

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΙΟΥΝΙΟΣ 2011



ΑΘΛΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑΣ



ΙΩΑΝΝΗΣ-ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΟΥΖΑΚΙΤΗΣ

A.M: 4949

ΗΛΙΑΣ ΠΟΛΥΚΑΝΔΡΙΩΤΗΣ A.M: 4985

*Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τον Κύριο
Μιχάλη Ατσαλάκη για την βοήθεια του και την υποστήριξη του για την
πραγματοποίηση αυτής της πτυχιακής εργασίας. Επίσης θα θέλαμε να
ευχαριστήσουμε τους γονείς μας αλλά και τους φίλους μας για την στήριξη
τους κατά την διάρκεια των σπουδών μας.*

Περιεχόμενα:

Σελίδες:

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5
II. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	

Κεφάλαιο 1. Διερεύνηση του τουρισμού

1.1. Η ιστορία του τουρισμού.....	6
1.2. Ο ορισμός του τουρισμού.....	6-8
1.3. Η ιστορική αναδρομή του τουρισμού.....	8
1.4. Διακρίσεις του τουρισμού.....	8-9
1.5. Γιατί οι άνθρωποι κάνουν διακοπές.....	9-10
1.6. Οι επιπτώσεις στον τουριστικό τομέα.....	10
1.6.1.Οικονομικές επιπτώσεις.....	10-11
1.6.2.Περιβαλλοντικές επιδράσεις της τουριστικής ανάπτυξης.....	11
1.6.3.Κοινωνικές επιδράσεις του τουρισμού.....	11-12
1.7. Τουριστική ανάπτυξη και πολιτισμικές αλλαγές.....	12

Κεφάλαιο 2. Εναλλακτικός τουρισμός

2.1. Ανάγκη για υιοθέτηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού.....	13
2.2. Ο εναλλακτικός τουρισμός στην Ελλάδα.....	13-14
2.2.1. Μορφές εναλλακτικού τουρισμού στην Ελλάδα.....	14-15

Κεφάλαιο 3. Τουρισμός περιπέτειας

3.1. Χαρακτηριστικά τουρισμού περιπέτειας.....	16-17
3.2. Τουρισμός περιπέτειας στην Ελλάδα.....	17-18

III. ΑΘΛΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑΣ

Κεφάλαιο 4. Αθλήματα θαλάσσης

4.1. Rafting.....	19
4.1.1. Ιστορία.....	19
4.1.2. Τι είναι το rafting.....	19-20
4.1.3. Rafting στην Ελλάδα.....	20-21
4.1.4. Οργανωμένο rafting στην Ελλάδα.....	21
4.1.5. Βαθμίδες δυσκολίας.....	21-22
4.1.6. Χρήσιμες οδηγίες για το rafting.....	22-24
4.1.7. Κίνδυνοι και προλήψεις.....	25
4.2. Monoraft.....	26
4.3. Διάσχιση φαραγγιού/Canyoning.....	26
4.3.1. Ορισμός.....	26
4.3.2. Προϋποθέσεις για τη διάσχιση φαραγγιού.....	27
4.3.3. Εξοπλισμός ασφαλείας.....	27-28
4.3.4. Προμήθειες.....	28
4.3.5. Ιδιαιτερότητες φαραγγιών.....	28
4.3.6. Χρήσιμες συμβουλές.....	29
4.4. Canoe-kayak.....	30

4.4.1. Ιστορία.....	31
4.4.2. Τα είδη του canoe-kayak.....	31-32
4.4.3. Εξοπλισμός.....	33-34
4.4.4. Κίνδυνοι και τραυματισμοί.....	34
4.4.4.1. Παράγοντες πρόκλησης αθλητικών τραυματισμών.....	34-35
4.4.4.2. Παράγοντες πρόληψης αθλητικών τραυματισμών.....	35
4.4.4.3. Στατιστικά στοιχεία.....	35-36
4.4.5. Τουριστικά πακέτα.....	36
4.4.6. Το canoe-kayak στην Ελλάδα.....	37
4.5. Υποβρύχιες καταδύσεις.....	38
4.5.1. Ιστορική αναδρομή.....	38
4.5.2. Τύποι καταδύσεων.....	38-39
4.5.3. Εξοπλισμός.....	39-40
4.5.4. Εκπαίδευση.....	41-42
4.5.5. Υποβρύχιες καταδύσεις στην Ελλάδα.....	42-43
4.6. Θαλάσσιο σκι.....	43
4.6.1. Το θαλάσσιο σκι στην Ελλάδα.....	43-44
4.6.2. Το κόστος.....	44
4.7. Surfing/Ιστιοσανίδα.....	45
4.7.1. Ιστορία.....	45
4.7.2. Εξοπλισμός.....	46
4.7.3. Μαθήματα surfing.....	47
4.7.4. Surfing στην Ελλάδα.....	47-48
4.8. Ιστιοπλοΐα.....	48
4.8.1. Κανονισμοί.....	49
4.8.2. Τύπου σκαφών.....	49-51
4.8.3. Λίστα αγωνισμάτων.....	52

Κεφάλαιο 5. Αθλήματα εδάφους

5.1. Πεζοπορία.....	52-53
5.1.1. Εξοπλισμός πεζοπορίας.....	53-54
5.1.2. Ορειβασία.....	54-55
5.1.2.1. Αναρριχητικές διαδρομές.....	55
5.1.2.2. Εξοπλισμός ορειβασίας.....	56
5.1.3. Πεζοπορία και ορειβασία στην Ελλάδα.....	56
5.1.4. Χρήσιμες πληροφορίες.....	57
5.2. Mountain bike.....	58
5.2.1. Ορισμός.....	58
5.2.2. Ιστορία του mountain bike στην Ελλάδα.....	58
5.2.3. Κατασκευαστικές ιδιαιτερότητες.....	59
5.3. Bungee-jumping.....	60
5.3.1. Διαδικασία άλματος.....	60
5.3.2. Bungee-jumping στην Ελλάδα.....	61
5.4. Off road jeep safari.....	62
5.4.1. Off road jeep safari στην Ελλάδα.....	62
5.5. Ski/Snowboard.....	63
5.5.1. Το snowboard σήμερα και οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 1988.....	63
5.5.2. Εξοπλισμός.....	64
5.5.3. Ski/Snowboard στην Ελλάδα.....	64

Κεφάλαιο 6. Αθλήματα αέρα

6.1. Parapente.....	65
6.1.1. Πως γίνεται μια πτήση parapente.....	65
6.1.2. Το κόστος.....	66
6.1.3. Parapente στην Ελλάδα.....	66
6.2. Μηχανοκίνητος αετός.....	67
6.2.1. Από τι αποτελείται.....	67
6.2.2. Κατηγορίες και συντήρηση.....	68
6.2.3. Μηχανοκίνητος αετός στην Ελλάδα.....	68
6.3. Kite-surfing.....	69
6.3.1. Εξοπλισμός.....	69-70
6.3.2. Στυλ kite-surf.....	70
6.3.3. Το kite-surf στην Ελλάδα.....	71

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Κεφάλαιο 7. Συμπεράσματα.....	72
--------------------------------------	-----------

Κεφάλαιο 8. Προτάσεις.....	73
-----------------------------------	-----------

V. ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	74
------------------	----

VI. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Βιβλιογραφία.....	75-76
-------------------	-------

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο τουρισμός αποτελεί σημαντικό κοινωνικοοικονομικό φαινόμενο με θεαματική δυναμική, κυρίως, τα τελευταία πενήντα χρόνια. Στη χρονική αυτή διαδρομή ο τουρισμός άλλαξε μορφή και ένταση, ενώ συνεχώς εξελίσσεται και διαφοροποιείται σύμφωνα με τις εξελίξεις και τα εκάστοτε πρότυπα της οικονομίας και της κοινωνίας, στις οποίες δρα και αναπτύσσεται. Μπορεί, αναλογικά, ως μια πρώτη μορφή τουρισμού να αναγνωρίζεται η περιήγηση, με βάση μια ατομική αναζήτηση για τις ρίζες του παρελθόντος, την περιέργεια για άλλους πολιτισμούς και την περιπλάνηση σε άγνωστους τόπους, μια δραστηριότητα για τους λίγους (Lofgren, 1999). Όμως, στην κλίμακα και στην έκταση που έχει πάρει στη σύγχρονη εποχή, ο τουρισμός αναπτύχθηκε ως μαζικό φαινόμενο μετά τα μέσα του εικοστού αιώνα (Likorish και Jenkins, 2004). Με βάση την ατομική ανάγκη για ξεκούραση, εξελίχθηκε πλέον ως κοινωνική ανάγκη, ως «δικαίωμα» για αναψυχή, φαινόμενο με πολύ μεγάλη σημασία, από την πλευρά τόσο της παγκόσμιας οικονομίας όσο και της ανάπτυξης ενός τόπου.

Μιλώντας για τον τουρισμό θα πρέπει να τονίσουμε πως είναι πολύ διαδεδομένος τρόπος ψυχαγωγίας ειδικά στον δυτικό κόσμο, ενώ δεν πρέπει να ξεχνάμε πως αποτελεί μεγάλη βιομηχανία και σημαντική πηγή εσόδων για χώρες όπως η Γαλλία, η Ισπανία, η Ιταλία και η Ελλάδα οι οποίες είναι παραδοσιακά τουριστικές. Σημείο αναφοράς για τη χώρα μας αποτελούν οι φυσικές ομορφιές της καθώς είναι πόλος έλξης για πολλούς τουρίστες συνδυασμός ήλιος-θάλασσα βοήθησε πάρα πολύ την χώρα μας να στηριχτεί κυρίως στον τουρισμό αναψυχής ο οποίος αποτελεί μια από τις κυριότερες ελληνικές βιομηχανίες.



II. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Κεφάλαιο 1. Διερεύνηση του τουρισμού

1.1. Η ιστορία του τουρισμού

Από τα παλιά χρόνια η σχέση μεταξύ ταξιδιών και μεταφορών μέσων ήταν άμεσα συνδεδεμένη αφού χωρίς την κατάλληλη υποδομή ο τουρίστας δεν μπορούσε να επισκεφτεί διάφορες περιοχές. Ένα γεγονός που ενθάρρυνε τους ανθρώπους να ταξιδεύουν ήταν η ανάπτυξη των μεταφορικών μέσων καθώς υπήρχε άνεση και ασφάλεια στα ταξίδια τους. Σημαντικότερη αιτία για την ανάπτυξη των υποδομών των μετακινήσεων και την βελτίωση των μεταφορικών μέσων ήταν το εμπόριο καθώς οδηγούσε στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Παράγοντες όπως το εμπόριο και η ανάπτυξη των μεταφορικών μέσων οδήγησαν στην άνθηση των τουριστικών ταξιδιών και του τουρισμού γενικότερα.

Με το πέρασμα των χρόνων και ειδικότερα στις πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα ενισχυθήκαν σημαντικά οι υποδομές του τουρισμού και έτσι έκαναν την εμφάνιση τους χαρακτηριστικά όπως η οργανωτική διάρθρωση του τουρισμού η διεθνοποίηση των προσφερόμενων υπηρεσιών η παροχή καλύτερων τιμών και το ασφαλέστερο ταξίδι. Με αυτά τα δεδομένα πλέον ο τουρισμός ήταν μια αναπτυξιακή δραστηριότητα που παρήγαγε εισόδημα δημιουργούσε νέες θέσεις εργασίας επαγγελματικές εξειδικεύσεις καθώς και νέους τουριστικούς προορισμούς προώθηση του τουρισμού ως μια οικονομική δραστηριότητα με πολλά θετικά αποτελέσματα για τις οικονομίες των κρατών και η δημιουργία των κατάλληλων θεσμικών πλαισίων για την ενίσχυση την οργάνωση και τον έλεγχο μιας βιομηχανίας αναπτυσσόμενης έπαιξε καθοριστικό ρόλο στη συνέχεια για την καθιέρωση του τουρισμού. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι ο τουρισμός αποτέλεσε έναν πολύ ισχυρό οικονομικό παράγοντα και ιδιαίτερα κερδοφόρο κλάδο για την κοινωνία αφού είναι η μοναδική κερδοφόρα βιομηχανία χωρίς καμινάδες.

1.2. Ορισμός του τουρισμού

Ο ορισμός του τουρισμού αποτελεί ένα πολύπλευρο και δύσκολο κομμάτι για τους μελετητές του καθώς υπάρχει εναλλαγή στο περιεχόμενο του ανάλογα με το κοινωνικό-πολιτιστικό, οικονομικό, πολιτικό και φυσικό περιβάλλον. Ένα παράδειγμα είναι, ότι ο τουρισμός στην Ιταλία και στην Γαλλία στηρίζεται κυρίως στα χλιδάτα εστιατόρια και τις αγορές τους, γεγονός που διαφέρει από τον τουρισμό που προσφέρει η Ρωσία. (Lickorish & Carson, 2004). Παρόλα αυτά υπάρχουν ορισμένα βασικά κοινά χαρακτηριστικά του τουρισμού, όπως είναι η απόσταση του τουριστικού προορισμού, η διάρκεια παραμονής του στον τόπο και στον σκοπό μετακίνησης του που βοήθησαν στην διατύπωση ορισμών τόσο του τουρισμού όσο και του τουρίστα. Όπως αναφέρουν στο βιβλίο τους οι Καραγιάννης και Έξαρχος (2006) «Ο τουρισμός είναι ένα παγκόσμιο φαινόμενο τεραστίων διαστάσεων με άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις πάνω στον οικονομικό και στον κοινωνικό τομέα και οφείλει την ονομασία του τόσο στην αγγλική λέξη *tour* = 'γύρος' όσο και στην γαλλική λέξη *tourisme* = 'περιήγηση' και έχει διττό περιεχόμενο».

Η πρώτη σοβαρή προσπάθεια που έγινε να οριστεί ο τουρισμός ήταν αυτή των καθηγητών Hunziker και Krapf του Πανεπιστημίου της Βέρνης που υποστήριξαν την άποψη πως ο τουρισμός πρέπει να οριστεί σαν το σύνολο των φαινομένων και σχέσεων που προκύπτουν από την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού σε έναν προορισμό και τη διαμονή σε αυτόν μη μόνιμων κατοίκων του. Το 1937 η Επιτροπή Εμπειρογνομόνων της Κοινωνίας των Εθνών σύστησε στις χώρες-μέλη της να υιοθετήσουν έναν ορισμό που χαρακτήριζε τον τουρίστα σαν ένα άτομο που ταξιδεύει για ένα χρονικό διάστημα 24 ωρών ή περισσότερο σε μια χώρα διαφορετική από εκείνη που διαμένει μόνιμα. Έτσι έχουμε τα εξής συμπεράσματα:

- Ο τουρισμός είναι αποτέλεσμα μεμονωμένης ή ομαδικής μετακίνησης ανθρώπων σε διάφορους τουριστικούς προορισμούς και η διαμονή τους σε αυτούς επί τουλάχιστον ένα 24ωρο με σκοπό την ικανοποίηση των ψυχαγωγικών τους αναγκών.
- Οι διάφορες μορφές του τουρισμού περιλαμβάνουν απαραίτητα δύο βασικά στοιχεία: Το ταξίδι στον τουριστικό προορισμό και τη διαμονή σε αυτόν, συμπεριλαμβανομένου της διατροφής.
- Το ταξίδι και η διαμονή λαμβάνουν χώρα εκτός του τόπου της μόνιμης διαμονής των ανθρώπων που αποφασίζουν να μετακινηθούν για τουριστικούς λόγους.
- Η μετακίνηση ανθρώπων σε διάφορους τουριστικούς προορισμούς είναι προσωρινού και βραχυχρόνιου χαρακτήρα, που σημαίνει ότι πρόθεσή τους είναι να επιστρέψουν στον τόπο της μόνιμης κατοικίας τους μέσα σε λίγες, μέρες βδομάδες ή μήνες.
- Οι άνθρωποι επισκέπτονται τουριστικούς προορισμούς για τουριστικούς λόγους, δηλαδή για λόγους άλλους από εκείνους της μόνιμης διαμονής τους ή της επαγγελματικής απασχόλησής τους.

Δυόμιση δεκαετίες αργότερα, το 1963 η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για Διεθνή Ταξίδια και Τουρισμό, που πραγματοποιήθηκε στη Ρώμη συμφώνησε ο όρος επισκέπτης να περιγράφει κάθε άτομο που επισκέπτεται μία χώρα διαφορετική από εκείνη που διαμένει μόνιμα, για οποιοδήποτε λόγο εκτός από εκείνο της άσκησης ενός επαγγέλματος για το οποίο να αμείβεται με χρηματικούς πόρους της χώρας την οποία επισκέπτεται. Ο ορισμός αυτό καλύπτει δύο κατηγορίες επισκεπτών:

- *Τους τουρίστες:* άτομα που επισκέπτονται μια χώρα και διαμένουν σε αυτήν τουλάχιστον επί ένα 24ωρο, και των οποίων οι λόγοι επίσκεψης είναι τις περισσότερες φορές διακοπές, επαγγελματικοί, υγείας, σπουδές, συμμετοχή σε αποστολή ή σύσκεψη ή συνέδριο, επίσκεψη φίλων ή συγγενών, θρησκευτικοί και άθληση.
- *Τους εκδρομείς:* άτομα που επισκέπτονται μια χώρα και διαμένουν σε αυτή λιγότερο από ένα 24ωρο. Σε αυτούς περιλαμβάνονται οι επιβάτες κρουαζιερόπλοιων, οι επισκέπτες που έρχονται και φεύγουν την ίδια μέρα χωρίς να διανυκτερεύσουν, καθώς επίσης και τα πληρώματα πλοίων, αεροπλάνων κλπ.

Τουρισμός λοιπόν είναι η μετακίνηση του ανθρώπου από τον έναν τόπο στον άλλον εκτός της μόνιμης κατοικίας και εργασίας τους για ένα χρονικό διάστημα μικρότερο του ενός έτους, για την ικανοποίηση των προσωπικών τους αναγκών. Ταυτόχρονα είναι και οι προσπάθειες προσέλκυσης, φιλοξενίας και υποδοχής των τουριστών εκ μέρους των φορέων τουρισμού και των χώρων υποδοχής τους.(Λογοθέτης,1988)

1.3. Ιστορική αναδρομή του τουρισμού

Ο τουρισμός δεν αποτελεί μια πρόσφατη δραστηριότητα του σύγχρονου πολιτισμού, αλλά ένα φαινόμενο το οποίο υπήρχε από τα αρχαία χρόνια και εξελισσόταν με την πάροδο του χρόνου ανάλογα με τις μεταβολές της ανθρωπότητας της κάθε εποχής, δίνοντας του την σημερινή μορφή του σύγχρονου τουρισμού που όλοι γνωρίζουμε(Τάρτας,1966 Βαρβαρέσος ,2000).Σε όλες όμως τις εποχές στηρίχθηκε στον ελεύθερο χρόνο και στις μετακινήσεις των ατόμων σε διάφορα μέρη της χώρας τους ή μιας διαφορετικής χώρας.

Ενώ διατυπωνόταν η άποψη ότι ο τουρισμός μετατράπηκε σε ένα ευρέως διαθέσιμο προϊόν στην καταναλωτική κοινωνία του ελεύθερου χρόνου, οι ιστορικές του ρίζες του ανάγονται σχεδόν στις αρχές του πολιτισμού. Εντούτοις, η ιστορική μελέτη του τουρισμού καταδεικνύει ότι η φύση των δραστηριοτήτων των τουριστών στον ελεύθερο τους χρόνο μπορεί να έχει αλλάξει καθώς η τεχνολογία έχει επεκτείνει τις δυνατότητες για ταξίδια. Επίσης, ο τουρισμός έχει εξελιχθεί από μια δραστηριότητα που ήταν αποκλειστικό προνόμιο των 'αργόσχολων τάξεων' (δηλαδή, της αριστοκρατίας που είχε τόσο τον ελεύθερο χρόνο όσο και τα μέσα για να ταξιδεύει) σε μαζικό φαινόμενο. Σε οποιαδήποτε ιστορική αναδρομή για τον τουρισμό, δύο βασικά θέματα είναι σημαντικά: η συνέχεια και η μεταβολή. Συνέχεια σημαίνει ότι ο τουρισμός εξακολουθεί να αποτελεί μια σημαντική διαδικασία, παραμένοντας σημαντικό στοιχείο στον τρόπο ζωής ορισμένων κοινωνικών τάξεων. Η μεταβολή, από την άλλη πλευρά, χαρακτηρίζει την εξέλιξη του τουρισμού καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορικής του διαδρομής, αφού ο τουρισμός αποτελεί ένα δυναμικό φαινόμενο. Ένα μεγάλο μέρος της μεταβολής βασίζεται στην αλληλεπίδραση ανάμεσα στη ζήτηση και την προσφορά τουριστικών ευκαιριών διαχρονικά. (Ν.Ηγουμενάκης, Κ.Κραβαρίτης και Π.Λύτρας,1999)

1.4. Διακρίσεις του τουρισμού

Ο τουρισμός διακρίνεται σε διάφορες κατηγορίες με την απάντηση σε διάφορα ερωτήματα όπως το γιατί κάνουμε τουρισμό, τι δραστηριότητες ακολουθούμε κατά τη διάρκεια των διακοπών μας κ.α. Σύμφωνα με την ελληνική βιβλιογραφία διακρίνεται στις εξής κατηγορίες ανάλογα με τους παράγοντες που προσδιορίζουν το φαινόμενο αυτό:

- ***Μαζικός τουρισμός***, είναι η μορφή του τουρισμού που χαρακτηρίζεται από την οργάνωση και ομαδικότητα μετακίνησης των τουριστών σε κοσμοπολίτικες συνήθως περιοχές για σκοπούς αναψυχής και διασκέδασης και συχνά επιβαρύνει τον τόπο επίσκεψής τους. Εδώ τα μέσα μεταφοράς, η διαμονή και οι χώροι επίσκεψης είναι προκαθορισμένες από τουριστικά πακέτα που προσφέρουν τα τουριστικά γραφεία.

- **Ατομικός τουρισμός** ,είναι αντίθετος του μαζικού τουρισμού, όπου ο τουρίστας οργανώνει από μόνος του τις διακοπές του, επιλέγει τον χώρο διαμονής του, τον τρόπο μεταφοράς του και τους τόπους επίσκεψης του. Ο κύριος χαρακτήρας της κατηγορίας αυτής είναι περιηγητικός.
- **Εσωτερικός τουρισμός**, πραγματοποιείται από τον ντόπιο πληθυσμό της χώρας, πάντα μέσα στην επικράτεια της.
- **Εξωτερικός ή διεθνής τουρισμός** υπάρχει σε μια χώρα όταν οι μόνιμοι κάτοικοι μιας άλλης επισκέπτονται τη χώρα αυτή, οπότε έχουμε ενεργητικό τουρισμό λόγω εισροής συναλλάγματος ,ή όταν οι μόνιμοι κάτοικοι αυτής της χώρας επισκέπτονται μια άλλη για τουριστικούς λόγους όπου έχουμε παθητικό τουρισμό λόγω εκροής πολύτιμου συναλλάγματος.
- **Ο συνεχής τουρισμός** έχει σαν κύριο χαρακτηριστικό του την χρονική διάρκεια του, δηλαδή διαρκεί όλο το χρόνο χωρίς να επηρεάζεται από κλιματολογικές συνθήκες. Οι αντιπροσωπευτικές του μορφές του είναι ο συνεδριακός τουρισμός , ο τουρισμός κινήτρων, ο μορφωτικός τουρισμός, ο τουρισμός πόλης και ο τουρισμός εκθέσεων.
- Τέλος έχουμε τον **εποχιακό τουρισμό** ο οποίος επηρεάζεται από τις κλιματολογικές συνθήκες που επικρατούν σε διαφορετικές εποχές στον τόπο προέλευσης. Μορφές τουρισμού που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία είναι ο τουρισμός χειμερινών σπορ, ο τουρισμός παραχείμασης και ο γενικός τουρισμός κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού (Ηγουμενάκης, Κραβαρίτης και Λύτρας,1999)

1.5. Γιατί οι άνθρωποι κάνουν διακοπές

Σε μια πολύ περιεκτική αξιολόγηση της τουριστικής υποκίνησης, ο Mountinho (1987) όρισε την υποκίνηση ως 'μια κατάσταση ανάγκης, μια κατάσταση που ωθεί το άτομο προς ορισμένες μορφές δράσης οι οποίες φαίνεται να παρέχουν ικανοποίηση'. Έτσι, η ζήτηση σχετίζεται με τη χρήση του τουρισμού ως μιας μορφής κατανάλωσης για να επιτευχθεί ένα επίπεδο ικανοποίησης για το άτομο και συνεπάγεται την κατανόηση της συμπεριφοράς και των πράξεων του και του τι διαμορφώνει αυτά τα ανθρώπινα χαρακτηριστικά. Είναι σημαντικό να γνωρίζουμε τι επιθυμεί, χρειάζεται και αναζητεί ο τουρίστας από τη διαδικασία της κατανάλωσης μιας τουριστικής εμπειρίας, που συνεπάγεται επένδυση σε χρόνο και χρήμα. Οι προσδοκίες που έχει ο τουρίστας ως καταναλωτής όταν αγοράζει και καταναλώνει ένα τουριστικό προϊόν ή μια εμπειρία, τελικά, διαμορφώνονται από μια ευρεία γκάμα κοινωνικών και οικονομικών παραγόντων που εξαρτώνται από τη στάση και τις αντιλήψεις του ατόμου για τον τουρισμό.

Ακόμη, η τουριστική υποκίνηση είναι μια περίπλοκη γνωστική περιοχή που κυριαρχείται από τους κοινωνικούς ψυχολόγους, με το ενδιαφέρον τους για τη συμπεριφορά, τη στάση και τις σκέψεις των ανθρώπων ως καταναλωτών τουρισμού. Μια πολύ σημαντική μελέτη για την υποκίνηση, που δημοσιεύτηκε το 1993 από τον Phillip Pearce, υποστήριξε ότι σε οποιαδήποτε προσπάθεια να κατανοήσουμε τα κίνητρα των τουριστών, πρέπει να λαμβάνουμε υπόψη μας πώς θα διατυπώσουμε μια έννοια της υποκίνησης στον τουρισμό, πώς θα τη μεταδώσουμε στους σπουδαστές και στους ερευνητές που δεν κατανοούν την κοινωνική ψυχολογία και ποιες πρακτικές μετρήσεις πρέπει να επινοηθούν για να μετρηθεί η υποκίνηση των ανθρώπων για ταξίδια, ιδιαιτέρως η ύπαρξη των πολύ-υποκινητικών καταστάσεων (δηλαδή, όταν περισσότερο από ένας παράγοντας επηρεάζει την επιθυμία για

συμμετοχή στον τουρισμό). Ο Pearce (1993), επίσης, εξέτασε την ανάγκη διαχωρισμού ανάμεσα στις ενδογενείς και τις εξωγενείς δυνάμεις οι οποίες διαμορφώνουν την υποκίνηση του να γίνει κανείς τουρίστας.

1.6. Οι επιπτώσεις στον τουριστικό τομέα

1.6.1. Οικονομικές επιπτώσεις

Εξετάζοντας τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία διαπιστώνεται η δυναμικότητα που έχει διεθνώς ο τουρισμός, αρχικά ως οικονομικό φαινόμενο. Το μέγεθος των οικονομικών επιπτώσεων της τουριστικής ανάπτυξης επηρεάζεται από μία σειρά παραγόντων όπως:

- Το είδος των εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση των τουριστών και των συμπεριλαμβανόμενων δραστηριοτήτων με στόχο την προσέλκυση των επισκεπτών.
- Την δημιουργία «καταναλωτικής» τάσης στους επισκέπτες για τη δημιουργία Δαπανών.
- Το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης της χώρας υποδοχής.

Η τουριστική ανάπτυξη συνδέεται άμεσα ή έμμεσα με μία πληθώρα οικονομικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων. Τομείς όπως η απασχόληση, η περιφερειακή ανάπτυξη, το ισοζύγιο πληρωμών αλλά και ο πληθωρισμός, επηρεάζονται βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα από τις δραστηριότητες και το βαθμό ανάπτυξης του τομέα. Τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα για την οικονομία από την ανάπτυξη του τουρισμού προέρχονται από το γεγονός ότι αποτελεί:

- Τη μεγαλύτερη βιομηχανία και πηγή εισροής συναλλάγματος σε πολλές αναπτυσσόμενες χώρες, επιτυγχάνοντας να καλύψει ένα μεγάλο ποσοστό του παθητικού ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, ενώ παράλληλα προωθεί και την ανάπτυξη και άλλων οικονομικών κλάδων.
- Πηγή δημιουργίας θέσεων εργασίας.
- Πηγή αύξησης των εισοδημάτων σε τοπικό και εθνικό επίπεδο με την αύξηση των φορολογικών εσόδων της τοπικής αυτοδιοίκησης και του κράτους.
- Τομέα απορρόφησης μεγάλων κεφαλαίων για την πραγματοποίηση αναπτυξιακών και επενδυτικών έργων τα οποία συνδέονται έμμεσα ή άμεσα με την τουριστική ανάπτυξη.

Παράλληλα όμως η διεθνής βιβλιογραφία καταγράφει και αρνητικές πτυχές της τουριστικής ανάπτυξης για τον οικονομικό τομέα. Οι αρνητικές επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης στην οικονομία των κοινοτήτων υποδοχής σχετίζεται κυρίως με:

- Τον εποχικό χαρακτήρα και τις χαμηλές αποδοχές, τα οποία χαρακτηρίζουν την πλειοψηφία των τουριστικών επαγγελματιών.
- Την πλήρη εξάρτηση, που παρουσιάζεται σε μερικές κοινότητες υποδοχής, από τον τουρισμό με αποτέλεσμα να καθίστανται ιδιαίτερα ευάλωτες στις αλλαγές που παρουσιάζονται στην τουριστική αγορά.

- Εμφάνιση φαινομένων αύξηση του πληθωρισμού και της αξίας της γης.
- Αυξανόμενη τάση για εισαγωγές.

Όπως διαγράφεται και στην σχετική βιβλιογραφία, ο a priori προσδιορισμός των οικονομικών επιπτώσεων της τουριστικής ανάπτυξης δεν είναι εφικτός. Οι επιδράσεις του τουρισμού στην οικονομία διαφέρουν από περιοχή σε περιοχή και είναι ανάλογες του επιπέδου ανάπτυξης της κάθε περιοχής. Για να είναι όμως αισθητές οι θετικές επιδράσεις του τουρισμού, συστήνεται όπως η τουριστική ανάπτυξη συνοδεύεται παράλληλα με την ορθολογιστική ανάπτυξη του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα της οικονομίας.

1.6.2. Περιβαλλοντικές επιδράσεις της τουριστικής ανάπτυξης

Ο Τουρισμός έχει άμεσες θετικές και αρνητικές επιπτώσεις τόσο στο φυσικό, όσο και στο δομημένο περιβάλλον. Σύμφωνα με τους μελετητές ο τουρισμός μπορεί να αποτελέσει κίνητρο για την ευαισθητοποίηση των τοπικών και εθνικών αρχών με στόχο τη θέσπιση μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος. Παράλληλα με τη σωστή πληροφόρηση και ενημέρωση οι επισκέπτες έρχονται σε επαφή με τα περιβαλλοντικά θέματα των κοινοτήτων υποδοχής. Η τουριστική ανάπτυξη αποτελεί επίσης κίνητρο για τη διατήρηση, ανάδειξη και επαναχρησιμοποίηση παλαιών παραδοσιακών οικοδομών και εγκαταστάσεων για τουριστικούς και μη σκοπούς.

Αρνητικές μεταβολές στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον προκύπτουν κυρίως, λόγω της συγκέντρωσης μεγάλου αριθμού επισκεπτών σε περιορισμένο χρονικό διάστημα. Σε αυτές τις περιπτώσεις παρατηρείται η καταπόνηση του φυσικού περιβάλλοντος. Αυτή εκφράζεται με την εκποίηση δασών και ακτών για σκοπούς δόμησης όπως επίσης και με την εκτεταμένη ρύπανση που δημιουργείται από την εγκατάλειψη σκουπιδιών αλλά και με την ηχητική ρύπανση, φαινόμενο ιδιαίτερα έντονο στους πολυάριθμους τουριστικούς προορισμούς. Σε σχέση με το δομημένο περιβάλλον συχνό είναι το φαινόμενο της αλλοίωσης του παραδοσιακού πολεοδομικού και αρχιτεκτονικού χαρακτήρα των κοινοτήτων υποδοχής, με τη δημιουργία τουριστικών εγκαταστάσεων, οι οποίες δεν συνάδουν με το τοπικό παραδοσιακό χρώμα. Όπως αναφέρεται στη βιβλιογραφία η υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος των κοινοτήτων υποδοχής αποτελεί ένα από τους κύριους λόγους μείωσης της τουριστικής κίνησης. Στόχος των πολιτικών τουριστικής ανάπτυξης πρέπει να είναι η εξεύρεση μίας ισορροπίας ανάμεσα στον τουρισμό και τη φύση, ούτως ώστε να γίνεται εφικτή η αξιοποίηση των δυνατοτήτων τουριστικής ανάπτυξης κάθε περιοχής.

1.6.3. Κοινωνικές επιδράσεις του τουρισμού

Η τουριστική ανάπτυξη επιφέρει τόσο θετικές όσο και αρνητικές κοινωνικές αλλαγές και μεταβολές στις κοινότητες υποδοχής. Η ύπαρξη θετικών ή αρνητικών επιπτώσεων στις τοπικές κοινωνίες εξαρτάται κυρίως από το είδος του τουρισμού που αναπτύσσεται στην περιοχή, αλλά και από το βαθμό συνοχής των εσωτερικών κοινωνικών δομών των κοινοτήτων υποδοχής. Παράλληλα, καθοριστικό ρόλο έχουν και οι κρατικοί αρμόδιοι φορείς, με τη θέσπιση μέτρων για προσδιορισμό και περιορισμό των αρνητικών επιδράσεων.

