



...Όσο καλύτερα κατανοείς το πως δουλεύει αυτό που οδηγείς, τόσο καλύτερος οδηγός γίνεσαι...

το σαραβαλάκι



Περιοδική έκδοση του Τομέα Οχημάτων

1^{ου} ΕΠΑΛ Σπάρτης

Έτος 1^ο

Τεύχος 1^ο

Καλή ευτυχιωμένη και ειρηνική χρονιά

2011



Η ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

Είμαστε χαρούμενοι για τη δημιουργία της πρώτης εφημερίδας των μαθητών του 1ου ΕΠΑΛ Σπάρτης. Είναι μια προσπάθεια να ενημερώσουμε, να προβληματίσουμε, να ψυχαγωγήσουμε και να επικοινωνήσουμε.

Απλά διαβάστε μας.

Κατεβάστε μας και από την ιστοσελίδα

<http://1epal-spart.lak.sch.gr/>



Άνοιξε τις πύλες της η έκθεση «Auto Show 2010»



Από το Σάββατο 4 Δεκεμβρίου λειτουργήσε στο εκθεσιακό κέντρο «Metropolitan Expo» το «Auto Show 2010» με πολλές ευχάριστες εκπλήξεις, αλλά και πανελλήνιες πρεμιέρες νέων μοντέλων. Η έκθεση, που διεξήχθη στον υπερσύγχρονο χώρο που βρίσκεται στην περιοχή του αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος» παραμένει ανοικτή μέχρι την Κυριακή 12 Δεκεμβρίου. Το εισιτήριο για την είσοδο στην έκθεση ήταν στα 8 ευρώ.



Οι όμορφες παρουσίες δε λείπουν ποτέ από μια έκθεση...

Audi R8 5.2 V10 Roadster

Διαβάστε: σελ. 4 Τεχνολογία σελ. 5 Βιοκαύσιμα σελ.12 Οι Μουσικοί του κόσμου σελ. 6 Αγωνιστικό αυτοκίνητο σελ.10 Τεχνικά θέματα σελ.8 Έλληνες σκιτσογράφοι



Το όνειρο του φτωχού

Δύο μεγάλοι συνθέτες που έντυσαν με την μουσική τους το όνειρο του Νεοέλληνα είναι οι νονοί του ταπεινού μας φύλλου. Όνειρο χιλιοτραγουδισμένο, όνειρο κάθε νέου και νέας που η ταχύτητες κάνουν το αίμα τους να τρέχει με χίλια Σ.Ο

Οι νονοί μας

Τα παλιοσαραβαλάκια



Στίχοι: [Σταμάτης Κραουνάκης](#)
Μουσική: [Σταμάτης Κραουνάκης](#)
Πρώτη εκτέλεση: [Βίκυ Μοσχολιού](#) & [Σταμάτης Κραουνάκης](#) (Ντουέτο)

Το σαραβαλάκι μου πώς το κουλαντρίζω
μου σφυρίζει, του σφυρίζω,
βάζω το σακάκι μου, βάζω και βενζίνα
κι αλωνίζω την Αθήνα.

Το σαραβαλάκι μου πώς το καμαρώνω,
με μαλλώνει, το μαλλώνω,
τρέχει και το βάσανο, τρέχει και το νοίκι,
Πειραιά, Πειραιά-Θεσσαλονίκη.

Σάλταρε αδερφάκι μου, πες μου πού σε πάω
ωχ ωχ πώς τ' αγαπάω
πού θα πάμε κούκλα μου, πάμε παραλία
να κοιτάζουμε τα πλοία.

Τα παλιοσαραβαλάκια αραγμένα στην ακρογιαλιά
στον γιαλού τα βοτσαλάκια, ιδρωμένα τζάμια και φιλιά
στον γιαλού τα βοτσαλάκια, ιδρωμένα τζάμια και φιλιά
τα παλιοσαραβαλάκια αραγμένα στην ακρογιαλιά

Γεια σου πατρίδα.
Γεια σου κι εσένα καπετάνιο.

Το σαραβαλάκι μου πώς το κουβεντιάζω,
με πειράζει, αχ το πειράζω,
κι άμα πάθει λάστιχο κι άμα μουλαρώσει,
η Express θα το φορτώσει.

Σάλταρε αδερφάκι μου, πες μου τι γουστάρεις
- να σε βλέπω να σωφάρεις
φερ' το τσιγαράκι μου, σ' αγαπάω παιδί μου
- βάλε τέταρτη μαζί μου.

Τα παλιοσαραβαλάκια αραγμένα στην ακρογιαλιά
στον γιαλού τα βοτσαλάκια, ιδρωμένα τζάμια και φιλιά
στον γιαλού τα βοτσαλάκια, ιδρωμένα τζάμια και φιλιά
τα παλιοσαραβαλάκια αραγμένα στην ακρογιαλιά

Το σαραβαλάκι μου



Στίχοι: [Αλέκος Σακελλάριος](#)
Μουσική: [Μίμης Πλέσσας](#)
Πρώτη εκτέλεση: [Τζένη Καρέζη](#) & [Πέτρος Κυριακός](#)
(Ντουέτο)

Το σαραβαλάκι μου είναι το πιο φίνο
Ούτε εκείνο μ'άφησε, ούτε εγώ τ'αφήνω
Όλο το ψωμάκι του φαγωμένο τό' χει
Κι όμως το κακόμοιρο δεν μου λέει όχι

Στις ανηφοριές
Στις ανηφοριές μουγκρίζει
Στις κατηφοριές
Στις κατηφοριές ρολάρει
Κι όταν βρει το ίσιο δρόμο
Περπατάει με καμάρι
Ντούκο ντούκου □ τάκα τάκα
Κι έχει και μεγάλη πλάκα

