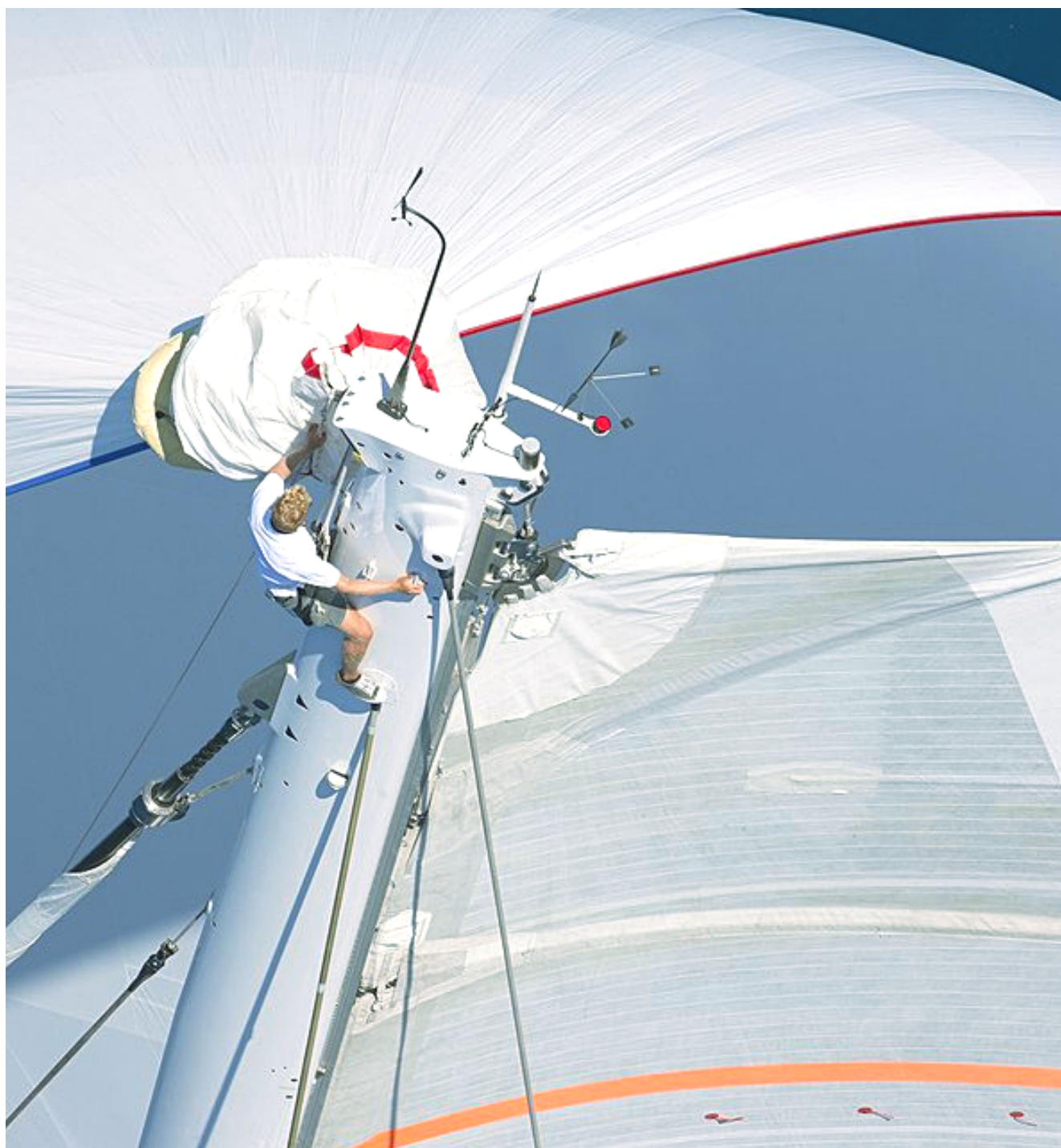


ΕΝΑΛΙΟΝ

ΦΕΒ 2019

ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ ΑΝΟΙΧΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

www.enalionoffshore.gr



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

03

ΠΟΤΕ ΚΑΘΙΕΡΩΘΗΚΕ Η ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ ΩΣ ΑΘΛΗΜΑ

05

BARCOLANA, Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

07

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ: ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΤΣΙΚΑΔΗΣ

11

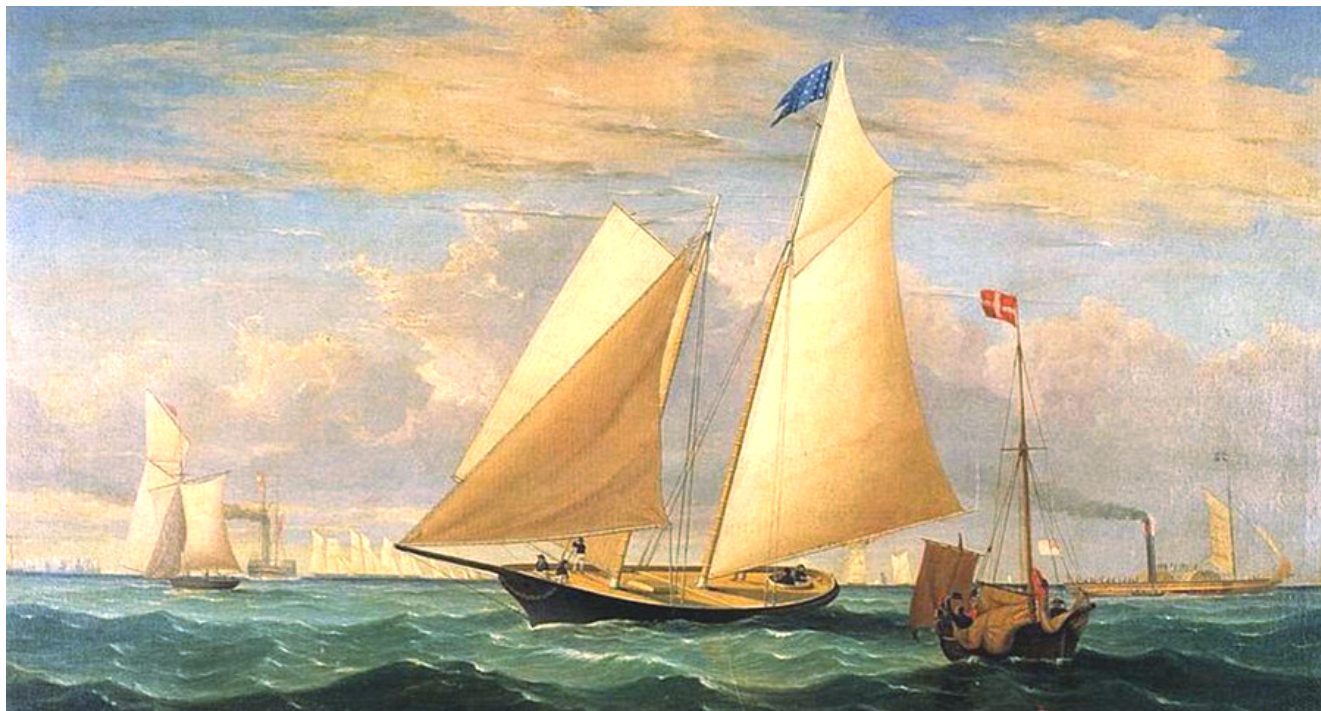
ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΨΕΜΑ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