Στη σχετική βιβλιογραφία αναφέρεται πως, ένα φαινόμενο το οποίο σχετίζεται άμεσα με την τουριστική ανάπτυξη είναι η επαγγελματική και κοινωνική κινητικότητα. Συχνή είναι η στροφή των κατοίκων των κοινοτήτων υποδοχής στα τουριστικά επαγγέλματα, με στόχο την αύξηση των εισοδημάτων τους. Ο τουριστικός τομέας απορροφά ένα σημαντικό μέρος του εργατικού δυναμικού από τους λοιπούς οικονομικούς τομείς και κυρίως από τη γεωργία, η οποία παραμένει όμως ως κύρια ασχολία για τους ηλικιωμένους. Ως αποτέλεσμα της επαγγελματικής κινητικότητας, οι νέοι αποκτούν οικονομική ανεξαρτησία και αποδεσμεύονται από την οικογένεια. Οι γυναίκες όπως αναφέρεται βρίσκονται σε δυσμενέστερη θέση σε σχέση με το παρελθόν γιατί ασχολούνται παράλληλα με το τουριστικό και το αγροτικό επάγγελμα, όσο και με τις οικιακές εργασίες.

Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στις σχετικές μελέτες για τη δημιουργία κοινωνικών προτύπων μέσα από την επαφή τουρίστα και ντόπιου. Κύριο χαρακτηριστικό αυτής της επαφής είναι η οικονομική συναλλαγή. Πέρα όμως του οικονομικού στοιχείου, ο τουρισμός αποτελεί και σημείο επικοινωνίας και διαπολιτισμικής ανταλλαγής, η οποία σε μερικές περιπτώσεις επιφέρει αρνητικές μεταβολές στα ήθη, στα έθιμα, στα κοινωνικά πρότυπα, στις δομές και τους θεσμούς των κοινοτήτων υποδοχής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα των πιο πάνω μεταβολών, αποτελεί το φαινόμενο του μιμητισμού προτύπων τα οποία προβάλλονται από τους ξένους επισκέπτες. Το φαινόμενο αυτό χαρακτηρίζει κυρίως τους νέους.. Αυτό είναι ιδιαίτερα αισθητό στα πρώτα στάδια της τουριστικής ανάπτυξης. Στις περιπτώσεις όπου η τουριστική ανάπτυξη φτάσει σε επίπεδο ωρίμανσης και κορεσμού τότε συχνά παρατηρείται μία αδιαφορία και αδυναμία επικοινωνίας μεταξύ επισκεπτών και ντόπιων. Σε αυτό το στάδιο ο τουρίστας αντιμετωπίζεται ως επί τω πλείστον ως ένα «εμπόρευμα» και παρατηρείται η δημιουργία στερεοτύπων από τους ντόπιους κατοίκους για χαρακτηρισμό των επισκεπτών. Τα συγκεκριμένα στερεότυπα προσδίδουν στην πλειοψηφία τους αρνητικούς χαρακτηρισμούς σε συγκεκριμένα άτομα ή λαούς.

1.7. Τουριστική ανάπτυξη και πολιτισμικές αλλαγές

Ο Πολιτισμός ως έννοια συμπεριλαμβάνει ένα ευρύτερο σύνολο στοιχείων, όπως είναι η πολιτιστική κληρονομιά, η θρησκεία, τα παραδοσιακά επαγγέλματα και ασχολίες, οι παραδοσιακές γιορτές και τελετουργίες. Μέσα στα πλαίσια του προσδιορισμού των επιπτώσεων της τουριστικής ανάπτυξης στον πολιτισμό των κοινοτήτων υποδοχής, αναφορά γίνεται για τα φαινόμενα εμπορευματοποίησης της τοπικής παράδοσης, για αλλοίωση της αυθεντικότητας και τέλος για την δημιουργία πολιτισμικών στερεοτύπων.

Αποτέλεσμα είναι η σύνδεση των κοινοτήτων υποδοχής με συγκεκριμένα πολιτισμικά στερεότυπα τα οποία υποβαθμίζουν την πολιτιστική παράδοση των εν λόγω περιοχών. Παράλληλα όμως όπως αναφέρεται η τουριστική ανάπτυξη μπορεί να αξιοποιηθεί ως μέσο προώθησης, αναβίωσης και διατήρησης συγκεκριμένων παραδοσιακών στοιχείων των κοινοτήτων υποδοχής. Αντίστοιχα, όλα τα στοιχεία που συνθέτουν τον πολιτισμό μίας περιοχής αποτελούν σημαντικό πόλο έλξης επισκεπτών. Στόχος είναι η διατήρηση της αυθεντικότητας καθώς και η ανάδειξη και προβολή των πολιτιστικών ιδιαιτεροτήτων των κοινοτήτων υποδοχής ως διαφοροποιητικών στοιχείων σε σύγκριση με άλλες τουριστικές περιοχές.

Κεφάλαιο 2. Εναλλακτικός τουρισμός

2.1. Ανάγκη για υιοθέτηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού.

Στη δεκαετία του 1990 είχε αρχίσει να παρατηρείται μια παγκόσμια μείωση στην τουριστική κίνηση λόγω της σταδιακής μεταστροφής των προτιμήσεων των τουριστών σε διαφορετικού τύπου διακοπών από αυτές που τους προσφέρονταν μέχρι τότε. Αυτό γίνεται λόγω της «κόπωσης» των τουριστών από τον παραδοσιακό, μαζικό τουρισμό αλλά και λόγω της εμφάνισης των επιβαρύνσεων που φέρει στον τόπο που αναπτύσσεται. Οι τουρίστες έγιναν περισσότερο ευαίσθητοποιημένοι σε θέματα περιβάλλοντος και πλέον αναζητούν αυθεντικές και ουσιαστικές εμπειρίες που θα τους καταστήσουν από παθητικούς τουρίστες σε ενεργητικούς.

Αυτές οι καινούριες ανάγκες και προτιμήσεις των τουριστών έδωσαν το έναυσμα στο κράτος να προσανατολίσει τους τουριστικούς φορείς προς ορισμένου τύπου δραστηριότητες και να λάβουν μέτρα για την έντονη προώθηση τους. Δημιουργήθηκε δηλαδή μια νέα φιλοσοφία, αυτή του εναλλακτικού τουρισμού σαν μια ηπιότερη μορφή προσέγγιση ανάπτυξης τουριστικών προορισμών, ως ένα είδος ενεργητικού τουρισμού που αντιδρά στο πρότυπο του μαζικού τουρισμού λειτουργώντας σαν ένα αντίδοτο του(Ανδριώτης,2003).

Έτσι και οι τουριστικές υπηρεσίες άρχισαν να προσαρμόζονται σε αυτές τις προτιμήσεις, παρέχοντας πιο ανεξάρτητες μορφές προσαρμοσμένες στα ιδιαίτερα ενδιαφέροντα του κάθε τουρίστα για περιπλάνηση στη φύση, αναζήτηση πολιτιστικών εμπειριών έντονη άσκηση ή ενασχόληση με τον αθλητισμό συμμετοχή σε επιστημονικές και άλλες εκδηλώσεις, αναζήτηση εναλλακτικών τρόπων ζωής.

«Πρέπει να οργανώσουμε τον τουρισμό έτσι ώστε να μην είναι μόνον μια καλή εμπορική δοσοληψία αλλά και μια ευκαιρία για να δημιουργηθεί ένας πιο καλλιεργημένος και ειρηνικός κόσμος.» A., Haulot, πρώην Πρόεδρος Παγκοσμίου Οργανισμού Τουρισμού (Κουρτέσας, 2005).

2.2. Ο εναλλακτικός τουρισμός στην Ελλάδα

Ο εναλλακτικός τουρισμός «περιλαμβάνει μορφές τουρισμού οι οποίες δεν ανεβαίνουν τις ευρύτερες κοινωνικές και κοινοτικές αξίες καθώς και τις αξίες που σχετίζονται με τη φύση αλλά παρέχουν στους υποδοχείς και στους τουρίστες την ευκαιρία για θετικές αναδράσεις καθώς και την απόκτηση κοινών εμπειριών» (Eandington & Smith,1992).

Με τον όρο εναλλακτικός τουρισμός ορίζεται το σύνολο των ολοκληρωμένων τουριστικών υπηρεσιών, οι οποίες διακρίνονται από εξειδίκευση ανάλογα με τις ιδιαίτερες ανάγκες και προτιμήσεις των πελατών τους, απευθύνονται σε ένα εξειδικευμένο κοινό, στηρίζονται σε οικολογικά ανεκτές και ήπιες δραστηριότητες, ενώ αναδεικνύουν χωρίς να καταστρέφουν τα φυσικά κάλλη μίας περιοχής.

Τα κύρια χαρακτηριστικά του εναλλακτικού τουρισμού είναι η αναζήτηση της αυθεντικότητας και της επαφής με την φύση, η άρνηση των απρόσωπων τουριστικών πακέτων, η αποφυγή των κοσμικών παραλιών, ο συνδυασμός των διακοπών με την προσφορά εθελοντικής εργασίας συμβάλλει στην προστασία του περιβάλλοντος και την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και προσφέρει λύσεις σε προβλήματα της τουριστικής εποχικότητας. Θεωρείται μικρής κλίμακας ανάπτυξης του τουρισμού,

που προέρχεται και οργανώνεται από τον τοπικό πληθυσμό ή τους τοπικούς φορείς και προσελκύει τουρίστες με ειδικά ενδιαφέροντα.

2.2.1. Μορφές εναλλακτικού τουρισμού που αναπτύσσονται στην Ελλάδα.

Τα σημαντικότερα είδη τουρισμού που συνθέτουν αυτό που ονομάζουμε εναλλακτικό τουρισμό είναι:

- Ο **αγροτουρισμός** είναι η κυριότερη μορφή εναλλακτικού τουρισμού και ήπιου τουρισμού που επικρατεί σε παγκόσμιο επίπεδο και διαφέρει από χώρα σε χώρα ανάλογα με την έκταση των αγροτικών εκμεταλλεύσεων της. Σε χώρες όπως η Γερμανία και η Ολλανδία έχουμε την πρώτη μορφή αγροτουρισμού που είναι οι διακοπές στην αγροτική εκμετάλλευση (Farm House Holidays). Εδώ ο τουρίστας διαμένει στην κατοικία του αγρότη και συμμετέχει στις αγροτικές δραστηριότητες γευματίζει με την οικογένεια του αγρότη και χαλαρώνει στο ήρεμο και ήσυχο φιλικό περιβάλλον. Σε χώρες όπως η Ελλάδα και η Κύπρος έχουμε την δεύτερη μορφή αγροτουρισμού τη διανυκτέρευση με πρωινό (Bed and Breakfast) όπου ο αγροτουρίστας διαμένει στην αγροτική περιοχή σε αγροτουριστικά καταλύματα και του παρέχεται πρόγευμα φτιαγμένο με παραδοσιακά προϊόντα. Και στις δυο μορφές τα καταλύματα είναι εναρμονισμένα με το φυσικό περιβάλλον στο οποίο βρίσκονται και εσωτερικά είναι παραδοσιακά διακοσμημένα. Ο αγροτουρισμός πραγματοποιείται συνήθως σε εποχές μικρής διακύμανσης τουριστών όπου πραγματοποιούνται και οι αγροτικές δραστηριότητες συνήθως το φθινόπωρο την άνοιξη και αρχές ή τέλη καλοκαιριού.
- Ο **οικοτουρισμός** αποτελεί μια μορφή τουρισμού η οποία συνδέεται με διάφορες μορφές τουριστικής δραστηριότητας στη φύση («τουρισμός φύσης» ή «φυσιολατρικός τουρισμός»). Αναπτύσσεται σε οικολογικά αξιόλογες και επί το πλείστον περιοχές θεσμοθετημένης περιβαλλοντικής προστασίας (π.χ. περιοχές Natura) και εμπεριέχει δραστηριότητες που μπορεί να έχουν επιστημονικό και εκπαιδευτικό χαρακτήρα (πχ. τουρισμός παρατήρησης των οικοσυστημάτων). Ο οικοτουρισμός συμπληρώνεται από ορισμένες άλλες μορφές τουρισμού όπως ο επιστημονικός τουρισμός, ο περιηγητικός/πεζοπορικός τουρισμός και ο τουρισμός υπαίθριων δραστηριοτήτων (τουρισμός περιπέτειας) που δεν συμβάλουν εξ ορισμού απαραίτητα στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, αλλά περιλαμβάνουν όλες εκείνες τις δραστηριότητες που διοργανώνονται στο φυσικό περιβάλλον και εν μέρει έχουν έντονο το στοιχείο της περιπέτειας.
- Ο **επαγγελματικός τουρισμός** αποτελεί μια δυναμική αγορά, με ιδιαίτερα οικονομικά και κοινωνικά πλεονεκτήματα. Οι επαγγελματίες ταξιδιώτες, που μετακινούνται για να συμμετάσχουν σε συνέδρια, εκθέσεις, ταξίδια κινήτρων και επιχειρηματικές υποχρεώσεις, είναι ευπρόσδεκτοι επισκέπτες στον τόπο προορισμού, αφού πρόκειται για άτομα υψηλού κοινωνικού, μορφωτικού και οικονομικού επιπέδου.
- Μολονότι δεν υπάρχει ένας γενικά αποδεκτός ορισμός για τον **πολιτιστικό τουρισμό**, για τον σκοπό αυτού του άρθρου μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε τον ορισμό που δίνει η Επιτροπή Καναδικού Τουρισμού (CTC). Σύμφωνα με αυτόν: Μπορούμε να χαρακτηρίσουμε ένα είδος τουρισμού ως πολιτιστικό όταν η συμμετοχή σε πολιτιστικές και εκπαιδευτικές εμπειρίες ή εμπειρίες που αναφέρονται στην πολιτιστική κληρονομιά αποτελούν ένα σημαντικό

παράγοντα του ταξιδιού. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (WTO) θεωρεί πως πολιτιστικός τουρισμός είναι το ταξίδι που γίνεται με κίνητρο βασικά πολιτιστικό – περιλαμβάνοντας εκπαιδευτικές περιηγήσεις, θεατρικές παραστάσεις, φεστιβάλ, προσκυνήματα, επισκέψεις σε αρχαιολογικούς χώρους, μνημεία και μουσεία, καθώς και τη μελέτη του φυσικού περιβάλλοντος, του λαϊκού πολιτισμού και της τέχνης. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι πολιτιστικό τουρισμό έχουμε όταν ο επισκέπτης θέλει να κατανοήσει και να εκτιμήσει τον βασικό χαρακτήρα ενός τόπου και τον πολιτισμό του ως σύνολο, περιλαμβάνοντας: την ιστορία και την αρχαιολογία, τον λαό και τον τρόπο ζωής του, την πολιτιστική εξέλιξη, τις τέχνες και την αρχιτεκτονική, το φαγητό, το κρασί και την τοπική παραγωγή, την κοινωνική, οικονομική και πολιτική δομή, τη μορφολογία της περιοχής, τα διάφορα φεστιβάλ και εκδηλώσεις.

- Ο **θρησκευτικός τουρισμός** αποτελεί σημαντικό κομμάτι της ελληνικής τουριστικής κίνησης και αφορά την επίσκεψη σε θρησκευτικούς τόπους λατρείας, όπως μοναστήρια και εκκλησίες. Τα μνημεία της ελληνικής ορθοδοξίας είναι αναπόσπαστο τμήμα της εθνικής κληρονομιάς και αποτελούν αξιόλογο πόλο έλξης επισκεπτών. Οι βυζαντινές και οι μεταβυζαντινές εκκλησίες, οι επιβλητικοί καθεδρικοί ναοί, τα ξωκλήσια, τα μοναστήρια, με την αξιόλογη εικονογράφηση τους, με ψηφιδωτά, τοιχογραφίες και εικόνες, μαρτυρούν την επίμονη προσήλωση στις παραδόσεις και την στενή και μακραίωνη διασύνδεση της τέχνης με τη θρησκευτική λατρεία.
- **Τουρισμός Υγείας** είναι ο τουρισμός κατά τη διάρκεια του οποίου οι τουρίστες συμμετέχουν σε προγράμματα υγείας ή σε προγράμματα που σχετίζονται με την υγεία. Τα προγράμματα υγείας είναι προγράμματα διατήρησης, πρόληψης, θεραπείας, ανάρρωσης και αποκατάστασης της υγείας με σύγχρονες ιατρικές μεθόδους και με φυσικές μεθόδους και προγράμματα που σχετίζονται και επηρεάζουν την υγεία όπως προγράμματα υγιεινής διαβίωσης, υγιεινής διατροφής, ενεργητικής άθλησης, ψυχικής ισορροπίας, ομορφιάς, αδυνατίσματος, κοινωνικής επανένταξης, κλπ.
- Ο **γεωτουρισμός** έχει πλέον πάρει μία ισότιμη θέση μεταξύ των εναλλακτικών μορφών τουρισμού και δικαιολογημένα λόγω του απεριόριστου φυσικού και γεωλογικού πλούτου που υπάρχει σε αναρίθμητες περιοχές ανά τη Γη. Η Ελλάδα, λόγω της ενεργού ορογένεσης, που υφίσταται για εκατομμύρια χρόνια, χαρακτηρίζεται από πολύ σημαντική γεωλογία η οποία έχει δώσει πολλές πανέμορφες τοποθεσίες και αναρίθμητα γεωλογικά μνημεία. Είναι μία χώρα όπου ο γεωτουρισμός μπορεί να αναπτυχθεί αρκετά.
- Ο **τουρισμός περιπέτειας** είναι ένα κομμάτι του εναλλακτικού τουρισμού. Έχει στοιχεία όμοια με εκείνα του οικολογικού τουρισμού και του αγροτουρισμού έχοντας όμως ένα βασικό γνώρισμα που το διαφοροποιεί από τις άλλες μορφές, την περιπέτεια. Περιπέτεια που εκφράζεται από την αίσθηση της ελευθερίας, του κινδύνου, του άγνωστου και απροσδόκητου συμβάντος. Η ενασχόληση με τα σπορ δράσης και περιπέτειας γνωστότερα ως "extreme sports" αλλά και γενικότερα οι υπαίθριες δραστηριότητες με τις όποιες προεκτάσεις τους, είναι το πεδίο το οποίο καλύπτει ο Τουρισμός Περιπέτειας. Σπορ δράσης και περιπέτειας που συναντάμε στην Ελλάδα είναι το rafting, canoe-kayak, αλεξίπτωτο πλαγιάς, ποδήλατο βουνού, πεζοπορία, αναρρίχηση, διάσχιση φαραγγιού, παρατήρηση άγριας ζωής, ιππασία σε δύσβατα μέρη, παιχνίδια περιπέτειας, off road adventure tours. (Αποστολόπουλος και Σδράλη 2007, Σφακιανιάκης 2000, cypronetwork 2003, Ηγουμενάκης, Κραβαρίτης και Λύτρας 1999)

Κεφάλαιο 3. Τουρισμός περιπέτειας

3.1. Χαρακτηριστικά τουρισμού περιπέτειας

Άλλος ένας πρόσφατος τομέας ανάπτυξης που συνδέει δραστηριότητες και τουρισμό είναι ο τουρισμός περιπέτειας. Ο τουρισμός περιπέτειας ορίζεται ως μια δραστηριότητασχόλης που συμβαίνει σε ασυνήθιστους, εξωτικούς, μακρινούς ή μη συμβατικούς προορισμούς. Το καθοριστικό χαρακτηριστικό του τουρισμού περιπέτειας είναι η έντονη έμφαση σε εξωτερικές ενασχολήσεις, με συνήθως υψηλό επίπεδο κινδύνου, υπερέκκριση αδρεναλίνης και προσωπικές προκλήσεις. Ο τουρισμός περιπέτειας, συνήθως, θεωρείται ένα συνεχές που εκτείνεται από "ήπιες" δραστηριότητες όπως τις καταδύσεις έως σκληρές εμπειρίες όπως την ορειβασία στο Όρος Έβερεστ.

Ο κύριος όγκος των ενδιαφερόμενων προς τον τουρισμό περιπέτειας είναι άνθρωποι σε νεαρή ηλικία συνήθως από 20-35 χωρίς όμως αυτό να είναι αποκλειστικό καθώς ο ιός της περιπέτειας και της δράσης βρίσκεται μέσα σε κάθε άνθρωπο έστω κι αν σε πολλούς είναι σε λανθάνουσα μορφή. Έτσι βλέπουμε αρκετές περιπτώσεις ανθρώπων που διανύουν το 40-50-60 έτος της ηλικίας τους και να ασχολούνται με ιδιαίτερο πάθος με τις παραπάνω δραστηριότητες. Όσον αφορά τις μικρότερες ηλικίες τα πράγματα είναι πιο δύσκολα καθώς ο φόβος τίθεται απροσπέλαστο εμπόδιο για τα ίδια τα παιδιά αλλά και τους γονείς τους. Οι ειδικοί λένε ότι πρέπει να γνωρίζει κανείς καλά την ψυχική αντοχή του παιδιού πριν του επιτραπεί να πάρει μέρος σ' ένα από τα σπορ δράσης. Τα τελευταία χρόνια τα γραφεία που ασχολούνται με τις ειδικές μορφές τουρισμού έχουν προσθέσει στα προγράμματά τους ειδικά τμήματα για παιδιά 8 ετών και πάνω και κυρίως στον τομέα του kayak προσφέροντάς τους μαθήματα και μια πρώτη εξοικείωση με το υγρό στοιχείο αλλά και γενικότερα με την αίσθηση της περιπέτειας.

Το μέγεθος της αγοράς τουρισμού περιπέτειας, που περιλαμβάνει ταξιδιώτες που κάνουν κράτηση ενός πακέτου από ένα τουριστικό οργανισμό περιπέτειας, υπολογίζεται σε 4 με 5 εκατομμύρια ταξίδια ετησίως, ή το 1% της διεθνούς εξερχόμενης τουριστικής αγοράς. Η μεγαλύτερη αγορά είναι η Βόρεια Αμερική, με 2 έως 3 εκατομμύρια ταξίδια το χρόνο, η Ευρώπη με 1 εκατομμύριο ταξίδια το χρόνο και ο υπόλοιπος κόσμος με 1 εκατομμύριο ταξίδια ετησίως. Η δυνητική αγορά για τέτοιες ταξιδιωτικές εμπειρίες είναι πιθανώς δεκαπλάσια και προσφέρει αξιόλογες προοπτικές ανάπτυξης, βάσει των εκτιμήσεων του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού. Μόνο στις Η.Π.Α., μια έρευνα της Αμερικάνικης Ένωσης Ταξιδιωτικής Βιομηχανίας (Travel Industry Association - TIA) το 1997 έδειξε πως ο μισός πληθυσμός των Η.Π.Α. (98 εκατομμύρια) είχε συμμετάσχει σε δραστηριότητες περιπέτειας κατά την περίοδο 1992-1997. Η αγορά για τον τουρισμό περιπέτειας έχει αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια με την παράλληλη ανάπτυξη των "φιλανθρωπικών προκλήσεων", όπου οι ταξιδιώτες αποκτούν χορηγούς για ένα ταξίδι. Οι χορηγοί πληρώνουν συνήθως τα έξοδα της αερομεταφοράς και αναλαμβάνουν να συγκεντρώσουν ένα μίνιμουμ ποσό για τη φιλανθρωπική οργάνωση που σχεδίασε το ταξίδι. Οι σχετικές έρευνες δείχνουν ότι αυτοί οι ταξιδιώτες έχουν ηθικά κίνητρα και μπορεί να είχαν συμμετάσχει σε κοινοτικές και περιβαλλοντικές αποστολές της Raleigh International για νέους ταξιδιώτες, ηλικίας 17-25 ετών. Άλλο ένα τμήμα της αγοράς που αναπτύχθηκε από τον τουριστικό τομέα είναι η αγορά περιπέτειας κύρους (πρεστίτζ), όπου οι συμμετέχοντες θέλουν να δουν κάτι ασυνήθιστο, μοναδικό και

αποκλειστικό για τους ίδιους (π.χ. μια ατομική αναρρίχηση στο Όρος Έβερεστ) που προκαλεί υπερέκκριση αδρεναλίνης.

Το τυπικό προφίλ των ταξιδιωτών που συμμετέχουν στον τουρισμό περιπέτειας είναι άτομα ηλικίας 40-45 ετών, υψηλού επιπέδου εκπαίδευσης και με γνώσεις υπολογιστή, με ετήσια έσοδα πάνω από 75.000 δολάρια, με μεγάλο ύψος διαθέσιμου εισοδήματος και με δικαίωμα λήψης μεγαλύτερης άδειας για διακοπές. Οι γυναίκες είναι πιο πιθανό να συμμετέχουν περισσότερο από ότι οι άνδρες. Στις Η.Π.Α., το πλέον αναπτυσσόμενο τμήμα είναι η μέση τάξη με υψηλό διαθέσιμο εισόδημα. Για να υποβοηθηθεί η προώθηση αυτού του αναπτυσσόμενου τμήματος αγοράς, η τουριστική βιομηχανία στην Μεγάλη Βρετανία και τις Η.Π.Α. οργανώνει ταξιδιωτικές εκθέσεις για να επιδείξει τα προσφερόμενα προϊόντα και προορισμούς. Λόγου χάριν, στη Μεγάλη Βρετανία, η Έκθεση Ταξιδιών Περιπέτειας και Αθλημάτων (Adventure Travel and Sports Show), και στις Η.Π.Α., η Διεθνής Έκθεση Ταξιδιών Περιπέτειας και Υπαίθριων Δραστηριοτήτων (International Adventure and Outdoor Travel Show), δίνουν την ευκαιρία στις σχετικές επιχειρήσεις να γνωρίσουν υποψήφιους πελάτες και να διαφημίσουν τα προϊόντα τους. Αυτός ο τομέας ήταν ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος τομέας της τουριστικής βιομηχανίας στη Νέα Ζηλανδία τη δεκαετία του 1990, καθώς καθιέρωσε πολλούς προορισμούς τουρισμού, όπως το Queenstown με το Awesome Threesome (jet ski, bungee jumping και rafting σε ποταμούς). Στο πλαίσιο αυτών των προτύπων ανάπτυξης οι τουρ operator προσπαθούν να επεκτείνουν τα προσφερόμενα προϊόντα για να ικανοποιήσουν τη ζήτηση, αν και η πρόσφατη κατάρρευση της ασφαλιστικής εταιρείας HIH, το 2002, στην Αυστραλία, προκάλεσε την ακύρωση κάποιων δραστηριοτήτων περιπέτειας εξ αιτίας της απουσίας ασφαλιστικής κάλυψης για τους συμμετέχοντες, ενώ νέοι ασφαλιστές και αντασφαλιστές εξέταζαν το ρίσκο της κάλυψης τέτοιων δραστηριοτήτων. Παρ' όλα αυτά, και την αρνητική δημοσιότητα από ατυχήματα του τουρισμού περιπέτειας, η ζήτηση για τέτοια προϊόντα και εμπειρίες συνεχίζει να αυξάνεται. Πράγματι, κάποιοι επιχειρηματίες έχουν ιδρύσει θεματικά ξενοδοχεία περιπέτειας, δίνοντας έμφαση στις δραστηριότητες και όχι στα φυσικά θέλγητρα (δηλαδή, τοπία και τοποθεσίες) και στον τόπο προορισμού ως των κυριότερων θέλγητρων.

Οι επικριτές του τουρισμού περιπέτειας έχουν επισημάνει την περιβαλλοντική επιβάρυνση που συνεπάγεται ο αυξανόμενος αριθμός ταξιδιωτών που επιζητούν να επισκεφτούν απομακρυσμένες τοποθεσίες προκειμένου να βιώσουν και να πραγματοποιήσουν τις δραστηριότητες τους, ιδιαίτερα στα Εθνικά Πάρκα και την αγρία φύση. Περαιτέρω, το γεγονός ότι σχετικά ευκατάστατοι επισκέπτες ταξιδεύουν σε λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες για τουρισμό περιπέτειας έχει αυξήσει τις πιθανότητες για εγκληματικές ενέργειες, απαγωγές και επιθέσεις. Πάντως, καθώς οι τουριστικοί προορισμοί γίνονται όλο και πιο προσιτοί, οι υπανάπτυκτες, μακρινές και άγνωστες περιοχές μειώνονται με γρήγορο ρυθμό.

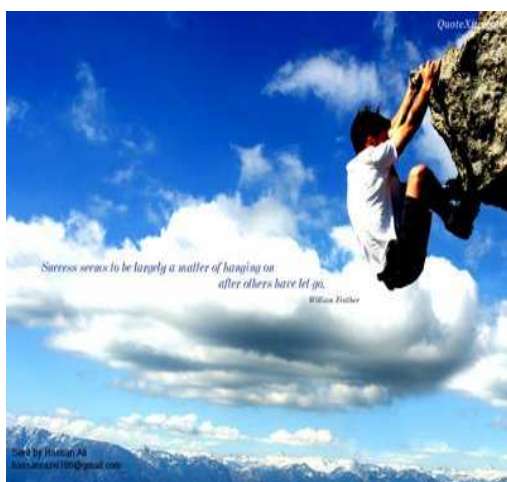
3.2. Τουρισμός περιπέτειας στην Ελλάδα

Η μορφολογία του εδάφους στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από τους πολυάριθμους ορεινούς όγκους με τα φαράγγια τους από τα οποία πηγάζουν ορμητικοί μικροπόταμοι. Τα περιορισμένα άλλα πυκνά σε βλάστηση δάση τα οποία έχουν χαρακτηριστεί ως οικοσυστήματα και προστατεύονται από διάφορες συνθήκες. Τα παραπάνω συναντούνται στην ηπειρωτική χώρα, τα νησιά, οι παραλίες και οι ακρογιαλιές δεν παρουσιάζουν ενδιαφέρον ως προς τον τουρισμό περιπέτειας.

Η ηπειρωτική Ελλάδα είναι από τα πιο κατάλληλα μέρη στον κόσμο για την δραστηριοποίηση των "extreme games". Σ' αυτό βοηθά πολύ το κλίμα και το επιβλητικό τοπίο της ελληνικής φύσης καθώς λες και είναι ειδικά διαμορφωμένο για δράση και περιπέτεια. Οι κατοστράχαλοι δρόμοι και μονοπάτια μέσα από δάση σκιερά και ξεχασμένα χωριά συνθέτουν έναν κόσμο άγριας φυσικής ομορφιάς και περιπέτειας. Εξάλλου στην Ελλάδα βρίσκονται και μερικά από τα καλύτερα ποτάμια και πιο κατάλληλα για rafting και canoe-kayak.

Τα τελευταία 5 χρόνια βλέπουμε τα γραφεία που παρέχουν εξορμήσεις τουρισμού περιπέτειας στην Ελλάδα, να οργανώνονται χρόνο με τον χρόνο καλύτερα και να παρέχουν στους καταναλωτές υψηλής ποιότητας προγράμματα με άριστη υποστήριξη. Κορυφαία στον χώρο της είναι η εταιρεία Trekking Hellas που προσφέρει τις υπηρεσίες της σ' όλον τον ελλαδικό χώρο. Πολύ καλές εταιρείες είναι επίσης οι: Paddler, Αιρή Club, Μετάβαση, Αδρεναλίνη και Forestland. Οι παραπάνω εταιρείες έχουν τις βάσεις τους στην Αθήνα έχοντας όμως και γραφεία υποστήριξης στις περιοχές δράσης τους παρέχοντας στους πελάτες τους τον κατάλληλο εξοπλισμό. Μερικές από αυτές έχουν και δικά τους καταλύματα και ξενώνες. Όσο αφορά το προσωπικό αυτό βασίζεται κυρίως σε ανθρώπους με μεράκι και αγάπη για την φύση και την περιπέτεια. Επίσης βλέπουμε να γίνεται ένα «πάντρεμα» μεταξύ ανθρώπων με γνώσεις και σπουδές στον τουρισμό με ανθρώπους με γνώσεις και σπουδές στον αθλητισμό. Σε γενικές γραμμές πάντως το προσωπικό κρίνεται ως άριστο.

Στόχος των δραστηριοτήτων περιπέτειας είναι η ενδυνάμωση της έντασης των βιωμάτων και συνεπώς η αύξηση της σημασίας των διακοπών. Επειδή ο τομέας αυτός της animation δημιουργεί ακραίες καταστάσεις, προκύπτει ότι αυτές οι προσφορές της animation πρέπει να είναι καλά οργανωμένες, προετοιμασμένες και ασφαλείς. Οι δραστηριότητες που προάγουν την φυσική ικανότητα (ευρωστία) του ανθρώπου έχουν σαν αποτέλεσμα φυσικά οφέλη. Αυτά αποκομίζονται από τη συμμετοχή τους σε δραστηριότητες αναψυχής με σκοπό την δημιουργική αξιοποίηση του ελεύθερου χρόνου τους.



III. ΑΘΛΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑΣ

Κεφάλαιο 4. Αθλήματα Θαλάσσης

4.1. Rafting

4.1.1. Ιστορία

Ξεκινώντας από τα αθλήματα θαλάσσης με το rafting, θα πρέπει να εξηγήσουμε πως την ονομασία αυτή την έχει πάρει από την αγγλική λέξη raft που σημαίνει σχεδία. Η σχεδία είναι το πρώτο μέσο που χρησιμοποίησε ο άνθρωπος για να διασχίσει τα υδάτινα εμπόδια που συναντούσε στο δρόμο του (ποτάμια, λίμνες, ακόμα και θάλασσες) και αποτελεί την απλούστερη μορφή πλωτού μέσου. Οι πρώτες σχεδίες ήταν φτιαγμένες από βούρλα, καλάμια, κλαδιά ή κορμούς δέντρων που στερεώνονταν μαζί με σχοινιά για να σχηματίσουν μια σταθερή βάση ικανή να επιπλέει, κατάλληλη για τη μεταφορά ανθρώπων, εφοδίων και εμπορευμάτων. Στην αρχή απλώς ακολουθούσαν το ρεύμα. Σταδιακά, άρχισαν να εξοπλίζονται με κουπιά, ακόμα και με πανιά και μηχανές, αποκτώντας ελευθερία κινήσεων και μεγαλύτερη αυτονομία. Οι σχεδίες χρησιμοποιήθηκαν και χρησιμοποιούνται για πολλούς σκοπούς (μεταφορά, εμπόριο, σωστικές αποστολές κ.ά.). Παράλληλα όμως, προσφέρουν στον άνθρωπο τη δυνατότητα να ανακαλύψει τοπία και ομορφιές που είναι απροσπέλαστα με άλλο μέσον και χαρίζουν έντονες συγκινήσεις, αφού συμβάλλουν στο να βιώσει κανείς άμεσα το φυσικό περιβάλλον.