Το σαραβαλάκι μου το'χω για καμάρι
Ως τα τώρα μ' έβγαλε πάντα παλικάρι
Για τον δρόμο τον κακό ούτε που το μέλλει
Αλλά λίγο σπρώξιμο που και που το θέλει

Στις κατηφοριές
Στις κατηφοριές ρολάρει
Στις ανηφοριές
Στις ανηφοριές μουγκρίζει
Κι όταν βρει το ίσιο δρόμο
Περπατάει και κουδουνίζει



1971 NSU 1000C...



«Σιρόκο»



Δύο φορές 2ος Γενικής στο Ράλλυ Ακρόπολις, το '75 και το '76, με την A110 και το Μίλτο Ανδριόπουλο δίπλα του, έχοντας χάσει μόνο από τον Βάλτερ Ρερλ και την Ascona και τον Σέλστρομ με το Datsun. Το '77 το οδήγησε το Datsun, διαψεύδοντας μάλιστα «ειδικούς» που είχαν προβλέψει ότι θα ταλαιπωρηθεί, και κέρδισε εύκολα ακόμα ένα ελληνικό πρωτάθλημα, όπως άλλωστε και αργότερα, με τη Stratos. Αυτοκίνητο που στην πρώτη του με το Μανώλη Μακρινό έβγαλαν μισή Ελλάδα στους δρόμους ώστε να το απολαύσουν. Με δική του αγωνιστική ομάδα με επαγγελματική οργάνωση, αλλά ανθρώπινη νοοτροπία, δεν άφηναν αγώνα για αγώνα, συμμετέχοντας στο τρίπτυχο Αναβάσεις-Ταχύτητες-ράλλυ, και μάλιστα με έξυπνες επιλογές προλάβαιναν το συναγωνισμό, όταν κάποιος αποφάσιζε να αλλάξει τις ισορροπίες. Το Grac με κινητήρα Renault ήρθε ώστε να κόψει την όρεξη όσων πίστευαν πως θα κέρδιζαν πρωτοτύπως την Alpine σε Αναβάσεις και Τατόι, και η Stratos ήρθε για να κάνει το κάτι παραπάνω στο Ακρόπολις, σχέδιο που δεν ολοκληρώθηκε. Τα παράτησε στις αρχές της δεκαετίας του '80 απογοητευμένος με τον τρόπο συντονισμού των ελληνικών αγώνων από την ΕΛΠΑ, και απλώς η ιστορία επαναλαμβάνεται, διαχρονικά και με αποδείξεις.



το σαραβαλάκι

Μηνιαία εφημερίδα

1^ο ΕΠΑΛ - 1^ο ΣΕΚ Σπάρτης

Αγ.Βαρβάρα 23100 Σπάρτη

Εκδότης: Τομέας Οχημάτων

Υπεύθυνος Εργαστηρίου

Μηχανών και Συστημάτων

Αυτοκίνητου

Κουμουνδούρος Παν.

Συντακτική Ομάδα

Καθ: Καζακλή Αναστ.

Δημητρόπουλος Νικ.

Μαθητ: Κόντες Γεωρ.

Καρούνος Παν.

Παπανικολάου Αλ.

Πραγαλός Παν.

Σγούρδας Κωντ.

Ευαγγελάκος Δημ.

Δημητρακάκης Κυρ.

ΑΝΕΚΔΟΤΟ

Ένας τύπος βλέπει την γυναίκα του να φοράει ένα δαχτυλίδι με ένα τεράστιο διαμάντι, το οποίο είναι και πανάκριβο, και την ρωτάει: Ρε γυναίκα που το βρήκες αυτό το δαχτυλίδι; Αυτό κάνει μια περιουσία...

- Που να σου τα λέω άντρα μου. Εχθές που είχα πάει για καφέ με μια φίλη μου, πάω στην τουαλέτα της καφετέριας που καθόμασταν και τι βλέπω..! Μέσα στον νιπτήρα ήταν αυτό το πανέμορφο δαχτυλίδι! Κοιτάζω τριγύρω, δεν βλέπω κανέναν και το πήρα!!!

Περνάνε μερικές μέρες και ο τύπος βλέπει την γυναίκα του που γυρνούσε από την βόλτα, να φοράει μια πανάκριβη γούνα.

- Τι είναι αυτό ρε γυναίκα; Που την βρήκες αυτή τη γούνα;

- Ασε άντρα μου που να στα λέω. Κάνανε λάθος στην γκαρνταρόμπα του μαγαζιού που καθόμασταν με τη φίλη μου και αντί για το παλτό μου, μου έδωσαν αυτή τη γούνα. Χαζή είμαι κι εγώ; Την πήρα και εξαφανίστηκα!

- Τι να σου πω ρε γυναίκα... Είσαι πολύ τυχερή. Εγώ ένα σώβρακο βρήκα στο κρεβάτι μας και αυτό μου είναι μικρό...



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

Κινητήρας Audi 3.0 TFSI



Τα τελευταία χρόνια, στον τομέα των κινητήρων, οι Γερμανοί αποτελούν ίσως τους δυνατότερους παίχτες. Ανάμεσά τους και η Audi, η οποία έχει συνηθίσει να εντυπωσιάζει με τα μηχανικά της σύνολα, υψηλών επιδόσεων.

Αυτή τη φορά, η εταιρία του Ίνγκολσταντ ανακοίνωσε τη δημιουργία ενός νέου V6 κινητήρα TFSI, χωρητικότητας τριών λίτρων, με περιεχόμενη γωνία 90 μοιρών. Όπως είναι προφανές, από την ονομασία, πρόκειται για ένα σύνολο άμεσου ψεκασμού. Παρόλα αυτά, μην ξεγελιέστε από το «T» καθώς το συγκεκριμένο δεν εφοδιάζεται με τούρμπο αλλά με μηχανικό υπερσυμπιεστή, που θα παίρνει κίνηση μέσω ιμάντα.