18

ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΕΜΑΣ

ΠΟΤΕ ΚΑΘΙΕΡΩΘΗΚΕ Η ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ ΩΣ ΑΘΛΗΜΑ

ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ



Το σκάφος America που έδωσε το όνομά του στον γνωστό αγώνα America's Cup - Fitz Henry Lane, 1851

**ΑΝ ΚΑΙ ΤΟ ΙΣΤΙΟΦΟΡΟ
ΣΚΑΦΟΣ ΥΠΗΡΞΕ ΓΙΑ
ΠΟΛΛΟΥΣ ΑΙΩΝΕΣ ΤΟ
ΚΥΡΙΟ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ, Η
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ ΩΣ ΑΘΛΗΜΑ
ΠΡΩΤΟΕΜΦΑΝΙΣΤΗΚΕ
ΣΤΗΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑ 17ου
ΑΙΩΝΑ**

Αν και το ιστιοφόρο σκάφος υπήρξε για πολλούς αιώνες το μέσο μεταφοράς δια θαλάσσης, η ιστιοπλοΐα ως άθλημα πρωτοεμφανίστηκε στην Ολλανδία του 17ου αιώνα. Από εκεί εισήχθη στα 1660 στην Αγγλία από τον Κάρολο II και τελικά εξαπλώθηκε στις αποικίες στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού.

Ο πρώτος ιστιοπλοϊκός όμιλος ιδρύθηκε στη Ρωσία το 1718 με απόφαση του Τσάρου Πέτρου Α', ωστόσο

καθώς δεν επρόκειτο για μία εθελοντική πρωτοβουλία, ο όμιλος που έχει περάσει στην ιστορία ως ο πρώτος ιστιοπλοϊκός όμιλος είναι ο Βασιλικός Ιστιοπλοϊκός Όμιλος του Cork της Ιρλανδίας που ιδρύθηκε το 1720.

Το παράδειγμα ακολούθησαν σύντομα κι άλλοι ιστιοπλόοι κυρίως στην Ιρλανδία και την Αγγλία, ενώ ο πρώτος όμιλος που ιδρύθηκε εκτός Ευρώπης ήταν αυτός της

Σιγκαπούρης (1826) ο οποίος μετρά ως σήμερα περισσότερα από 190 χρόνια συνεχούς λειτουργίας!

Ήταν εκείνα τα πρώτα χρόνια οπότε και καθιερώθηκε ένας από τους μεγαλύτερους αγώνες ιστιοπλοΐας, το America's Cup. Το 1851, η σκούνα America με καπετάνιο τον Richard Brown και 8μελές πλήρωμα θα διασχίσει τον Ατλαντικό για να συμμετάσχει στον αγώνα του Royal Yacht Squadron γύρω από το νησί Isle of Wight, 4 μίλια νότια του Hampshire, που θα γινόταν στα πλαίσια της διεθνούς έκθεσης Great Exhibition. Παρά την καθυστέρησή του κατά την εκκίνηση, το America κατάφερε να τερματίσει πρώτο σε μία νίκη που έμελλε να γίνει το σύμβολο της επικράτησης του Νέου Κόσμου και για πρώτη φορά να κλυδωνίσει την κυρίαρχη θέση της Αγγλίας στις θάλασσες.

Έκτοτε πολλά έχουν αλλάξει στον χώρο της ιστιοπλοΐας, με σημαντικότερο σταθμό το έτος 1907 οπότε και ιδρύθηκε η Διεθνής Ένωση Αγωνιστικής Ιστιοπλοΐας που σκοπό είχε να θέσει τους κανονισμούς των αγώνων τους οποίους πλέον θα ακολουθούσαν όλοι οι όμιλοι ανά τον κόσμο. Η ανάγκη για την ίδρυση ενός τέτοιου οργανισμού είχε ήδη διαφανεί από το 1870 όταν ξεκίνησαν για πρώτη φορά οι σχετικές διαβουλεύσεις, χρειάστηκαν όμως πολλές δεκαετίες ώστε οι εμπλεκόμενοι φορείς να καταφέρουν να συμφωνήσουν σε έναν κοινώς αποδεκτό κώδικα, ο οποίος ίσχυσε από το 1960 κι έπειτα. Η Ένωση αυτή μετονομάστηκε σε Διεθνή Ομοσπονδία Ιστιοπλοΐας (ISAF) μόλις το 1996 κι έχει αναγνωριστεί από την Διεθνή Ολυμπιακή Επιτροπή ως ο καθ' ύλην αρμόδιος φορέας για την ιστιοπλοΐα.

Στην Ελλάδα, μία χώρα με πλούσια ναυτική παράδοση, η ιστιοπλοΐα έχει καταφέρει να κερδίσει χιλιάδες φίλους και να αναδείξει σπουδαίους αθλητές!

Η χώρα μας έχει λάβει συνολικά 8 μετάλλια στους Ολυμπιακούς Αγώνες στο άθλημα της ιστιοπλοΐας (3 χρυσά, 2 ασημένια και 3 χάλκινα) χάρη στις ατομικές προσπάθειες των αθλητών και όλων όσων βρίσκονται κοντά τους και τους στηρίζουν να επιτύχουν τους στόχους τους.