Το 1947, ο Νορβηγός εθνολόγος Thor Hågerdal κατασκεύασε μια σχεδία με πανιά, ενώνοντας εννιά κορμούς μάλσα, αντιγράφοντας κάποια προϊστορική σχεδία της Λατινικής Αμερικής, και τη βάφτισε Κον-Τίκι από το όνομα ενός μυθικού Θεού των Ίνκας. Ο Hågerdal ήθελε να αποδείξει τη θεωρία του ότι ήταν δυνατή η κατάκτηση των νησιών της Πολυνησίας από αρχαίους λαούς της αμερικανικής ηπείρου. Ο ίδιος μαζί με άλλους πέντε, ξεκινώντας από το Καλάο του Περού, διέσχισε μέσα σε 101 μέρες κάπου 4.500 ναυτικά μίλια και κατάφερε να φτάσει στο νησί Ραρόια της Πολυνησίας, ανατολικά της Ταϊτής. Το ταξίδι αυτό χάρισε παγκόσμια φήμη στον Hågerdal και τους συντρόφους του και αποτελεί ένα από τα πιο διάσημα ναυτικά κατορθώματα (το ντοκιμαντέρ με θέμα αυτό το ταξίδι κέρδισε το Oscar το 1951, και το βιβλίο που έγραψε ο Hågerdal γνώρισε μεγάλη εκδοτική επιτυχία και μεταφράστηκε σε περισσότερες από 60 γλώσσες). Σήμερα η σχεδία Κον-Τίκι φυλάσσεται στο Όσλο, σε ιδιωτικό μουσείο.

4.1.2. Τι είναι το rafting

Το rafting είναι η κατάβαση ποταμού με φουσκωτή βάρκα που κινείται με κουπιά, ωστόσο σε αντίθεση με την κωπηλασία, το ρεύμα του ποταμού είναι αυτό που καθορίζει την ταχύτητα, ενώ τα κουπιά χρησιμοποιούνται για να κατευθύνουν, για την αποφυγή των εμποδίων που βρίσκονται στον δρόμο της βάρκας ή σε κάθε άλλη περίπτωση ανάγκης. Ανάλογα με τη ροή του νερού, η πλεύση είναι άλλοτε αργή και άλλοτε πολύ γρήγορη και με έντονους κραδασμούς δύσκολα σημεία ή στενά περάσματα, όπου το νερό αυξάνει τη ροή του, δημιουργούνται μικρές ή μεγαλύτερες δίνες, οι οποίες επηρεάζουν την πορεία της βάρκας και είναι απαραίτητη η χρήση κουπιών για τη διατήρηση της πορείας. Το rafting είναι ιδιαίτερα ομαδικό άθλημα και

απαραίτητο στοιχείο είναι η συνεργασία όλων μέσα στη βάρκα και η σαφής τήρηση των οδηγιών του οδηγού. Κάθε ποτάμι, εκτός από τη μορφολογία της κοίτης του, έχει και κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, όπως η παροχή, δηλαδή τα κυβικά μέτρα νερού που περνούν από μία κάθετη τομή του ποταμού ανά ώρα, και η κλίση. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ο βαθμός δυσκολίας του ποταμού και των περασμάτων, που συστηματοποιούνται σε μια απλή κλίμακα από I- VI. Με το βαθμό I χαρακτηρίζεται η απλή εύκολη διαδρομή και με βαθμό VI το πέρασμα που θεωρείται εξαιρετικά δύσκολο και επικίνδυνο.

4.1.3. Rafting στην Ελλάδα

Η συστηματική ενασχόληση με το rafting στην Ελλάδα ξεκίνησε στις αρχές της δεκαετίας του 1990 και οι πρώτοι ποταμοί που φιλοξένησαν το σπορ ήταν ο Ταυρωπός (Μέγδοβας) και ο Τρικεριώτης στον Νομό Ευρυτανίας και οι δύο ποταμοί της Ηπείρου, ο Αώος και ο Βοϊδομάτης. Στη συνέχεια προστέθηκε και ο ποταμός Εύηνος στην ορεινή Ναυπακτία ενώ ήμερα έχουν προστεθεί και άλλοι μοναδικής ομορφιάς ποταμοί, όπως ο Βενέτικος, ο Αλιάκμονας, ο Ασπροπόταμος, ο Άραχθος, ο Καλαρύτικος, ο Λάδωνας, ο Αγγίτης και ο Πηνηϊός. Τα ελληνικά ποτάμια χαρακτηρίζονται κατά κανόνα ως μέτριου βαθμού δυσκολίας, βαθμολογούμενα με II-III της διεθνούς κατάταξης, που σημαίνει ότι για την κατάβασή τους δεν απαιτούνται ειδικές γνώσεις και εκπαίδευση, ωστόσο και εδώ υπάρχουν οι εξαιρέσεις: Για τους αρχάριους υπάρχει ο Αχελώος, ο Βενέτικος, ο Εύηνος και το πρώτο τμήμα του Αλιάκμονα, ενώ για μεγαλύτερες απαιτήσεις υπάρχουν οι ποταμοί Ταυρωπός, Τρικεριώτης (Ευρυτανία), Αλφειός (Αρκαδία) και Άραχθος (Ηπειρος). Τέλος, για αληθινή πρόκληση σε περιπέτεια υπάρχει ο Ερύμανθος, που υποδέχεται μόνο πεπειραμένους rafters στα μονίμως αφρισμένα νερά του και αποτελεί την πρόκληση για τα ελληνικά δεδομένα του σπορ, αλλά και ο Αώος και το Β' τμήμα του Αλιάκμονα.

Η σεζόν του rafting εξαρτάται από τον καιρό, καθώς οι βροχές ή τα χιόνια που λιώνουν γεμίζουν τα ποτάμια με νερό. Στην Ελλάδα εν γένει το rafting ξεκινά περίπου τον Ιανουάριο και σταματά γύρω στον Ιούνιο, με την καλύτερη περίοδο να είναι την άνοιξη, όταν σε μερικές περιοχές μπορεί κανείς να συνδυάσει το rafting με κολύμπι στα κρυστάλλινα νερά των ελληνικών ποταμών. Η διάρκεια διαφέρει ανάλογα με την απόσταση, τη μορφολογία, τον βαθμό δυσκολίας του ποταμού και τις καιρικές συνθήκες. Μπορεί να είναι σύντομη (1 ώρα) ή να διαρκέσει από 2 έως 6-7 ώρες.

Όπως και σε άλλες χώρες, στην Ελλάδα τα γραφεία τουρισμού υπαίθριων δραστηριοτήτων που διοργανώνουν εκδρομές rafting αναλαμβάνουν την παροχή όλου του εξοπλισμού, καθώς και την εκπαίδευση των ατόμων που συμμετέχουν. Υπάρχει όμως και η δυνατότητα περαιτέρω εκπαίδευσης σε τμήματα, ανάλογα με τη συμμετοχή. Ο καλύτερος και ασφαλέστερος τρόπος είναι η πρακτική και η σταδιακή εξάσκηση, ανάλογα με τον βαθμό δυσκολίας του ποταμού. Όσον αφορά τα παιδιά, κατάλληλη ηλικία για συμμετοχή σε rafting είναι άνω των 12 ετών, υποχρεωτική είναι, όμως, η γνώση κολύμβησης. Το προσωπικό των διοργανωτών είναι ειδικά εκπαιδευμένο και γνωρίζει καλά κάθε διαδρομή, μειώνοντας στο ελάχιστο τον κίνδυνο ατυχήματος. Τα περισσότερα ελληνικά ποτάμια είναι εύκολα προσβάσιμα, με ιδιωτικό αυτοκίνητο ή μοτοσικλέτα, χωρίς φυσικά να αποκλείεται η μεταφορά από τον διοργανωτή-φορέα. Κατά κανόνα στην τιμή που προσφέρουν τα γραφεία που διοργανώνουν rafting στην Ελλάδα περιλαμβάνεται η μεταφορά από το σημείο

τερματισμού στο σημείο εκκίνησης, καθώς και κάποιο γεύμα σε τοπική ταβέρνα. Πέραν αυτών, υπάρχουν και ολοκληρωμένα πακέτα διακοπών που προσφέρονται στο κοινό και περιλαμβάνουν διαμονή, μεταφορά, εκδρομές, διατροφή κ.λπ.

4.1.4. Οργανωμένο rafting στην Ελλάδα

Για καλή τύχη των απανταχού rafters υπάρχουν αρκετές εταιρίες που οργανώνουν εξορμήσεις rafting στους περισσότερους ελληνικούς ποταμούς. Μπορείτε, λοιπόν, να επιλέξετε τον ποταμό σύμφωνα με το μέρος που θέλετε να επισκεφθείτε και να συνδυάσετε έτσι διακοπές με άσκηση σε ένα διασκεδαστικό σαββατοκύριακο που θα σας μείνει αξέχαστο.

*** Trekking Hellas**

Η εταιρία αναλαμβάνει εξορμήσεις rafting στους εξής ποταμούς:

- Λούσιο και Αλφειό** (Ορεινή Αρκαδία). Βαθμός δυσκολίας: 2-3. Κόστος: 40 ευρώ το άτομο.
- Ερύμανθος** (Αρκαδία). Βαθμός δυσκολίας: 3-4. Κόστος: 80 ευρώ το άτομο.
- Ασπροπόταμος** (Δυτ. Θεσσαλία). Βαθμός δυσκολίας: 1-2 και σε κάποια σημεία 3. Κόστος: 50 ευρώ το άτομο.
- Αχελώος** (Ευρυτανία). Βαθμός δυσκολίας: 1. Κόστος: 40 ευρώ το άτομο.
- Ταυρωπός** (Ευρυτανία). Βαθμός δυσκολίας: 2. Κόστος: 40 ευρώ το άτομο.
- Τρικεριώτης** (Ευρυτανία). Βαθμός δυσκολίας: 3. Κόστος: 45 ευρώ το άτομο.
- Βενέτικο Α και Β** (Γρεβενά). Βαθμός δυσκολίας: 3 και 2 αντίστοιχα. Κόστος: 47 και 40 ευρώ αντίστοιχα το άτομο.
- Πηγές Βενέτικου** (Γρεβενά). Βαθμός δυσκολίας: 3-4. Κόστος: 50 ευρώ το άτομο.
- Μυλεοπόταμος** (Γρεβενά). Βαθμός δυσκολίας: 4-5. Κόστος: 65 ευρώ το άτομο.
- Βερνέζι** (Πηνεϊός – Ανατ. Θεσσαλία). Βαθμός δυσκολίας: 3-4. Κόστος: 55 ευρώ το άτομο.
- Πηνεϊός** (στην κοιλάδα των Τεμπών). Βαθμός δυσκολίας: 1-2. Κόστος: 40 ευρώ το άτομο.
- Αλιάκμονας** (Λίμνη Πλαστήρα). Βαθμός δυσκολίας: 1. Κόστος: 40 ευρώ το άτομο.
- Εύηνος** (Ναυπακτία). Βαθμός δυσκολίας: 2. Κόστος: 50 ευρώ το άτομο.
- Χαράδρα Αράχθου** (Τζουμέρκα – Ήπειρος). Βαθμός δυσκολίας: 4. Κόστος: 65 ευρώ το άτομο.
- Κάτω Άραχθος** (Ήπειρος). Βαθμός δυσκολίας: 3. Κόστος: 50 ευρώ το άτομο.
- Βοϊδομάτης** (Ζαγοροχώρια). Βαθμός δυσκολίας: 1-2. Κόστος: 40 ευρώ το άτομο.

4.1.5. Βαθμίδες δυσκολίας

Ως άθλημα-παιχνίδι που λαμβάνει χώρα σε φυσικό περιβάλλον, το rafting για να πραγματοποιηθεί απαιτεί κατάλληλες καιρικές συνθήκες. Δεν είναι τυχαίο ότι οι λάτρεις του το εξασκούν κυρίως κατά την χειμερινή και φθινοπωρινή περίοδο, αφού για να «γλιστράει» η βάρκα πρέπει να έχει βρέξει και τα ποτάμια να έχουν νερό. Από την άλλη, αποφεύγεται σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες, όταν δηλαδή βρέχει ασταμάτητα και τα ποτάμια έχουν παραγεμίσει για λόγους ασφαλείας. Το πρώτο, λοιπόν, που έχετε να κάνετε αν αποφασίσετε να συμμετέχετε είναι να εντοπίσετε τις κατάλληλες χειμωνιάτικες μέρες. Έπειτα πρέπει να επιλέξετε την τοποθεσία, συνεπώς και την εταιρία που αναλαμβάνει τέτοιες δραστηριότητες, σε συνάρτηση πάντα με τη

δυσκολία κατάβασης του κάθε ποταμού. Η ασφάλεια είναι σε κάθε περίπτωση δεδομένη και η δυσκολία έχει να κάνει με το πόσο ψηλά θέλετε να φτάσει η αδρεναλίνη σας. Πιο συγκεκριμένα, η δυσκολία χωρίζεται σε έξι στάδια. Το πρώτο και το έκτο δεν είναι άξια αναφοράς αφού το μεν ανταποκρίνεται σε βαρκάδα λίμνης (μηδέν αδρεναλίνη) και το δε σε επαγγελματίες του αθλήματος που αντιμετωπίζουν το rafting ως αγώνισμα. Τα άλλα τέσσερα στάδια όμως;

Βαθμός δυσκολίας 2: Μέτρια τα πράγματα. Κανονικά περάσματα ποταμών, μικρές δίνες, χαμηλή ταχύτητα, εύκολα εμπόδια και πολλά eddies (ήσυχα σημεία για στάση και ξεκούραση). Προτείνεται μόνο στους πρωτάρηδες και μάλιστα στους λιγότερο αθλητικούς τύπους.

Βαθμός δυσκολίας 3: Σχετικά δύσκολο, μεγαλύτερα κύματα και πιο αυξημένη ταχύτητα, στενότερα περάσματα, περισσότερες δίνες, stoppers (κρυμμένα σημεία που «κολλάνε» τη βάρκα και απαιτούν γρήγορες και δυνατές κουπιές) και λιγότερα eddies. Συνιστάται σε νέα, πιο δραστήρια άτομα με καλή φυσική κατάσταση, έστω κι αν είναι πρωτάρηδες.

Βαθμός δυσκολίας 4: Η αδρεναλίνη αρχίζει πραγματικά να ανεβαίνει. Αρκετά δύσκολη «πίστα» με διαδρομές που απαιτούν συνεχή επιθεώρηση, κρυμμένα εμπόδια, περισσότερο κουραστική με λιγότερα eddies. Προτείνεται σε άτομα που έχουν κάνει κάμποσες φορές rafting και έχουν αντοχές .

Βαθμός δυσκολίας 5: Μην το επιχειρήσετε αν δεν έχετε παρακολουθήσει σοβαρά μαθήματα rafting και δεν είστε αρκετά έμπειροι. Το στάδιο αυτό περιλαμβάνει δύσκολες διαδρομές με μεγάλη ταχύτητα νερού και καταρράκτες.

Όποιον βαθμό δυσκολίας και να επιλέξετε, καλό είναι να ξέρετε ότι μαζί με την παρέα σας (από 6 έως 10 κωπηλάτες) στη βάρκα σας πρέπει να βρίσκεται πάντα και ένας εκπαιδευτής-οδηγός, σύμφωνα με τις οδηγίες του οποίου θα πρέπει να κινείστε. Επιπλέον, ο εξοπλισμός του rafting, που αποτελείται από ολόσωμη ισοθερμική στολή, αντιανεμικό, σωσίβιο, κράνος και καλτσάκια από νεοπρέν, αποτελεί ουσιαστικά την προσωπική σας ασφάλεια. Έτσι θα πρέπει να φοράτε τα πάντα που θα σας δοθούν από την εταιρία όσο γελοίιο κι αν νιώθετε. Είναι και αυτό μέρος του γενικότερου «χαβαλέ».

4.1.6. Χρήσιμες οδηγίες για το rafting

- Οι περισσότερες βάρκες έχουν χωρητικότητα 6-8 ατόμων και φυσικά υπάρχει πάντα και η παρουσία του οδηγού, ο οποίος κατευθύνει το πλήρωμα για να μην μετατραπεί η κατάβαση ποταμού σε ...κατάδυση ποταμού. Συνήθως σε ποτάμια με βαθμό δυσκολίας από 2 έως 3 δεν απαιτείται ιδιαίτερη φυσική κατάσταση, αλλά είναι υποχρεωτική η γνώση κολύμβησης. Ευνόητοι οι λόγοι. Τώρα σε ποτάμια με μεγαλύτερο βαθμό δυσκολίας χρειάζεται σίγουρα μεγαλύτερη εμπειρία και φυσικά καλύτερη φυσική κατάσταση. Όσο για τις περιόδους που μπορούμε να εξορμήσουμε στα ελληνικά ποτάμια, οι καλύτερες θεωρούνται από πολλούς η άνοιξη και το φθινόπωρο, αρκεί φυσικά η ροή των ποταμών και οι καιρικές συνθήκες να το επιτρέπουν. Βέβαια, για τους φανατικούς η δράση δεν σταματάει ποτέ, αφού υπάρχουν διαδρομές που μπορούν να γεννήσουν συγκινήσεις όλο τον χρόνο.

- Διαλέξτε ένα σημείο στην όχθη που να μην είναι βαθύ ή λασπώδες. Πρώτα βάζουμε τα πράγματά μας μέσα στη βάρκα (και όχι στους φουσκωτούς θαλάμους, αν δεν θέλουμε να τα μαζεύουμε από το νερό). Ακουμπάμε στη βάρκα με την κοιλιά και ανεβαίνουμε προσεκτικά. Καλό είναι να προσέχουμε το βάθος του νερού. Η βάρκα θα βουλιάξει από το βάρος των επιβατών και, αν είναι πολύ έξω, θα κολλήσει στο βυθό. Αντιστοίχως, για να βγούμε, φροντίζουμε να πλησιάσουμε σε κάποιο χαμηλό σημείο στην όχθη χωρίς εμπόδια. Βάζουμε το πόδι μας ή ένα κουπί για να σταματήσουμε τη βάρκα χωρίς να γδάρουμε το πλαστικό της και βγαίνουμε προσεκτικά. Αν δεν υπάρχει χαμηλό σημείο αποβίβασης και πρέπει να βγείτε από τη βάρκα κατευθείαν στην όχθη, φροντίστε να κρατηθείτε από κάποιο σταθερό σημείο (ρίζες ή κλαδιά δέντρου) χωρίς να χαλαρώσετε το πιάσιμό σας στη βάρκα.
- Ο οδηγός τοποθετεί τους ταξιδιώτες στη σωστή θέση μοιράζοντας συμμετρικά το βάρος. Φροντίστε να καθίσετε αναπαυτικά με τρόπο που δεν θα σας εμποδίζει να κωπηλατείτε. Δεν πρέπει να γίνονται απότομες κινήσεις ή μετακινήσεις και αλλαγές θέσεων γιατί μπορούν να προκαλέσουν μικροατύχημα (πτώση κάποιου στο νερό). Καλό είναι τα ακριβά αντικείμενα (φωτογραφικές μηχανές, βιντεοκάμερες, πορτοφόλια κ.ά.) να ασφαρίζονται, γιατί αν πέσουν στο νερό υπάρχει δυνατότητα να χαθούν. Φροντίστε να μην κουβαλάτε πράγματα στις τσέπες σας (εκτός αν κλείνουν με φερμουάρ). Καλό είναι να αποφεύγετε το κάπνισμα γιατί η καύτρα μπορεί να ανοίξει πολύ εύκολα τρύπα στη βάρκα. Και φροντίστε να μην σπάσετε το κουπί σας. Αυτό θα είναι το βασικό σας εργαλείο για τη διάρκεια της διαδρομής.
- Με τα κουπιά, υπακούοντας τον οδηγό, ανάλογα με το ρεύμα και τα εμπόδια. Χρειάζεται συντονισμός και γι' αυτό μόνο ο υπεύθυνος πρέπει να δίνει εντολές ώστε να αποφεύγεται η σύγχυση. Ο οδηγός εξηγεί τι πρέπει να γίνεται πριν ξεκινήσει η εκδρομή και φροντίζει ώστε όλα να πάνε καλά. Το ευχάριστο είναι ότι το νερό στα μικρότερα ποτάμια κινείται αργά και μας δίνει τη δυνατότητα να θαυμάσουμε το τοπίο. Θα υπάρξουν όμως και σημεία όπου θα χρειαστεί να συγκεντρωθούμε στη βάρκα και στο μανουβράρισμά της. Εάν θέλουμε να ελέγξουμε το βάθος του ποταμού μπορούμε να βυθίσουμε ένα κουπί. Το βάθος αλλάζει πολύ συχνά σε ένα ποτάμι και χρειάζονται συχνά τέτοιες μετρήσεις. Αν πατήσουμε στο νερό, πρέπει να ελέγχουμε κάθε βήμα μας πριν το κάνουμε.
- Κάποια μικρή τρύπα ενδέχεται να εμφανιστεί και συνήθως αν είναι μικρή επισκευάζεται επί τόπου. Όσο πιο μικρή βέβαια τόσο και πιο δύσκολο να τη βρεις. Την εντοπίζουμε με το αφτί, με την αφή (περνώντας αργά το χέρι μας πάνω στην επιφάνεια, ή βυθίζουμε τη βάρκα στο νερό, ψάχνοντας για τις φυσαλίδες του αέρα. Για να κλείσουμε την τρύπα, πρώτα ξεφουσκώνουμε τη βάρκα αρκετά, για να μην ασκεί πίεση ο αέρας στο βούλωμα, και μετά χρησιμοποιούμε ειδικά τσιρότα. Μπορεί αντί για τσιρότο να απλώσουμε ειδική κόλλα και να περιμένουμε να στεγνώσει πριν ρίξουμε τη βάρκα πάλι στο νερό. Αν η τρύπα είναι μεγάλη και δεν επιδιορθώνεται, υπάρχουν τρεις περιπτώσεις: **α)** αν κατεβαίνετε το ποτάμι με μεγάλη παρέα με αρκετές βάρκες βγείτε στην άκρη και περιμένετε μέχρι να εμφανιστεί κάποια άλλη βάρκα, **β)** αν κατεβαίνετε μόνοι σας το ποτάμι, τραβάτε τη βάρκα στην όχθη, την ασφαρίζετε και ετοιμάζεστε για μια απρόβλεπτη και κουραστική πεζοπορία, **γ)** αν έχετε μαζί σας walkie-talkie ή κινητά τηλέφωνα καλείτε για βοήθεια.

- Κάθε εμπόδιο για καλό αφού η μεγάλη ικανοποίηση του rafting είναι η αίσθηση που έχεις όταν ξεπερνάς τα εμπόδια που συναντάς στο δρόμο σου, είτε φυσικά είτε τεχνητά, τόσο στην επιφάνεια όσο και κάτω από το νερό. Οι πεσμένοι κορμοί δέντρων με τεντωμένα κλαδιά μπορεί να αποτελέσουν ένα πολύ επικίνδυνο εμπόδιο αν δεν προσέξει κανείς. Τα εμπόδια που βρίσκονται κάτω από το νερό (βράχια, κλαδιά κ.ά.) τα διακρίνουμε από τα αναριγίσματα που δημιουργεί το ρεύμα στην επιφάνεια του νερού. Επίσης πρέπει να γνωρίζουμε αν υπάρχουν τεχνητά φράγματα στο ποτάμι. Αν το εμπόδιο φαίνεται αξεπέραστο, υπάρχει η δυνατότητα να τραβήξουμε τη βάρκα και να τη μεταφέρουμε πεζοί παρακάτω, αφήνοντας το πίσω μας.
- Αφού το άθλημα γίνεται σε ποτάμια, είναι απαραίτητο να είναι ικανοποιητικά ψηλή η στάθμη του νερού. Ανάλογα με την περιοχή, η περίοδος αρχίζει τον Οκτώβριο και μπορεί να διαρκέσει έως και μέσα στο καλοκαίρι. Σημαντικό ρόλο παίζουν πάντα και οι ιδιαίτερες τοπικές καιρικές συνθήκες.
- Συνήθως με δικό σας μεταφορικό μέσον, χωρίς να αποκλείεται η μεταφορά από το διοργανωτή-φορέα. Μια τακτική που χρησιμοποιείται ευρέως είναι να πηγαίνουν οι εκδρομείς με δικό τους μέσον στο σημείο του ποταμού που τελειώνει η διαδρομή rafting και να αφήνουν εκεί τα αυτοκίνητά τους. Από εκεί μεταφέρονται με κάποιο λεωφορείο στο σημείο εκκίνησης της διαδρομής, όπου περιμένουν και οι βάρκες.
- Η διάρκεια διαφέρει ανάλογα με την απόσταση, τη μορφολογία, το βαθμό δυσκολίας του ποταμού και τις καιρικές συνθήκες. Μπορεί να είναι σύντομη (1 ώρα) ή να διαρκέσει από 2 έως 6-7 ώρες. Πολλές φορές η απόλαυση που χαρίζει το ποτάμι είναι τόσο έντονη που είναι συνηθισμένο το φαινόμενο να τραβιέται η βάρκα στην ξηρά και να μεταφέρεται με τα πόδια αρκετή απόσταση προκειμένου να ξανά βιώσει το πλήρωμα την ευχάριστη εμπειρία, γεγονός που μπορεί να επιμηκύνει το συνολικό χρόνο της εκδρομής.
- Για να έχει κάποια χρησιμότητα ένας χάρτης στην περίπτωση του rafting, θα πρέπει να είναι πολύ αναλυτικός (π.χ., κλίμακας 1:24.000). Τέτοιου είδους χάρτες είναι οι στρατιωτικοί. Συνήθως όμως αρκεί η κατάβαση του ποταμού μια ή δύο φορές για να καταχωριστούν τα στοιχεία που αφορούν στη συγκεκριμένη διαδρομή. Αυτά που πρέπει να ξέρετε είναι τα καλύτερα σημεία επιβίβασης-αποβίβασης, το μήκος της διαδρομής (για να υπολογίσετε περίπου το χρόνο κατάβασης) και το βαθμό δυσκολίας του ποταμού. Στις οργανωμένες εκδρομές αυτά είναι αρμοδιότητες του γραφείου και του οδηγού σας.
- Ο καιρός παίζει σημαντικότερο ρόλο καθώς επηρεάζει την απόλαυση της εκδρομής μας. Είναι δύσκολο να μείνεις ευδιάθετος όταν είσαι βρεγμένος και κρυώνεις! Ο καλύτερος καιρός για rafting είναι μια καθαρή και ηλιόλουστη μέρα. Μπορεί όμως ο καιρός να αλλάξει στη μέση της διαδρομής. Για να είστε προετοιμασμένοι πάρτε μαζί σας μερικά αντιανεμικά ρούχα. Αξίζει κανείς να αναφερθεί και στον άνεμο -αν φυσούν δυνατοί άνεμοι μπορεί να μειώσουν το ρυθμό και να χρειαστεί πολύ περισσότερο κουπί. Σε περίπτωση καταιγίδας, βγάζουμε τη βάρκα από το ποτάμι και τη χρησιμοποιούμε σαν σκηνή για να προφυλαχτούμε.

4.1.7. Κίνδυνοι και προλήψεις

Αν σκοπεύετε να επιδοθείτε σε μία τρελή κατάβαση ποταμού με την παρέα σας για πρώτη φορά, λάβετε υπόψη σας τις εξής οδηγίες (από πρώτο χέρι):

- Να ξέρετε ότι θα κουραστείτε. Θα διασκεδάσετε αλλά θα κουραστείτε. Στις περισσότερες περιπτώσεις ποταμών η κατάβαση ξεκινά από κάποιο σημείο αρκετά μακρύτερα από το αρχικό σημείο συνάντησης (ή από τις εγκαταστάσεις), στο οποίο θα μεταφερθείτε με πούλμαν. Η διαδρομή μπορεί να διαρκέσει μέχρι και μισή ώρα και μπορεί να περιλαμβάνει στροφές. Όλα αυτά δεν προσφέρονται για άτομα που ζαλίζονται στο αμάξι.
- Μην πάρετε μαζί σας φωτογραφική μηχανή, κινητό και οποιοδήποτε άλλο gadget (εκτός αν είναι εντελώς αδιάβροχα και μπορείτε να τα δέσετε κάπου πάνω σας). Είναι σίγουρο ότι θα βραχείτε και είναι πιθανό να μπουν πολλά νερά στη βάρκα.
- Ακριβώς επειδή σίγουρα θα βραχείτε καλό είναι να αποφύγετε το rafting αν είστε κρουαζιέροι ή αδιάθετοι (ειδικά οι κοπέλες).
- Και εννοείται ότι πρέπει να έχετε μαζί σας μία αλλαξιά εσώρουχα (και μία ακόμα μπλούζα και ένα ζευγάρι παπούτσια).
- Εννοείται, επίσης, πως φοράμε ολόκληρο τον εξοπλισμό που μας παρέχει η διοργανώτρια εταιρία. Κυρίως το κράνος.
- Έχετε μαζί σας, στις αποσκευές που θα έχετε αφήσει πίσω εννοείται, νερό, καφέ, κάποιο σνακ. Η πείνα και η δίψα που θα νιώθετε στο τέλος της κατάβασης είναι συνήθως έντονη.
- Αν οι εγκαταστάσεις τις οποίες θα επισκεφθείτε έχουν αποδυτήρια και ντους προετοιμαστείτε κατάλληλα γιατί είναι πολύ πιθανό στον ίδιο χώρο να «αλλάζουν» άνδρες και γυναίκες. Προτείνεται να έχετε μία πετσέτα για να σκουπιστείτε και να ντυθείτε και να αφήσετε το μπάνιο για όταν επιστρέψετε στο δωμάτιο.

Απολαύστε το μέχρι τέλους. Μπορεί κάποια πράγματα σχετικά με την οργάνωση ή και την ίδια τη διαδικασία της κατάβασης να σας εκνευρίσουν ή να σας κουράσουν. Ξεπεράστε το. Χαλαρώστε στα eddies που θα σταματάτε, θαυμάστε το μοναδικό τοπίο, το ποτάμι που χάνεται ανάμεσα σε βουνά που μοιάζουν γιγαντιαία, πάρτε βαθιές ανάσες.



4.2. Monoraft

Στην κατηγορία του rafting βρίσκουμε και το monoraft. Τι είναι monoraft, είναι η κατάβαση ποταμών με μονοθέσια ή διθέσια φουσκωτή βάρκα, σε αντίθεση με το rafting όπου η χωρητικότητα της βάρκας είναι μεγαλύτερη (6-10 άτομα), η οποία έχει εξαιρετική ευστάθεια και δεν προϋποθέτει ιδιαίτερη εκπαίδευση. Η δυσκολία του monoraft, μετρείται όπως και του rafting, με εξαβάθμια κλίμακα (I έως VI) και είναι συνάρτηση της μορφής και της ροής του ποταμού και το monoraft είναι ιδανικό για κατάβαση διαδρομών μέτριας δυσκολίας (III). Σε κάθε κατάβαση υπάρχει ένας συνοδός- οδηγός ποταμού, που φροντίζει για την ασφάλεια της δραστηριότητας και την ημίωρη εκπαίδευσή πριν την είσοδό σας στο ποτάμι.

Η συμμετοχή τώρα σε κατάβαση με monoraft, προϋποθέτει ηλικία πάνω από 12 ετών, τουλάχιστον μέτρια φυσική κατάσταση, μικρή εμπειρία σε rafting και φυσικά ικανότητα κολύμβησης. Όσο για το πότε θα ήταν καλύτερο για κάποιον να δοκιμάσει να κάνει monoraft, η καλύτερη περίοδος είναι η άνοιξη και το φθινόπωρο όταν η ροή των ποταμών και οι καιρικές συνθήκες το επιτρέπουν. Το μόνο σίγουρο που θα χρειαστεί κάποιος μαζί του είναι μία πετσέτα, ένα δεύτερο ζευγάρι αθλητικά παπούτσια (τα οποία θα βραχούν έτσι και αλλιώς) και το μαγιό σας.



4.3. Διάσχιση φαραγγιού / Canyoning

4.3.1. Ορισμός

Η λέξη canyoning είναι αγγλική, σημαίνει «διάσχιση φαραγγιού», και περιγράφει μια σύνθετη δραστηριότητα που συνδυάζει πεζοπορία, αναρρίχηση, κατάβαση βράχων, πέρασμα ποταμού και κολύμπι, ενώ όταν απαντώνται καταρράκτες, περιλαμβάνει και άλματα από ύψος στο νερό. Στην Ελλάδα, παρόλο που η διάσχιση φαραγγιού είναι μία σχετικά νέα δραστηριότητα, αναπτύσσεται γρήγορα και κερδίζει πολλούς και φανατικούς οπαδούς.

4.3.2. Προϋποθέσεις για τη διάσχιση φαραγγιού

Η διάσχιση φαραγγιού γίνεται πάντα από μικρές ομάδες με επικεφαλής έναν έμπειρο οδηγό και έπειτα από σωστό προγραμματισμό, ενώ τα άτομα που συμμετέχουν πρέπει να έχουν καλή φυσική κατάσταση, να γνωρίζουν κάποιες βασικές τεχνικές αναρρίχησης και να ξέρουν κολύμπι.