Η απόδοση του νέου αυτού κινητήρα φτάνει τους 290 ίππους και 42,8 χλγμ. ροπής, μόλις από τις 2.500 σ.α.λ. Όσο για το φλέγον ζήτημα της κατανάλωσης, αυτό φαίνεται πως θα κυμαίνεται κάτω από τα 10 λίτρα/100 χλμ, αν και οι ακριβείς τιμές θα διαφέρουν, ανάλογα με το εκάστοτε μοντέλο.

Τώρα, ποια θα είναι αυτά τα μοντέλα που θα παίρνουν πνοή από το νέο μοτέρ της Audi, αυτό είναι κάτι που, προς το παρόν τουλάχιστον, οι Γερμανοί δεν έχουν ανακοινώσει. Οι πληροφορίες θέλουν ανάμεσά τους να βρίσκεται το ανανεωμένο A6, που πρόκειται να έρθει προς τα τέλη της χρονιάς, αλλά και μια πιθανή νέα εκδοχή του S4, η οποία δεν αποκλείεται να αντικαταστήσει την έκδοση των 350 ίππων, με τον V8 κινητήρα.

Κιβώτιο 9 σχέσεων από τη γερμανική ZF!



Η γνωστή γερμανική εταιρεία ZF εξέλιξε το πρώτο κιβώτιο ταχυτήτων με εννέα σχέσεις μετάδοσης, το οποίο προορίζεται προκειμένου να τοποθετηθεί στο εγγύς μέλλον σε μοντέλα με κίνηση στους εμπρός τροχούς.

Όλοι θυμόμαστε της εποχής που η ύπαρξη 6^{ης} σχέσης σε οποιαδήποτε (αυτόματο ή και χειροκίνητο) κιβώτιο θεωρούνταν... πολυτέλεια. Ωστόσο, δειλά δειλά και με το πέρασμα του χρόνου, τα κιβώτια αυτά γρήγορα καθιερώθηκαν (πάντα σε ότι αφορά τα αυτοκίνητα μαζικής παραγωγής) στη συνείδηση των κατασκευαστών, οι οποίοι και τα υιοθετούν πλέον στο σύνολο των μοντέλων της γκάμας τους. Μάλιστα, ορισμένες εταιρείες δεν δίστασαν, για λόγους οικονομίας καυσίμου κυρίως, να... προσθέσουν μία ή και δύο ακόμα σχέσεις, ανεβάζοντας τις επιλογές του οδηγού σε 7 ή και 8 αντίστοιχα. Σήμερα, η γνωστή στο είδος εταιρεία ZF προχωρά ένα βήμα πιο μπροστά παρουσιάζοντας για πρώτη φορά το πρώτο 9τάχυτο κιβώτιο ταχυτήτων. Σύμφωνα με τις έως τώρα πληροφορίες, το εν λόγω κιβώτιο θα τοποθετηθεί σε προσθιοκίνητο/α μοντέλο/α της αμερικάνικης Chrysler, ενώ, κινούμενη στο ίδιο μήκος κύματος, η επίσης γερμανική Mercedes βρίσκεται ήδη στο τελικό στάδιο της εξέλιξης της αντίστοιχης πρότασής της.

Επιστρέφοντας στο νέο «9άρι» της ZF, αξίζει να επισημάνουμε πως οι δημιουργοί του υπόσχονται πως το εν λόγω κιβώτιο (το οποίο θα κατασκευάζεται στη Ν. Καρολίνα) θα εξασφαλίζει γραμμικές αλλαγές, άμεση διαδοχή των σχέσεών του, спорτίφ χαρακτηριστικά στη γρήγορη οδήγηση, ενώ, χάρη στο εξελιγμένο του λογισμικό του, θα «φροντίζει» για τη διατήρηση της κατανάλωσης καυσίμου του κινητήρα με τον οποίο θα συνεργάζεται στα χαμηλότερα δυνατά επίπεδα. _



ΒΙΟΚΑΥΣΙΜΑ



Με το προπάνιο – ευρύτερα γνωστό και ως «γκάζι» – να βρίσκεται μόνο στις δεξαμενές μερικών ελληνικών ταξί, όταν στην Ευρώπη υπάρχουν ήδη από τη δεκαετία του '80 ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα κινούμενα με αυτό το καύσιμο και με το φυσικό αέριο να χρησιμοποιείται προς το παρόν σε πειραματική μορφή στις μεταφορές, είναι μάλλον **μάταιο να ομιλούμε για απεξάρτηση** από το πετρέλαιο και τα παράγωγα του. Κι όμως, ξεχνάμε τα **βιοκαύσιμα**.

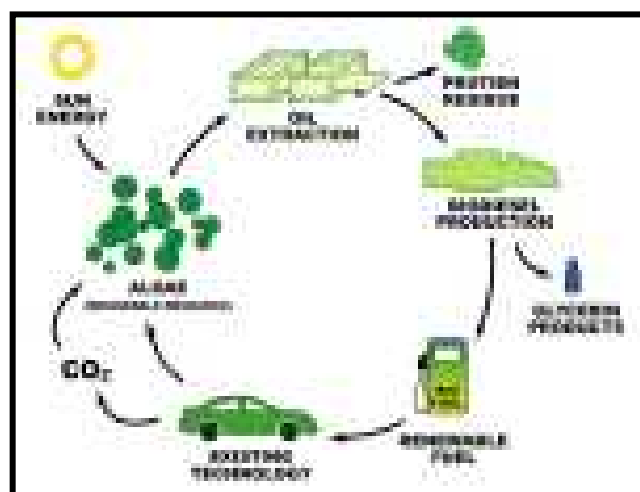
Καύσιμα των οποίων οι πρώτες ύλες θα είναι το **ελαιόλαδο** ή το **σογιέλαιο**, το **καλαμπόκι** ή το **σιτάρι** υπάρχουν και χρησιμοποιούνται στην Ευρώπη και σε αυτοκίνητα με πετρελαιοκινητήρες ή βενζινοκινητήρες χωρίς μετατροπή. Φυσικά τα βιοκαύσιμα που έχουν ως βάση τους τις πρώτες ύλες από **φυτικές καλλιέργειες** χρησιμοποιούνται ως ενέργεια για την κίνηση τροχοφόρων μόνο ως προσμίξεις με τα παραδοσιακά καύσιμα – πετρέλαιο και βενζίνη. Στην περίπτωση της πρόσμιξης με πετρέλαιο κίνησης ονομάζεται βιοντίζελ ενώ στην περίπτωση της βενζίνης, **βιοαιθανόλη**.