BARCOLANA

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΗ
ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ



Η ΠΙΟ ΔΗΜΟΦΙΛΗΣ REGATTA ΕΡΧΕΤΑΙ 5-14 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ

Ξεκίνησε το 1969 κι έκτοτε έχει εξελιχθεί στη μεγαλύτερη regatta παγκοσμίως με τις συμμετοχές στην επετειακή διοργάνωση των 50 χρόνων να έφτασαν τα 2.689 σκάφη, αριθμός ρεκόρ στην ιστορία του αγώνα.

Η Barcolana διοργανώνεται κάθε χρόνο, τη 2η Κυριακή του Οκτωβρίου στην Τεργέστη και προσελκύει κάθε χρόνο περισσότερους από 25.000 αθλητές της ιστιοπλοΐας και 250.000 θεατές, γεγονός που την καθιστά αναμφίβολα τη μεγαλύτερη και μία από τις πιο επιτυχημένες διοργανώσεις διεθνώς.

Το πού οφείλεται η επιτυχία της; Κανείς δεν μπορεί να το απαντήσει με βεβαιότητα.

Ο αγώνας πρωτοξεκίνησε το 1969 και τότε συμμετείχαν μόλις 51 σκάφη, αριθμός ωστόσο ιδιαίτερα υψηλός για εκείνα τα χρόνια, με πρώτο νικητή το σκάφος Betelgeuse και κυβερνήτη τον Pietro Napp. Για 10 ολόκληρα χρόνια, ως το 1979, η Barcolana δεν ήταν τίποτα περισσότερο από ένας τοπικός αγώνας που σηματοδοτούσε το τέλος της καλοκαιρινής περιόδου.



Το 1980, για πρώτη φορά στην ιστορία του αγώνα, το τρόπαιο κερδίζει μία ξένη συμμετοχή, το σκάφος Rure, με κυβερνήτες τους Γερμανούς Hoffmeister και Stadler. Ο αγώνας τότε λαμβάνει μεγάλη δημοσιότητα και κερδίζει το ενδιαφέρον των χορηγών, ενώ η συμμετοχή της Ιταλίας εκείνα τα χρόνια στο America's Cup φαίνεται πως συνέβαλε με τον δικό της τρόπο στη διάδοση του αθλήματος στη γειτονική χώρα.

Τα υπόλοιπα; Είναι απλώς ιστορία!

Η ΕΛΛΑΔΑ ΣΤΟ MINI TRANSAT 2019

Την Κυριακή 17 Φεβρουαρίου στις 16:00 στο πλαίσιο της έκθεσης NATEX το ΕΝΑΛΙΟΝ θα παρουσιάσει την Ελληνική Συμμετοχή στον Διεθνή Αγώνα Mini Transat.

Πρόκειται για τον μοναχικό διάπλου του Ατλαντικού 'με σκάφος μόλις 6,5 μέτρων! Ο αγώνας ξεκινά από τη La Rochelle της Γαλλίας, περνά από τα Κανάρια Νησιά και καταλήγει στη μακρινή Μαρτινίκα.

Τη χώρα μας στη φετινή διοργάνωση θα εκπροσωπήσει ο **Μάρκος Σπυρόπουλος** με το σκάφος **QUANTA 931**.

#GoSolo

#Quanta931



MINI TRANSAT 2019

**MARKOS
SPYROPOULOS**

SINGLE CREW - 6.5m BOAT - 4.000+ N.M.
NO EXTERNAL ASSISTANCE

SEPTEMBER 22
LA ROCHELLE - MARTINIQUE

VISIT WWW.ENALIONOFFSHORE.GR

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ: ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΤΣΙΚΑΔΗΣ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΜΑΡΙΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ ΜΙΛΑ ΣΤΟ ΕΝΑΛΙΟΝ
ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ YACHTING



Ο κος Κατσικάδης, Πρόεδρος
Ένωσης Μαρινών Ελλάδος &
Διευθύνων Σύμβουλος LAMDA
Flisvos Marina A.E.

Οι εξελίξεις στον τομέα του yachting τον τελευταίο χρόνο περισσότερο από ποτέ θυμίζουν μάλλον φουρτουνιασμένη θάλασσα ενώ η πολιτική ηγεσία δείχνει ανήμπορη να μπορέσει να κατανοήσει τις ανάγκες έτσι όπως διαμορφώνονται μέσα στο πλαίσιο του σκληρού ανταγωνισμού με τις γειτονικές χώρες. Νέοι νόμοι, εγκύκλιοι επί εγκυκλίων και νέοι φόροι έρχονται να χτυπήσουν έναν κλάδο που παρά τις ιδιαιτερότητες της εποχής καταφέρνει να αναπτύσσεται.

Ο κος Κατσικάδης, Πρόεδρος της Ένωσης Μαρινών Ελλάδος, μιλά για όλα αυτά στο Ενάλιον και παρουσιάζει τις δικές του προτάσεις για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της χώρας μας στον τομέα αυτό.

Κε Κατσικάδη, η Ένωση Μαρινών αποτελείται από καλά οργανωμένες μαρίνες, τόσο δημόσιες όσο και ιδιωτικές που καλύπτουν περίπου το 77% της συνολικής περιφερειακής ικανότητας ελλιμενισμού. Θα θέλατε να μας πείτε τί ορίζουμε ως μαρίνα και ποιές είναι οι ελάχιστες υπηρεσίες που πρέπει να προσφέρονται;

Μαρίνα είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού, όπως προβλέπεται στην παρ. 3 του άρθρου 31 του Ν.2160/1993, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.

Η χώρα μας έχει μία μεγάλη ιστορία στο θαλάσσιο τουρισμό. Ποιά πιστεύετε ότι είναι η θέση της σήμερα στον τομέα αυτό και ποιά ήταν τα λαθη που ίσως να έγιναν στο παρελθόν;

Επαναπαυθήκαμε στα φυσικά προσόντα του τόπου μας και προβάλαμε τόσα χρόνια το μοντέλο ήλιος-θάλασσα χωρίς εθνική στρατηγική ανάπτυξης των απαραίτητων υποδομών σε τουριστικούς λιμένες. Το νομοθετικό πλαίσιο ίδρυσης και λειτουργίας μαρινών έμεινε στάσιμο με γραφειοκρατία και έλλειψη κινήτρων σε νέες επενδύσεις.



**ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΝΑ
ΕΠΙΚΕΝΤΡΩΘΟΥΜΕ ΣΤΗΝ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ
YACHTING ΜΕΣΩ ΤΗΣ
ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΗΣ
ΥΠΕΡΦΟΛΟΓΗΣΗΣ**

**Σε ένα περιβάλλον
ιδιαίτερα ανταγωνιστικό
όπως έχει διαμορφωθεί
τα τελευταία χρόνια,
ποιές βλέπετε να είναι οι
σύγχρονες προκλήσεις
που πρέπει να
αντιμετωπιστούν;**

Υπάρχει ανάγκη για βελτίωση του θεσμικού πλαισίου ίδρυσης και λειτουργίας (αθέμιτος ανταγωνισμός, πλωτές εξέδρες, ναύδετα, Λιμενικά ταμεία χωρίς υπηρεσίες κ' τιμολόγια, μείωση γραφειοκρατίας στην ίδρυση κ' λειτουργία, νομοθετικά κενά κ' αδιέξοδα).

Ακόμα χρειάζεται να επικεντρωθούμε στην

ανταγωνιστικότητα των υπηρεσιών του yachting στο σύνολό του μέσω της μείωσης της υπερφολόγησης.

Επίσης η ανεπάρκεια κινήτρων προσέλκυσης σκαφών είναι μία ακόμα πρόκληση που καλούμαστε να αντιμετωπίσουμε. Η άρση των περιορισμών ναύλωσης σκαφών στην ξένη σημαία, η ενεργοποίηση χρηματοδοτικής μίσθωσης για σκάφη αναψυχής είναι μερικές από τις προτάσεις που πρέπει να γίνουν πράξη.

Τέλος, θα πρέπει να ολοκληρωθεί το εθνικό σχέδιο ανάπτυξης και προβολής του κλάδου. Θα

πρέπει να προχωρήσουν οι ιδιωτικοποιήσεις μαρινών, να δημιουργηθούν νέες υποδομές, και στο πλαίσιο μίας εθνικής στρατηγικής να υπάρξει χρηματοδότηση για την ανάπτυξη και την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών.

Επιπλέον χρειάζεται μία ακόμη πιο ισχυρή συνεργασία του ΕΟΤ με φορείς του κλάδου με σκοπό την περαιτέρω προβολή της χώρας μας.

Υπάρχουν στην Ελλάδα κάποια στρατηγικά πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη του yachting, αλλά και σχετικών με αυτό δραστηριοτήτων και ποιά είναι αυτά;

Εάν η Ελλάδα αναπτύξει το yachting και τις μαρίνες της, όπως αρμόζει σε μία χώρα με τη μεγαλύτερη ακτογραμμή στη Μεσόγειο 16.000 km, με ιδανικό κλίμα για το σκάφος αναψυχής σχεδόν όλο το έτος και φιλικές θάλασσες, τότε θα η αγορά γίνει τετραπλάσια σε μέγεθος προσεγγίζοντας την αναλογία σκάφους ανά κάτοικο 1:164 που είναι ο μέσος όρος της ΕΕ (σήμερα στη χώρα μας η αναλογία είναι 1:620).

Αυτό σημαίνει 40.000 νέες θέσεις ελλιμενισμού, άνω των 53.000 συνολικών οργανωμένων θέσεων ελλιμενισμού με παροχή υπηρεσιών στη χώρα μας. Ο ετήσιος τζίρος στις μαρίνες θα εκτοξευτεί από τα 50 εκ. ευρώ στα 200 εκ. ευρώ.

Χρησιμοποιώντας τον κατώτερο πολλαπλασιαστή (1:5) μεταξύ της δαπάνης ελλιμενισμού και της διάχυσης δαπανών στην τοπική οικονομία ανά σκάφος, αντιλαμβανόμαστε ότι πάνω από 1 δις. ευρώ χάνουμε ετησίως επειδή υστερούμε στην ανάπτυξη της βιομηχανίας του yachting σε σχέση με τις ανεπτυγμένες ευρωπαϊκές χώρες.

Αντίστοιχα θα δημιουργηθούν 2.500 νέες άμεσες θέσεις εργασίας σε μαρίνες και πάνω από 80.000 θέσεις απασχόλησης (έμμεσης ή μερικής) σε συναφείς δραστηριότητες στις περιοχές που λειτουργούν οι μαρίνες καθώς και πληρωμάτων στα σκάφη αναψυχής.

Σημαίνει ακόμα καλύτερη ποιότητα παροχής υπηρεσιών και ανάπτυξη σχετικών κλάδων Θαλάσσιου Τουρισμού (ναυτικοί όμιλοι, ιστιοπλοΐα, θαλάσσια σπορ, κ.α.).

Και βέβαια σημαντική αύξηση εσόδων για το ελληνικό Δημόσιο. Τα 100 εκ. ευρώ από το ΦΠΑ των σκαφών αναψυχής σήμερα θα τετραπλασιαστούν σε 400 εκ. ευρώ χωρίς να συνυπολογίζονται τα άλλα φορολογικά έσοδα.

Οι μαρίνες θα λέγαμε ότι είναι η αρχή και το τέλος του ολοκληρωμένου πακέτου στον Θαλάσσιο Τουρισμό. Γνωρίζοντας ότι τα τελευταία χρόνια αυτό το είδος τουρισμού αναδεικνύεται στην αιχμή του δόρατος ποιές αναβαθμίσεις έχουν πραγματοποιηθεί όσον αφορά τις μαρίνες;

Η Ένωση απαριθμεί 21 μαρίνες που με ελάχιστες εξαιρέσεις έχουν αναβαθμιστεί τόσο σε υποδομές όσο και σε υπηρεσίες. Αυτό αναγνωρίζεται από τους ξένους επισκέπτες με σκάφη και προβλήθηκε σημαντικά κατά τη διάρκεια του Παγκοσμίου Συνεδρίου Μαρινών (IWMC) που πραγματοποιήθηκε στις 25 - 27 Οκτωβρίου 2018, στις εγκαταστάσεις του Κέντρου Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος.