Για την διάσχιση του φαραγγιού ξεκινάμε από την είσοδο του φαραγγιού, που είναι συνήθως και το ψηλότερο σημείο, ακολουθώντας τη ροή του ποταμού, για να καταλήξουμε στην έξοδο είναι στο χαμηλότερο σημείο του φαραγγιού. Πολλές φορές χρειάζεται όμως να βαδίσουμε και μέσα στο ποτάμι, ακόμα και να κολυπήσουμε. Υπάρχουν φυσικά εμπόδια, όπως π.χ. μικροί καταρράκτες και βάραθρα, τα οποία κατεβαίνουμε με τη βοήθεια ορειβατικού εξοπλισμού και σχοινιών. Το ύψος των φαραγγιών κυμαίνεται από 5 έως και 50 μέτρα και για να μπορέσει κανείς να ανταπεξέλθει κρίνεται απαραίτητη η γνώση της τεχνικής «ραπέλ». Το πόσο θα διαρκέσει μια διάσχιση φαραγγιού εξαρτάται από το μήκος του φαραγγιού χαρακτηριστικά και τις δυσκολίες του, τις καιρικές συνθήκες και τον αριθμό ατόμων (περισσότερα άτομα, περισσότερος χρόνος).

4.3.3. Εξοπλισμός ασφαλείας

Σημαντικό ρόλο φυσικά παίζει ο εξοπλισμός αν και δεν είναι άλλος από αυτόν που χρησιμοποιούμε στην αναρρίχηση, ενώ ο οδηγός-συνοδός πρέπει να έχει μαζί του χάρτη της περιοχής, πυξίδα, φακό, σπρίτα ασφαλείας και φαρμακείο. Παρακάτω είναι αναλυτικά όλος ο εξοπλισμός που πρέπει να έχει κανείς μαζί του:

- **Ζώνη ορειβατικού τύπου («Μποντριέ»)** καθώς είναι μια ειδική ζώνη που περιλαμβάνει δύο ρυθμιζόμενους ιμάντες για τα πόδια και πάνω της στερεώνονται τα караμπίνερ ασφαλείας.
- **Καταβατήρες** που χρησιμοποιούνται στις καταβάσεις («ραπέλ»), και πρόκειται για δύο μεταλλικούς κρίκους συνδεδεμένους μεταξύ τους. Στερεώνεται στο караμπίνερ της ζώνης και μέσα από αυτό περνά με ειδική τεχνική το σχοινί που χρησιμοποιούμε στις καταβάσεις.
- **Καραμπίνερ** ονομάζονται κρίκοι διαφόρων μεγεθών από συμπαγές αλουμίνιο, που χρησιμοποιούνται παντού στην αναρρίχηση. Ένα τμήμα τους, που λέγεται «πύλη», ανοίγει με πίεση προς τα μέσα και κλείνει αυτόματα, αν το αφήσουμε, χάρη σε ένα ελατήριο στο εσωτερικό του.
- **Κράνη** που χρησιμοποιούνται στη διάσχιση φαραγγιού και πρέπει να είναι ελαφριά και να έχουν τρύπες από τις οποίες να διαφεύγει το νερό.
- **Σετάκια** τα οποία αποτελούνται από δύο караμπίνερ, συνδεδεμένα με έναν ιμάντα ο οποίος μπορεί να φτάσει και τα επτά με οκτώ μέτρα.
- **Σφυρί-σφήνες** διαφόρων μεγεθών που στερεώνονται στο βράχο και που στο άκρο τους έχουν υποδοχή στην οποία στερεώνονται τα караμπίνερ.

- **Σχοινιά ορειβατικού τύπου** τα οποία είναι κατασκευασμένα από νάιλον ίνες που τυλίγονται γύρω από τον «πυρήνα» του σκοινιού, κατασκευασμένος και αυτός από ανθεκτικές ίνες. Λέγονται «δυναμικά» γιατί, σε αντίθεση με τα κανονικά σχοινιά, έχουν τη δυνατότητα να «τεντώνονται» υπό πίεση και να απορροφούν μέρος της δύναμης σε περίπτωση πτώσης.

Για συμπληρωματικό εξοπλισμό το κάθε μέλος της ομάδας διάσχισης πρέπει μόνο του να φροντίσει για:

- **Παπούτσια** που πρέπει να παρέχουν καλή στήριξη στους αστραγάλους, αλλά ταυτόχρονα να είναι ελαφριά, για την περίπτωση που θα χρειαστεί να κολυμπήσουμε, καθώς και αντιολισθητικά (π.χ., ένα ζευγάρι αθλητικά παπούτσια του μπάσκετ).

- **Ρουχισμό** που για τους καλοκαιρινούς μήνες αρκούν τα εξής: αθλητικό μπλουζάκι, σορτς (ή μαγιό) και καπέλο. Επειδή όμως τα φαράγγια είναι μέρη υγρά και κρύα ακόμη και το καλοκαίρι, πρέπει να έχουμε μαζί μας μια αλλαξιά ισοθεμικά εσώρουχα και κάλτσες, ελαφρύ αδιάβροχο και κάποιο μπουφάν ή ένα ελαφρύ τζάκετ. Τους χειμερινούς μήνες καλό θα είναι να έχουμε μαζί μας και τη στολή από νεοπρένιο (wet suit) για την αποφυγή της υποθερμίας, στην περίπτωση που θα χρειαστεί να μπούμε στο ποτάμι.

- **Σακίδιο** από αδιάβροχο ή υδατοστεγές υλικό ενώ καλό είναι επίσης να προστατεύουμε το περιεχόμενό του βάζοντάς το σε αδιάβροχες σακούλες ή σε ειδικούς αεροστεγείς σάκους. Πολλοί εκδρομείς μεταφέρουν και ένα αεροστεγές πλαστικό δοχείο που βοηθά το σακίδιο να επιπλέει στο νερό. Μπορούμε επίσης να ανοίξουμε τρύπες σε αυτό για την εύκολη διαφυγή του νερού.

4.3.4. Προμήθειες

Για τη διάσχιση ενός φαραγγιού συνήθως χρειάζονται λίγες μόνο ώρες. Επειδή όμως μπορεί να υπάρξει καθυστέρηση, πρέπει το κάθε μέλος της ομάδας να έχει φαγητό και νερό για μία επιπλέον ημέρα. Κατά προτίμηση: ξηρούς καρπούς, σοκολάτες, αποξηραμένα φρούτα και μπισκότα, τροφές με μεγάλη περιεκτικότητα σε θερμίδες, αλλά μικρές σε όγκο και βάρος.

4.3.5. Ιδιαιτερότητες φαραγγιών

Τα φαράγγια αποτελούν πρόκληση για όσους θέλουν να τα διασχίσουν. Οι δυσκολίες που παρουσιάζουν αφενός είναι το στοιχείο της γοητείας τους αφετέρου όμως θα πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη πριν από τη διάσχισή τους. Αυτό που πρέπει να γνωρίζουμε είναι ότι είναι μέρη υγρά και κρύα, ακόμη και κατά τους καλοκαιρινούς Μήνες, έτσι, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο θέμα του ρουχισμού, γιατί υπάρχει πάντα ο κίνδυνος της υποθερμίας, όταν θα χρειαστεί να περάσουμε μέσα από τα κρύα νερά του ποταμού. Όσο για την ολισθηρότητα των βράχων πρέπει να γνωρίζουμε ότι τα βράχια είναι γλιστερά λόγω του νερού ή της υγρασίας και γι αυτό μπορεί εύκολα να προκληθεί κάποιο ατύχημα και γι αυτό χρειάζονται συνεχής συγκέντρωση και προσοχή.

4.3.6. Χρήσιμες συμβουλές

- Πριν ξεκινήσουμε την διάσχιση φαραγγιού μελετάμε από πριν τη διαμόρφωση και την τοπολογία του φαραγγιού. Πρέπει να είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε ανά πάσα στιγμή πού ακριβώς βρισκόμαστε μέσα στο φαράγγι.
- Ελέγχουμε τον εξοπλισμό, φροντίζοντας να έχουμε μαζί μας όλα τα απαραίτητα.
- Ποτέ δεν βιαζόμαστε κατά τη διάρκεια της κατάβασης, ειδικά στην περίπτωση που πρέπει να χρησιμοποιήσουμε σχοινιά, πρέπει να είμαστε απολύτως σίγουροι ότι όλα είναι στη σωστή θέση και ότι όλα τα άτομα της ομάδας ξέρουν τι πρέπει να κάνουν.
- Σε περίπτωση που συναντήσουμε καταρράκτη, πρέπει να γνωρίζουμε πώς να βουτάμε στο νερό από ψηλά: Ένα άτομο της ομάδας κατεβαίνει και ελέγχει το βάθος του νερού στο σημείο της πτώσης και ελέγχει για τυχόν εμπόδια στο βυθό (κλαδιά, πέτρες). Για πτώσεις περίπου πέντε μέτρων, πηδάμε με τα πόδια, έχοντας τα χέρια κολλημένα στο κορμί και τα γόνατα ελαφρώς λυγισμένα για να αποσβήσουν τη δύναμη της βουτιάς.



4.4. Canoe-Kayak

Τα κανό είναι ελαφριά, μακρόστενα σκάφη χωρίς καρίνα, που κινούνται με τη μυϊκή δύναμη ενός ή περισσότερων κωπηλατών οι οποίοι χρησιμοποιούν κουπί διπλό ή μονό. Αρχικά, οι ιθαγενείς της Αμερικής έφτιαχναν τα κανό από ελαφρύ ξύλινο σκελετό, που τον έντυναν με φλοιούς δένδρων, και τα στεγανοποιούσαν με ρετσίνι. Τα κανό ήταν προσαρμοσμένα στις ανάγκες των κατασκευαστών τους και στη νομαδική τους ζωή. Συνήθως χωρούσαν έναν ή δύο κωπηλάτες και κάποιο φορτίο και ήταν μάλιστα τόσο ελαφριά, ώστε ο κωπηλάτης μπορούσε να μεταφέρει πάνω στο κεφάλι του το κανό του αρκετά χιλιόμετρα, όταν οι συνθήκες τον ανάγκαζαν να βγει από το νερό. Υπήρχαν όμως και πολεμικά κανό που χωρούσαν πολύ περισσότερα άτομα (μέχρι και 30).

Τα καγιάκ είναι μικρότερα σε μέγεθος από τα κανό, με σουβλερή πλώρη και πρύμνη και συνήθως με ένα μόνο άνοιγμα. Εκεί κάθεται ο κωπηλάτης που χρησιμοποιεί διπλό μονοκόμματο κουπί, με τα πόδια απλωμένα και χωμένα στο μπροστινό μέρος. Έτσι, το κορμί του από τη μέση και πάνω φαίνεται να αποτελεί προέκταση του σκάφους. Οι Εσκιμώοι κατασκεύαζαν τα καγιάκ τους από δέρματα φώκιας ή άλλων ζώων σε ξύλινο (ή από μπανέλες φαλαινών) σκελετό και κατόπιν τα άλειφαν με λίπος ζώων για να γίνουν αδιάβροχα. Στην κυριολεξία καγιάκ σημαίνει "βάρκα κυνηγιού". Ο κωπηλάτης φορά ένα αδιάβροχο κάλυμμα γύρω από τη μέση του (spray skirt) το οποίο στερεώνεται στο καγιάκ, καλύπτοντας το άνοιγμα και εμποδίζοντας τα νερά να μπουν στο σκάφος. Το καγιάκ λόγω κατασκευής είναι πολύ ελαφρύ και ευέλικτο και τουμπάρει εύκολα. Ο κωπηλάτης σε αυτή την περίπτωση έχει δύο επιλογές: μπορεί να κάνει μια περιστροφή μέσα στο νερό (eskimo roll), χρησιμοποιώντας τους γοφούς και το κουπί και να ξαναβγεί στην επιφάνεια, ή να βγει από το καγιάκ, να το γυρίσει στην κανονική του θέση, να το αδειάσει από τα νερά και να ξαναμπεί σε αυτό. Όπως καταλαβαίνετε, η πιο εύκολη και πρακτική λύση είναι το roll και δεν νοείται αθλητής του καγιάκ να μη γνωρίζει τουλάχιστον τη βασική αυτήν τεχνική.

Τα κανό και τα καγιάκ ήταν εργαλεία επιβίωσης για τους Ινδιάνους και τους Εσκιμώους, απολύτως προσαρμοσμένα στον τρόπο ζωής τους. Στην Ευρώπη έγιναν γνωστά το 19^ο αιώνα, όταν ένας Βρετανός δικηγόρος, ο John MacGregor, μελέτησε τα σκάφη αυτά, σχεδίασε ένα δικό του και άρχισε να γυρίζει στα ποτάμια και τις λίμνες της Ευρώπης. Ο MacGregor απέκτησε φήμη ταξιδιωτικού συγγραφέα, ενώ πολλοί άρχισαν να τον μιμούνται και να ανακαλύπτουν τις φυσικές ομορφιές πάνω σε ένα κανό. Ο MacGregor ίδρυσε το Royal Canoe Club το 1865 και σε λίγο χρόνο άρχισαν τα οργανωμένα ταξίδια με κανό από φυσιολάτρες. Τα κανό και τα καγιάκ σήμερα φτιάχνονται από μια ποικιλία υλικών και έχουν πολλές διαφορετικές χρήσεις πάντως κυριαρχούν τα μοντέρνα πλαστικά και το φάιμπερ γκλας. Το μήκος τους κυμαίνεται από δύομισι έως τέσσερα μέτρα και χρησιμοποιούνται κυρίως για αναψυχή και άθληση. Υπάρχουν διαφορετικοί τύποι, για κατέβασμα ποταμών (whitewater) και περιήγηση (touring), και για έναν ή περισσότερους κωπηλάτες. Τα κανό και τα καγιάκ απέκτησαν μεγάλη δημοτικότητα τα τελευταία χρόνια, εφόσον επιτρέπουν στον άνθρωπο να έλθει σε επαφή με τη φύση με ένα συναρπαστικό τρόπο, μόνος ή με παρέα, σε μονοήμερες ή και πολυήμερες εκδρομές και σε ρυθμούς που ορίζει ο ίδιος.

4.4.1. Ιστορία

Το Canoeing και Kayaking, έχουν τις ρίζες τους, στις παλιές ανθρώπινες κουλτούρες. Τα πρώτα canoes, χρονολογούνται στο 6000π. Χ. , κυρίως σαν μέσο μεταφοράς. Οι Αμερικανοί είχαν ένα «έφορο έδαφος» για την ανάπτυξη του canoe, με τους εγχώριους Αμερικανούς, να χρησιμοποιούν ύφασμα και δέρματα ζώων, για να καλύψουν την ξύλινη κουφάλα του canoe, όσο οι Εσκιμώοι είχαν ήδη αναπτύξει το kayak, στο οποίο μπορούσαν να καθίσουν έως και 2 κουπιά, σε συγκεκριμένες θέσεις. Και τα δύο, και τα canoes και τα kayaks, έπρεπε να είναι ελαφριά, αεροδυναμικά και εύκολα στο να ελίσσονται, μέσα από απότομα ποτάμια.

Η ρίζα της λέξης που ξέρουμε εμείς σήμερα ως "canoe" , προέρχεται από τη λέξη Kenu που σημαίνει «λάκκος». Άλλη μία ιστορία, είναι ότι η λέξη canoe, προέρχεται από τη λέξη "canoa" , η οποία προέρχεται από τους εγχώριους (Arawaks) της Καραϊβικής, μέσω του Κολόμβου. Όμως υπάρχουν ακόμα αναφορές, ότι η λέξη "canoa" ήταν μία ήδη υπάρχουσα λέξη, στα Πορτογαλικά, για αυλάκι- τροφής ζώων. Τα canoes, χρησιμοποιούσαν περισσότερο οι άνθρωποι που ζούσαν στην Καραϊβική, για να ταξιδεύουν από το ένα νησί στο άλλο. Ήταν μεγάλοι κορμοί δέντρων. Τα Canoe ξεκίνησαν να εξυπηρετούν τις ανάγκες μεταφοράς μέσα από κανάλια νερού. Το Canoe ήταν το μέσο μεταφοράς, για μεγάλες αποστάσεις, όπως από τη Βόρεια Αμερική, στον Αμαζόνιο και την Πολυνησία.

Όπως συνέβη και με το basketball, έτσι και με το Canoeing, η αποφασιστικότητα ενός ανθρώπου, βοήθησε στο να γίνει αυτή η ανθρώπινη δραστηριότητα σε άθλημα! Στα μέσα του 19ου αιώνα, ένας Σκωτσέζος, ο James MacGregor, έφτιαξε το Rob Roy, ένα canoe με πανί, κατάρτι και κουπιά. Το χρησιμοποίησε για να πραγματοποιήσει διάφορες αποστολές στην Ευρώπη και την Παλαιστίνη, για να κάνει το άθλημα γνωστό, στο ευρύ κοινό. Μέσα σε δύο δεκαετίες, το canoeing, έγινε ένα ανταγωνιστικό άθλημα στην Αγγλία και έτσι ξεκίνησαν να εξαπλώνονται τα γνωστά «clubs» , τόσο στη Δύση, όσο και στις ΗΠΑ.

Στις αρχές του 21ου αιώνα, το άθλημα έγινε γνωστό σε πολλές χώρες τις Ευρώπης και έκανε την είσοδό του στους Ολυμπιακούς αγώνες του Παρισιού το 1924. Μέχρι τους Ολυμπιακούς του Βερολίνου το 1936, όπου αναγνωρίστηκε σαν ένα πολύ ανταγωνιστικό άθλημα! Έως τότε λίγα ήταν εκείνα τα αθλήματα που κέντριζαν το ενδιαφέρον του κόσμου. Είναι ένα άθλημα που απαιτεί ισορροπία και τεχνική, στον εξοπλισμό. Οι πρώτοι canoeers, χιλιάδες χρόνια πριν, θα ήταν δύσκολο να το αναγνωρίσουν σήμερα...

4.4.2. Τα είδη του canoe-kayak

Η Διεθνής Ομοσπονδία canoe, είναι η παγκόσμια οργάνωση canoeing, που δημιουργεί τους ακριβείς κανόνες του canoe/kayak. Η Διεθνής Ομοσπονδία, αναγνωρίζει αρκετά ανταγωνιστικά και μη, τύπους του canoeing, από τις οποίες το Sprint και το Slalom είναι τα μόνα δύο, που συμμετέχουν στους Ολυμπιακούς αγώνες. Η Ομοσπονδία του canoe, των ΗΠΑ, προτείνει να αναγνωριστούν και άλλα είδη. Όπως είναι τα παρακάτω:

- **Sprint:** Είναι το παλαιότερο στυλ, το οποίο συχνά καλείται και "Flatwater Racing". Περιλαμβάνει:

- **Kayak:** **K1** - single seat kayak, **K2** - double seated kayak, **K4** - 4 seated kayak

- **Canoe:** **C1** - single kneeling canoe, **C2** - double kneeling canoe, **C4** - 4 person kneeling canoe

Οι αγώνες Flatwater είναι πάνω από 200m, 500m, 1000m, και μεγάλες αποστάσεις όπως 2 km ή 6 km.

- **Slalom:** Οι διαγωνιζόμενοι, χρονομετρούνται, σε μία κατάβαση, στα απότομα σημεία. Επιπλέον περνάνε με τα canoes ή τα kayaks μέσα από «πύλες», συμπεριλαμβανομένης και των κινήσεων, αντίθετα στο ρεύμα, κάθετα στο ρεύμα και σερφάροντας ή αντέχοντας στα κύματα. Και πάλι, υπάρχουν τμήματα kayak και canoe:

- **Kayak:** **K1** - single kayak

- **Canoe:** **C1** - solo canoe, **C2** - tandem canoe

- **Marathon:** Αγώνες μεγάλων αποστάσεων, πάνω όμως σε ήρεμα νερά, περιλαμβανομένων μιας ή δύο διαδρομών. Οι αποστάσεις των διαδρομών ποικίλουν από 2 miles μέχρι 125 miles (201 km) . Διαχωρίζεται στα «Thames», και στα 260-miles (420 km) , ο επονομαζόμενος «δυσκολότερος αγώνας» , ο «Texas Water Safari» . Η Διεθνής Ομοσπονδία έχει θεσπίσει κανόνες όπου αναφέρεται ότι ένας μαραθώνιος, δεν μπορεί να περιέχει απότομα σημεία πάνω από βαθμό δυσκολίας II, στην International Scale of River Difficulty. Οι πιο «extreme» διαδρομές βρίσκονται στη South Africa. Στην Αυστραλία υπάρχει ο πιο διάσημος αγώνας μαραθωνίου ο επονομαζόμενος «Hawkesbury Canoe Classic» .
- **Canoe polo:** Ένας αγώνας μεταξύ δύο ομάδων, αποτελούμενες από 5 παίκτες.
- **Whitewater racing** (επίσης γνωστός και σαν Wild Water Racing): Οι διαγωνιζόμενοι κάνουν κατάβαση βαθμών από II έως IV, με canoes ή kayaks.
- **Canoe sailing:** Αγώνας με canoe, χρησιμοποιώντας τη βοήθεια του πανιού.

4.4.3. Εξοπλισμός

- **Τα κουπιά** είναι το βασικό εργαλείο του κωπηλάτη, τα οποία και παίζουν καθοριστικό ρόλο τόσο στις επιδόσεις όσο και στην απόλαυση. Τα κουπιά (μονά ή διπλά) κατασκευάζονται από διάφορα υλικά (ξύλο, αλουμίνιο, διάφορα μοντέρνα πλαστικά) και συνδυασμούς (π.χ., αλουμίνιο για το κυρίως κουπί και πλαστικό για τα πτερύγια) και μπορεί να είναι μονοκόμματα ή σπαστά. Τα δεύτερα μπορούν να συναρμολογηθούν και να αποσυναρμολογηθούν σε δύο-τρία κομμάτια γεγονός που τα κάνει βολικότερα στη μεταφορά και στην αποθήκευση. Τα σπαστά κουπιά συνήθως παίζουν το ρόλο του εφεδρικού κουπιού που πρέπει να έχουμε μαζί μας και όχι του κυρίως κουπιού, για λόγους ασφαλείας. Το κουπί λειτουργεί υπό συνεχείς πιέσεις και πρέπει να είναι συμπαγές και ανθεκτικό και έχουν μήκος από δύο έως δύομισι μέτρα ενώ τα πτερύγιά τους μπορεί να είναι συμμετρικά ή ασύμμετρα. Ασύμμετρα είναι τα πτερύγια των οποίων η κόψη στο άκρο της είναι λοξή και έτσι δίνουν έναν απαλότερο ρυθμό στον κωπηλατικό παλμό γιατί, όταν βυθίζονται στο νερό, μειώνεται το στρίψιμο του κουπιού στα χέρια μας. Ένα άλλο στοιχείο των κουπιών είναι η παραλληλία των πτερυγίων καθώς στα παλιά κλασικά κουπιά, τα πτερύγια ήταν παράλληλα μεταξύ τους. Αυτού του τύπου τα κουπιά παρουσιάζουν ένα μειονέκτημα: αν φυσά άνεμος, το πτερύγιο που είναι έξω από το νερό προβάλλει αντίσταση, και έτσι μειώνεται η αποτελεσματικότητα και αυξάνεται η κούραση. Για το λόγο αυτό τα μοντέρνα κουπιά έχουν τα πτερύγιά τους υπό γωνία που μπορεί να φτάνει τις 90 μοίρες, δηλαδή, όταν το ένα πτερύγιο είναι σε οριζόντια θέση, το άλλο να είναι σε κάθετη. Έτσι, όταν το ένα κουπί βρίσκεται στο νερό, το άλλο πτερύγιο δεν προβάλλει αντίσταση στον αέρα.
- **Το σωσίβιο-γλέκο** είναι απολύτως υποχρεωτικό. Τα σωσίβια είναι ειδικά κατασκευασμένα με βαθύ κόψιμο στις μασχάλες για να μην εμποδίζουν την κωπηλασία, και εκτός από τη σωστική τους χρήση, προστατεύουν το σώμα του κωπηλάτη από χτυπήματα και απώλεια θερμότητας.
- **Το κράνος** είναι προαιρετικό σε διαδρομές σε ήρεμα νερά (λίμνες, ήρεμη θάλασσα) αλλά απαραίτητο σε διαδρομές στις οποίες υπάρχει κίνδυνος, όπως σε κατάβαση άγριων ποταμών (whitewater, rodeo).
- **Τα Spray skirts (για καγιάκ)** είναι ειδικές θήκες από νάιλον ή νεοπρένιο που φορά ο κωπηλάτης στη μέση του και στερεώνει τις άκρες στο σκάφος. Μοιάζουν με καπέλο που έχει μεγάλο γείσο και το πάνω μέρος του είναι τρύπιο (εκεί περνά το σώμα του ο κωπηλάτης). Έτσι, καλύπτεται το άνοιγμα της θέσης που κάθετα και δεν μπαίνει νερό στο σκάφος, σε περίπτωση που τουμπάρει το σκάφος και χρειαστεί να γίνουν οι απαραίτητες μανούβρες (roll).
- **Όσον αφορά τον ρουχισμό** υπάρχει μια μεγάλη ποικιλία ρούχων και στολών που καλύπτει όλες τις ανάγκες του κωπηλάτη για κάθε χρήση και καιρό. Παντελόνια, τζάκετ και ολόσωμες φόρμες από διάφορα μοντέρνα υλικά προστατεύουν και κρατούν ζεστό το σώμα, ενώ ταυτόχρονα το διατηρούν στεγνό. Επίσης υπάρχουν ειδικά εσώρουχα και κάλτσες.
- **Παπούτσια** ειδικά ελαφριού τύπου (πέδιλα, μποτάκια κ.ά.) από νεοπρένιο και άλλα μοντέρνα υλικά για άνεση και στεγνά πόδια.

Άλλα αξεσουάρ:

- Τσαντάκι πρώτων βοηθειών: ειδικά σχεδιασμένο για τις ανάγκες των κωπηλατών, με το περιεχόμενο ασφαλισμένο σε αδιάβροχη θήκη.
- Σχοινιά και καραμπίνες ρυμούλκησης.
- Λουρίδες πρόσδεσης.
- Ειδικές βάσεις μεταφοράς (με ρόδες και χωρίς).
- Αδιάβροχα και υδατοστεγή δοχεία μεταφοράς.
- Αδιάβροχη θήκη για χάρτες.
- Μαξιλαράκια από αφρώδες υλικό για προστασία του σκάφους κατά τη μεταφορά.
- Αδιάβροχα σακίδια μεταφοράς εφοδίων σε πολλούς τύπους και μεγέθη.
- Θέσεις και πατάκια για πιο ξεκούραστο κάθισμα.
- Χειροκίνητες αντλίες για άδειασμα νερού από το σκάφος.
- "Χταπόδια" (ελαστικοί ιμάντες και δίχτυα πρόσδεσης εφοδίων στο σκάφος).
- Διάφορα υλικά επισκευής για μικροζημιές που μπορούν να συμβούν στην επιφάνεια του σκάφους.
- Αυτοκόλλητα σήματα και γράμματα για ιδιαίτερο στόλισμα του σκάφους.

4.4.4. Κίνδυνοι και τραυματισμοί

Η πρώτη μορφή κωπηλασίας στη σύγχρονη εποχή εμφανίστηκε μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν κωπηλάτες εξερευνούσαν τους ποταμούς με μεγάλο αριθμό στρατιωτικών σχεδίων με πλαστική επένδυση και κανό καλυμμένα με καμβά και ξύλινο πλαίσιο. Το κανό-καγιακ επίσημα ως Ολυμπιακό άθλημα πρωτοεμφανίστηκε το 1936. Από τότε έχει σημειωθεί μεγάλη πρόοδος, τόσο στις υλικοτεχνικές υποδομές όσο και στις τεχνικές προπόνησης. Ωστόσο, παρά τη βελτίωση των συνθηκών και της μέριμνας, παραμένει ένα άθλημα με πολλούς τραυματισμούς, που μειώνουν την απόδοση των αθλητών ή, σε σοβαρότερες περιπτώσεις, τους θέτουν για μεγάλα διαστήματα εκτός προπόνησης και αγώνων. Γίνεται σαφές ότι η πρόληψη είναι καλύτερη από την αποκατάσταση και πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή σε αυτόν τον τομέα.

4.4.4.1. Παράγοντες πρόκλησης αθλητικών τραυματισμών

Οι παράγοντες που έχουν ενοχοποιηθεί περισσότερο για την πρόκληση τραυματισμών από τους υπεύθυνους της άθλησης και τους αρμόδιους για τη θεραπεία και την αποκατάσταση είναι:

- Ο μη κατάλληλος αγωνιστικός χώρος.
- Η υπέρβαση των ορίων αντοχής και ελαστικότητας των μυών, των συνδέσμων και των τενόντων.
- Η μικρή μυϊκή ισχύς.
- Οι υποτροπές παλαιών τραυματισμών.
- Η ασυντόνιστη κίνηση και ασυνέργεια των μυών.

- Η μη αυστηρή τήρηση και σεβασμός των κανόνων που διέπουν το άθλημα.
- Οι δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες (θερμό-υγρό περιβάλλον, ψυχρή ατμόσφαιρα, αυξημένη σχετική υγρασία).
- Η εσφαλμένη τεχνική εκτέλεση των κινήσεων σε κάθε άθλημα, ιδιαίτερα στα τεχνοδυναμικά.
- Ο μη σωστός υγιεινός αθλητικός τρόπος ζωής.
- Η ελλιπής πρόσληψη θρεπτικών συστατικών τροφής και υγρών.
- Η συνεχής εφαρμογή, άνευ διαλειμμάτων, εντατικών προπονήσεων, όταν μάλιστα δεν ακολουθούνται από ανάληψη-ξεκούραση (υπέρχρηση).
- Η μη χρησιμοποίηση προληπτικών μέσων και προληπτικών επιδέσεων των αρθρώσεων.
- Η έλλειψη αγωνιστικότητας και ενθουσιασμού των αθλούμενων.
- Η έλλειψη προσοχής και ενδιαφέροντος του υπεύθυνου προπονητή.
- Η μη σωστή οργάνωση και εξοπλισμός των αθλητικών εγκαταστάσεων, καθώς και η μη τήρηση των παραδεκτών προδιαγραφών ασφάλειας και υγιεινής των αγωνιστικών χώρων.

4.4.4.2. Παράγοντες πρόληψης αθλητικών τραυματισμών

Οι παράγοντες που συμβάλλουν στην πρόληψη των αθλητικών κακώσεων είναι:

- Η γενική και ειδική προθέρμανση.
- Η καλή φυσική κατάσταση.
- Οι ορθές και ειδικές διατακτικές ασκήσεις.
- Οι προληπτικές ιατρικές εξετάσεις.
- Ο αθλητικός προστατευτικός μηχανισμός.
- Η σωστή αθλητική διατροφή.

4.4.4.3. Στατιστικά στοιχεία

Την άνοιξη του 1996 πραγματοποιήθηκε έρευνα σχετικά με τους τραυματισμούς στο άθλημα, στην οποία συμμετείχαν αθλητές κανό-καγιάκ που αγωνίζονταν στις 4 τοπικές σειρές για κατάταξη στην Ολυμπιακή ομάδα Κανό-Καγιάκ των ΗΠΑ. Οι 54 αθλητές που ανταποκρίθηκαν ανέφεραν συνολικά 271 ξεχωριστούς τραυματισμούς κατά τη διάρκεια της καριέρας τους. Από την επεξεργασία των στοιχείων προέκυψε, επίσης, πως το 56% των τραυματισμών συνέβη κατά τη διάρκεια της προπόνησης, το 40% κατά τη διάρκεια αναγυχής και μόλις το 4% κατά τη διάρκεια του αγώνα. Οι πιο συχνοί τραυματισμοί ήταν τα διαστρέμματα (32%), οι τενοντίτιδες (20%), και οι χρόνια μυο -σκελετικοί πόνοι (14%). Απλοί μώλωπες (9%) και μολύνσεις (8%) εμφανίστηκαν με μέτρια συχνότητα, ενώ σοβαροί τραυματισμοί, όπως εξάρθρωματα (3%) και ρήξεις (2%), ήταν ακόμα πιο σπάνιοι. Από τους τραυματισμούς που καταγράφηκαν, το 70% αναφέρθηκε πως ήταν υποτροπιάζοντες ή χρόνια. Η αντιμετώπιση συμπεριελάμβανε ανάπαυση (37%), φυσικοθεραπεία (23%), ιατρική παρέμβαση (34%), και χειρουργική παρέμβαση (6%). Οι οξείες τραυματισμοί συμβαίνουν συνήθως λόγω της μεταφερόμενης δύναμης του νερού στα άνω άκρα και αφορούν συνήθως θλάσεις, διαστρέμματα κλπ.

Οι χρόνιοι τραυματισμοί είναι πολύ συχνοί στους αθλητές κανό-καγιάκ, καταλαμβάνοντας το 25-40% όλων των τραυματισμών. Η συντριπτική πλειοψηφία αυτών των τραυματισμών συμβαίνουν στα άνω άκρα, πιο συχνά στον ώμο και στον καρπό. Παρακάτω θα γίνει σύντομη αναφορά στους πιο συχνούς τραυματισμούς στο canoe-kayak:

- Θλάση
- Διάστρεμμα
- Σύνδρομο υπερχρήσης
- Οσφυαλγία

4.4.5. Τουριστικά πακέτα

Όπως είναι λογικό, πολλά τουριστικά πακέτα διοργανώνονται με θέμα το canoe-kayak. Ενδεικτικά:

Τιμή: **€214**

Διάρκεια: **2 ημέρες**

Τοποθεσία: **Λάδωνας**

Η εμπειρία αυτή συνδυάζει 2 από τις πιο αγαπημένες δραστηριότητες στη φύση! Απολαύστε τη φύση με μία μαγευτική βόλτα με τα canoe στα ήρεμα νερά της λίμνης Λάδωνα, όπου θα θαυμάσετε τα φανταστικά ορεινά τοπία, θα ξενοιάσετε και θα χαλαρώσετε εντελώς. Περάστε από φανταστικές διαδρομές με το ποδήλατο μέσα από πολλά δέντρα και τεχνικά μονοπάτια, σε λίμνες αλλά και μέσα σε παραδοσιακά χωριά και νησιώτικα καλντερίμια. Η εμπειρία αυτή περιλαμβάνει ένα πλήρες γεύμα στις όμορφες εγκαταστάσεις και 1 διανυκτέρευση σε πέτρινες κατοικίες στις όχθες του ποταμού.