Στο πετρέλαιο κίνησης το ποσοστό πρόσμιξης με **βιοντίζελ** φθάνει το 5% για να μπορούν να

λειτουργήσουν αρμονικά με τις προδιαγραφές των σύγχρονων πετρελαιοκινητήρων στα αυτοκίνητα ή σε βαρέα οχήματα όπως τρακτέρ και φορτηγά. Τα **οφέλη είναι πολλά** και αφορούν από την μία την παραγωγή λιγότερων ρυπαντών κατά την καύση τους – ιδιαίτερα για τους πετρελαιοκινητήρες εμφανίζουν μικρότερα ποσοστά αιθάλης (καπνού) και διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) – ενώ από την άλλη ενισχύουν τον αγροτικό τομέα καθώς η παραγωγή των πρώτων υλών προέρχεται από εναλλακτικές καλλιέργειες.

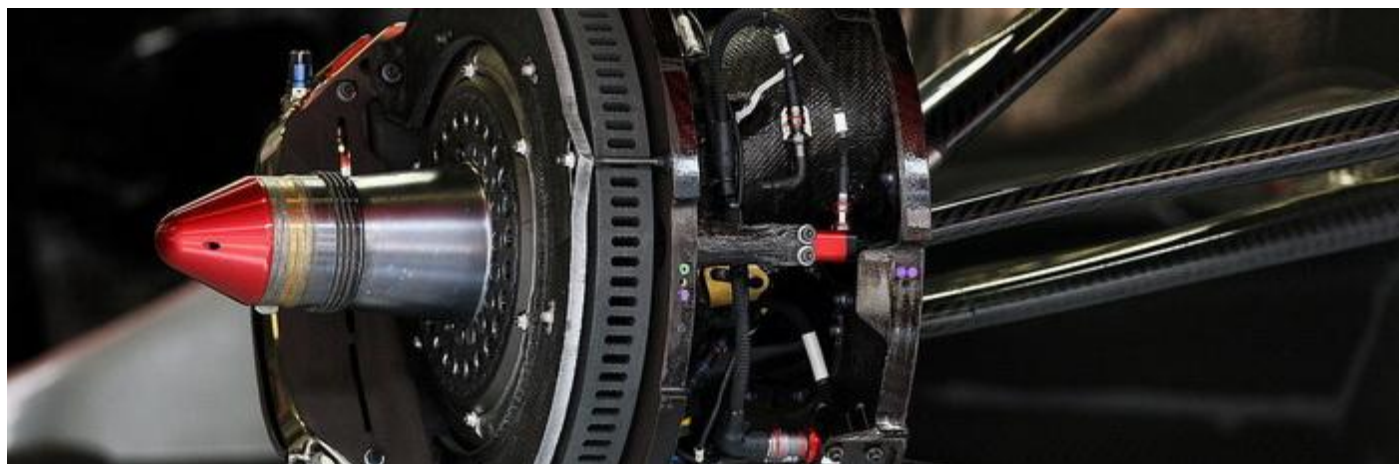
Σε ότι αφορά την βενζίνη και το ποσοστό πρόσμιξης της με την **βιοαιθανόλη** διαφέρει από χώρα σε χώρα και απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή και αυστηρή διαδικασία μίξης. Διότι η βιοαιθανόλη έχει την ιδιότητα να διαχωρίζεται από τη βενζίνη όταν υπάρχει νερό ή υγρασία. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ήδη θεσπίζει προδιαγραφές για αυτό τον τύπο βιοκαυσίμου που θα ισχύσουν από την επόμενη χρονιά.

Το υπουργείο Ανάπτυξης σε συνεργασία με το υπουργείο Οικονομικών προτίθενται να δώσουν κίνητρα για την παραγωγή και χρήση των βιοκαυσίμων στην ελληνική αγορά μέσω της μείωσης των φορολογικών συντελεστών τους έναντι των παραδοσιακών καυσίμων. Στόχος αποτελεί η κάλυψη ενεργειακών αναγκών στις μεταφορές σε ποσοστό 5,7% για βιοντίζελ σε βραχυπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Αυτό μεταφράζεται σε παραγωγή και απορρόφηση 150.000 τόνων βιοντίζελ και 390.000 τόνων βιοαιθανόλης από την εγχώρια αγορά.