Θα μπορούσατε να μας πείτε ιδιαίτερα στους τομείς του περιβάλλοντος και της κοινωνικής

ανάπτυξης ποιά είναι η μέχρι τώρα συμβολή της Ένωσης Μαρινών Ελλάδος;

Η στενή συνεργασία της Ε.ΜΑ.Ε με την Εταιρία Προστασίας της Φύσης για το Πρόγραμμα της Γαλάζιας Σημαίας και η προτροπή των μελών σε πιστοποιήσεις ISO έχει αρχίσει να φέρνει αποτελέσματα. Πρόσφατα βραβεύτηκαν 12 μέλη της Ε.ΜΑ.Ε με Γαλάζια Σημαία στη εκδήλωση που έλαβε χώρα στο Άστρος Κυνουρίας.

Τον περασμένο Οκτώβριο πραγματοποιήθηκε στη χώρα μας το Παγκόσμιο Συνέδριο Μαρινών, γεγονός που αδιαμφισβήτητα αποτελεί μεγάλη επιτυχία για όλη την Ελλάδα. Ποιές οι προοπτικές για τη χώρα μας μετά από αυτή την τόσο σημαντική εκδήλωση;

Η διεθνής προβολή των ελληνικών μαρινών υπήρξε ιδιαίτερα σημαντική καθώς καθ' όλη την διάρκεια του Συνεδρίου οι συμμετέχοντες είχαν την ευκαιρία να ενημερωθούν για τις δυνατότητες ανάπτυξης που έχει η χώρα μας στον θαλάσσιο τουρισμό. Έμπειρα στελέχη του κλάδου των μαρινών παρουσίασαν αναλυτικά τα μεγάλα έργα που λαμβάνουν χώρα αυτήν την εποχή, τόσο στο παραθαλάσσιο μέτωπο της Αττικής, αλλά και στις μαρίνες. Στους συμμετέχοντες στο συνέδριο δόθηκε μάλιστα η ευκαιρία να δουν από κοντά ορισμένες από τις καλύτερες μαρίνες της Αθήνας, ώστε να κατανοήσουν καλύτερα τις επιχειρηματικές ευκαιρίες που προσφέρει η λεγόμενη «Αθηναϊκή Ριβιέρα».



ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΨΕΜΑ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Η ΤΡΑΓΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ DONALD CROWHURST



Αγγλία, τέλη της δεκαετίας του '60. Είναι η εποχή του αντικομφορμισμού, της απελευθέρωσης, της αμφισβήτησης. Η δεκαετία που επέτρεψε στον άνθρωπο να ονειρεύεται, να θέτει στόχους και να τους ξεπερνά, επιτυγχάνοντας το ακατόρθωτο.

Σε αυτό το κλίμα, τον Μάρτιο του 1968 η βρετανική εφημερίδα Sunday Times κηρύσσει τη διεξαγωγή του πιο παράτολμου αγώνα στα χρονικά της ιστιοπλοΐας, του Sunday Times Golden Globe Race, του πρώτου non-stop single-handed αγώνα που θα έκανε το γύρο του κόσμου.

Ο αγώνας είναι ανοιχτός σε όλους τους ιστιοπλόους που διέθεταν τη τόλμη να πραγματοποιήσουν ένα τόσο δύσκολο ταξίδι και το χρηματικό έπαθλο των 5.000 λιρών που περίμενε τον πιο γρήγορο, ιδιαίτερα σημαντικό για τα δεδομένα της εποχής. Εννιά ιστιοπλόοι δήλωσαν συμμετοχή, ανάμεσα στους οποίους και ο Donald Crowhurst, ένας επιχειρηματίας από την Αγγλία με μικρή εμπειρία στην ιστιοπλοΐα.

Η ΤΡΑΓΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ CROWHURST

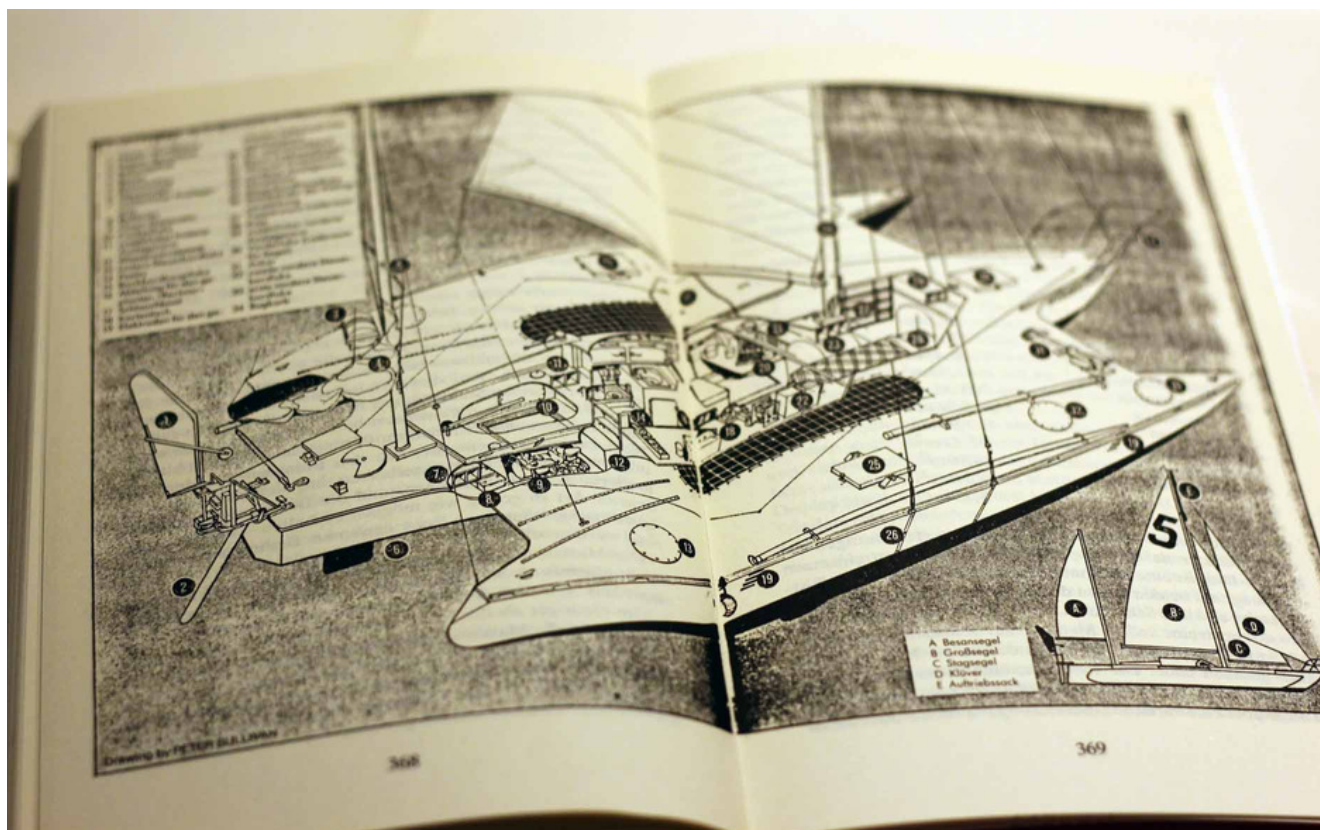
Ο Crowhurst είχε ήδη από τα παιδικά του χρόνια ζήσει μία πολυτάραχη ζωή. Γεννήθηκε το 1932 στην Ινδία, μέρος τότε της Βρετανικής Αυτοκρατορίας, και ήδη στα νεανικά του χρόνια είχε βιώσει τις σκληρές συνέπειες της οικονομικής καταστροφής, όταν η οικογένειά του έχασε όλες τις οικονομίες της κατά τη διάρκεια των γεγονότων της ανεξαρτητοποίησης της χώρας.