Το πακέτο περιλαμβάνει 1 διανυκτέρευση, 1 πλήρες γεύμα μενού, ποδήλατα βουνού σε άριστη κατάσταση, κράνος, έμπειρος συνοδός, σνακ στην λίμνη, kayak και φουσκωτά σκάφη ειδικού τύπου, τον απαραίτητο τεχνικό εξοπλισμό, ρουχισμό (ανάλογα την εποχή), εκπαίδευση και ασφάλιση.

Οι γραφικές ξύλινες εγκαταστάσεις, βρίσκονται στις όχθες του Λάδωνα (περίπου 2μιση ώρες από την Αθήνα) και αποτελούνται από κυλικείο, τραπεζαρία για φαγητό και ποτό, αποδυτήρια αντρών/γυναικών με ανεξάρτητα WC και ντους με ζεστό νερό, χώρο παραλαβής εξοπλισμού, αποθηκευτικούς χώρους και parking.

Θα μείνετε σε παραδοσιακές πέτρινες κατοικίες που βρίσκονται δίπλα στις εγκαταστάσεις κοντά στο χωριό Δάφνη Καλαβρύτων. Είναι πλήρως εξοπλισμένες, διαθέτουν σε ένα ενιαίο χώρο διπλό και μονό κρεβάτι, καναπέ-κρεβάτι, τραπεζαρία, σαλονάκι με τζάκι, τουαλέτα, κουζίνα και αυτόνομη θέρμανση. Στο πακέτο περιλαμβάνεται η διαμονή σε 1 κατοικία που εξυπηρετεί από 2 έως 4 άτομα. Αν θέλετε 1 κατοικία για 2 άτομα και άλλη 1 για 3, αγοράστε 1 πακέτο για 2 άτομα και 1 για 3 κ.ο.κ. Υπάρχουν 6 διαθέσιμες κατοικίες. Η εμπειρία αυτή είναι το ιδανικό δώρο για ζευγάρια, για την παρέα ή για ολόκληρη την οικογένεια.

4.4.6. Το canoe-kayak στην Ελλάδα

Μπορεί κανείς να κάνει Κανό-Καγιάκ σε όλη την Ελλάδα, στα ποτάμια, στις λίμνες και στις παραλίες της, να ταξιδέψει μόνος ή με παρέα, ακόμα και να συνδυάσει τα ταξίδια αυτά με κατασκήνωση. Μέρη που προσφέρονται για τέτοιου είδους δραστηριότητες είναι η Λίμνη Πλαστήρα, ο Λάδωνας, η Χαλκιδική, η Χίος, η Κρήτη, τα Ζαγόρια, η Μυτιλήνη, η Μάνη, το Λεωνίδιο Άργους, το Ξυλόκαστρο, η Αστυπάλαια.

Πολλά είναι και τα γραφεία ταξιδιών (γενικού και ειδικού τύπου) που προσφέρουν οργανωμένα προγράμματα εκδρομών αποκλειστικά με κανό ή καγιάκ, ή σύνθετα ολιγόημερα προγράμματα που συνδυάζουν πεζοπορία, κατάβαση ποταμών αλλά και άλλες δραστηριότητες τιμές είναι αρκετά προσιτές λόγω του ανταγωνισμού που υπάρχει στο χώρο. Με τιμές από 25 έως 50 ευρώ μπορεί κάποιος να κάνει canoe-kayak.



4.5. Υποβρύχιες Καταδύσεις

4.5.1. Ιστορική αναδρομή

Αναμφισβήτητο παραμένει το γεγονός ότι ο αγώνας για την εξερεύνηση του βυθού, άρχισε σε πολύ παλιές εποχές. Ευρήματα από προϊστορικούς οικισμούς δείχνουν ότι από κείνους τους χρόνους ο άνθρωπος καταδυόταν για να μαζέψει όστρακα για τη διατροφή του και κοράλλια τα οποία χρησιμοποιούσε ως στολίδια, για την ανάνηψη σπόγγων και μαργαριταριών αλλά και για στρατιωτικούς σκοπούς. Εκείνο τον καιρό κάθε κατάδυση γινόταν χωρίς τη βοήθεια μηχανικών συσκευών για προμήθεια αέρα, ενώ η ιδέα της πρώτης αναπνευστικής συσκευής υποβρυχίως (μια χύτρα ανεστραμμένη πάνω από την κεφαλή του δύτη, ώστε να συγκρατεί τον αέρα), ανήκει στον Αριστοτέλη. Το όνειρο της παραμονής του ανθρώπου στο νερό παρέμεινε ζωντανό στο διάβα της ιστορίας. Φημισμένοι μηχανικοί του Μεσαίωνα όπως ο Λεονάρντο Ντα Βίντσι, σχεδίασαν, κατασκεύασαν και έθεσαν σε εφαρμογή μηχανισμούς, που θα μπορούσαν να παρατείνουν την παραμονή του δύτη στο νερό, κυρίως για κατασκευαστικούς ή πολεμικούς λόγους. Χρησιμοποιήθηκαν κώδωνες, ασκοί και πολυάριθμα άλλα υλικά με σχετική επιτυχία για τους σκοπούς που προορίζονταν.

4.5.2. Τύποι Καταδύσεων

- **Κατάδυση μιας αναπνοής** είναι η πρώτη μορφή κατάδυσης η οποία ακόμη και σήμερα χρησιμοποιείται για αθλητικούς και εμπορικούς σκοπούς (δύτες μαργαριταριών). Η μεγάλη πίεση του νερού καταλαμβάνει πολύ χώρο στις αέριες κοιλότητες του δύτη καθ' όλη τη διάρκεια της κατάδυσης. Κάθε κατάδυση ορίζεται από αρκετούς παράγοντες όπως αναερόβια δυνατότητα, αριθμός αιμοσφαιρίων κλπ. Ο χρόνος κατάδυσης είναι γύρω στο 1 λεπτό.
- **Κατάδυση με κάψουλα (υποβρύχιο)** Οι κάψουλες κατάδυσης αποτρέπουν την αρνητική επίδραση της πίεσεως του νερού στους δύτες. Υπάρχουν αρκετοί τύποι αυτών, όπως μεταλλική μπάλα η οποία κατεβαίνει στην επιφάνεια του νερού με την βοήθεια μεταλλικού καλωδίου, υποβρύχιο το οποίο μπορεί να κινείται σε μεγάλες αποστάσεις και σε κάθε διεύθυνση. Όλες αυτές οι κάψουλες απαιτούν σύστημα εξαερισμού καθαρισμού αυτού όπως και απομάκρυνση του διοξειδίου του άνθρακα. Οι μοντέρνες μορφές υποβρυχίων είναι σκληρού περιβλήματος για αντοχή σε μεγάλες πιέσεις. Αυτές οι κάψουλες επιτρέπουν στους δύτες να δουλεύουν πάνω από 100 μέτρα κάτω από την επιφάνεια του νερού.
- **Κατάδυση με πεπιεσμένο αέρα από επιφάνεια.** Ο αέρας δίδεται στον δύτη μέσω σωλήνα με τη βοήθεια ρυθμιστή. Στα πιο τελειοποιημένα συστήματα ο αέρας πηγαίνει κατευθείαν στο σκάφανδρο του δύτη. Σε όλες αυτές τις συσκευές ο δύτης αναπνέει αέρα με πίεση ισοδύναμη της πίεσεως του νερού, αλλά πάντα υπάρχει κίνδυνος αποσυμπίεσης. Για τα μεγάλα βάθη χρησιμοποιούνται ειδικά μίγματα αέρα όπως ήλιο-οξυγόνο η ήλιο-άζωτο.
- **Κατάδυση με αναπνευστική συσκευή.** Κυρίως υπάρχουν 2 τύποι, με ανοικτό και με κλειστό κύκλο αναπνοής. Ο πιο δημοφιλής τύπος είναι του ανοικτού κύκλου κατά τον οποίο ο αναπνεόμενος αέρας αποβάλλεται στον εξωτερικό χώρο. Στο κλειστό κύκλωμα αναπνοής ο αναπνεόμενος αέρας γυρίζει πίσω σε ένα θάλαμο και εκεί αφού απορροφάται το διοξείδιο του άνθρακα προσθέτεται οξυγόνο και

χρησιμοποιείται ξανά. Το κλειστό κύκλωμα χρησιμοποιείται κυρίως στο στρατό λόγω απουσίας φυσαλίδων αέρα στην επιφάνεια του νερού.

4.5.3. Εξοπλισμός

Αν ο εξοπλισμός σας δεν δουλεύει καλά ή είναι κακώς προσαρμοσμένος, ποτέ δεν θα νοιώσετε βολικά κάτω από το νερό. Γι αυτό διαθέστε μερικά λεπτά προσοχής.

- **Η μάσκα** είναι από τα βασικότερα στοιχεία εξοπλισμού και υπάρχει σε πολλές ποικιλίες μονοπτικού, διοπτικού και πολυοπτικού τύπου. Η σωστή εφαρμογή στο πρόσωπο, το ικανοποιητικό οπτικό πεδίο και τα βέλτιστα υλικά κατασκευής αποτελούν το πρωταρχικό στοιχείο που οφείλει να εξετάσει ο αυτοδύτης. Πέραν τούτου, η επιλογή αποτελεί θέμα αρέσκειας και οικονομικής δυνατότητας.
- **Ο αναπνευστήρας** είναι ένα υλικό εξοπλισμού που επιτρέπει την παρακολούθηση του βυθού, χωρίς την ανάγκη επιφανειακής αναπνοής απ' τον αυτοδύτη. Υπάρχουν πολλά είδη αναπνευστήρων που διαφέρουν ως προς το σχεδιασμό και το υλικό κατασκευής. Εκείνο που πρέπει να λάβει σοβαρά υπόψη του ο αυτοδύτης είναι το μέγεθος του σωλήνα το οποίο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 42 εκ., να παρουσιάζει στο άνω μέρος του σωλήνα ανακλαστική ταινία ώστε να γίνεται ορατός από μακριά, να διαθέτει μαλακό επιστόμιο για να μην κουράζει τα ούλα και τα δόντια καθώς και ειδικό λουράκι που να τον στηρίζει στη θέση του.
- **Τα πτερύγια** είναι εύκαμπτα, ελαφριάς κατασκευής και παρέχουν άνεση, ευελιξία και ταχύτητα στον αυτοδύτη. Προσφέρονται σε δύο τύπους: ανοικτά και κλειστά. Στην αυτόνομη κατάδυση προτιμούνται κυρίως τα πέδιλα ανοικτού τύπου, καθώς επιτρέπουν περισσότερες κινήσεις στο πόδι, καλύτερη θερμική προστασία εξαιτίας της χρήσης μπότας και προστασία από κτυπήματα κατά την προετοιμασία της κατάδυσης. Η ευκαμψία των πτερυγίων ποικίλει ανάλογα με το υλικό κατασκευής τους.
- **Το καταδυτικό μαχαίρι** είναι από τα πιο σημαντικότερα στοιχεία ασφάλειας του αυτοδύτη. Εν προκειμένω, το μαχαίρι δε θεωρείται όπλο, αλλά ένα πολύ σημαντικό εργαλείο στο βυθό, με το οποίο ο αυτοδύτης μπορεί, προκειμένου να αποφύγει την εμπλοκή του, να κόψει κάποιο σκοινί ή δίκτυα, ακόμη και να μετρήσει μικρά αντικείμενα στο βυθό. Επίσης, με την κρούση του στη φιάλη του, είναι δυνατόν να τραβήξει ηχητικά την προσοχή των συντρόφων του
- **Ο ρυθμιστής πλευστότητας (BCD)** είναι ένα σημαντικότερο στοιχείο εξοπλισμού που επιτρέπει στον αυτοδύτη να ρυθμίσει την πλευστότητά του κατά βούληση, αυξομειώνοντας τον όγκο του. Ο ρυθμιστής πλευστότητας είναι δυνατόν να πληρωθεί με μηχανικό τρόπο, από παροχή χαμηλής πίεσης του ρυθμιστή ή με το στόμα. Για το άδειασμα του είναι εφοδιασμένος με βαλβίδες ταχείας και βραδείας ανακούφισης. Στην αγορά παρουσιάζεται σε τύπο κολάρου, πλάτης και τζάκετ. Τα τελευταία προσφέρουν την καλύτερη δυνατή ασφάλεια και ισορροπία του αυτοδύτη κατά την πλεύση του προς την επιφάνεια, χωρίς να δυσχεραίνουν την κίνηση και κυριαρχούν στην προτίμηση των αυτοδυτών κατά τα τελευταία χρόνια.

- **Ρυθμιστής πίεσης** είναι ο μηχανισμός εκείνος ο οποίος μειώνει την απόλυτη πίεση της φιάλης σε τέτοια τιμή, ώστε να καθίσταται ο αέρας της φιάλης αναπνεύσιμος. Διακρίνεται στα στάδια, α' και β' και παρέχει τη δυνατότητα εξόδων χαμηλής και υψηλής πίεσης οι οποίες είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν για την πλήρωση του BCD, δεύτερο β' στάδιο (χταπόδι) και από τα όργανα ελέγχου. Οι ρυθμιστές διακρίνονται σε ισορροπημένους και μη ισορροπημένους. Οι πρώτοι έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν με σταθερή πίεση όλο τον αέρα της φιάλης, ενώ οι δεύτεροι παρουσιάζουν μείωση της πίεσης και συνεπώς αυξημένη αντίσταση αναπνοής, όσο μειώνεται η πίεση της φιάλης.
- **Η ζώνη βαρών** όπως και ο ρυθμιστής πλευστότητας, συνιστά μηχανισμό ελέγχου της πλευστότητας του αυτοδύτη. Σημαντικά στοιχεία για τη ζώνη είναι η παρουσία πόρπης ταχείας απελευθέρωσης, μηχανισμών συγκράτησης βαρών και η ορθή κατανομή των βαρών, ώστε να μην επιβαρύνεται η μέση (ιδιαίτερα για τις γυναίκες) και να αποφεύγεται η εμπλοκή με τη φιάλη ή το ρυθμιστή πλευστότητας.
- **Η καταδυτική στολή** παρέχει θερμική προστασία στον αυτοδύτη, καθώς και προστασία από κτυπήματα ή κοψίματα που πιθανώς θα προκληθούν από την επαφή του με το βυθό. Οι στολές διακρίνονται σε υγρού και ξηρού τύπου. Ευρέως διαδεδομένες για τις καταδύσεις αναψυχής είναι οι υγρού τύπου. Οι ξηρού τύπου χρησιμοποιούνται περισσότερο για εξειδικευμένες καταδύσεις σε ακραίες θερμοκρασιακές συνθήκες και με απαιτήσεις υψηλής ασφαλείας. Όσον αφορά στις στολές υγρού τύπου, κυκλοφορούν σε διαφορετικούς σχεδιασμούς προκειμένου να εκπληρώνουν διαφορετικές ανάγκες του αυτοδύτη. (Μονοσόρτ, ολόσωμη, με ενσωματωμένη ή μη κουκούλα, παντελόνια Λόνγκ Τζον, μποτάκια, κάλτσες, γάντια κ.λπ.).
- **Η φιάλη αέρα** είναι δοχείο ποικίλης χωρητικότητας, που μεταφέρει με ασφάλεια αέρα υψηλής πίεσης. Όλες οι φιάλες έχουν σχήμα και μέγεθος ανάλογο με τον τύπο και το εργοστάσιο κατασκευής τους. Συνηθέστερες είναι οι φιάλες χωρητικότητας 10, 12, 15 και 18 lt. Γεμίζουν με ατμοσφαιρικό αέρα υπό πίεση 200-300 ATM και το υλικό κατασκευής τους είναι είτε χρωμομολυβδένιο ατσάλι είτε κράμα αλουμινίου. Εξαιτίας της διαρκούς πίεσης στην οποία βρίσκονται οι φιάλες, οι προδιαγραφές κατασκευής τους καθορίζονται από κρατικούς φορείς. Οι πιο γνωστοί είναι ο **DOT** (Department of Transportation) στις Η.Π.Α, ο **DIN** (Deutsche Industry Normen) στη Γερμανία, και ο **EURS** (European Standards). Κάθε φορέας απαιτεί να χαράσσονται πάνω στη φιάλη διάφορα κατασκευαστικά στοιχεία, όπως το υλικό κατασκευής (3AA για τις ατσάλινες και 3AL για τις φιάλες αλουμινίου), η ημερομηνία κατασκευής, η χωρητικότητα, η πίεση λειτουργίας, ο αριθμός της φιάλης και η ημερομηνία υδροστατικού ελέγχου. Οι φιάλες φέρουν κλείστρα, στα οποία αναρτάται ο ρυθμιστής πίεσης. Τα κλείστρα είναι στην πραγματικότητα βαλβίδες παροχής αέρα και διακρίνονται συνήθως σε δύο τύπους. Τα κλείστρα "K" (απλές βαλβίδες ON-OFF) και τα κλείστρα "J" με μηχανισμό ελατηρίου υπό τάση, έτσι ώστε να κλείνει σε μια δεδομένη πίεση της φιάλης. Τα κλείστρα "J" χρησιμοποιήθηκαν κυρίως ως μηχανισμός προειδοποίησης για την πτώση της πίεσης στη φιάλη.

4.5.4. Εκπαίδευση

Ο πιο γρήγορος δρόμος να ανακαλύψει κάποιος τον όμορφο και μυστηριώδη κόσμο του θεού Ποσειδώνα, βρίσκεται στη βασική υποβρύχια εκπαίδευση που γίνεται στα καταδυτικά σωματεία της Ελλάδας, τα οποία λειτουργούν κάτω από διεθνή προγράμματα σοβαρών οργανισμών όπως PADI, IDD, CMAS, κλπ. Όλοι αυτοί οι οργανισμοί είναι αρμόδιοι για την προετοιμασία και τους τύπους διπλωμάτων του παγκόσμιου υποβρύχιου κόσμου, οι οποίοι κάτω από συγκεκριμένη εκπαίδευση εκδίδουν διάφορα διεθνή διπλώματα δίνοντας σας την ευκαιρία γνώσης του υποβρύχιου κόσμου.

Ψυχαγωγικά μαθήματα καταδύσεων:

- **Resort course, discovery scuba diving course, and intro course.** Αυτά τα μαθήματα διεξάγονται από όλες τις ομοσπονδίες της υποβρύχιας πλοήγησης Βασικά βρίσκονται σε παραθαλάσσια κέντρα αναψυχής και παίρνουν λίγο χρόνο. Συνήθως ένα από τα μαθήματα θεωρίας είναι αφιερωμένο στη γνωριμία με τον εξοπλισμό και ένα πρακτικό μάθημα στη πισίνα έχει σκοπό τον εγκλιματισμό στο νερό. Αυτά τα μαθήματα δεν παρέχουν την λήψη οποιοδήποτε διεθνούς διπλώματος είτε μεγάλο ποσοστό γνώσης παρά μόνο μια απλή γνωριμία με τις καταδύσεις. Η δυνατότητα που δίνεται στον εκπαιδευόμενο με το τέλος του μαθήματος είναι η κατάδυση στα 5-8 μέτρα σε ανοικτή θάλασσα κάτω από την επίβλεψη του εκπαιδευτή.
- **Scuba diver course (NAUI), Open Water course (PADI), Bronze course (CMAS*).** Αυτά τα μαθήματα προορίζονται για τους ανθρώπους που θέλουν να πάνε ένα βήμα παραπάνω και να εκπληρώσουν διαφορετικούς τύπους κατάδυσης σε ανοικτή θάλασσα. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει 3-4 μαθήματα θεωρίας, 3-4 πρακτικά στην πισίνα και 5-6 καταδύσεις στην ανοικτή θάλασσα. Δυνατότητες: ο εκπαιδευόμενος αποκτά ένα διεθνή μη εξαγοράσιμο τύπο διπλώματος για όλη του τη ζωή. Του επιτρέπεται να νοικιάσει και να αγοράζει εξοπλισμό, και να βουτά σε οποιοδήποτε μέρος της υδρογείου. Ο δύτης εκπληρώνει τύπους καταδύσεων όπως νυχτερινή κατάδυση, σε ναυάγια και σε θαλάσσια ρεύματα. Όλες οι καταδύσεις πρέπει να γίνονται πάνω από τα 18 μέτρα.
- **Advanced Scuba Diver Course (NAUI, PADI, SSI, IDD).** Αυτά είναι μαθήματα συνεχούς εκπαίδευσης για διπλωματούχους δύτες και είναι προορισμένα για αυτούς που θέλουν να λάβουν προετοιμασία padding με διαφορετικά είδη καταδύσεων και συνθήκες αυτών. Αυτό το ενδιαφέρον πρόγραμμα αποτελείται από 6 ώρες θεωρίας και περιέχει ειδικές πληροφορίες για κάθε τύπο κατάδυσης όπως εύρεση και ανάσυρση αντικειμένων από τον βυθό, κατάδυση σε μεγάλο βάθος, πλοήγηση κ.α. Το πρακτικό μέρος ανοίγει με όχι λιγότερο από 6 καταδύσεις σε ανοικτή θάλασσα από τις οποίες οι 3 είναι υποχρεωτικές:

- Υποβρύχιος προσανατολισμός
- Νυχτερινή κατάδυση η σε περιορισμένη ορατότητα
- Κατάδυση σε μεγάλο βάθος (περισσότερο 40 μέτρα)

Με επιλογή:

- Εύρεση και ανάσυρση αντικειμένων
- Κατάδυση από σκάφος
- Κατάδυση από την ακτή
- Κατάδυση σε ναυάγια

- Κατάδυση σε θαλάσσια ρεύματα
- Κατάδυση σε γλυκό νερό
- Υποβρύχιο ψάρεμα
- Κατάδυση για φωτογράφιση και βιντεοσκόπηση
- Κατάδυση με τη βοήθεια οργάνων κλπ.

Με τον τερματισμό αυτών των μαθημάτων ο εκπαιδευόμενος έχει την δυνατότητα να εκτελεί τις καταδύσεις χωρίς την επίβλεψη του εκπαιδευτή του.

- **Master Scuba Diver Course (NAUI, PADI); Silver course (CMAS**).** Αυτά τα μαθήματα αποβλέπουν στην επιμήκυνση της εκπαιδευτικής περιόδου και στην καλυτέρευση της κεκτημένης γνώσης και ικανοτήτων, επίσης τη λήψη μεγαλύτερης ικανοποίησης από την κατάδυση. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει 2-3 ώρες θεωρία για εξοπλισμό, κινδύνους καταδύσεως, υποβρύχια πλοήγηση, κατάδυση σε περιορισμένη ορατότητα και σε μεγάλο βάθος και το πρακτικό μέρος περιλαμβάνει κατάδυση σε ανοικτή θάλασσα (το λιγότερο 8).

Απαιτούμενες καταδύσεις :

- κατάδυση σε μεγάλο βάθος
- νυχτερινή κατάδυση
- διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και διάσωση
- εύρεση και ανάσυρση αντικειμένων από το βυθό.

Παράλληλα ο δύτης εκτελεί με εκλογή του διάφορες καταδύσεις όπως:

- κατάδυση με ελαφρύ εξοπλισμό (μάσκα ,βατραχοπέδιλα)
- καταδύσεις από σκάφος
- καταδύσεις από ακτή
- υποβρύχιο ψάρεμα



4.5.5. Οι υποβρύχιες καταδύσεις στην Ελλάδα

Η ιδιαίτερη καθαρότητα των ελληνικών θαλασσών και ο τεράστιος πλούτος του βυθού αποτελούν πόλο έλξης για όσους αναζητούν τη μαγεία της υποβρύχιας εξερεύνησης. Όσοι καταδύονται απολαμβάνουν την εμπειρία της εισόδου σ' ένα σιωπηλό παράδεισο γεμάτο από μυριάδες σχήματα και χρώματα και αναρίθμητα θαλάσσια είδη. Η υποβρύχια κατάδυση με τον κατάλληλο εξοπλισμό στις ελληνικές θάλασσες επιτρέπεται παντού, εφόσον βέβαια δεν υπάρχει ειδική απαγόρευση για την προστασία των υποθαλάσσιων αρχαιοτήτων.

Συγκεκριμένα, υποβρύχια κατάδυση μπορεί να γίνει στα εξής μέρη:

Αττική: Βάρκιζα, Βουλιαγμένη, Καβούρι
Πελοπόννησος: Αργολίδα, Αχαΐα, Μεσσηνία
Στερεά Ελλάδα: Μαγνησία
Μακεδονία: Καβάλα, Χαλκιδική
Κρήτη: Ηράκλειο, Λασιθί, Ρέθυμνο, Χανιά
Αιγαίο :Κάλυμνος, Μύκονος, Ρόδος
Επτάνησα: Ζάκυνθος, Κέρκυρα, Λευκάδα, Παξοί

4.6. Θαλάσσιο σκι

Το θαλάσσιο σκι «γεννήθηκε» γύρω στο 1900 από μια παρέα νεαρών που διασκεδάζε στα νερά μιας λίμνης των Η.Π.Α., και εξαπλώθηκε γρήγορα κάνοντας το ένα από τα πλέον πιο διαδεδομένα σύγχρονα σπορ του νερού. Δεν χρειάζεται ιδιαίτερη εξάσκηση όταν γίνεται ερασιτεχνικά. Χρειάζεται δύναμη στα πόδια και στα χέρια έτσι όταν ξεκινήσει το ταχύπλοο ο σκιέρ να μπορέσει να σηκωθεί στα δύο πέδιλα που φορά και να διασκεδάσει προσφέροντας παράλληλα ένα όμορφο θέαμα σε όσους παρακολουθούν. Ο εξοπλισμός δεν είναι ιδιαίτερα περίπλοκος και οι τιμές ποικίλλουν. Αποτελείται από την κατάλληλη στολή, μπότες και τα πέδιλα (σανίδες).

4.6.1. Το Θαλάσσιο σκι στην Ελλάδα

Η πρώτη μορφή του θαλασσίσιου σκι ήταν η “θαλασσοδρομία” (aqua-planing), όπου ο αθλητής γλιστρούσε στο νερό πάνω σε μια σανίδα (aqua-plane) δεμένη πίσω από ένα “ταχύπλοο” σκάφος. Στον ελλαδικό χώρο, τέτοιες “θαλασσοδρομίες” αναφέρονται την περίοδο 1945-1946 στην περιοχή του Βόλου, με σκάφη του Λιμενικού Σώματος.

Το θαλάσσιο σκι εμφανίζεται με τη σημερινή του μορφή (δηλ. με ένα ή δύο πέδιλα) το 1957, στον όρμο της Βουλιαγμένης, ως άθλημα αναψυχής. Το 1959 ο Ναυτικός Όμιλος Βουλιαγμένης δίνει ώθηση στο αγωνιστικό μέρος του αθλήματος, με την ίδρυση του πρώτου τμήματος 'αγωνιστικού θαλασσίσιου σκι'.

Ο πρώτος σύλλογος που δραστηριοποιήθηκε ενεργά στην εξέλιξη του αγωνιστικού θαλασσίσιου σκι, ήταν ο Ναυτικός Όμιλος Βουλιαγμένης, ο οποίος έως το 1963 εκπροσωπούσε τη χώρα μας στην Παγκόσμια Ένωση Θαλασσίσιου Σκι (μετονομαζόμενη σε Διεθνή Ομοσπονδία Θαλασσίσιου Σκι το 1988).

Το 1963 ιδρύεται η Ελληνική Ομοσπονδία Θαλασσίσιου Σκι (ΕΟΘΣκι) και από 1965 συμμετέχει σε διεθνείς αθλητικές διοργανώσεις. Από την ίδρυσή της, η ΕΟΘΣκι υλοποιεί το όραμα του ιδρυτή και πρώτου προέδρου της, Αθανασίου Διακάκη (1963-1980), για την διάδοση του αθλήματος σε όλη την Ελλάδα, την δημιουργία αθλητικών συλλόγων και την τεχνική και οικονομική ενίσχυσή τους.

Η Ελλάδα με τις ατέλειωτες ακτές και τα εκατοντάδες νησιά θεωρείται ιδανικός τόπος για θαλάσσιο σκι, το οποίο άλλωστε έχει πολλούς οπαδούς σε ολόκληρη τη χώρα.

Οι περισσότερες παραλίες προσφέρονται για σκι, αρκεί να τηρούνται πάντα οι κανονισμοί ασφαλείας που δεν επιτρέπουν τη πραγματοποίηση του σπορ σε απόσταση μικρότερη των 200 μέτρων από τους κολυμβητές.

Υπάρχουν ωστόσο κάποιες παραλίες που προτιμώνται ιδιαίτερα από τους σκιέρ και εξαιτίας της γεωγραφικής τους θέσης αλλά και για τις ευκολίες που παρέχονται από τους ναυτικούς ομίλους και τις σχολές που βρίσκονται εκεί. Τέτοιες παραλίες θεωρούνται το Καράβι στο Μαραθώνα, Eden Beach στη Σαρωνίδα, το Πόρτο Χέλι, η Βουλιαγμένη, ο Πόρος, η Σκιάθος, η Λίμνη Καϊάφα στην Ηλεία, το Καψάλι στα Κύθηρα, η Δασιά στην Κέρκυρα και το Κέντρο Θαλασσίων Ρόδων στη Χαλκιδική.

4.6.2. Το κόστος

Αρχικά θα πρέπει να πούμε ότι για όσους ενδιαφέρονται να μάθουν θαλάσσιο σκι, υπάρχει πακέτο μαθημάτων στα 250 ευρώ ενώ κάποιος που απλά θέλει να δοκιμάσει την εμπειρία του θαλάσσιου σκι μπορεί να το πραγματοποιήσει με ένα ελάχιστο κόστος στα 30 ευρώ. Τέλος, όποιος θέλει να ασχοληθεί(ή ασχολείται) επαγγελματικά θα πρέπει να καταβάλλει και ένα επιπλέον ποσό για τον κατάλληλο εξοπλισμό.



4.7. Surfing-Ιστιοσανίδα

4.7.1. Ιστορία

Η ιστοιοσανίδα ή surfing (κυματοδρομία) πρωτοεμφανίστηκε χιλιάδες χρόνια πριν, στις νότιες θάλασσες του Ειρηνικού Ωκεανού. Οι ιθαγενείς των νησιών της Πολυνησίας μάθαιναν να γλιστρούν πάνω στα ψηλά κύματα μέχρι την ακτή, χρησιμοποιώντας ξύλινες σανίδες. Η πρώτη αναφορά στο surfing έγινε από τον James Cook, τον Άγγλο θαλασσοπόρο το 1777. Ο Cook θαύμασε τον τρόπο με τον οποίο οι ιθαγενείς στα νησιά Ταϊτή και Οάχου (Χαβάη) επιδίδονταν στο surfing χρησιμοποιώντας σανίδες και κανό. Σημείωσε μάλιστα στο ημερολόγιο του πλοίου ότι αυτό φαινόταν να γίνεται περισσότερο για λόγους διασκέδασης. Το surfing όμως κινδύνεψε να εξαφανιστεί, γιατί οι χριστιανοί ιεραπόστολοι που έφταναν στην περιοχή στις αρχές του 19ου αιώνα θεώρησαν ηδονιστική τη δραστηριότητα αυτή και την απαγόρευσαν.

Η αναβίωση του surfing και η διάδοσή του σε όλο τον κόσμο οφείλεται στον Duke Kahanamoku, έναν περίφημο κολυμβητή και σερφίστα, που διέδωσε το surfing στην Αυστραλία το 1915 και ίδρυσε τον πρώτο σύλλογο surfing στο Waikiki τη δεκαετία του 1920. Τα χρόνια του 1960 έγινε τρόπος ζωής για πολλούς Αμερικανούς, ιδιαίτερα στην Καλιφόρνια, υμνήθηκε από μουσικά συγκροτήματα (Beach Boys) και έγινε θέμα πολλών κινηματογραφικών ταινιών.

Το άθλημα κατάγεται από το surfing (κυματοδρομία), σε συνδυασμό με την ιστοιοπλοΐα. Ένας ναυτικός, ο Jim Drake, και ένας φίλος του surfing, ο Hoyle Schweizer, είχαν την ιδέα να τοποθετήσουν άλμπουρο και πανί στη σανίδα του surf. Η δυσκολία δεν ήταν στη σύλληψη της ιδέας αλλά στην πρακτική της εφαρμογή. Οι δύο φίλοι ανακάλυψαν και πατενταρίσανε έναν ειδικό σύνδεσμο-μηχανισμό που επέτρεπε στο rig (δηλαδή το άλμπουρο, το πανί και τη διπλή μάτσα μαζί) να στερεώνεται πάνω σε μία σανίδα του surf, φτιαγμένη από πολυαιθυλένιο, να περιστρέφεται και να κινείται ελεγχόμενα προς κάθε κατεύθυνση. Ο συνδυασμός αυτός σανίδας-πανιού έδωσε ένα πολύ ελαφρό ιστοιοπλοϊκό σκάφος, το μόνο που μπορούσε να ταξιδεύει χωρίς τιμόνι. Βάπτισαν την εφεύρεσή τους Windsurfer και άρχισαν τη μαζική παραγωγή του στις αρχές τις δεκαετίας του '70.

Τα πρώτα χρόνια οι ιστοιοσανίδες ταξίδευαν με χαμηλές ταχύτητες και δεν απομακρύνονταν από τις ακτές. Από τότε το άθλημα έχει εξελιχτεί πολύ, αφού έμπειροι αθλητές μπορούν να πετύχουν ταχύτητες που πλησιάζουν τα 80χμ./ώρα και να διασχίζουν μεγάλες αποστάσεις, ακόμα και ωκεανούς. Το πρώτο παγκόσμιο πρωτάθλημα έγινε το 1973, ενώ το 1984 το windsurfing έγινε Ολυμπιακό άθλημα, στο οποίο διαπρέπει και ο Έλληνας Νίκος Κακλαμανάκης, Χρυσός Ολυμπιονίκης και Παγκόσμιος Πρωταθλητής.