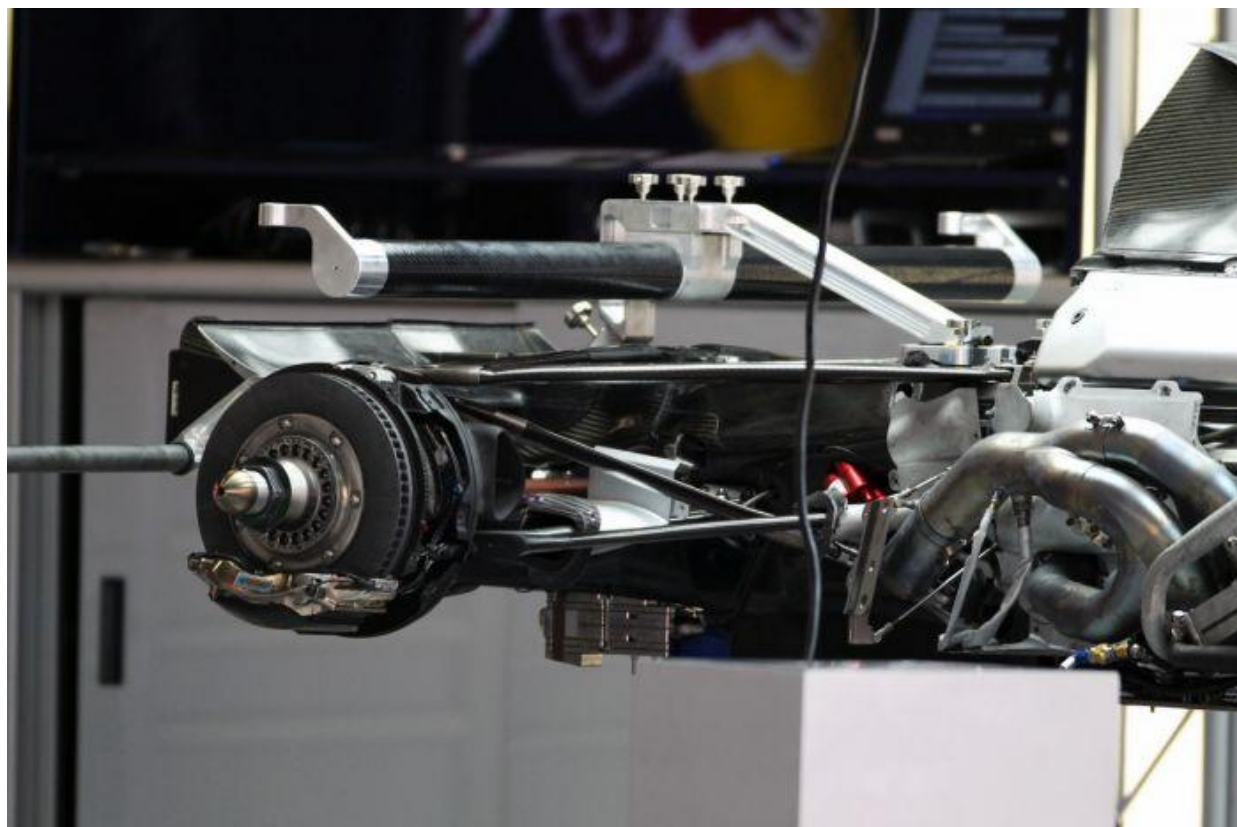
ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

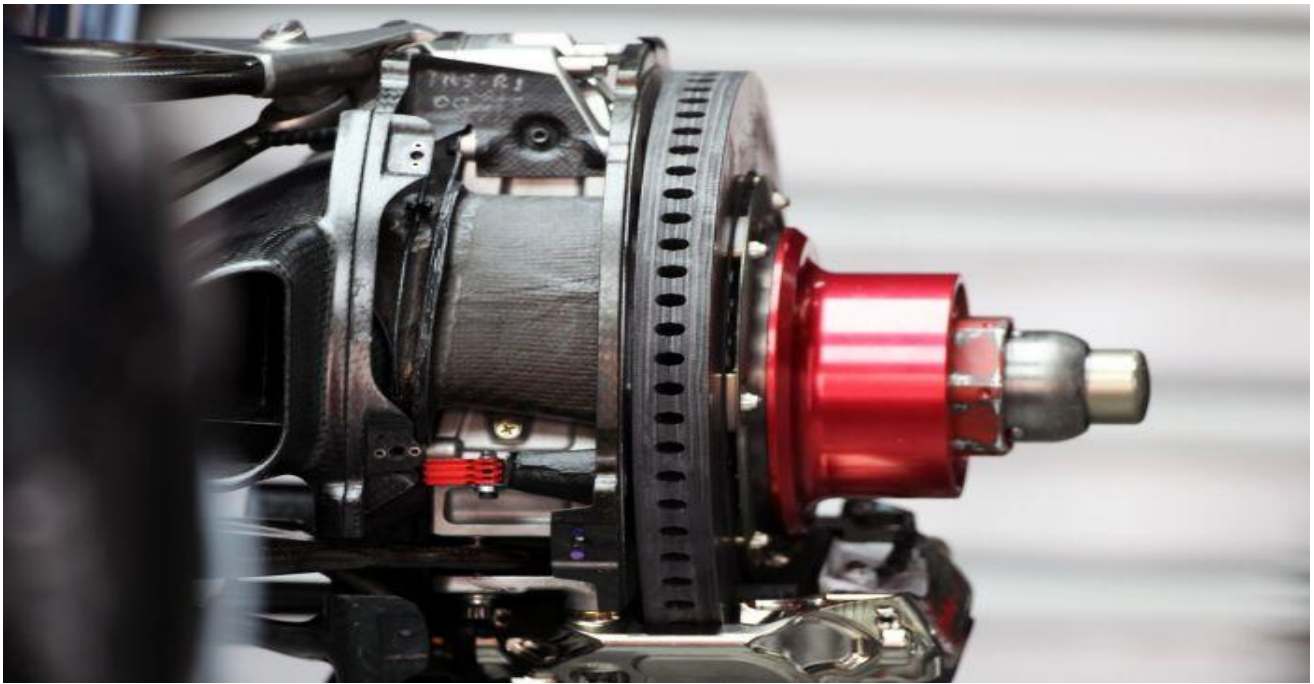
Το σύστημα πέδησης της Formula 1



Τα φρένα σε ένα αυτοκίνητο κυρίως εάν πρόκειται για αγωνιστικό, παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στη πέδηση.