Λίγα χρόνια αργότερα, ο θάνατος του πατέρα του τον ανάγκασε να εγκαταλείψει το σχολείο και σε ηλικία 16 ετών μπαίνει στη Βασιλική Αεροπορία της Αγγλίας όπου το 1953 καταφέρνει να πάρει το δίπλωμα του πιλότου. Ένα χρόνο αργότερα και για άγνωστους λόγους ο Crowhurst απομακρύνεται. Το 1956 μετατίθεται στο σώμα ηλεκτρολόγων-μηχανικών του βρετανικού στρατού, όμως δεν θα καταφέρει να παραμείνει ούτε εκεί, αφού για λόγους πειθαρχίας θα αναγκαστεί λίγους μήνες αργότερα να εγκαταλείψει το σώμα και να μετακομίσει σε μία μικρή πόλη της Αγγλίας, το Bridgwater, όπου θα ξεκινήσει τη δική του εταιρεία ηλεκτρονικών, την Electron Utilisation.

ΣΤΑ ΠΡΟΘΥΡΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΤΑΡΡΕΥΣΗΣ

Το ανήσυχο πνεύμα του και η αγάπη του για τα ηλεκτρονικά έχουν ως αποτέλεσμα την εφεύρεση του Navicator, μίας φορητής συσκευής εύρεσης πορείας μέσω ραδιοσυχνοτήτων που όμως δεν θα καταφέρει να δώσει την ώθηση στην Electron Utilisation που θα κατάφερνε να τη βγάλει από τα οικονομικά αδιέξοδά της και να ανατρέψει την καταστροφική πορεία της.





Κάτω από αυτή την πίεση και με το βάρος τεσσάρων ανήλικων παιδιών, ο Crowhurst λαμβάνει την απόφαση να συμμετάσχει στον αγώνα με ένα trimaran σκάφος που κατασκευάστηκε ειδικά για αυτό τον σκοπό, έχοντας υποθηκεύσει το σπίτι του για να καταφέρει να συγκεντρώσει τα χρήματα που απαιτούνταν για την κατασκευή του. Η μάχη για το έπαθλο των 5.000 λιρών ήταν πλέον μάχη για την επιβίωση, τόσο για τον ίδιο όσο και για την οικογένειά του.

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΓΙΑ ΤΟ ΓΥΡΟ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Οι συμμετέχοντες στον αγώνα έχουν δικαίωμα να ξεκινήσουν οποιαδήποτε στιγμή μεταξύ 1ης Ιουνίου και 31ης Οκτωβρίου. Τα προβλήματα και οι καθυστερήσεις στην κατασκευή του Teignmouth Electron, όπως ονομαζόταν το σκάφος του Crowhurst, δεν του αφήνουν πολλά περιθώρια και ξεκινά το παράτολμο ταξίδι κυριολεκτικά τη τελευταία στιγμή, την 31η Οκτωβρίου του 1968, με τα προπορευό-

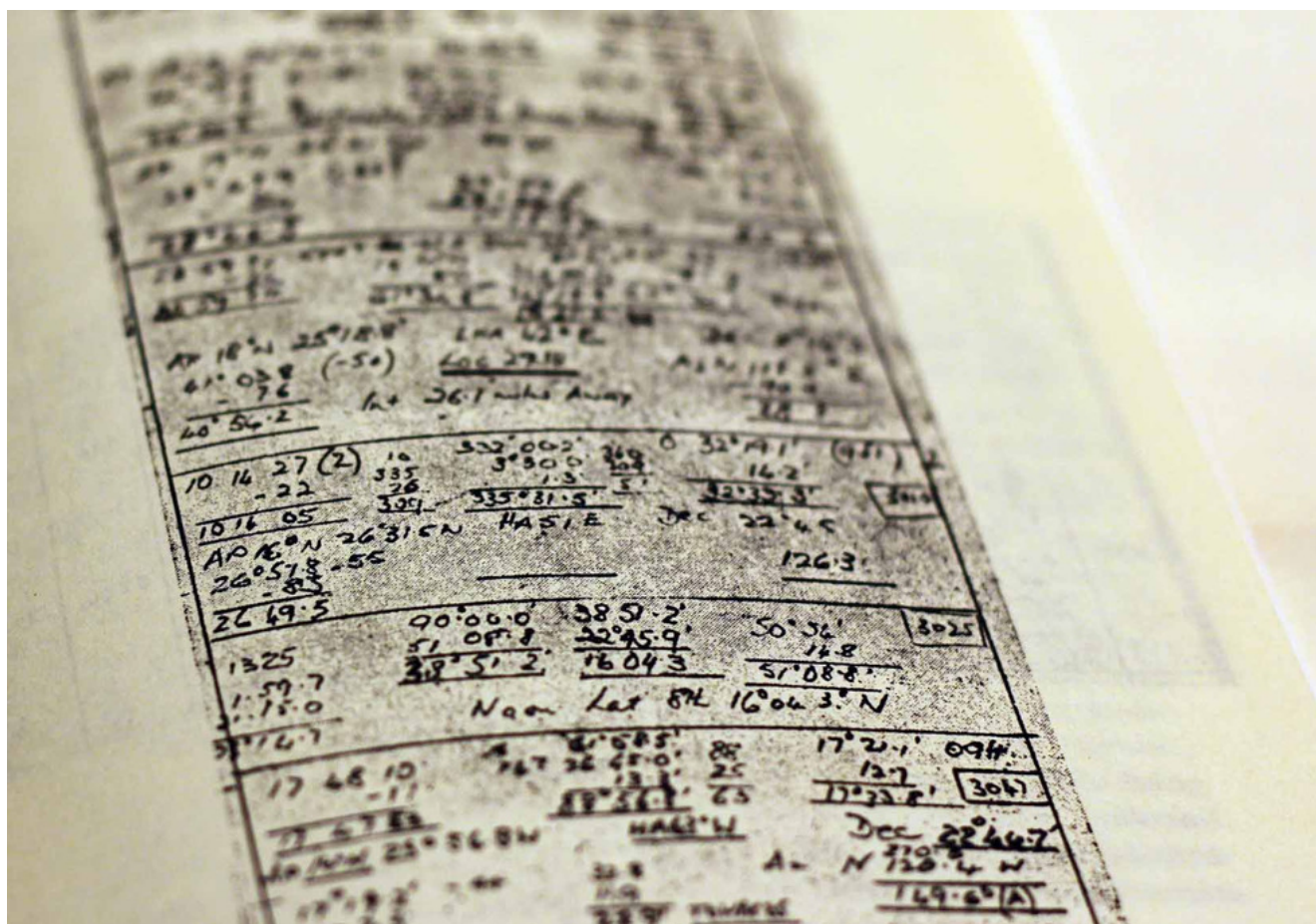
μενα σκάφη να έχουν αποπλεύσει ήδη αρκετούς μήνες νωρίτερα.