4.7.2. Εξοπλισμός

- **Τα γάντια** δεν πρέπει να επηρεάζουν τη λαβή (αίσθηση) των χεριών στη μάτσα. Ο ρόλος τους είναι να τα προστατεύουν από τις φουσκάλες και τα κοψίματα και να τα κρατούν ζεστά. Υπάρχουν γάντια τύπου ιστιοπλοΐας (είναι κομμένα στα δάχτυλα για την ευκολία των χειρισμών) και κανονικά (κλειστά). Τα δεύτερα χρησιμοποιούνται κυρίως τις μέρες που κάνει κρύο.
- **Η κουκούλα** είναι φτιαγμένη από συνθετικό ελαστικό (νεοπρένιο) και φοριέται κυρίως τις ημέρες που έχει κρύο. Υπάρχουν στο εμπόριο και ειδικά, πολύ ελαφριά προστατευτικά 'κράνη' από ελαστικό, για καλύτερη προστασία.
- **Παπούτσια.** Ο αθλητής πρέπει να πατά σταθερά στη σανίδα. Ειδικά για το windsurfing, υπάρχουν πολύ ελαφριά παπούτσια με αντιολισθητικές σόλες, που, επιπλέον, προστατεύουν τα πόδια από μικροκοψίματα. Για τις πιο κρύες ημέρες, υπάρχουν ελαφριά μποτάκια από νεοπρένιο που κρατούν τα πόδια ζεστά.
- **Η στολή** επιτρέπει στους αθλητές να ασκούνται στο αγαπημένο τους σπορ ακόμα και τις κρύες μέρες του χειμώνα. Φτιαγμένες από σχεδόν αδιάβροχα υλικά, προστατεύουν τον αθλητή και τον κρατούν ζεστό. Πρέπει να εφαρμόζουν καλά στο σώμα, χωρίς όμως να εμποδίζουν τις κινήσεις του. Συνήθως έχουν ζωηρά χρώματα και σχέδια. Εκτός από τις ολόσωμες στολές υπάρχουν και παρόμοιου τύπου γιλέκα για πιο ζεστά κλίματα.
- **Οι ζώνες (δέστρες)** αυτές φοριούνται στη μέση και δένονται με σχοινιά πάνω στο άλμπουρο. Βοηθούν στο να γίνει ο χειρισμός ευκολότερος και λιγότερο κουραστικός, γιατί μεταφέρουν μέρος της δύναμης του αέρα από τα χέρια στο σώμα του αθλητή.
- **Το γιλέκο-σωσίβιο** είναι ένα βοήθημα που ξεκουράζει τον αθλητή στο νερό και, όταν βρίσκεται πάνω στην ιστιοσανίδα του και τον προστατεύει από το κρύο.
- **Ο εξοπλισμός ασφαλείας** είναι χρήσιμος για περιπτώσεις κινδύνου, γι αυτό όσοι κάνουν windsurfing πρέπει οπωσδήποτε να έχουν μαζί τους φωτοβολίδες, σφυρίχτρα και σημαία κινδύνου. Έτσι, μπορούν να ειδοποιήσουν από απόσταση και να καλέσουν βοήθεια. Αυτά μεταφέρονται σε ένα τσαντάκι ζώνης, που μπορεί ακόμα να περιέχει ένα σουγιαδάκι, μία πένσα, λίγο σχοινί, αδιάβροχη κολλητική ταινία και μερικά ανταλλακτικά για μικροεπισκευές, σε περίπτωση που χρειαστεί να γίνουν στη θάλασσα.



4.7.3. Μαθήματα surfing

Ο καλύτερος τρόπος είναι να μάθετε windsurfing σε κάποια σχολή, από ειδικευμένο προσωπικό, πάνω σε κατάλληλη ιστιοσανίδα και με το σωστό εξοπλισμό. Οι ιδανικές καιρικές συνθήκες στην αρχή είναι: σταθερός κατά προτίμηση άνεμος που δεν ξεπερνά τους 4-5 κόμβους (γύρω στα 10-11 χιλιόμετρα την ώρα) και ήρεμη θάλασσα ή με μικρά κύματα. Βοηθά επίσης ο άνεμος να έχει κατεύθυνση προς την ακτή. Έτσι, αν τύχει και απομακρυνθείτε από την παραλία, σε περίπτωση ανάγκης μπορείτε να επιστρέψετε εύκολα. Λίγες ώρες στο νερό φτάνουν για να μάθει κανείς τα βασικά, δηλαδή να μένει όρθιος στη σανίδα, να στρίβει και να κρατά πορεία για ένα συγκεκριμένο σημείο. Οποσδήποτε θα χρειαστούν κάποια μαθήματα και αρκετή πρακτική εξάσκηση. Το καλό με το windsurfing είναι ότι από την πρώτη στιγμή μπορεί κανείς να διασκεδάσει ανεξάρτητα από την εμπειρία του. Όσο μάλιστα προοδεύει, θα ανακαλύπτει όλο και περισσότερους τρόπους διασκέδασης.

4.7.4. Surfing στην Ελλάδα

Η Ελλάδα προσφέρει ιδανικές συνθήκες για τους φίλους του αθλήματος. Μέρη που μπορεί κανείς να κάνει οργανωμένα windsurfing είναι:

Στην Αττική:

- Στην Ανάβυσσο
- Στη Βάρκιζα
- Στο Λαύριο
- Στη Λούτσα
- Στη Ραφήνα
- Στο Σχοινιά Μαραθώνα
- Στη Γαλάζια Ακτή Μαραθώνα

Στη Θεσσαλονίκη:

- Στην Αγία Τριάδα
- Στη λίμνη Βόλβη
- Στη Νέα Μηχανιώνα
- Στη Χαλκιδική (Sunny Beach)

Στην Πάρο:

- Στη Χρυσή Ακτή
- Στη Νέα Χρυσή Ακτή
- Στα Τσουκάλια
- Στη Σάντα Μαρία
- Στην Πούντα
- Στη Ρόδο:

- Στα Τριάντα
- Στις Φανές
- Στο Πρασσονήσι
- Στο Θεολόγο

Στη Νάξο:

- Στον Άγιο Γεώργιο
- Στη Μικρή Βίγλα

Στη Μύκονο:

- Στη Φτελιά
- Στον Καλαφάτη

Επίσης στην Πάτρα (Δρέπανο και Ζαχάρω), στη Λευκάδα (Βασιλική), στην Κάρπαθο (Όρμος του Διαβόλου), στο Ηράκλειο (Αμμουδάρα), στην Ίο (Μυλόποτας), στη Σκιάθο, στην Κω, στη Ζάκυνθο, στο Λουτράκι, στη Σαντορίνη, αλλά και σε κάθε οργανωμένη παραλία.

4.8. Ιστιοπλοΐα

Η ιστιοπλοΐα πήρε το όνομά της από το ιστίο (κομμάτι πανί που χρησιμοποιούσαν στα παλιά χρόνια οι ναυτικοί), τα οποία δένονταν στα κατάρτια των σκαφών για να δίνουν ώθηση. Τότε σε κατάσταση νηνεμίας τα πράγματα ήταν αρκετά δύσκολα, γιατί έπρεπε να επέμβει ο άνθρωπος και η μυϊκή του δύναμη τραβώντας τα κουπιά. Τώρα με βάση την εξέλιξη των εποχών τα πράγματα στην ιστιοπλοΐα είναι πιο εύκολα, λόγω των μηχανών που χρησιμοποιούνται σε τέτοιες περιπτώσεις. Στις μέρες μας η ιστιοπλοΐα είναι ένα από τα πιο ενδιαφέροντα, δημοφιλή, και συναρπαστικά θαλάσσια αθλήματα που υπάρχουν. Τα πλεονεκτήματα αυτού του αθλήματος πολλά, εφόσον καταφέρνει και συνδυάζει την άμεση επαφή με τη φύση και πιο συγκεκριμένα με τη θάλασσα, και φυσικά την σωστή σωματική διάπλαση του πληρώματος. Σαν άθλημα η ιστιοπλοΐα χρειάζεται πολύ εκπαίδευση και αρκετή μυϊκή δύναμη εφόσον πρέπει να μπορεί κανείς να κινείτε γρήγορα, και να προσαρμόζει ανάλογα το σκάφος του πάνω στον άνεμο και στα ρεύματα της θάλασσας. Η ιστιοπλοΐα πρωτοεμφανίστηκε σε Ολυμπιακούς Αγώνες το 1900 στο Παρίσι αποσπώντας αρνητικά σχόλια ενώ επανήλθε το 1908 και από τότε βρίσκεται ανελλιπώς στο πρόγραμμα των Ολυμπιακών Αγώνων.

Στους πρώτους Ολυμπιακούς Αγώνες, η ιστιοπλοΐα γινόταν με μεγάλα σκάφη των οποίων τα πληρώματα έφταναν μέχρι και τα 12 άτομα, ενώ οι νικητές κρίνονταν ανάλογα με τους βαθμούς ποινής. Από το 1924, η τάση ήταν να διεξάγονται οι αγώνες με ολοένα και μικρότερα σκάφη με μικρότερα πληρώματα.

Τα τελευταία 20 χρόνια, οι δοκιμές στους εξοπλισμούς έχουν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων σκαφών στα οποία αντανακλώνται οι εξελίξεις του αθλητισμού. Στους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας, μόνο ένα αγώνισμα (Yngling), είχε πλήρωμα τριών ατόμων, ενώ πέντε αγωνίσματα είχαν πλήρωμα ένα μόνο άτομο.

Πλέον, τα σκάφη αποτελούν ένα μείγμα ανάμεσα στις κατηγορίες με μεγάλη ιστορία, όπως τα Star και τα Finn και σε αυτές στις οποίες δείχνουν την εξέλιξη της τεχνολογίας όπως τα 49ers.

4.8.1. Κανονισμοί

Η διαδρομή της Ολυμπιακής κούρσας είναι ένα νοητό τραπέζιο με έξι τμήματα ή μία ευθεία την οποία τα σκάφη διατρέχουν πέντε φορές πάνω - κάτω, δηλαδή όρτσα (κόντρα στον άνεμο) και πρίμα (με τον άνεμο πίσω). Το τελικό σημείο κάθε τμήματος ορίζεται από μια σημαδούρα. Τα σκάφη περνούν τις σημαδούρες διαδοχικά και κάθε σημαδούρα πρέπει να περνιέται από τη σωστή πλευρά. Οι κούρσες είναι προγραμματισμένες να διαρκούν από 30 ως 75 λεπτά, ανάλογα με το αγώνισμα. Οι βαθμοί δίνονται ανάλογα με τη θέση που καταλαμβάνει το σκάφος σε κάθε μια από τις δέκα ιστιοδρομίες. Τα δέκα σκάφη με τις καλύτερες θέσεις σε όλες τις ιστιοδρομίες, συμμετέχουν σε έναν τελικό αγώνα, τον Αγώνα Μεταλλίου. Σε αυτόν οι βαθμοί μετρούν διπλοί και προστίθενται στους προηγούμενους δέκα με τα τρία κορυφαία πληρώματα να ανεβαίνουν στο βάθρο. Εάν στην τελική βαθμολογία υπάρξει ισοπαλία, τότε το χρυσό μετάλλιο κατακτά το σκάφος που τερμάτισε σε καλύτερη θέση στον Αγώνα Μεταλλίου. Αν ο Αγώνας Μεταλλίου για κάποιο λόγο δεν ολοκληρωθεί, τότε το χρυσό μετάλλιο κατακτά το σκάφος που ήταν πρώτο στους δέκα προκριματικούς αγώνες. Αν κάποιο σκάφος δεν καταφέρει να ξεκινήσει μέχρι και τέσσερα λεπτά μετά την έναρξη της κούρσας ακυρώνεται.

4.8.2. Τύποι σκαφών

- **Φινν (Finn)**. Μήκος 4,5 m., πλάτος 1,3 m., ένα πανί επιφάνειας 10m². Είναι για έναν αθλητή και αυτό το σκάφος είναι ολυμπιακή κλάση από το 1952. Πανελληνιονίκης 1991 και 1992 ήταν ο Αρμάντο Ορτολάνο του ΝΟ Καλαμακίου. Καλύτερη ελληνική επίδοση ήταν το αργυρό μετάλλιο του Ηλία Χατζηπαυλή στο Κίελο της Γερμανίας στους Ολυμπιακούς αγώνες του 1972.
- **Λέχνερ (Lechner) A390**. Μήκος 3,9 m., πλάτος 0,6 m., ένα πανί επιφάνειας 7,3m². Είναι για έναν αθλητή και είναι ολυμπιακή κλάση από το 1988. Πανελληνιονίκης για το 1991 και 1992 ήταν ο Νίκος Κακλαμανάκης του ΝΟ Βουλιαγμένης. Καλύτερη ελληνική επίδοση έχει ο ίδιος αθλητής με την ένατη θέση στους Ολυμπιακούς αγώνες της Βαρκελώνης. Στους Ολυμπιακούς αγώνες της Ατλάντα ο Κακλαμανάκης κέρδισε το χρυσό μετάλλιο και στους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας το ασημένιο. Το Lechner αντικαταστάθηκε με το σκάφος RS:X της Neil Pryde με το οποίο θα διαγωνίστηκαν οι αθλητές στους Ολυμπιακούς Αγώνες του Πεκίνου.
- **Γιούροπ (europe)**. Μήκος 3,4 m., πλάτος 1,4 m. μ' ένα πανί και επιφάνεια 7,1m². Είναι για έναν αθλητή και έχει γίνει ολυμπιακή κλάση από το 1989. Πανελληνιονίκης για το 1992 ήταν η Νικολέτα Δεληγιάννη του ΟΦΘ Θεσσαλονίκης.
- **Σταρ (star)**. Ο τύπος του είναι σταθερής καρένας, έχει μήκος 6,92m., πλάτος 1,74 m., δύο πανιά με επιφάνεια 26,9 m². Το πλήρωμά του είναι δύο άτομα και είναι ολυμπιακή κατηγορία από το 1932. Πανελληνιονίκης για το 1992 ήταν ο Ζακ Κιοσέογλου με πλήρωμα το Δημήτρη Μπούκη. Καλύτερη ελληνική επίδοση είναι των Χατζηπαυλή, Πελεκανάκη με την έκτη θέση στους Ολυμπιακούς αγώνες του Λος Άντζελες το 1984.
- **470**. Μήκος 4,7 m., πλάτος 1,7 m., τρία πανιά με επιφάνεια 12,7 m². Είναι για δύο άτομα και έχει γίνει ολυμπιακή κατηγορία από το 1976. Πανελληνιονίκης για το

1991 και το 1992 ήταν οι Πασχαλίδης- Ζαμπέτογλου του ΝΑΟΚΘ. Από το 1996 ως το 2003 πρωταθλητές Ελλάδας αναδείχθηκαν συνεχόμενα οι Ανδρέας Κοσματόπουλος και Κώστας Τριγκώνης του ΝΟΘ. Το 1995 οι Κοσματόπουλος Τριγκώνης αναδείχθηκαν παγκόσμιοι πρωταθλητές στην κατηγορία ανδρών και ήταν 2οι το 2002. Από το 2000 ως το 2003 οι Σοφία Μπεκατώρου και Αιμιλία Τσουλφά κατέκτησαν τον παγκόσμιο τίτλο στις γυναίκες κλείνοντας την ξέφρενη πορεία τους με το χρυσό μετάλλιο στους Ολυμπιακούς αγώνες της Αθήνας.

- **Σόλιγκ (soling)**. Τύπος σταθερής καρένας, με μήκος 8,2 m., πλάτος 1,9 m., τρία πανιά με επιφάνεια 21,6 m². Είναι σκάφος για τρία άτομα και έχει γίνει ολυμπιακή κατηγορία από το 1972. Καλύτερη επίδοση ήταν το χάλκινο του Τάσου Μπουντούρη με πλήρωμα τους Τάσο Γαβριήλη και Άρη Ραπανάκη στην Ολυμπιάδα της Μόσχας το 1980.
- **Φλάινγκ ντάτμαν (flying dustman)**. Μήκος 6,05 m., πλάτος 1,7 m., τρία πανιά με επιφάνεια 18,1 m². Είναι σκάφος για δύο άτομα και έχει γίνει ολυμπιακή κατηγορία από το 1960. Στη χώρα μας τα τελευταία τέσσερα χρόνια κανείς δεν ασχολείται μ' αυτό το σκάφος.
- **Τορνέιντο (tornado)**. Τύπος καταμαράν. Μήκος 6,09 m., πλάτος 3,02 m., δύο πανιά με επιφάνεια 20,4 m². Είναι για δύο άτομα και έχει γίνει ολυμπιακή κατηγορία από το 1976. Τα τελευταία χρόνια γίνεται μια προσπάθεια για να ασχοληθούν κάποιοι Έλληνες αθλητές. Αυτή τη στιγμή η Ελλάδα έχει ένα από το πιο αξιόμαχα πληρώματα στον κόσμο αποτελούμενο από τους Ιορδάνη Πασχαλίδη και Κώστα Τριγκώνη αθλητές του Ν.Ο.Θεσσαλονίκης.
- **Λέιζερ στάνταρντ (laser standard)**. Μήκος 4,2 m., πλάτος 1,4 m., μ' ένα πανί με επιφάνεια 7,1 m². Είναι για ένα άτομο. Πανελληνιονίκης 1991 ήταν ο Δημήτρης Θεοδωράκης του ΝΑΟΒ και το 1992 ο Νίκος Νικολτσούδης του ΑΝΟΓ. Καλύτερες επιδόσεις η πέμπτη θέση του Θεοδωράκη στο παγκόσμιο πρωτάθλημα του 1991 στο Πόρτο Καρρά. Στην ίδια διοργάνωση ο Νικολτσούδης είχε έλθει εκτός. Μ' αυτό το σκάφος είναι μεγάλες οι διακρίσεις του Αιμιλίου Παπαθανασίου του Ολυμπιακού, με μεγαλύτερη το χρυσό μετάλλιο στο Τσεσμέ της Τουρκίας. Την καλύτερη επίδοση σε Ολυμπιακούς Αγώνες την πέτυχε στο Σύδνεϋ ο Αντώνης Μπουγιούρης.
- **Λέιζερ ράντιαλ (laser radial)**. Μήκος 4,2 m., πλάτος 1,4 m., ένα πανί με επιφάνεια 5,7 m². Είναι για έναν αθλητή. Πανελληνιονίκης 1992 στα αγόρια ήταν ο Αντώνης Λογοθέτης του ΑΝΟΓ και στα κορίτσια η Μαρία Μυλωνά του ΝΟΠΦ. Καλύτερη επιτυχία το χρυσό μετάλλιο της Μαρίας Βλάχου στο παγκόσμιο πρωτάθλημα του 1991 στο Πόρτο Καρράς. Εκείνη τη χρονιά το πανελλήνιο πρωτάθλημα κατέκτησε η Ουρανία Φλαμπούρη του ΝΟΒΑ.
- **Όπτιμιστ (optimist)**. Μήκος 2,3 m., πλάτος 1,13 m., ένα πανί με επιφάνεια 3,5 m². Είναι για ένα νεαρό αθλητή. Πανελληνιονίκης 1991 ήταν ο Γιώργος Κουτουμάνος του ΑΝΟΓ και το 1992 η Κατερίνα Γιακουμίδου του ΑΝΟΓ. Καλύτερη επίδοση ήταν η έβδομη θέση του Τσουκάτου στο παγκόσμιο πρωτάθλημα του 1986.
- **420**. Μήκος 4,2 m., πλάτος 1,9 m., τρία πανιά με επιφάνεια 10,2 m². Είναι σκάφος για δύο άτομα. Το πανελλήνιο πρωτάθλημα το 1991 πήραν οι Ν. Ζαπονίδης - Θ. Παρούσης του ΙΟΘ και του ΝΟΑ.
- **Λάιτινγκ**. Μήκος 5,2 m., πλάτος 2,0 m., τρία πανιά με επιφάνεια 16,4 m². Είναι για τρία άτομα. Μόνιμος πρωταθλητής Ελλάδας είναι ο Γιώργος Ανδρέαδης του ΝΟΕ, ο οποίος ήταν πέμπτος στο παγκόσμιο πρωτάθλημα του 1989.
- **5124**. Τύπος σταθερής καρένας, μήκος 7,3 m., πλάτος 2,7 m., τρία πανιά με επιφάνεια 24,2 m². Το πλήρωμα είναι τέσσερις μέχρι έξι αθλητές. Και σε αυτή

την κατηγορία μόνιμος πρωταθλητής Ελλάδας είναι ο Γιώργος Ανδρεάδης ο οποίος έχει στεφθεί και πρωταθλητής Ευρώπης το 1987.

- **49er.** Το 1997 Διεθνής Ομοσπονδία Ιστιοπλοΐας υιοθέτησε το 49er ως σκάφος υψηλών επιδόσεων μικτού πληρώματος. Είναι η εξέλιξη του σκιφ 18 ποδιών του Σύδνεϋ και είναι σχεδιασμένο για ιστιοπλοΐα μεγάλων ταχυτήτων. Το 49er μπορεί να φτάσει και πάνω από 25 κόμβους.
- **RS:X.** Η συγκεκριμένη κατηγορία είναι η συνέχεια της ιστιοσανίδας, αλλά πλέον βρίσκεται πιο κοντά στα πρότυπα του windsurf αναψυχής. Φυσικά βρίσκεται μέσα στα πλαίσια της Ολυμπιακής ρεγκάτας που προϋποθέτει σκάφη που πλέουν μεταξύ 3 και 30 κόμβων.
- **Yngling.** Η Ολυμπιακή καρίνα που αποτελείται από τρεις αθλήτριες σχεδιάστηκε το 1961 από τον Γιαν Λινγκε. Το Ίνγκλινγκ, έχει το ίδιο λείο κουφάρι με το Σόλινγκ, αλλά πιο ανταποκρινόμενο τιμόνι. Δεν είναι τόσο γρήγορο όσο το Σόλινγκ, αλλά είναι πιο ευέλικτο και πιο ευκίνητο. Στρίβει πιο γρήγορα και σε μικρότερη απόσταση και ρυθμίζεται εύκολα ανάλογα με το βάρος του πληρώματος. Το Ίνγκλινγκ μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένας συνδυασμός προγραμματικής λέμβου και καρίνας σχεδιασμένης για ελαφριά πληρώματα. Έκανε ντεμπούτο στους Ολυμπιακούς της Αθήνας.

Να σημειωθεί ότι τα πανιά ονομάζονται μαΐστρα, φλόκος και μπαλόνη και είναι τα ίδια για όλες τις κλάσεις.

Η ιστιοπλοΐα στη χώρα μας έχει εξαπλωθεί λόγω των μοναδικών γεωγραφικών και μετεωρολογικών πλεονεκτημάτων της, γι' αυτό και η Ελλάδα κατέχει μια από τις πρώτες θέσεις στην Ευρώπη. Κάθε χρόνο η Ελληνική Ομοσπονδία διοργανώνει πολλούς μεγάλους διεθνείς αγώνες, στους οποίους οι αθλητές μας έχουν σχετικά καλές επιδόσεις.



4.8.3. Λίστα Αγωνισμάτων

Με βάση τους τελευταίους χρονικά Ολυμπιακούς Αγώνες στο Πεκίνο το 2008 καταγράφονται τα εξής αγωνίσματα:

Κατηγορίες Ανδρών

- 470 (λέμβος πλήρωμα δύο ατόμων)
- Laser (λέμβος με πλήρωμα ένα άτομο)
- RS:X (ιστιοσανίδα, ένα άτομο) - Star

Κατηγορίες Γυναικών

- 470 (λέμβος πλήρωμα δύο ατόμων)
- Laser Radial (λέμβος πλήρωμα ένα άτομο)
- RS:X (ιστιοσανίδα, ένα άτομο)
- Yngling

Μικτή

- 49er
- FINN
- Tornado

Κεφάλαιο 5. Αθλήματα Εδάφους

5.1. Πεζοπορία

Η πεζοπορία είναι μια δραστηριότητα σωματική κατά την οποία διανύουμε περπατώντας μια μεγάλη απόσταση τουλάχιστον 5km αλλιώς δεν θεωρείται πεζοπορία αλλά περπάτημα και διακρίνεται σε 3 κατηγορίες ανάλογα με τον βαθμό δυσκολίας: 1. Απλή πεζοπορία, 2. Ορεινή πεζοπορία, 3. Ορειβασία.

Στην πρώτη κατηγορία, η ελάχιστη διανυόμενη απόσταση είναι 5km (περίπου μια δύο ώρες) και πραγματοποιείται σε εδάφη με πολύ μικρή κλίση (χωρίς μεγάλη υψομετρική διαφορά) κι ελαφρύ εξοπλισμό ενώ στη δεύτερη κατηγορία, η απόσταση των 15-20km. και οι 5-8 ώρες πορείας αποτελούν τον κανόνα. Ο εξοπλισμός είναι εξειδικευμένος και ιδιαίτερα τη χειμερινή περίοδο επιβάλλεται να είναι ο κατάλληλος. Η ορεινή πεζοπορία μπορεί να γίνει σε οποιοδήποτε βουνό. Τα βασικά χαρακτηριστικά της είναι η υψομετρική διαφορά της διαδρομής, που μπορεί να φθάσει τα 500-600m. και το γεγονός ότι η πορεία γίνεται συνήθως σε υψόμετρα μεγαλύτερα των 500m.

Η Ελλάδα άργησε να δημιουργήσει ολοκληρωμένο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, πέραν των βασικών οδικών αρτηριών που διέσχιζαν τη χώρα και μέχρι τότε, η επικοινωνία πραγματοποιούνταν, κυρίως, μέσω των μονοπατιών. Παρόλο που κάποια από τα παλιά μονοπάτια και τα πετρόκτιστα καλντερίμια, αληθινά έργα τέχνης, έχουν γίνει ασφαλτοστρωμένοι δρόμοι, τα περισσότερα από αυτά ξεγλιστρούν ανάμεσα στους δρόμους και συνεχίζουν να υπάρχουν και να διατρέχουν βουνά, λόγγους και χαράδρες. Έτσι, τα τελευταία χρόνια, με διάφορες χρηματοδοτήσεις και από ποικίλους φορείς (δήμους ορειβατικούς συλλόγους, ιδιώτες

κ.α.) συντηρήθηκαν, αναβίωσαν και σηματοδοτήθηκαν μεγάλα τμήματά τους σε όλη την Ελλάδα, δημιουργώντας ένα ευρύ δίκτυο συνολικού μήκους, περίπου, 3.500km . Το κυριότερο τμήμα τους καταλαμβάνουν οι επεκτάσεις των Ευρωπαϊκών Μονοπατιών Μεγάλων Διαδρομών E4, E6 και κατηγορίας O 3000km ενώ εκτός από αυτά έχουν διαμορφωθεί ακόμα 500km. μικρότερων μονοπατιών, που παρουσιάζουν εφάμιλλο ενδιαφέρον.

5.1.1. Εξοπλισμός πεζοπορίας

Το πιο σημαντικό είναι πάντα να φροντίζονται τα πόδια. Για τις εύκολες διαδρομές ένα ζευγάρι καλά παπούτσια πεζοπορίας είναι αρκετό ενώ για πιο δύσκολες πεζοπορίες σε απομακρυσμένες περιοχές χρειάζονται ειδικές μπότες πεζοπορίας. Για μια ημερήσια πεζοπορία τώρα, θα χρειασθεί ένα ελαφρύ σακίδιο με χοντρά και άνετα λουριά. Τα πιο σημαντικά πράγματα που πρέπει να έχει κάποιος μαζί του είναι:

- Ένα μικρό κουτί πρώτων βοηθειών το οποίο πρέπει να περιέχει επιθέματα για φουσκάλες από βαμβακερό ύφασμα ή με αφρό για να τα χρησιμοποιήσει μόλις αισθανθεί κάψιμο στα πόδια.
- Ένα μικρό ψαλίδι και έναν ελαστικό επίδεσμο για διαστρέμματα ή πόνους στις αρθρώσεις.
- Ένα μικρό φακό και μπαταρίες με μεγάλη διάρκεια ζωής.
- Ένα ελβετικό σουγιά.
- Τα εφεδρικά κορδόνια για τις μπότες πεζοπορίας είναι επίσης χρήσιμα για πολλές και διάφορες περιπτώσεις όπως η επιδιόρθωση ιμάντων του σακιδίου.
- Τέλος μια καλή σφυρίχτρα είναι χρήσιμη για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Στην ορεινή πεζοπορία το σακίδιο με τον ημερήσιο εξοπλισμό πρέπει να περιέχει:

- Νιτσεράδα αδιάβροχη και αντιανεμική φόρμα
- Μάλλινο πουλόβερ (για περίπτωση που πέσει πολύ η θερμοκρασία) και εφεδρικές κάλτσες
- Καπέλο (για προστασία από τον ήλιο και για ζέστη) και γάντια
- Μπουκάλι με νερό (ένα ή δύο λίτρα για κάθε άτομο), φαγητό και σνακ υψηλής ενέργειας
- Πυξίδα και σφυρίχτρα
- Εντομοαπωθητικό, αντηλιακή κρέμα, κουτί πρώτων βοηθειών επιθέματα για φουσκάλες και ένα μικρό ψαλίδι
- Χάρτη, τουριστικό οδηγός της περιοχής
- Μικρό φακό, ελβετικό σουγιά, εφεδρικά κορδόνια για τις μπότες πεζοπορίας, γυαλιά ηλίου.

Στα περισσότερα πάρκα και τις προστατευμένες περιοχές, υπάρχουν διαθέσιμοι χάρτες ή είναι ανηρημένοι στην αρχή του μονοπατιού. Κάθε διασταύρωση έχει επισημανθεί. Πολύ απλά πρέπει να γνωρίζετε το όνομα του μονοπατιού και τον προορισμό σας. Τα μονοπάτια πεζοπορίας τα οποία διαχειρίζονται οι λέσχες πεζοπορίας φέρουν συνήθως κάποιο σύμβολο. Αν και υπάρχουν πολλές παραλλαγές το συνηθισμένο σύμβολο είναι ένα άσπρο ορθογώνιο,

με ύψος 15 εκατοστά και πλάτος 5 εκατοστά το οποίο αναπαρίστανται επάνω σε δένδρα ή σε πασσάλους του φράκτη δίπλα από το μονοπάτι. Συνήθως όπως περπατάτε βλέπετε αυτά τα σύμβολα απέναντί σας, και αν το μονοπάτι μπροστά σας δεν είναι εμφανές βλέπετε και άλλο σύμβολο εκτός από το πρώτο. Ένα διπλό σύμβολο (το ένα πάνω από το άλλο) υποδεικνύει στροφή. Το επάνω σύμβολο υποδεικνύει την καινούργια κατεύθυνση· στη συνέχεια αναζητούμε το επόμενο μονό σύμβολο στα αριστερά ή τα δεξιά.



5.1.2 Ορειβασία

Η ορειβασία τώρα, αποτελεί την πλέον δύσκολη μορφή της πεζοπορίας. Συνήθης στόχος της ορειβασίας είναι η κατάκτηση κάποιας κορυφής χωρίς η απόσταση να παίζει ουσιαστικό ρόλο. Πιο σημαντικό στοιχείο είναι ότι ανά ώρα καλύπτονται περίπου 300 μέτρα υψομετρικής διαφοράς που σημαίνει ότι για να ανέβει κανείς 1000 μέτρα απαιτούνται περίπου 4 ώρες μαζί με τις στάσεις. Μια συνήθης ορειβατική ανάβαση διαρκεί 7-10 ώρες μαζί με την επιστροφή. Κομμάτι της ορειβασίας είναι και η αναρρίχηση και παρακάτω γνωρίζουμε τι είναι αναρρίχηση και ποια είδη αναρρίχησης υπάρχουν.

- **Η αναρρίχηση βράχου** είναι η δραστηριότητα εκείνη κατά την οποία ανεβαίνει κανείς σε βράχο, χιόνι ή πάγο με μεγάλη κλίση και για την προώθηση είναι αναγκαία η χρήση ποδιών και χεριών. Η δυσκολία μιας αναρριχητικής διαδρομής εξαρτάται από την κλίση του πεδίου, την ποιότητά του, αλλά κυρίως από το πλήθος και το μέγεθος των πιασιμάτων και των πατημάτων. Κατά την ανάβαση μπορεί να χρησιμοποιείται σχοινί που ασφαρίζεται σε ενδιάμεσες ασφάλειες (μόνιμες ή προσωρινές) με στόχο την προστασία από πτώση, αλλά μπορεί και να μην χρησιμοποιείται οπότε μια ενδεχόμενη πτώση θα οδηγήσει σε τραυματισμό ή θάνατο.
- **Ελεύθερη αναρρίχηση** θεωρείται όταν η προώθηση γίνεται μόνο με τα φυσικά πατήματα και πιασίματα του βράχου. Η χρήση του σχοινιού και του υπόλοιπου εξοπλισμού περιορίζεται μόνο στην ασφάλεια του αναρριχητή και σε περίπτωση πτώσης. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δώσει κανείς στην ελεύθερη αναρρίχηση

καθώς οι κίνδυνοι τραυματισμού είναι αυξημένοι και οφείλονται κυρίως σε λάθη του αναρριχητή.

- Η αναρρίχηση θεωρείται **αθλητική** όταν για την ασφάλιση του αναρριχητή χρησιμοποιούνται μόνιμες ενδιάμεσες ασφάλειες, που έχουν τοποθετηθεί, χωρίς όμως να απαιτείται η τοποθέτηση από αυτόν προσωρινών ασφαλειών. Οι μόνιμες δηλαδή ασφάλειες είναι αρκετές για να του προσφέρουν προστασία από τραυματισμό, σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής και αν συμβεί μια πτώση. Θεωρείται η ασφαλέστερη μέθοδος αναρρίχησης, γι αυτό οι αναρριχητές που επιδίδονται σ' αυτήν πετυχαίνουν το μέγιστο της απόδοσής τους.
- **Μοναχική αναρρίχηση** θεωρείται όταν ο αναρριχητής σκαρφαλώνει μόνο με τις δικές του δυνάμεις, χωρίς την βοήθεια ενός σχοινοσυντρόφου ο οποίος θα τον ασφαλίσει και θα τον ξεκουράζει σε κάποια τμήματα της διαδρομής. Η μοναχική αναρρίχηση μπορεί να γίνεται με χρήση ή χωρίς χρήση ασφαλιστικών μέσων και θεωρείται εξαιρετικά επίπονη και επικίνδυνη δραστηριότητα.
- **Τεχνητή** αναρρίχηση ονομάζεται η αναρρίχηση στην οποία ο αναρριχητής εκτός από τα φυσικά πατήματα και πιασίματα του βράχου χρησιμοποιεί και άλλα (μόνιμα ή προσωρινά) που ο ίδιος ή κάποιος πριν από αυτόν τοποθέτησε πάνω στον βράχο προκειμένου να μειώσει την φυσική δυσκολία της διαδρομής και έτσι να μπορέσει να την ολοκληρώσει. Η τεχνητή αναρρίχηση έχει μειωμένο βαθμό κινδύνου, χωρίς όμως να θεωρείται ότι εξαλείφεται εντελώς η πιθανότητα τραυματισμού επειδή η προώθηση γίνεται με τεχνητά μέσα.