Η διαφορά τους όμως είναι ότι στα αυτοκίνητα παραγωγής ο ρόλος τους είναι απλός, δηλαδή στο να σταματάει το αυτοκίνητο είτε ομαλά είτε έγκαιρα, για την αποφυγή κάποιου ατυχήματος ή εμποδίου. Αυτό ισχύει και για τα αγωνιστικά, αλλά σε αυτά τοποθετούνται όσο το δυνατόν καλύτερα φρένα για την επίτευξη της καθυστέρησης του φρεναρίσματος έτσι ώστε να πετύχει την καλύτερη είσοδο στη στροφή, για την επίτευξη ενός προσπεράσματος ή ενός πολύ γρήγορου γύρου. Σε πολλά πρωταθλήματα και κυρίως στη [Formula 1](#) οι ομάδες δαπανούν πάρα πολλά χρήματα στο τομέα αυτό, για να έχουν φυσικά όσο το δυνατόν καλύτερο φρενάρισμα για κάθε στροφή.





Σε ένα μονοθέσιο της [Formula 1](#), η δομή του συστήματος πέδησης είναι σχεδόν ίδια με ένα αυτοκίνητο παραγωγής. Στα μόνα πράγματα όμως που διαφέρουν είναι στα υλικά κατασκευής τους και στις κορυφαίες επιδόσεις που προσφέρουν σε κάθε πάτημα. Το σύστημα πέδησης σε ένα μονοθέσιο αποτελείται από τον σερβομηχανισμό όπου περιέχει δυο δοχεία με τα υγρά πίεσης των φρένων και δυο έμβολα το ένα για τα εμπρός και το άλλο για τα πίσω φρένα, τα σωληνάκια υψηλής πίεσεως για την μεταφορά της πίεσης την monoblock δαγκάνα, τα υλικά τριβής τους (τακάκια) και τις δισκοπλακες διπλού τύπου ακριβώς όπως σε ένα αυτοκίνητο παραγωγής. Στο μονό που διαφέρει όμως είναι ότι περιέχει και ειδικούς αεραγωγούς από ανθρακονήματα για την ψύξη των φρένων για την αποφυγή τυχόν υπερθερμάνσεως, όπου αυτός ο αέρας που εισέρχεται περνά ανάμεσα από την δισκοπλακα και επιτυγχάνει την ψύξη. Επίσης ο πιλότος έχει τη δυνατότητα να ρυθμίζει την κατανομή της πέδησης μέσω 2 περιστρεφόμενων κομβίων στο μέσον του τιμονιού κατά τη διάρκεια του αγώνα, ανάλογα με τις συνθήκες που παρουσιάζει η κάθε πίστα, αλλά και τις καιρικές συνθήκες.



ΕΛΛΗΝΕΣ ΣΚΙΤΣΟΓΡΑΦΟΙ

ΣΤΑΘΗΣ (κατά κόσμον Στάθης Δ. Σταυρόπουλος),
γεννήθηκε το 1955 στον Πυργο Ηλείας.

Σπούδασε Πολιτικές επιστήμες και Σκηνοθεσία Κινηματογράφου.
Άρχισε να δημοσιεύει σκίτσα και γελοιογραφίες το 1981 στον
“Οδηγητή” κι απο τότε συνέχισε για δέκα χρόνια στον
“ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗ”, άλλα δέκα στα “ΝΕΑ” και τέλος, εως τώρα στην
“Ελευθεροτυπία”.

Σε όλο αυτό το διάστημα συνεργάστηκε με πλήθος εντύπων
όπως το “ΑΝΤΙ”, η “Πρώτη”, η “Μακεδονία”, το “ΜΕΤΡΟ”, το
“ΕΠΙΧΕΙΡΩ”, ο “ΜΕΤΟΧΟΣ” και πολλά άλλα.

Σήμερα, εκτός της “Ε” συνεργάζεται επίσης με τους “4Τροχούς”,

ΤΟ



“Δίφωνο”, την “Παρασκευή +13” κι άλλα. Έχει
εικονογραφήσει πολλά βιβλία, κυρίως παιδικά,
με τις εκδόσεις Καστανιώτη, Κέδρος, Άγκυρα,
Πατάκης, Παπαδόπουλος και άλλες.
Έχει λάβει μέρος σε πολλές ομαδικές εκθέσεις,
έχει κάνει πλήθος ατομικές καθώς και τρεις
εκθέσεις στις γκαλερί Αστrolάβος και Αγκάθι.
Έχει εκδόσει 21 άλμπουμ με γελοιογραφίες, τρία
με σκίτσα χωρίς λόγια, ένα με κόμικ και ένα
βιβλίο με εικονοραφημένα τραγούδια.
Τέλος γράφει την καθημερινή στήλη “Ναυτίλος”
στην “Ελευθεροτυπία”, ανθολογία της οποίας

εξέδωσε προσφάτως η εφημερίδα και διακινούν οι εκδόσεις Πατάκη.

Καλλιεργεί ένα αμπέλι, συλλέγει παιχνίδια, ταξιδεύει πολύ (ενίοτε γράφοντας ταξιδιωτικά) κι έχει δύο γιούς,
τον Διονύση και τον Τηλέμαχο..



Lexus LS 460 : Νέο σύστημα πολλαπλού ψεκασμού

Όταν οι μηχανικοί έχουν κέφια



Στα πλαίσια της επίσημης παρουσίασης του νέου LS460, η Lexus ανακοίνωσε και τις τεχνικές λεπτομέρειες του μοντέλου, που το κάνουν ξεχωριστό. Από αυτά ξεχωρίσαμε και σας παρουσιάζουμε το σύστημα άμεσου και έμμεσου ψεκασμού, με δύο μπεκ ανά κύλινδρο σε ειδική διάταξη, που ενσωματώνει ο V8 4,6 λίτρων κινητήρας του μοντέλου.