Οι σοβαρές ελλείψεις του σκάφους, αλλά και οι περιορισμένες ικανότητες ενός ερασιτέχνη ιστιοπλόου όπως ήταν ο Crowhurst σύντομα θα τον οδηγήσουν σε αδιέξοδο. Από τις πρώτες κιόλας εβδομάδες ο Donald θα συνειδητοποιήσει ότι αδυνατεί να ταξιδέψει το σκάφος του και οι ταχύτητες που καταφέρνει να πιάσει είναι οι μισές απ' αυτό που υπολόγιζε.

Έχοντας πλέον συνειδητοποιήσει ότι δεν υπάρχει περίπτωση να καταφέρει να βγεί νικητής σε αυτόν τον αγώνα έρχεται αντιμέτωπος με το αδιέξοδο της ολοκληρωτικής οικονομικής καταστροφής και της δημόσιας ταπείνωσης. Ο ίδιος άλλωστε στις σημειώσεις του ανέφερε ότι οι πιθανότητες, όχι απλώς να ολοκληρώσει το ταξίδι αυτό, αλλά να καταφέρει να βγεί ζωντανός από το σκάφος ήταν 50-50.

ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΨΕΜΑ

Οι σκέψεις αυτές που κάνει στο σκάφος, μόνος μέσα στον ωκεανό ήδη δύο μήνες, θα του γίνουν εμμονές και τελικά θα πάρει την απόφαση που έμεινε στην ιστορία της ιστιοπλοΐας ως το μεγαλύτερο ψέμα που έχει ειπωθεί ποτέ. Ο Crowhurst αποφασίζει να μη τρέξει τον αγώνα κι επινοεί μία ιστορία με σκοπό να πείσει τον τύπο, αλλά και την επιτροπή ότι είναι ο μεγάλος νικητής.



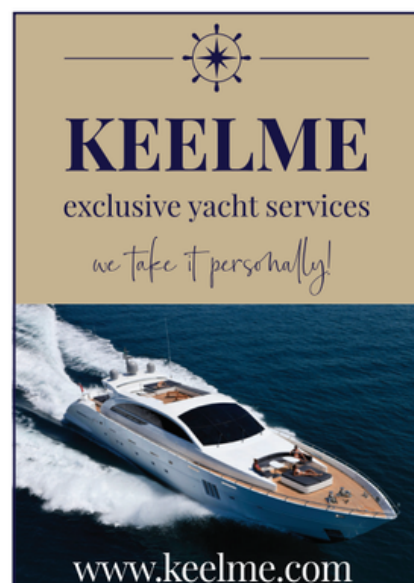
Μέρος των σημειώσεων του Donald Crowhurst από το διπλό logbook που διατηρούσε κατά τη διάρκεια του αγώνα.



Αλλάζει, λοιπόν, πορεία και αντί για κατεύθυνση προς το Νότιο Ωκεανό, όπως ήταν η διαδρομή του αγώνα, βάζει πλήρη για τις ανατολικές ακτές της Λατινικής Αμερικής. Το ημερολόγιο δείχνει 6 Δεκεμβρίου του 1968 οπότε ο Crowhurst ξεκινά να στέλνει ασαφή μηνύματα αναφορικά με την ακριβή τοποθεσία του. Είναι η μέρα κατά την οποία ξεκινά ένα δεύτερο βιβλίο σημειώσεων ενός φανταστικού ταξιδιού που δεν έκανε ποτέ. Σκοπός του είναι να ξαναμπει στον αγώνα από το σημείο εκείνο σε εύλογο διάστημα με στόχο να αναδειχτεί νικητής και να λάβει το χρηματικό έπαθλο.

Στα σήματα που στέλνει αναφέρει εξωπραγματικές ταχύτητες ενώ δεν διστάζει να ισχυριστεί ότι κατάφερε να διανύσει απόσταση 243 μιλίων σε μόλις μία μέρα. Πλέον, και με τους πέντε από τους εννέα συμμετέχοντες να έχουν ήδη εγκαταλείψει τον αγώνα, ο Crowhurst φαίνεται να είναι το μεγάλο φαβορί κι όλα τα φώτα της δημοσιότητας συγκεντρώνονται πάνω του. Ο Francis Chichester, που είχε ήδη πραγματοποιήσει τον περίπλου με το σκάφος *Gipsy Moth IV*, μόνος, διαισθάνεται ότι κάτι ύποπτο συμβαίνει και δημοσίως αρχίζει να αμφισβητεί την ξαφνική πρόοδο του Crowhurst.