5.1.2.1. Αναρριχητικές διαδρομές

Οι αναρριχητικές διαδρομές είναι ολοκληρωμένες κάθετες διαδρομές πάνω στον βράχο που έχουν αρχή και τέλος, χαρακτηρίζονται από συγκεκριμένα περάσματα, μπορεί να έχουν σταθερές ασφάλειες ή σημεία για τοποθέτηση αφαιρούμενων ασφαλειών και απαιτούν συγκεκριμένα υλικά για την ανάβασή τους. Μια διαδρομή «ανοίγεται» από τους πρώτους που την σκαρφαλώνουν, οι οποίοι δημοσιεύουν το γεγονός με σκίτσο της γραμμής, περιγραφή της και φωτογραφία. Οι επόμενοι που την σκαρφαλώνουν κάνουν την «πρώτη επανάληψη», ενώ όλοι οι υπόλοιποι κάνουν μian απλή «επανάληψη».

Ανάλογα με την τεχνική που χρησιμοποιήθηκε κατά το άνοιγμα της διαδρομής, αυτή χαρακτηρίζεται ως «διαδρομή βράχου», «χειμερινή διαδρομή», «διαδρομή πάγου», «αθλητική διαδρομή», κλπ. Για το άνοιγμα και την επανάληψη μιας διαδρομής, επικρατούν συγκεκριμένοι άγραφοι κανόνες μεταξύ των αναρριχητών, οι οποίοι ενδέχεται να είναι διαφορετικοί για κάθε αναρριχητικό πεδίο.

Καταρρίχηση βράχων – rapel:

Ραπέλ ονομάζεται η τεχνική με την οποία ο αθλητής κατεβαίνει από ψηλά χρησιμοποιώντας ένα σχοινί. Το ένα άκρο του σχοινού στερεώνεται στη ζώνη ασφαλείας, ενώ το άλλο περνά μέσα από ένα σταθερό σημείο-«άγκυρα» στην κορυφή και το κρατά ο αθλητής στα χέρια του. Με τη χρήση μιας συσκευής belay ο αθλητής ελέγχει την κάθοδο λασκάροντας ελεγχόμενα το σχοινί.

5.1.2.2. Εξοπλισμός ορειβασίας

- **Η ζώνη ασφαλείας** είναι μια ειδική πλατιά ζώνη, η οποία περιλαμβάνει δύο ρυθμιζόμενους ιμάντες για τα πόδια του αθλητή. Σε αυτήν δένεται το ειδικό σχοινί προστασίας που τον συγκρατεί σε περίπτωση πτώσης. Υπάρχουν επίσης θέσεις για εξοπλισμό (καραμπίνερ, καρυδάκια, σφυρί, παγούρι κ.ά.) και για το σακουλάκι με την ειδική σκόνη (μαγνήσιο).
- **Το κράνος** προστατεύει το κεφάλι σε περίπτωση πτώσης, πρόσκρουσης στο βράχο, αλλά και όταν κάποια πέτρα αποκολληθεί από ψηλά και πέσει. Τα κράνη πρέπει να είναι ελαφριά και κατασκευασμένα από ειδικό σκληρό πλαστικό.
- **Μαγνήσιο** είναι η άσπρη σκόνη που χρησιμοποιούν οι αναρριχητές για να αφαιρούν την υγρασία (ιδρώτα) από τα χέρια τους, έτσι ώστε να μένουν στεγνά και να πιάνουν με μεγαλύτερη ευκολία και σταθερότητα. Διατίθεται και σε μορφή συμπαγούς μικρής μπάλας.
- **Τα παπούτσια** είναι το βασικότερο εξάρτημα του αναρριχητή. Κατασκευάζονται από δέρμα ή ειδικό πλαστικό και έχουν σκληρό λείο πέλμα από λάστιχο. Πρέπει να εφαρμόζουν σφιχτά στο πόδι, σαν γάντι, δίνοντας αυξημένη αίσθηση και έλεγχο.

Εξοπλισμός ασφαλείας:

- Το **Cam** («Φρεντάκι») είναι η συσκευή η οποία αποτελείται από έναν άξονα, στη μία άκρη του οποίου καταλήγει ένας κρίκος από όπου μπορεί να περαστεί ένα караμπίνερ ασφαλείας, ενώ στην άλλη υπάρχει ένας μηχανισμός με ελατήριο και τέσσερα οδοντωτά τμήματα. Όταν ο αθλητής τραβήξει το ελατήριο, τα οδοντωτά τμήματα μαζεύονται. Το «φρεντάκι» εισάγεται σε μια χαραμάδα του βράχου και ο αθλητής ελευθερώνει το ελατήριο, τότε τα τέσσερα οδοντωτά τμήματα ανοίγουν σαν βεντάλια και γαντζώνονται στο βράχο. Όσο πιο πολύ τραβάμε τόσο πιο πολύ στερεώνεται. Ο όρος «φρεντάκι» επικράτησε και χρησιμοποιείται ευρέως, γιατί «friend» είχε ονομάσει η κατασκευάστρια εταιρεία την πρώτη συσκευή η οποία γνώρισε μεγάλη εμπορική επιτυχία.
- Τα **καραμπίνερ** χρησιμοποιούνται παντού στην αναρρίχηση και πρόκειται για κρίκους διαφόρων μεγεθών από συμπαγές αλουμίνιο. Ένα τμήμα τους, που λέγεται «πύλη», ανοίγει με πίεση προς τα μέσα και κλείνει αυτόματα αν το αφήσουμε χάρη σε ένα ελατήριο στο εσωτερικό του. Χρησιμοποιούνται είτε μόνα τους είτε ανά ζευγάρι (συνδέονται με έναν ιμάντα μερικών εκατοστών). Υπάρχουν караμπίνερ με κυρτή προς τα μέσα πύλη, ώστε να διευκολύνεται το πέρασμα του σχοινιού. Υπάρχουν επίσης και караμπίνερ με πύλη που ασφαλίζει.

5.1.3. Πεζοπορία και ορειβασία στην Ελλάδα

Η Ελλάδα ως γνωστόν διακρίνεται για τα βουνά της, οπότε οι συγκεκριμένες δραστηριότητες μπορούν να πραγματοποιηθούν σχεδόν σε όλη τη χώρα. Ενδεικτικά κάποια μέρη είναι οι Ευρυτανία, Καστοριά, Λακωνία, Αρκαδία, Χανιά, Λασιθί, Επτάνησα, Ιωάννινα, Γρεβενά, Κέρκυρα, Καλάβρυτα, Όλυμπος.

5.1.4. Χρήσιμες πληροφορίες

- Ο καθένας μπορεί να κάνει αναρρίχηση βράχου με τις εξής προϋποθέσεις:
 - Πρέπει να γραφτεί σε μια σχολή και
 - Να μάθει τους κανόνες ασφαλείας.

Επίσης, το σπορ είναι ευκολότερο για εκείνους που έχουν καλή φυσική κατάσταση και κανονικό βάρος. Είναι αρκετά κουραστικό και γυμνάζει όλο το σώμα ταυτόχρονα. Στη διάρκεια μιας ώρας ελεύθερης αναρρίχησης ο οργανισμός καίει 700-1.000 θερμίδες. Επιπλέον, ο υποψήφιος αθλητής δεν πρέπει να πάσχει από υψοφοβία.

- Το πρόγραμμα εκπαίδευσης περιλαμβάνει μεταξύ άλλων εξοικείωση με τα υλικά και τα εργαλεία, χρήση σχοινιών και εκμάθηση αναρριχητικών κόμπων, αναρρίχηση με σχοινί από πάνω (top-rope), τοποθέτηση καρυδιών και friends, αναρρίχηση με ένα και περισσότερα μήκη σχοινιού, τεχνική ραπέλ, χρήση διπλού σχοινιού, θέματα ασφαλείας, καθώς και πρακτική εξάσκηση σε συγκεκριμένα αναρριχητικά πεδία.
- Η βασική εκπαίδευση κοστίζει από 120 έως 300€ και συνήθως ολοκληρώνεται μέσα σε τέσσερα με πέντε Σαββατοκύριακα. Πολλοί ορειβατικοί σύλλογοι έχουν τμήματα εκπαίδευσης, αλλά υπάρχουν και αρκετές ιδιωτικές σχολές.
- Η αναρρίχηση βράχου εκτός από την φύση γίνεται και σε κλειστούς χώρους-γυμναστήρια, εφοδιασμένα με ειδικούς τοίχους- απομιμήσεις βράχων, πάνω στους οποίους στερεώνονται σε στρατηγικά σημεία ειδικές λαβές. Υπάρχει έτσι η δυνατότητα κατασκευής αναρριχητικών πεδίων με διαφορετικό βαθμό δυσκολίας. Τα γυμναστήρια κάνουν προσιτό το άθλημα στο ευρύ κοινό που μπορεί να το δοκιμάσει με ασφάλεια. Πολλά επίσης διοργανώνουν αγώνες και επιδείξεις.
- Θα χρειαστεί να μάθετε τους απαραίτητους κόμπους για να δένεστε με ασφάλεια. Αυτοί είναι λίγοι και σχετικά εύκολοι. Τους μαθαίνετε κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης, αλλά πρέπει να εξασκήστε συχνά και να είστε σε θέση να τους αναγνωρίζετε και να τους δένετε σωστά.



5.2. Mountain bike

5.2.1. Ορισμός

Το mountain bike είναι ένα ποδήλατο ειδικά σχεδιασμένο και κατασκευασμένο για κίνηση μακριά από τους δρόμους της πόλης, σε έδαφος δύσβατο και με μεγάλες κλίσεις. Οι συνθήκες αυτές απαιτούν γερή κατασκευή, ειδικά λάστιχα (τρακτερωτά), πολύ δυνατά φρένα, αμορτισέρ και ειδικό σύστημα σασμάν με πολλές (18 έως 27) ταχύτητες, που διευκολύνουν την ποδηλασία στο ανώμαλο έδαφος και στις ανηφόρες. Το mountain bike ξεκίνησε από την Αμερική, πριν από είκοσι περίπου χρόνια, και τελευταία γνωρίζει τεράστια αναγνώριση και κερδίζει πιστούς φίλους. Ιδιαίτερα δημοφιλές στην Ελλάδα, μιας και οι καιρικές συνθήκες είναι ιδανικές. Από το 1996 το mountain bike ανήκει στα Ολυμπιακά αθλήματα.

Βασική προϋπόθεση είναι βέβαια να ξέρει κάποιος ποδήλατο. Όμως στην περίπτωση του mountain bike χρειάζεται επιπλέον εκπαίδευση, γιατί οι εδαφικές συνθήκες είναι απαιτητικές και υπάρχει κίνδυνος τραυματισμού. Η εκπαίδευση γίνεται στη χρήση των ταχυτήτων και στο πέρασμα απότομων σημείων (κατηφόρες, πετρώδη εδάφη, νερά, πεσμένοι κορμοί κ.α.). Υπάρχουν φορείς και σχολές που αναλαμβάνουν να σας διδάξουν τα βασικά, και μετά σταδιακά με την εξάσκηση θα τελειοποιήσετε την τεχνική σας.

Μπορείτε να κάνετε mountain bike σχεδόν παντού στη φύση. Σε όλη την Ελλάδα μπορεί κανείς να βρει ειδικά μονοπάτια (trails) και να χαρεί την ποδηλασία στη φύση. Τέτοιες διαδρομές στην περιοχή της πρωτεύουσας υπάρχουν στην Πάρνηθα, στη Βαρυμπόμπη, στην Πεντέλη, και στο Διόνυσο. Περισσότερες όμως πληροφορίες για διαδρομές mountain bike θα πάρετε από τα τοπικά ποδηλατικά σωματεία. Το mountain bike γίνεται όλο το χρόνο κυρίως όμως το φθινόπωρο και την άνοιξη. Το καλοκαίρι λόγω υψηλής θερμοκρασίας ενδείκνυται μόνο τις πρωινές και απογευματινές ώρες.

5.2.2. Ιστορία του mountain bike στην Ελλάδα

Όλα άρχισαν περίπου έξι χρόνια πριν, όταν εμφανίστηκε στην Πεντέλη ένα αλουμινένιο KETTLER(είδος ποδηλάτου), που μόλις είχε έλθει από την Βιέννη. Υπήρξε άμεσο ενδιαφέρον, και το ποδήλατο δόθηκε τότε για τεστ γνωριμίας μέσα από τις σελίδες κάποιου περιοδικού μοτοσικλέτας. Από αυτό το σημείο μιλάμε για την 'γέννηση' του Mountain Bike. Από τότε όλοι όσοι ασχολούνται με τις μηχανές άρχισαν να δείχνουν ενδιαφέρον για αυτό το σχετικά νέο φαινόμενο. Μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα ιδρύθηκε η ΑΘΗΝΑΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΟΡΕΙΝΩΝ ΣΠΟΡ, δείχνοντας έτσι στον κόσμο την σημασία του αθλήματος αλλά και πόσο γρήγορα κέντρισε το ενδιαφέρον.

5.2.3. Κατασκευαστικές ιδιαιτερότητες

- **Πλαίσιο (σκελετός):** Ο σκελετός ενός mountain bike κατασκευάζεται από πολλών ειδών υλικά, το καθένα με τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματά του. Τα δύο βασικότερα είναι το ειδικά επεξεργασμένο ατσάλι (κράμα) και το αλουμίνιο. Το πρώτο έχει μεγάλη αντοχή, επισκευάζεται εύκολα και είναι το πιο φτηνό. Έχει το μειονέκτημα ότι είναι πιο βαρύ σε σχέση με άλλα υλικά. Το αλουμίνιο είναι πιο ελαφρύ, έχει μεγαλύτερη ακαμψία από το ατσάλι και είναι λίγο πιο ακριβό. Μετά περνάμε σε πιο εξειδικευμένα υλικά, όπως ανθρακονήματα, ακόμα και κράματα τιτανίου. Βέβαια τα υλικά αυτά έχουν πλεονεκτήματα, αλλά στοιχίζουν πολύ περισσότερο και δεν αφορούν κάποιον που ξεκινά το άθλημα.
- **Λάστιχα:** Ένα mountain bike ξεχωρίζει πρώτα από όλα από τα μεγάλα τρακτερωτά λάστιχά του. Κυκλοφορούν σε πολλούς τύπους και σε πολλούς συνδυασμούς, ανάλογα με το έδαφος στο οποίο επιθυμεί κανείς να κινηθεί. Καθοριστικό ρόλο παίζει και η πίεση του ελαστικού. Πρόκειται για ένα μεγάλο και περίπλοκο θέμα που μπορεί να φαίνεται μπερδεμένο στον αρχάριο, αλλά με την εκπαίδευση και την εξάσκηση θα μάθει να κάνει τις σωστές επιλογές.
- **Τροχοί (στεφάνες):** Σε ένα καλό mountain bike οι τροχοί είναι φτιαγμένοι από αλουμίνιο για μείωση βάρους.
- **Σασμάν:** Απαραίτητο για κάθε mountain bike, αποτελείται από την αλυσίδα, τα συστήματα γραναζιών στον μπρος και πίσω τροχό και το διακόπτη που αλλάζει τις ταχύτητες



5.3. Bungee-Jumping

Το bungee jumping έχει μια σχετικά παλιά προέλευση. Η ιδέα του να πηδάς με αυτόν τον τρόπο ξεκίνησε από το νησί Pentecost στο αρχιπέλαγος του Ειρηνικού στο Vanuatu. Ο θρύλος λέει πως στο χωριό Bunlap, ένας άντρας ονόματι Tamalie, είχε έναν καυγά με την γυναίκα του, όπου αυτή με τη σειρά της ανέβηκε σε ένα ψηλό δέντρο και έδεσε στα πόδια της κισσούς από το ίδιο δέντρο. Ο άντρας της πήγε δίπλα της να την πιάσει και αυτή πήδηξε. Μαζί της πήδηξε και ο άντρας, μόνο που λόγω των κισσών η γυναίκα επιβίωσε ενώ ο άντρας όχι.

Το σύγχρονο bungee jumping ξεκίνησε στις 1 Απριλίου 1979 όταν ομάδα ανθρώπων από το Πανεπιστήμιο επικίνδυνων σπορ της Οξφόρδης, εντυπωσιάσαν με ένα φιλμ, σχετικά με την έννοια "vine jumpers", πηδώντας από τη γέφυρα Clifton στο Bristol της Αγγλίας

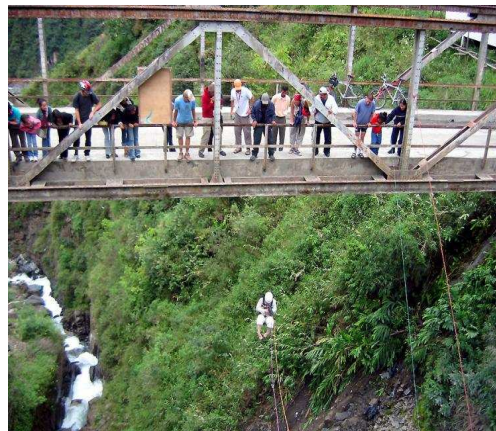
5.3.1. Διαδικασία άλματος

Αρχικά ο ενδιαφερόμενος αναφέρει τη κατάσταση της υγείας του στους υπευθύνους και αφού κριθεί καλή ξεκινάει η διαδικασία του εξοπλισμού. Οι υπεύθυνοι περνούν ειδικούς μάντες και άλλα εξαρτήματα (straps) στα πόδια, για να είναι έτοιμος όταν μεταβεί στην πλατφόρμα ο υποψήφιος. Επίσης φοράει και ένα ολόσωμο ορειβατικό ένδυμα (harness), και αφού κριθεί κατάλληλος, ζυγίζεται και περνάει στα αποδυτήρια, όπου δένουν με ασφάλεια τον άλτη και τον βοηθάει στο ανέβασμα της πλατφόρμας. Στη συνέχεια πηγαίνει ο άλτης στη πλατφόρμα, περνάει στο εσωτερικό της, ζυγίζεται ξανά από τους υπευθύνους άλματος (jumpmasters) και δένεται με το κατάλληλο σκοινί (bungee rope). Γίνεται ο τελικός έλεγχος και μετά την αντίστροφη μέτρηση, πηδάει στο κενό και νιώθει ενδεχομένως την συγκλονιστικότερη εμπειρία της ζωής του. Στη συνέχεια με ένα σύστημα ανεβάζουν τον άλτη, πάλι πάνω στην πλατφόρμα.

Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο, παρέχουν τον απαραίτητο εξοπλισμό και βέβαια είναι απαραίτητη η τήρηση των κανόνων ασφαλείας, που δίνονται από την ειδική ομάδα bungee jumping, πριν και κατά τη διάρκεια του άλματος. Οι τιμές είναι προσιτές με αποτέλεσμα να αυξάνεται η προσέγγιση των φίλων με γερά νεύρα που έχουν ως αρχή τους την ψυχραιμία και την τόλμη. Πρέπει να γνωρίζουν κυρίως όλοι οι τολμηροί, ότι απαγορεύεται το κάπνισμα και η χρήση αλκοόλ ή άλλων ουσιών, πριν από την πραγματοποίηση του άλματος και ότι το bungee jumping μπορεί να αποβεί επιζήμιο σε περιπτώσεις υψηλής πίεσης, καρδιολογικών και νευρολογικών παθήσεων, οξέων παθήσεων των αρθρώσεων κ.ά.

5.3.2. Bungee-jumping στην Ελλάδα

Το bungee jumping δεν απαιτεί καμία ιδιαίτερη εκπαίδευση, ούτε συγκεκριμένα ρούχα ή εξοπλισμό. Ανεβαίνετε στη γέφυρα, δένεστε και βουτάτε. Τόσο απλό, αλλά και τόσο δύσκολο. Αν έχετε πάρει τη γενναία απόφαση, μπορείτε να πάρετε και το δρόμο προς την Κόρινθο, όπου λειτουργεί ένα από τα θεαματικότερα bungee sites στον κόσμο. Και όχι, δεν υπερβάλλουμε. Βουτάτε στο κενό από 78 μέτρα ύψος, θαυμάζοντας –όταν φτάσετε στο χαμηλότερο σημείο, γιατί από ψηλά δε θα τη θαυμάζετε, μάλλον θα τη φοβάστε– τη συγκλονιστική θέα της διώρυγας. Το Zulu Bungee, που αναλαμβάνει το άλμα σας, λειτουργεί εδώ και χρόνια με τις αυστηρότερες προδιαγραφές ασφαλείας, καθημερινά από τις 10 το πρωί μέχρι τις 6 το απόγευμα. Αν, πάλι, βρεθείτε στην Κρήτη, η Liquid Bungy Team που αναλάμβανε παλαιότερα τα άλματά μας από τη γέφυρα της Χαλκίδας και εκείνα στα Rockwave από το 1999 μέχρι το 2005 έχει μετακομίσει στην Αράδαινα, 85 χιλιόμετρα από την πόλη των Χανίων και άλλα τόσα από το Ηράκλειο. Η γέφυρα από την οποία θα κάνετε τη βουτιά στο κενό διαθέτει το ιλιγγιώδες ύψος των 138 μέτρων, από κάτω της βρίσκεται το καταπράσινο φαράγγι της Αράδαινας, και εννοείται πως και εδώ τηρούνται με θρησκευτική ευλάβεια οι αυστηρότεροι κανόνες ασφαλείας. Άλματα πραγματοποιούνται από εδώ μόνο Σαββατοκύριακα, από τις 12 το μεσημέρι μέχρι τη δύση του ηλίου.



5.4. Off road jeep safari

Θεωρείται η διάσχιση δασικών δρόμων, περάσματα ποταμών και ανάβαση βουνών με Jeep. Στο όχημα είναι μια ομάδα τεσσάρων ατόμων και οδηγεί έμπειρος οδηγός λόγω του ότι αρκετές φορές οι περιοχές είναι δύσβατες. Αρκετά ενδιαφέρουσα δραστηριότητα αφού συνδυάζει την περιπέτεια με την ομορφιά της φύσης. Η δραστηριότητα αυτή περιλαμβάνει οδήγηση τζιπ 4x4 εκτός δρόμου μέσα από ποτάμια και λασπωμένους χωματόδρομους. Πριν την εκκίνηση πρέπει να συγκεντρωθούν στοιχεία για την περιοχή δράσης. Απαραίτητος είναι ένας ενημερωμένος χάρτης με χαραγμένη διαδρομή. Τα γραφεία που διοργανώνουν τέτοια προγράμματα παρέχουν στους πελάτες τους όχημα 4x4, υπάρχουν όμως και περιπτώσεις που οι ενδιαφερόμενοι χρησιμοποιούν το δικό τους όχημα.

5.4.1. Off road jeep safari στην Ελλάδα

Ο Ελλαδικός χώρος, λόγω της ποικιλομορφίας στη μορφολογία του εδάφους προσφέρεται ιδιαίτερα για την δραστηριοποίηση του Jeep Safari σε περιοχές όπως η Ανατολική και Δυτική Μακεδονία, το Καρπενήσι και τα Μετέωρα όπως και στην Ρόδο. Με την σειρά της η Κρήτη διαθέτει αρκετά μέρη όπως η Πρέβελη, η Ελαφώνησος, ο Τσούτσουρας και το οροπέδιο του Λασιθίου. Οι τιμές είναι αρκετά υψηλές και ποικίλλουν ανάλογα με τον αριθμό των ατόμων. Συγκεκριμένα:

- 1400€για 4 άτομα
- 1500€για 3 άτομα
- 1700€για 2 άτομα



5.5. Ski/Snowboard

Το Ski είναι κατάβαση με ειδικά πέδιλα σε κατάλευκες πλαγιές όπου η διαμόρφωση του εδάφους είναι κατάλληλη και το χιόνι είναι αρκετά «παχύ» ώστε να σχηματίζεται μία φυσική πίστα και οι διαδρομές κατάβασης ποικίλουν ανάλογα με την εξοικείωση του καθενός με το σπορ. Από την άλλη το snowboard είναι λίγο πιο δύσκολο αφού η κατάβαση της πλαγιάς πραγματοποιείται με μια μόνο μεγάλη «σανίδα» όπου και τα δύο πόδια πατούν πάνω σε αυτή. Το ski προέρχεται από την Σκανδιναβία και αρχικά κάλυπτε την ανάγκη μετακίνησης των ανθρώπων πάνω στο χιόνι. Αυτό επιτυγχάνονταν με ένα ζευγάρι μακρόστενες ξύλινες σανίδες, οι οποίες δένονταν σε παπούτσια ή σε μπότες, τα γνωστά ως σκι από τα οποία πήρε το όνομά του το άθλημα. Είναι δύσκολο να πει κανείς ποιος πραγματικά «εφηύρε» την πρώτη χιονοσανίδα (snowboard). Οι άνθρωποι ανέκαθεν αναγνώριζαν πως να τσουλάνε μια πλαγιά σε κάποιο έλκηθρο, οπότε θα ήταν άδικο να ξεχωρίσουμε ένα συγκεκριμένο πρόσωπο, το οποίο ανακάλυψε «το πρώτο» snowboard. Υπήρχαν ορισμένοι, ωστόσο, που κατασκεύαζαν έλκηθρα σαν snowboard στο παρελθόν. Ένας από αυτούς ήταν ο M.J. "Jack" Burchett, που κόβοντας μια σανίδα κόντρα-πλακέ το 1929, προσπάθησε να ασφαλίσει τα πέσματά του με κάποιους ιμάντες ρούχων και χαλιναριών. Έτσι με αυτόν τον τρόπο και χωρίς να το καταλάβει δημιούργησε την πρώτη χιονοσανίδα.

5.5.1. Το snowboard σήμερα και οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 1998

Το 1994 το Snowboard ανακηρύσσεται Ολυμπιακό άθλημα. Τώρα επιτέλους έγινε αποδεκτό ως ένα πραγματικά ανταγωνιστικό άθλημα, και όχι μόνο ως μια μόδα που θα εξαφανιζόταν. Στους Ολυμπιακούς του 1998 ήταν η πρώτη φορά που το Snowboard εισήλθε ως ολυμπιακό άθλημα και ήταν τεράστια επιτυχία. Ωστόσο κάποιες προκαταλήψεις απέναντι στους snowboarders συνέχιζαν να υπάρχουν. Όταν ο Καναδός boarder Ross Rebagliati κέρδισε το χρυσό μετάλλιο στο γιγαντιαίο σλάλομ έπρεπε να υποβληθεί σε εξετάσεις anti-doping. Το δείγμα του έδειξε θετικό σε μαριχουάνα με 17.8 νανογραμόμετρα ανά मिलीτρο. Ο Rebagliati υποστήριξε ότι δεν κάπνισε μαριχουάνα από τον Απρίλιο του 1997. Αντίθετα ο ίδιος κατέθεσε ότι πιθανώς εισέπνευσε τον καπνό από πάρτι φίλων του στον Καναδά. Το χρυσό του μετάλλιο επιστράφηκε την πρώτη μέρα, αλλά το πήρε πίσω αργότερα. Η Διεθνής Ολυμπιακή Επιτροπή έχοντας κάνει συμφωνία με την FIS όσον αφορά τη χρήση μαριχουάνα, δεν μπορούσε να πάρει το μετάλλιο από τον Rebagliati. Αυτό το περιστατικό είχε αρνητική επίπτωση για όλους τους snowboarders, επειδή τους δυσφημούσε. Πολλοί άνθρωποι πίστευαν ότι οι Snowboarders συνεχώς κάπνιζαν μαριχουάνα, επαληθεύοντας τις προκαταλήψεις. Δύο χρόνια πριν το 1996, ο Mike Hatchett δημοσίευσε ένα νέο βίντεο, αποκαλούμενο TB5, με πρωταγωνιστές όπως τους Noak Salasneck and Johan Olofson. Οι αναβάτες έκαναν απίστευτα κόλπα και φιγούρες. Κινηματογραφημένο στην Αλάσκα με εξαιρετική επεξεργασία αποτέλεσε έργο τέχνης. Το 1998 το snowboard συμμετέχει κατά 50% σε όλη τη χειμερινή δραστηριότητα περισσότερο χιονοδρομικά θέρετρα αποδέχονται τόσο σκιέρ όσο και snowboarders. Το snowboard επιτέλους είναι αποδεκτό από τον καθένα!

5.5.2. Εξοπλισμός

- **Οι μπότες** είναι πολύ σημαντικές καθώς έρχονται σε άμεση επαφή με το σώμα μας. Τις επιλέγουμε ανάλογα τη σκληρότητα (flex) και την εφαρμογή (fit) στο πόδι. Το βασικό μέρος είναι η άνεση. Δοκιμάζουμε μοντέλα πολλών εταιριών, στο flex περίπου που μας ενδιαφέρει. Τις δένουμε σφιχτά και περπατάμε αρκετή ώρα φορώντας τις. Ελέγχουμε αν μας ικανοποιεί η στήριξη και προσέχουμε μην υπάρχουν σημεία πίεσης (pressure points) που τις κάνουν άβολες με την ώρα. Κάποια εσωτερικά μποτάκια (liner) είναι heat moldable. Δηλαδή έχουν ειδικό υλικό στο εσωτερικό τους και προσαρμόζονται στο πόδι μας όταν τις φορέσουμε έπειτα από ζέσταμα σε ειδικό μηχάνημα. Βασικό είναι να μην σηκώνεται ή κινείται η φτέρνα. Τα δάχτυλα δεν πρέπει να χτυπάνε εμπρός αλλά ούτε να έχουν κενό χώρο. Με τον χρόνο οι μπότες ανοίγουν και τότε ένα μεγαλύτερο μέγεθος μπότας είναι πολύ άβολο. Σημειώνουμε πως υπάρχουν "κοντές" γραμμές μποτών, οι οποίες έχουν μικρότερο μήκος πέλματος του συνηθισμένου. Ένα τέτοιο ζευγάρι μας επιτρέπει να επιλέξουμε στενότερο σανίδι.
- Το μήκος του **σανιδιού** καθορίζεται από το βάρος, ύψος και στυλ μας. Στα τεχνικά χαρακτηριστικά αναγράφεται το προτεινόμενο βάρος (από-έως). Θέλουμε να βρισκόμαστε περίπου στη μέση. Δίνουμε προσοχή στο φάρδος (waist). Κατηγορικά υπάρχουν κανονικά, μεσαία και φαρδιά waist (normal, mid-wide, wide) που είναι κατάλληλα για διαφορετικά μεγέθη ποδιών. Το flex και το σχήμα του σανιδιού καθορίζονται από τις ανάγκες μας και πρέπει να είμαστε πολύ προσεκτικοί στην επιλογή μας.
- Τις **δέστρες** επιλέγουμε με βάση το επίπεδο και το στυλ μας. Χονδρικά όσο αυξάνει η τιμή, μειώνεται το βάρος και βελτιώνονται η ποιότητα, η ρυθμικότητα και η άνεση που προσφέρουν. Οι σκληρότερες δέστρες προσφέρουν καλύτερη απόκριση αλλά θυσιάζουν μέρος της άνεσης. Διαφορές όπως το ύψος και η σκληρότητα του highback καθορίζουν τη χρηστικότητα της δέστρας (freeride, park, κτλ).

5.5.3 Ski/Snowboard στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα μπορεί κανείς να κάνει ski/snowboard σε όλα τα χιονοδρομικά κέντρα τα οποία ομολογουμένως είναι πάρα πολλά και δίνει στον απλό άνθρωπο πληθώρα επιλογών. Ενδεικτικά κάποια χιονοδρομικά κέντρα είναι στο Καιμακτσαλάν, Καλάβρυτα, Τρία Πέντε Πηγάδια, Παρνασσό και πολλά άλλα.



Κεφάλαιο 6. Αθλήματα αέρα

6.1. Parapente

Η ιστορία του ξεκινά τη δεκαετία του 1960 από ένα πρόγραμμα της αμερικάνικης N.A.S.A. Έλαβε το όνομά του από τις λέξεις parachute (αλεξίπτωτο) και pent (πλαγιά). Χρειάζεται καλή φυσική κατάσταση και έναν επαγγελματία εκπαιδευτή για συναρπαστικές πτήσεις. Δίνει την ευκαιρία στον οποιονδήποτε να πετάξει σαν πουλί και να γνωρίσει μαγευτικές συγκινήσεις. Όπως προδίδει και η ονομασία, πρόκειται για ένα "ειδικό" αλεξίπτωτο, με το οποίο μπορεί κανείς να απογειωθεί από μια πλαγιά ανεξάρτητα από το ύψος της (όταν βέβαια το επιτρέπουν οι καιρικές συνθήκες) και δεν απαιτεί κανενός είδους μηχανή. Υπάρχει ένα όριο στην ταχύτητα των ανέμων που επικρατούν στην περιοχή και δεν πρέπει να ξεπερνά τα 25-30χμ./ώρα. Επίσης χρειάζεται προσοχή στα σύννεφα και ιδίως όταν αυτά πυκνώνουν και υπάρχει η απειλή καταιγίδας. Το κλίμα στην Ελλάδα είναι ιδανικό και επιτρέπει πτήσεις συνήθως από τον Απρίλιο έως και τον Οκτώβριο. Αναπτύσσεται ραγδαία σε όλο τον κόσμο λόγω της ευκολίας εκμάθησης, του χαμηλού κόστους, της ασφάλειας και της ικανοποίησης που προσφέρει.