Ο υπερσύγχρονος κινητήρας του Lexus διαθέτει δύο ψεκαστήρες (μπεκ), για κάθε έναν από τους 8 κυλίνδρους σε σειρά που τον αποτελούν. Οι μηχανικοί της ιαπωνικής εταιρείας, καινοτομώντας, τοποθέτησαν το ένα μπεκ στο θάλαμο καύσης, προσφέροντας άμεσο ψεκασμό και το δεύτερο ψηλότερα, στον αυλό εισαγωγής, προσφέροντας έμμεσο ψεκασμό.

Τι σημαίνει αυτό πρακτικά;

Σύμφωνα με τη Lexus, η διάταξη αυτή επιτυγχάνει αποτελεσματικότερη κατανομή του καυσίμου στο θάλαμο καύσης, συντελώντας στην καλύτερη, αποδοτικότερη και πιο αρμονική λειτουργία του κινητήρα. Η ταυτόχρονη εφαρμογή άμεσου και έμμεσου ψεκασμού ουσιαστικά αποτελεί καινοτομία, καθώς συνδυάζει τα πλεονεκτήματα και των δύο τεχνολογιών στον ίδιο V κινητήρα.

Πώς λειτουργούν τα μπεκ;

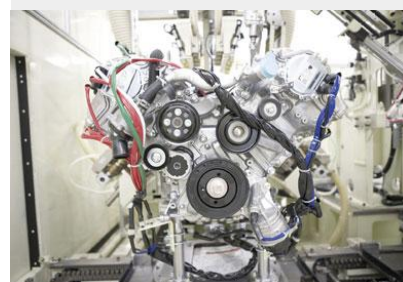
Τα μπεκ που βρίσκονται στην εισαγωγή, διαθέτουν 12 μικρές εξαγωγές, από τις οποίες το καύσιμο ψεκάζεται με πίεση 4 bar. Την ίδια ώρα, τα μπεκ άμεσου ψεκασμού διοχετεύουν απευθείας το καύσιμο στον κύλινδρο με πίεση 130 bar, μέσω των ειδικών ορθογώνιων οδών που διαθέτουν, επιτυγχάνοντας τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό αέρα και καυσίμου.

Τα χαρακτηριστικά του κινητήρα του Lexus LS 460

Το υπερσύγχρονο αυτό μοτέρ διαθέτει 8 κυλίνδρους σε διάταξη V. Η χωρητικότητά του είναι 4.608 κ.εκ. και η ισχύς του είναι 380 ίππων στις 6.400 σ.α.λ. Η ροπή που αποδίδει, φτάνει στα 493 Nm στις 4.100 σ.α.λ. Η κίνηση μεταδίδεται μέσω ενός ολοκαίνουργιου 8τάχυτου αυτόματου κιβωτίου, το οποίο φροντίζει, ώστε το μεγάλο μοντέλο να επιταχύνει από στάση στα 100 χλμ./ώρα σε μόλις 5,7 δευτερόλεπτα. Τέλος, η ανώτατη ταχύτητα με την οποία μπορεί να κινηθεί είναι τα 250 χλμ./ώρα, ενώ σύμφωνα με την κατασκευάστρια εταιρεία, η μέση κατανάλωση φτάνει στα 11,1 λίτρα ανά 100 χλμ.



Η διάταξη των ψεκαστήρων στον κινητήρα. Το ένα είναι στην εισαγωγή και το άλλο ψεκάζει απευθείας στο πιστόνι.



Ο συνδυασμός άμεσου και έμμεσου ψεκασμού στον κινητήρα του Lexus LS460 και τα σημεία στα οποία είναι τοποθετημένα τα μπεκ, θωρούνται καινοτομίες.

Σύστημα Start/Stop

Το σύστημα Start/Stop είναι μια σχετικά νέα τεχνολογία. Σε πολλά νέα μοντέλα περιλαμβάνεται στον βασικό εξοπλισμό, ενώ σε άλλα πληρώνεται ως έξτρα, αλλά είναι βέβαιο πως αποσβένει σε πολλαπλάσιο βαθμό τα χρήματα για την απόκτησή του. Τα αυτοκίνητα με λειτουργία Start/Stop εκπέμπουν λιγότερο CO₂ και καταναλώνουν λιγότερα καύσιμα. Για να επιτευχθεί αυτό, το σύστημα απενεργοποιεί τον κινητήρα κάθε φορά που το αυτοκίνητο ακινητοποιείται, για παράδειγμα από έναν κόκκινο σηματοδότη. Το μόνο που χρειάζεται για να πάρει πάλι μπροστά ο κινητήρας είναι ο οδηγός να πατήσει τον συμπλέκτη. Η διαδικασία αυτή διαρκεί κλάσματα του δευτερολέπτου με αποτέλεσμα η χρονική καθυστέρηση να μη γίνεται αντιληπτή από τον οδηγό.



Τεχνικά Θέματα



Η μίζα, ή ελληνιστί εκκινήτριας, αποτελεί ένα εξάρτημα που λειτουργεί με εκτρισμό που προέρχεται από την μπαταρία. Αναλαμβάνει -με το γύρισμα του κλειδιού- να μεταδώσει κίνηση στον κινητήρα ώστε να πάρει εμπρός.

Τι μπορεί να προκαλέσει δυσλειτουργία και βλάβη της μίζας

- Η συνηθέστερη δυσλειτουργία τις μίζας προέρχεται από τα "καρβουνάκια" της ψυκτροθήκης, λόγω φυσιολογικής φθοράς.
- Η μπομπίνα είναι ένα ακόμα ευπαθές τμήμα της μίζας. Όταν ο οδηγός προσπαθήσει πολλές φορές να εκκινήσει τον κινητήρα, είναι αρκετά πιθανό να προκαλέσει βλάβη στο συγκεκριμένο τμήμα.
- Ένα ακόμη εξάρτημα της μίζας που μπορεί να παρουσιάσει πρόβλημα είναι το μπουτόν (ονομασία στη διάλεκτο του συνεργείου). Πρόκειται για έναν ηλεκτρομαγνήτη που συντελεί στη μετατροπή του ηλεκτρισμού από την μπαταρία σε κίνηση.
- Σε κάποιες περιπτώσεις πρόβλημα στη λειτουργία της μίζας δημιουργεί το γρανάζι της μίζας (έρχεται σε επαφή με ένα ανάλογο γρανάζι στη μηχανή ώστε να μεταδοθεί η κίνηση). Η δυσλειτουργία δημιουργείται λόγω φθοράς ενώ μπορεί να έχει συσσωρευτεί και βρομιά.