Το γεγονός αυτό τον βάζει σε δεύτερες σκέψεις. Συνειδητοποιεί ότι σε περίπτωση που τερματίσει 'πρώτος', η επιτροπή θα κάνει εξονυχιστικό έλεγχο στις σημειώσεις του με κίνδυνο να αποκαλυφθεί η απάτη του. Έτσι, για να αποφύγει τις όποιες συνέπειες θα ακολουθούσαν κάτι τέτοιο, αλλάζει τα αρχικά του σχέδια και πλέον συμβιβάζεται με την



ιδέα της τέταρτης θέσης πίσω από τους Robin Knox-Johnston, Bernard Moitessier και Nigel Tetley κατά σειρά.

Η μοίρα όμως τα είχε σχεδιάσει αλλιώς. Ο Moitessier εγκαταλείπει τον αγώνα στις 21 Ιουνίου του 1969 και κατευθύνεται προς την Ταϊτή. Ο Tetley, αν και βρίσκεται ήδη 150 ναυτικά μίλια μπροστά από τον Crowhurst, λόγω των ψευδών θέσεων που έχει δηλώσει ο τελευταίος, πιστεύει ότι τα δύο σκάφη βρίσκονται κοντά και πως η μάχη μεταξύ των δύο είναι δύσκολη. Ταξιδεύει το σκάφος του στα όρια με αποτέλεσμα τη βύθισή του στις 21 Μαΐου, μόλις 1.200 μίλια από τον τερματισμό, και φυσικά την εγκατάλειψη του αγώνα.

Στον αγώνα πλέον απομένουν μόνο ο Johnston και ο Crowhurst. Τί κι αν ο πρώτος πέρασε τη γραμμή τερματισμού στις 22 Απριλίου του 1969; Δεδομένου ότι ξεκίνησε το ταξίδι του πολύ νωρίτερα, στις 14 Ιουνίου του '68, αυτό δίνει στα μάτια του κόσμου την ευκαιρία στον Crowhurst που ξεκίνησε πολύ αργότερα, της τελικής νίκης.



ΤΟ ΤΡΑΓΙΚΟ ΤΕΛΟΣ

Ανήμπορος να διαχειριστεί την πίεση από το ψέμα που ο ίδιος είχε δημιουργήσει, αλλά και τις τύψεις για τον Tetley, ο Crowhurst σταματά κάθε επικοινωνία με τη στεριά στις 29 Ιουνίου. Η τελευταία του καταχώρηση στο βιβλίο σημειώσεων έχει ημερομηνία 1η Ιουλίου του 1969. Το σκάφος του βρέθηκε εγκαταλελειμένο λίγες ημέρες αργότερα, στις 9 Ιουλίου.

Αρχικά όλοι πίστεψαν ότι κάποιο ατύχημα είχε συμβεί στον ίδιο, με τον Johnston, πρώτο και μοναδικό νικητή του αγώνα, να αποφασίζει τη δωρεά του χρηματικού επάθλου στην οικογένεια του Crowhurst.

Ωστόσο, η αλήθεια σύντομα αποκαλύφθηκε όταν ήρθαν στο φως της δημοσιότητας οι σημειώσεις που κρατούσε ο Crowhurst σχετικά με το ταξίδι του και μαζί μ' αυτήν αποκαλύφθηκε και το προφίλ ενός ανθρώπου που το ίδιο του το ψέμα τον οδήγησε στην παράνοια, έχοντας αναπτύξει μία ιδιαίτερη φιλοσοφική θεωρία για τον κόσμο και την ανθρώπινη ύπαρξη.

Από τα γραπτά του φαίνεται πως ο θάνατός του ήταν επιλογή του, ωστόσο κάποιοι το αμφισβητούν αυτό. Γιατί να αφήσει πίσω τις σημειώσεις που θα αποκάλυπταν την απάτη του αν είχε όντως αυτοκτονήσει; Είναι το ερώτημα που θέτουν. Ένα ερώτημα που δεν θα βρεί ποτέ απάντηση.

ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΕΜΑΣ

ΠΟΙΟΙ ΕΙΜΑΣΤΕ ΚΑΙ ΤΙ ΚΑΝΟΥΜΕ

Το **ΕΝΑΛΙΟΝ**, η μεγαλύτερη ιστοσελίδα με θέμα τον θαλάσσιο αθλητισμό και τουρισμό, αποτελεί την εμπορική έκδοση του **Ε.Κ.Ι.Θ.Π.**

Αποστολή του **Ελληνικού Κέντρου Ιστιοπλοΐας & Θαλασσίου Περιβάλλοντος** είναι:

- Η διαφύλαξη, βελτίωση και εξέλιξη του αθλήματος της ιστιοπλοΐας
- Η ανάδειξη του θετικού αντίκτυπου της ιστιοπλοΐας, αγωνιστικής και αναψυχής, στο άτομο και το κοινωνικό σύνολο
- Η υποστήριξη των αθλητών ιστιοπλοΐας
- Η ανάδειξη της αναγκαιότητας της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος
- Η ευαισθητοποίηση της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης των επιχειρήσεων σε θέματα που αφορούν το θαλάσσιο περιβάλλον

Φέτος, στο πλαίσιο αυτών των στόχων, παράλληλα με τη συμμετοχική μας δράση **#LoveOurSeas** στο επίκεντρο της οποίας βρίσκεται η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, στηρίξαμε την πολύ σημαντική συμμετοχή του **Μάρκου Σπυρόπουλου** στον διεθνή αγώνα **Mini Transat**.

Τη νέα αυτή χρονιά συνεχίζουμε με την ίδια δυναμικότητα, την ίδια όρεξη, αλλά και πολλές νέες εκπλήξεις!



ΕΝΑΛΙΟΝ

Την προσπάθεια του Μάρκου Σπυρόπουλου στηρίζουν οι:

Neptune Lines
Rigging Matters
Musto Perga S.A.
Ναυτίλος
Kakitsis Sails
EcoBambou
SeaTex

Ε.Ι.Ο.
Ε.Α.Θ.
Ν.Ο.Κ.
Ε.Κ.Ι.Θ.Π.
Π.Ο.Ι.Α.Θ.

Με την αιγίδα της
Περιφέρειας Αττικής.

#GoSolo
#Quanta931