6.1.1. Πως γίνεται μια πτήση parapente

- **Η απογείωση:** αρκεί να βρεθούμε σε μια πλαγιά ανεξάρτητα με το ύψος της. Οι καιρικές συνθήκες πρέπει να είναι ευνοϊκές. Ο χειριστής ξεδιπλώνει το αλεξίπτωτο πίσω του, φροντίζοντας να τοποθετηθεί με μέτωπο την κατεύθυνση του ανέμου. Αφού κάνει τους απαραίτητους ελέγχους, κάνει μερικά βήματα προς τα εμπρός. Ο αέρας μπαίνει στις κυψέλες και "φουσκώνει" το αλεξίπτωτο, που λόγω κατασκευής σηκώνεται στον αέρα πάνω από το χειριστή. Το μόνο που μένει είναι να τρέξει στην πλαγιά και να αποκολληθεί. Η πτήση αρχίζει!
- **Η πτήση:** ο χειριστής κάθετα στη ζώνη και κατευθύνει το αλεξίπτωτο ανάλογα με την μορφολογία του χώρου, τις καιρικές συνθήκες και την εμπειρία του. Προσπαθεί να εκμεταλλευτεί τα ρεύματα του αέρα (δυναμικά και θερμικά) με στόχο να παρατείνει την πτήση.
- **Η προσγείωση:** με τους κατάλληλους χειρισμούς, προσεγγίζει το πεδίο προσγείωσης από την κατάλληλη κατεύθυνση, προσέχοντας να προσγειωθεί κόντρα στον άνεμο και λίγο πριν από το έδαφος (2-3 μέτρα), τραβά τα φρένα έτσι ώστε να ανακοπεί η ταχύτητά του και να πατήσει με ασφάλεια στη γη. Βέβαια αυτά είναι τα βασικά. Υπάρχουν όμως πολλοί παράμετροι και πρέπει να τηρούνται με ευλάβεια όλοι οι κανόνες ασφαλείας.

6.1.2 Το κόστος

Το parapente δεν είναι ιδιαίτερα ακριβό άθλημα. Η εκπαίδευση στοιχίζει 300 – 600 ευρώ. Ανάλογα με τη σχολή και το πρόγραμμα εκπαίδευσης. Το κόστος αγοράς ενός καινούριου αλεξιπτώτου πλαγιάς ξεκινά από 1,800 ευρώ και μπορεί να ξεπεράσει τα 4,500 ευρώ. (αυτή η τιμή βέβαια είναι για τα πολύ εξελιγμένα αλεξίπτωτα επιδόσεων που αφορούν μόνο σε πολύ έμπειρους αλεξιπτοτιστές και απευθύνονται σε πολύ λίγους).

6.1.3. Parapente στην Ελλάδα

Η Ελλάδα διαθέτει ιδανικό κλίμα για πτήσεις με αλεξίπτωτο πλαγιάς, καθώς όσο πιο ξηρό είναι το κλίμα μιας περιοχής ή μιας χώρας, τόσο καταλληλότερο για την ανάπτυξη του αθλήματος. Συγκεκριμένα μπορεί να γίνει στην Αράχοβα, Αττική, Έδεσσα, Θήβα, Καλάβρυτα, Αγρίνιο.



6.2. Μηχανοκίνητος αετός

Το τράϊκ (μηχανοκίνητος αετός) είναι ένα λυόμενο μικρό «υπερέλαφρο» αεροσκάφος. Στα Αγγλικά τα αεροσκάφη αυτά λόγω του μικρού τους βάρους ονομάζονται «ultra-light aircraft» και υπάρχουν πολλά είδη τέτοιων υπερελαφρών αεροσκαφών. Το όνομα τράϊκ προέρχεται από την Αγγλική λέξη tricycle που σημαίνει τρίκυκλο. Τα τράϊκ ονομάζονται έτσι επειδή το καρότσι που τα στηρίζουν έχουν συνήθως τρεις τροχούς (είναι δηλαδή τρίκυκλα). Η ονομασία του τράϊκ στα Ελληνικά: «μηχανοκίνητος αετός» είναι ένας όρος που περιγράφει πληρέστερα το υπερελαφρο αυτό αεροσκάφος.

Ο Αετός είναι ένας μεταλλικός σκελετός από Ντουραλουμίνιο τύπου δέλτα, που έχει ντυθεί με κατάλληλο ιστιοπλοϊκό πανί από ύφασμα συνθετικό μεγάλης αντοχής, και αποτελεί την πτέρυγα για να μπορεί το Τράϊκ να πετάξει. Το ειδικό ύφασμα είναι κατάλληλα ραμμένο, με ειδικούς μπανελοδρόμους, ώστε με την προσθήκη αυτών των μπανέλων, να εξασφαλίζεται το ομοιόμορφο τέντωμα του πανιού επάνω στον σκελετό και έτσι να έχουμε μεγαλύτερη άντωση στην πτήση. Ο Αετός όμως διαθέτει στο κάτω μέρος ένα τρίγωνο. Αυτό το τρίγωνο, και κυρίως η βάση του τριγώνου αποτελεί το σύστημα πλοήγησης, και είναι το πηδάλιο για όλο τον έλεγχο του σκάφους. Δηλαδή είναι πηδάλιο και ύψους - βάθους, αλλά ταυτόχρονα και πηδάλιο κλίσεων αριστερά - δεξιά. Ολόκληρος ο σκελετός του Αετού, συμπεριλαμβανομένου και του τριγώνου ελέγχου, χρησιμοποιεί συνδέσμους από ειδικά συρματόσχοινα που του εξασφαλίζουν μια μοναδική σταθερότητα, και έτσι πετυχαίνουμε εύκολο και γρήγορο μοντάρισμα κατά την συναρμολόγηση και αποσυναρμολόγηση του σκάφους.

6.2.1. Από τι αποτελείται

- **Ο εμπρός τροχός**, ο ριναίος, είναι ελεγχόμενος και συνδέεται με τα πετάλια ή τα ποδοστήρια του πιλότου, ώστε το τρίκυκλο σκάφος να μπορεί να τροχοδρομεί, και να στρίβει, με μεγάλη ευκολία. Όμως αυτός ο μεταλλικός σκελετός εκτός από το σύστημα των τροχών, και των αναρτήσεων, στο πίσω και άνω μέρος δέχεται έναν κινητήρα, κατά προτίμηση αεροπορικού τύπου, που να περιλαμβάνει και Έλικά, ή Προπέλα. Οι κινητήρες είναι συνήθως μάρκας ROTAX από 30 έως 65 ίππους.
- **Ο σκελετός του Τράϊκ**, διαθέτει χώρο, για 2 καθίσματα (θέσεις) 2 ατόμων, και κάτω από τις θέσεις διαθέτει την δεξαμενή για τα καύσιμα. Τα καύσιμα που καίει είναι ότι και στο αυτοκίνητο. Κοινή αμόλυβδη βενζίνη, και ανάλογα με το ρεζερβουάρ που διαθέτει το κάθε μοντέλο, μπορούν να πετάξουν τουλάχιστον 3 με 4 ώρες καλύπτοντας αποστάσεις μεγαλύτερες των 350 Km. Στο εμπρός μέρος του Τράϊκ, υπάρχει κονσόλα με τους διακόπτες της μηχανής και των φώτων, καθώς και διάφορα όργανα, όπως υψόμετρο, ταχύμετρο, θερμομέτρο κινητήρα, στροφόμετρο, κ.α.
- Όμως ως εδώ αναφερθήκαμε μόνο για τον σκελετό και το σκάφος. Για να μπορέσει το Τράϊκ να πετάξει χρειάζεται και **πτερά**. Αντί για πτέρυγες και ουρές που χρησιμοποιούν τα συνήθη αεροπλάνα. Το Τράϊκ διαθέτει έναν πολύ γερό ιστό (βραχίονα ή μπράτσο), που στο επάνω μέρος διαθέτει έναν μεταλλικό σύνδεσμο υπό μορφή άρθρωσης, ώστε να μπορεί εκεί να συνδεθεί ένας αετός.

6.2.2. Κατηγορίες και συντήρηση

Υπάρχουν τρεις κατηγορίες με Τράικ:

- α) τα εκπαιδευτικά, που έχουν και μεγάλη επιφάνεια φτερών, από 19 – 21 m², και έχουν μικρές σχετικά ταχύτητες από 40 έως 70 Km/ώρα,
- β) τα ταξιδιού από 15 έως 18 m²., και με ταχύτητες από 45 έως 100 Km/ώρα, και
- γ) τα αγωνιστικά, ή ακροβατικά από 10 έως και 14 m². επιφάνεια, και με ταχύτητες από 60 έως και 160 Km/ώρα.

Τα Τράικ σήμερα έχουν μεγάλη διάδοση, γιατί παρουσιάζουν μεγάλα πλεονεκτήματα, και σχετικά προσιτό κόστος. Δεν χρειάζονται μεγάλους χώρους για απογείωση και για προσγείωση. Ένα εκπαιδευτικό Τράικ χρειάζεται για να απογειωθεί λιγότερο από 30 μέτρα, και για να προσγειωθεί 50 με 60 μέτρα.

Πρόκειται για πολύ απλούς δίχρονους ή τετράχρονους αεροπορικούς κινητήρες οι οποίοι καίνε αμόλυβδη βενζίνη και κατασκευάζονται στην Αυστρία. Η συντήρησή τους είναι σχετικά εύκολη και μπορεί να την κάνει ο καθένας που έχει στοιχειώδεις τα τεχνικές γνώσεις και γνωρίζει Αγγλικά ώστε να μπορεί να διαβάσει τα εγχειρίδια συντήρησης. Στο διαδίκτυο υπάρχει και το OWNER της ROTAX με πληθώρα πληροφοριών και σχεδιαγραμμάτων για τις μηχανές αυτές. Εάν κάποιος δεν εμπίπτει στην παραπάνω κατηγορία τότε μπορεί να απευθυνθεί σε ένα μηχανικό μοτοσυκλετών ή Jet Ski, διότι η ROTAX παράγει τους ίδιους κινητήρες με μικρές τροποποιήσεις για τα παραπάνω οχήματα και πολλοί μηχανικοί στην χώρα μας γνωρίζουν να τους συντηρούν σωστά. Σε περίπτωση που και αυτό δεν καλύπτει κάποιον υπάρχει και εξουσιοδοτημένο σέρβις αεροπορικών κινητήρων ROTAX στην Ελλάδα.

6.2.3. Μηχανοκίνητος αετός στην Ελλάδα

Υπάρχουν αρκετά μέρη στα οποία μπορεί κάποιος να επιχειρήσει μια πτήση, όμως πιο δημοφιλείς περιοχές είναι γύρω από τη Θεσσαλονίκη, στη Λαμία και στη Θήβα.



6.3. Kite surfing

Το άθλημα ξεκίνησε παράλληλα στην Αμερική και στην Γαλλία. Στα τέλη της δεκαετίας του 80', όταν διάφοροι πρωτοπόροι, κυρίως Windsurfers, ήθελαν να πειραματιστούν με κάτι καινούργιο που να τους δίνει πιο πολλές δυνατότητες έκφρασης. Λόγω τεχνικών δυσκολιών κυρίως στον εξοπλισμό, το Kitesurf εξελίχθηκε αργά. Κάπου στα μέσα της δεκαετίας του 90 έγινε εμπορικό και μπορούσε ο ενδιαφερόμενος να βρει εξοπλισμό στο μαγαζί της περιοχής του να αγοράσει. Περί το 2000 το ίδιο συνέβη στην μικρή αγορά της Ελλάδας. Η ανάπτυξη του Kitesurf είναι μεγάλη παγκοσμίως και υπάρχει και παγκόσμιο πρωτάθλημα του οποίου η διοργάνωση γίνεται σε όλο τον κόσμο. Ευτυχώς λόγω φυσικού κάλους γίνεται και στην Ελλάδα, στην παραλία της Πούντας Αντιπάρου, στην Πάρο.

Το kitesurfing είναι ένα άθλημα που χρειάζεται μια σανίδα, ένα πανί σαν αερόστατο, θάλασσα, αέρα και... έναν τολμηρό! Το άθλημα αυτό αποκτά χρόνο με το χρόνο όλο και περισσότερους φίλους, καθώς είναι πολύ εντυπωσιακό, γεμάτο αδρεναλίνη και προσφέρει ξεχωριστές εμπειρίες σε όσους το προσπαθούν. Το Kitesurfing είναι ένα καινούριο και ανερχόμενο άθλημα στην Ελλάδα. Όμως, σε αντίθεση με το εξωτερικό, στην Ελλάδα οι αετοί δεν υπήρχαν πιο πριν, ούτε χρησιμοποιούνταν σε άλλα σπορ. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να μην υπάρχει πληροφόρηση για τα διαθέσιμα είδη αετών και έτσι κάθε ιδιοκτήτης να υποστηρίζει ότι οι αετοί που πουλάει είναι οι καλύτεροι. Το ίδιο κάνουν και οι κάτοχοι αετών μέσα στο γενικότερο πνεύμα του «αυτό που έχω είναι το καλύτερο», με αποτέλεσμα όσοι θέλουν να ασχοληθούν να μη μπορούν να ξεχωρίσουν το καλό αετό από τον μέτριο. Στη συνέχεια θα δούμε τα είδη των αετών που υπάρχουν, την ιστορία τους, την εξέλιξη, τα προτερήματα και τα μειονεκτήματά τους.

6.3.1. Εξοπλισμός

- **Ο αετός**, Είναι ένα απλοποιημένο αλεξίπτωτο πλαγιάς και ειδικά προσαρμοσμένο στην θάλασσα. Οι διαστάσεις του αετού μετρούνται σε τετραγωνικά μέτρα. Όσο λιγότερο αέρα έχει τόσο μεγαλύτερο αετό χρειαζόμαστε και όσο πιο πολύ φυσάει τόσο μικρότερο αετό θέλουμε να κρατάμε. Οι αετοί ξεκινάνε από πολύ μικροί 2-3 m², που είναι ιδανικοί για εκπαιδευτικούς, 8-10 m². για πολύ αέρα και 12-26 m². για μέτριο και λίγο αέρα.
- **Η σανίδα**, είναι το απαραίτητο μέσο για να επιπλέουμε στο νερό. Τα σχήματα πολλά. Κυρίως έχουν επικρατήσει τα σανίδια που μοιάζουν οπτικά με αυτά του wakeboard. Αυτά δίνουν περισσότερο κοντρόλ και ισχύ στα άλματα άλλα λόγω μικρού όγκου είναι πολύ δύσκολα στην ισορροπία και δεν συγχωρούν λάθος πατήματα. Επίσης υπάρχουν τα twintip, που μοιάζουν με μικρές σανίδες του windsurf και είναι ιδανικά για αρχάριους, έχοντας μεγαλύτερο όγκο από τα προηγούμενα, ώστε να διευκολύνουν το πλανάρισμα σε λίγο αέρα και να επιτρέπουν λίγο πιο άτσαλα πατήματα. Τελευταία εξέλιξη του Kitesurf είναι το σερφάρισμα σε ψηλά κύματα με σανίδες του surf, με δέστρες ή χωρίς. Όταν φτάσετε σε αυτό το επίπεδο θα ξέρετε ακριβώς αν χρειάζεστε τέτοιου είδους σανίδα. Τα μήκη των σανίδων του Kitesurf ξεκινάνε από το 1.20 m για τους έμπειρους και πάνε έως το 1.85 για αυτούς που ξεκινάνε και δεν θέλουν να ταλαιπωρηθούν. Οι μεγαλύτερες σανίδες βοηθούν στον λίγο αέρα, γιατί έχουν μεγαλύτερη άνωση, που μας κρατά στην επιφάνεια.

- **Το κρεμαστικό ή γάντζος**, είναι μια ζώνη που προσαρμόζεται σε κάποιο ύψος της μέσης και μας επιτρέπει να μένουμε συνδεδεμένοι με τον αετό χωρίς να βάζουμε δύναμη με τα χέρια μας. Αυτή η ανακάλυψη είναι πολύ ευεργετική, διότι χωρίς γάντζο το άθλημα του Kitesurf θα ήταν μόνο για πολύ δυνατούς και μάλιστα για λίγα λεπτά της ώρας.
- **Το κράνος**, κρίνεται απαραίτητο σε ένα σπορ όπου υπάρχει ταχύτητα και επειδή το σπορ είναι καινούργιο, καλό είναι να περνούμε όλα τα μέτρα ασφάλειας, ώστε να αποφύγουμε τα χειρότερα.
- **Παπούτσια**, από νεοπρέν είναι πολύ απαραίτητα, ειδικά στην αρχή. Ο αετός πετάει πολύ ψηλά και επειδή όταν μαθαίνουμε κοιτάμε συνέχεια τον αετό, σαν συνέπεια δεν βλέπουμε που πατάμε. Επίσης σε περίπτωση που ο αετός μας παρασύρει λίγα μέτρα και αλλάζει εντελώς το τερέν, αν φοράμε παπουτσάκια δεν έχουμε κανένα πρόβλημα.
- **Το σωσίβιο** είναι πολύ σημαντικό διότι μας δίνει άνοση όταν περιμένουμε να φυσήξει, για να ξεκινήσουμε μέσα από το νερό (waterstart), βγαίνουμε αμέσως στην επιφάνεια και δεν πίνουμε νερό μετά από τούμπα, το σωσίβιο προστατεύει τα πλευρά μας, μας προστατεύει από γδαρσίματα στην περίπτωση που πέσουμε στην παραλία, μας προστατεύει από τον ήλιο και αν μείνουμε ώρες μέσα στο νερό, στα βαθιά, βοηθάει στο να κρατήσουμε την θερμοκρασία μας σταθερή και αυξάνει κατακόρυφα τις πιθανότητες μας για επιβίωση.

6.3.2. Στυλ kite surf

Το kitesurf αφήνει την φαντασία του αναβάτη (rider) ελεύθερη να οργιάσει. Οι φιγούρες, "τα κόλπα" που λένε στην γλώσσα τους οι Kitesurfers, είναι παρμένα και περαιτέρω εξελιγμένα από πολλά άλλα σπορ σανίδας, όπως από το windsurf, το wakeboard, το skateboard, το snowboard, το surf. Ικανοποιεί όλα τα γούστα σε διαφορετικούς ανθρώπους με την ελευθερία επιλογών. Το πιο απλό που μπορείτε να κάνετε είναι οι πορείες προς διάφορα σημεία. Το μήκος της απόστασης που θα διανύσετε είναι στην κρίση σας και οι πορείες σε σχέση με τον άνεμο πολλές εκτός μια μικρής φέτας περίπου 90 μοιρών αντίθετα στον άνεμο. Το πιο δημοφιλές στυλ, τώρα, στο Kitesurf είναι το Freestyle.

Ο αθλητής αξιοποιεί τον αέρα, κάνοντας, ελεύθερα, κόλπα είτε στην θάλασσα είτε στον αέρα. Περιستροφές του σώματος του γύρω από όλους τους άξονες, περιστροφές της σανίδας και ότι πιο ευφάνταστο μπορεί να σκεφτεί. Η τελευταία εξέλιξη στο Kitesurf είναι το Waveriding. Το παιχνίδι στα κύματα είναι το πιο θεαματικό, τα συνδυάζει όλα και εκεί οι έμπειροι Kitesurfers μεταβιβάζουν τα όρια του αθλήματος, πιο μακριά. Τα ψηλά κύματα ανεβάζουν την αδρεναλίνη στα ύψη, εκεί δοκιμάζετε η δύναμη, η φυσική και η ψυχική αντοχή του αθλητή. Η λέξη ισορροπία παίρνει άλλες διαστάσεις και όλα κινούνται στη κόψη του ξυραφιού. Αν τα καταφέρνεις όμως η επιβράβευση είναι μεγάλη και σίγουρα αξίζει τον κόπο να έχεις ζήσει αυτές τις στιγμές.

6.3.3. Το kite surf στην Ελλάδα

Οι παραλίες που μπορείτε να κάνετε Kite surf παρέα με άλλους, να δείτε, να ρωτήσετε, να αναζητήσετε δάσκαλο, να μάθετε που θα προμηθευτείτε εξοπλισμό είναι: Στην Αττική, στη Λούτσα με Βοριάδες, στο Χαλκούτσι με Ανατολικό, στο Σχοινιά με Νοτιάδες και στο Φλοίσβο με Δυτικούς. Άλλα μέρη, ενδεικτικά, σε όλη την Ελλάδα είναι: στην Λευκάδα στους Μύλους ή Αι Γιάννη, στην Άρτα στην Κορωνησία, στην Πάρο την Πούντα Αντιπάρου, στην Ρόδο στο Πρασονήσι, στην Κόρινθο, στην Πάτρα στο Δρέπανο, στο Ξυλόκαστρο, στην Ακράτα και αλλού.



IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Κεφάλαιο 7. Συμπεράσματα

Τα αθλήματα περιπέτειας και ο τουρισμός περιπέτειας γενικά, είναι μια κατηγορία του τουρισμού που δεν έχει αναπτυχθεί ακόμα στα επιθυμητά επίπεδα καθώς υπάρχει ακόμα έλλειψη γνώσης αλλά και έλλειψη του απαιτούμενου ενδιαφέροντος από το κοινό. Ο μαζικός τουρισμός “κυριαρχεί” ως τουριστική επιλογή με αποτέλεσμα ο τουρισμός περιπέτειας, όπως και σχεδόν όλες οι υπόλοιπες εναλλακτικές μορφές τουρισμού, να έχει μείνει πίσω στην προτίμηση του κοινού. Ο τουρισμός περιπέτειας είναι μεν στις πρώτες προτιμήσεις από την κατηγορία του εναλλακτικού τουρισμού, αλλά σε μεγάλη απόσταση από την κύρια κατηγορία που δεν είναι άλλος από τον μαζικό τουρισμό δε.

Θα πρέπει όμως να αναρωτηθούμε, για ποιο λόγο ο τουρισμός περιπέτειας έχει τόσο μεγάλη απόσταση από τον μαζικό τουρισμό; Η απάντηση μπορούμε να πούμε ότι είναι σχετικά εύκολη:

- Η διαφήμιση του τουρισμού περιπέτειας δεν είναι ακόμα στα επιθυμητά επίπεδα με αποτέλεσμα ο υποψήφιος τουρίστας να έχει άγνοια επί του θέματος, με αποτέλεσμα να επιλέγει με ευκολία το μαζικό τουρισμό, από τον οποίο βομβαρδιζόμαστε καθημερινά με πολλές διαφημίσεις.
- Υπάρχουν πάρα πολλές επιλογές στον μαζικό τουρισμό ανάλογα με τα γούστα του καθενός, με αποτέλεσμα να καλύπτει και τον πιο απαιτητικό τουρίστα.
- Ο μαζικός τουρισμός προσφέρεται σε πολύ πιο χαμηλές τιμές σε σχέση με τον τουρισμό περιπέτειας, ο οποίος ναι μεν κλιμακώνεται σε διάφορες τιμές αλλά ακόμα βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα για να προσελκύσει τον αριθμό τουριστών που επιθυμεί.

Ένα άλλο θέμα που απασχολεί τον τουρίστα, όσον αφορά τον τουρισμό περιπέτειας έχει να κάνει με το θέμα του περιβάλλοντος και την καταστροφή που δέχεται μέσω αυτής της τουριστικής κατηγορίας. Ο τουρισμός περιπέτειας είναι μια κατηγορία που έχει να κάνει αποκλειστικά με την φύση, επομένως η καταστροφή του φυσικού πλούτου είναι δυστυχώς αναπόφευκτη.

Καταλήγουμε λοιπόν στο συμπέρασμα ότι ο τουρισμός περιπέτειας είναι ένας πολλά υποσχόμενος τομέας και ενδεχομένως το πρώτο βήμα για την καταπολέμηση του μαζικού τουρισμού. Όμως θα πρέπει να γίνουν ακόμα πολλά βήματα προόδου έτσι ώστε αρχικά να τραβήξει το ενδιαφέρον του κοινού και να τους αποσπάσει την προσοχή από τον μαζικό τουρισμό, και μετέπειτα να στρέψει καθαρά την προσοχή τους προς τον τουρισμό περιπέτειας.

Κεφάλαιο 8. Προτάσεις

Αρχικά θα πρέπει να πούμε ότι ένα από τα σημαντικότερα κομμάτια στον τουρισμό, αλλά και σε οποιοδήποτε προϊόν που οι κατασκευαστές του επιθυμούν σωστή και άμεση προώθηση, είναι η διαφήμιση. Γνωρίζουμε όλοι πάρα πολύ καλά ποια είναι η επιρροή της διαφήμισης προς το καταναλωτικό κοινό και ποια τα αποτελέσματά της. Στον μαζικό τουρισμό η διαφήμιση είναι ένα πολύ επιτυχημένο κομμάτι με αποτέλεσμα να επηρεάζονται πολλές απόψεις. Το ίδιο θα πρέπει να συμβεί και στον τουρισμό περιπέτειας με σκοπό την προώθηση των αθλημάτων αλλά και όλου του τουριστικού πακέτου.

Ένα άλλο κομμάτι που θα πρέπει να απασχολήσει όσους ασχολούνται με τον τουρισμό περιπέτειας είναι το θέμα του περιβάλλοντος. Το περιβάλλον δυστυχώς δέχεται ισχυρά χτυπήματα από την καθημερινότητα των ανθρώπων, και θα είναι πραγματικά κρίμα να δεχτεί και από τα αθλήματα περιπέτειας. Θα πρέπει να κατασκευαστούν ειδικά διαμορφωμένα πάρκα και εγκαταστάσεις έτσι ώστε να μπορούν να υποδεχτούν τους τουρίστες που θέλουν να ασχοληθούν με τα αθλήματα περιπέτειας. Τέτοια πάρκα είναι οι εθνικοί δρυμοί, τα οποία είναι ειδικά κατασκευασμένα πάρκα με σκοπό να δέχονται τουρίστες, αλλά και άλλες κατηγορίες ανθρώπων όπως μαθητές από σχολεία στο πλαίσιο περιβαλλοντικών εκδρομών. Έτσι μέσω των εθνικών δρυμών προωθείται και η σωστή αντίληψη για το περιβάλλον, αλλά και ο σωστός τρόπος πραγματοποίησης των αθλημάτων. Επιπλέον θα προσφέρει και πολλές θέσεις εργασίας, βοηθώντας έτσι την τοπική κοινωνία με προβλήματα ανεργίας.

Μέσα σε όλο το πλαίσιο προστασίας του περιβάλλοντος θα μπορούσαν να προταθούν και άλλες λύσεις όπως η χρήση λεωφορείων για την μεταφορά των τουριστών, μειώνοντας έτσι τη χρήση αυτοκινήτου για την μεταφορά, μειώνοντας αισθητά τη χρήση καυσαερίου αλλά και την καταστροφή του εδάφους από τα λάστιχα.

Ένα από τα βασικά κομμάτια που απασχολούν τους τουρίστες είναι αδιαμφισβήτητα το οικονομικό σκέλος του τουρισμού περιπέτειας. Όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενα κομμάτια της εργασίας, τα αθλήματα περιπέτειας είναι διασκεδαστικά προσφέροντας δράση και αύξηση αδρεναλίνης όμως μιλάμε για ακριβές δραστηριότητες. Στην πλειοψηφία τους τα αθλήματα περιπέτειας είναι ιδιαίτερος ακριβά και αυτό γιατί ο εξοπλισμός είναι ακριβός. Αυτός είναι και ένας από τους βασικούς λόγους που ο μαζικός τουρισμός γνωρίζει αυτήν την επιτυχία. Μπορεί να προσφέρει αρκετές ανέσεις σε ιδιαίτερος ελκυστικές τιμές. Μία καλή λύση θα ήταν να προσφέρεται στον τουρίστα ο εξοπλισμός έτσι ώστε να μην χρειάζεται να αγοράζει ολόκληρο τον εξοπλισμό.

V. Επίλογος

Η ανάπτυξη του τουρισμού σε μια χώρα αναπόφευκτα θα προκαλέσει ορισμένες επιδράσεις που κάθε άλλο παρά απαρατήρητες μπορούν να περάσουν και τούτο γιατί θα επέλθουν μεταβολές στη χρήση της γης, καθώς επίσης στα οικονομικά, κοινωνικά, πολιτιστικά και περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά των περιοχών τους που αναπτύσσονται τουριστικά. Μερικές απ' αυτές τις επιδράσεις δεν μπορούν να αποφευχθούν τελείως, γι' αυτό και είναι πολύ σημαντικό οι αρμόδιοι για τον προγραμματισμό της τουριστικής ανάπτυξης θα πρέπει πάντοτε να συγκρατούν τις πραγματικότητες αυτές στο νου τους.

Ο τουρισμός έχει καταστεί πλέον η μεγαλύτερη βιομηχανία στον κόσμο και ένα οικονομικό και κοινωνικό φαινόμενο μεγάλης σημασίας. Η πρωτοφανής ανάπτυξη του τουρισμού κατά το δεύτερο μισό του αιώνα μας και ιδιαίτερα τις τελευταίες τρεις δεκαετίες έχει προκαλέσει μια πληθώρα οικονομικών, κοινωνικών, πολιτιστικών και περιβαλλοντικών επιδράσεων στις χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών.

Όλη η προσοχή έχει πέσει πάνω στον μαζικό τουρισμό με αποτέλεσμα οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού να μην προωθούνται όσο θα έπρεπε και κατ' επέκταση ο τουρισμός περιπέτειας να μην γνωρίζει την άνθηση που του αρμόζει.

Εν κατακλείδι, συμφωνούμε ότι ο τουρισμός περιπέτειας δεν μπορεί να προσφέρει το κλασσικό πακέτο του μαζικού τουρισμού, δηλαδή "ήλιο και θάλασσα", αλλά με την θέληση για δράση ο τουρίστας μπορεί να διαλέξει ανάμεσα σε πάρα πολλές επιλογές έτσι ώστε να περάσει χαρούμενες και δραστήριες διακοπές. Αρκεί να δοθεί η δέουσα προσοχή από τους υπεύθυνους στους τομείς που πρέπει και έτσι ο τουρισμός περιπέτειας θα γνωρίσει την άνθηση που του αρμόζει...

VI. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Βιβλιογραφία:

Ανδριώτης, Κ., (2003), Ο εναλλακτικός τουρισμός και τα διαφοροποιημένα χαρακτηριστικά του, *ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση Χωρικής Ανάπτυξης, Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος*, σ.σ. 139-154.

Αποστολόπουλος, Κ., Σδράλη, Δ., (2007), Ήπιες μορφές τουρισμού, Σημειώσεις.

Αργυριάδης, Γ. (1996). "Νομοθετικό πλαίσιο για την προστασία του περιβάλλοντος". Ομιλία κατά τη διάρκεια της ημερίδας: "Αστυνομία και περιβάλλον", Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Θεσσαλονίκης σε συνεργασία με Α.Π.Θ. - Τ.Ε.Ι.Θ. - MESAEP, Ιούνιος 1996, Θεσσαλονίκη.

Βαρβαρέσος, Σ., (2000), *Τουρισμός, έννοιες, μεγέθη, δομές, η ελληνική πραγματικότητα.*, Εκδόσεις Προπομπός.

Γιαννακάρας, Δ. (1996). "Η συμβολή της Αστυνομίας στην προστασία του περιβάλλοντος". Ομιλία κατά τη διάρκεια ημερίδας: "Αστυνομία και περιβάλλον", Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Θεσσαλονίκης σε συνεργασία με Α.Π.Θ. - Τ.Ε.Ι.Θ. – MESAEP, Ιούνιος 1996, Θεσσαλονίκη.

Ηγουμενάκης Ν., Κραβαρίτης Κ., Λύτρας Π., (1998,1999), *Εισαγωγή στον τουρισμό*, Εκδοτικός Οίκος Interbooks.

Καραγιάννης, Σ., και Έξαρχος, Γ., (2006), *Τουρισμός – Τουριστική Οικονομία, Ανάπτυξη, Πολιτική*, Εκδόσεις: Κέντρο Τεχνολογικής Έρευνας Κρήτης, Ηράκλειο, σελ. 40.

Κουκούρης Κ., Αναζητήσεις στη Φ.Α. & τον Αθλητισμό, 3 (2005), 272-274.

Κουρτέσας, Γ., (2005), *Σημειώσεις Τουριστικής Κοινωνιολογίας*, Σχολή Διοίκησης Οικονομίας, Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων.

Λαζαρίδης, Δ. (1999). Ενσύρματο σκι, το οικολογικό σκι. *Νέα οικολογία*, 7, 56.

Λογοθέτης, Μ., (1988), *Αγροτικός τουρισμός: Μια εναλλακτική λύση*, ΑΤΕ & Λογοθέτης, Μ., Αθήνα.

Μπελογιάννης Χ., κ.ά., Αναζητήσεις στη Φ.Α. & στον Αθλητισμό, 3 (2007), 421.

Σφακιανάκης Μ. "Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού", Έλλην, Αθήνα, 2000.

Τσάρτας, Π., (1996), *Τουρίστες, Ταξίδια, Τόποι: Κοινωνιολογικές Προσεγγίσεις στον Τουρισμό*, Εκδόσεις Εξάντας.

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία:

Eadington, W.R. and Smith, V.L. (1992), Introduction: The emerge of alternative forms of tourism. In Spith, V.L. and Eadington, W.R. (eds), *Tourism Alternatives: Potentials and Problems in the Development of Tourism*. Chichester: Willey, pp. 1-12.

Lickorish, Leonard J., Jenkins, Carson L., (2004), *Μια Εισαγωγή στον Τουρισμό*, Εκδόσεις Κριτική.

Ιστοσελίδες:

<http://www.revision.gr/diving/greek/>
<http://www.waterski.gr>
<http://www.3smagazine.gr/>
<http://www.e-paideia.net/>
<http://www.in.gr/>
<http://www.vip-yachts.gr/sailing.aspx>
<http://www.ioksailing.gr/>
<http://www.adrenalinesports.gr>
<http://www.cityeye.gr>
<http://www.kozas4urplace.gr>
<http://magazine.dynamicsports.gr>
<http://www.snowclub.gr/>
<http://www.athens24.gr>
<http://www.athensdaedalus.com>
<http://www.kitesurfing.gr>
<http://sigrion.blogspot.com>
<http://kitesurfing.yolasite.com/>
<http://www.riverland.gr>
<http://www.visitgreece.gr>
<http://www.trike.gr>