Συνέπειες και ενδείξεις προβληματικής μίζας

Άμεση συνέπεια των παραπάνω προβλημάτων είναι η απροθυμία που εμφανίζει η μίζα να δώσει κίνηση στον κινητήρα. Ανάλογα με την περίπτωση δυσκολεύεται να εκκινήσει τον κινητήρα ή αδυνατεί εντελώς.

- Όταν τα "καρβουνάκια" στην ψυκτροθήκη έχουν φθαρεί, είναι εύκολο να το αντιληφθούμε. Γυρνώντας τη μίζα μια στις τέσσερις ή πέντε φορές συνειδητοποιούμε ότι δεν ανταποκρίνεται. Πρόκειται για μια σαφή ένδειξη ότι τα "καρβουνάκια" έχουν φαγωθεί.
- Το πρόβλημα στην μπομπίνα δημιουργείται από την εμμονή του οδηγού για εκκίνηση. Οι απανωτές προσπάθειες εκκίνησης υπερθερμαίνουν την μπομπίνα και την καίνε με αποτέλεσμα να προκληθεί βραχυκύκλωμα στη μίζα και να μην ανταποκρίνεται στο "κάλεσμα του κλειδιού".
- Φυσικά όταν η μπαταρία του αυτοκινήτου έχει για κάποιο λόγο αδειάσει η μίζα δεν μπορεί να λειτουργήσει αφού δεν παίρνει ηλεκτρικό ρεύμα.
- Όταν ο ηλεκτρομαγνήτης (μπουτόν) της μίζας έχει χαλάσει, η μίζα δεν ανταποκρίνεται και σπανιότερα εμφανίζει τα ίδια συμπτώματα με αυτά που υπάρχουν όταν τα "καρβουνάκια" της ψυκτροθήκης έχουν φθαρεί.
- Όταν το γρανάζι της μίζας έχει κολλήσει πάνω στο γρανάζι του κινητήρα (λόγω φθαρμένου δακτυλιδιού), δεν μπορεί να επιστρέψει μετά την εκκίνηση στην αρχική του θέση με αποτέλεσμα να περιστρέφεται κατά τη διάρκεια της κίνησης του οχήματος, καίγοντας την μπομπίνα της μίζας.

Κόστος

Η μίζα του αυτοκινήτου είναι ένα εξάρτημα που σε περίπτωση βλάβης μπορεί ακόμα και να ακινητοποιήσει το αυτοκίνητο. Στο συνεργείο δε

Δυσλειτουργία μίζας



ια συνήθης αιτία για τη δυσλειτουργία της μίζας να είναι τα φθαρμένα "καρβουνάκια" που βρίσκονται στην ψυκτροθήκη. Τα αίτια της φθοράς τους είναι έντονη χρήση.



Προσπαθώντας να εκκινήσουμε τον κινητήρα πολλές φορές είναι πιθανό να προκαλέσουμε μόνιμη ζημιά στην μπομπίνα της μίζας (δεξιά), αφού υπερθερμαίνεται και καίγεται προκαλώντας βραχυκύκλωμα.

Enzo Ferrari

18 Φεβρουάριο 1898





Τσιφόρος Νίκος

Το Μεγάλο Παιδί Της Πιάτσας



Ο Νίκος Τσιφόρος γεννήθηκε στην Αλεξάνδρεια το 1911. Ο πατέρας του υπήρξε μεγάλος Αιγύπτιος επιχειρηματίας. Σπούδασε νομική και πολιτικές επιστήμες στην Αθήνα, όπου έζησε ως το θάνατό του. Άσκησε τη δικηγορία για μικρό χρονικό διάστημα και αν και έξω από τα πολιτικά πράγματα, βρέθηκε φακελωμένος, επί κυβερνήσεως Μεταξά. Σύντομα όμως στράφηκε στο χώρο των γραμμάτων. Πρωτοεμφανίστηκε κατά τη διάρκεια της γερμανικής κατοχής με το θεατρικό έργο Η πινακοθήκη των ηλιθίων και ακολούθησαν πολλές θεατρικές επιτυχίες του, τις περισσότερες από τις οποίες έγραψε σε συνεργασία με τον Πωλ Βασιλειάδη.

Ενδεικτικά αναφέρουμε τίτλους έργων του, όπως Η κυρία του κυρίου, Γάντι και σαρδέλα, Το κοροϊδάκι της δεσποινίδος, Οι γαμπροί της Ευτυχίας, Το έξυπνο πουλί, Ο Κλέαρχος η Μαρίνα κι ο κοντός. Πολλά έργα του μεταφέρθηκαν στον κινηματογράφο με εξίσου μεγάλη επιτυχία, ενώ ο ίδιος ο Τσιφόρος ασχολήθηκε με την κινηματογραφική σκηνοθεσία και το σενάριο. Παράλληλα έγραψε πολλά ευθυμογραφήματα καταδεικνύοντας τα κακώς κείμενα της ελληνικής κοινωνίας. Γνώρισε έτσι μεγάλη επιτυχία και σαν πεζογράφος. Χάρη στην ικανότητά του να σατυρίζει τα ιστορικά γεγονότα και με τη βοήθεια του ευρηματικού του χιούμορ, έκανε επιτυχίες όπως: "Τα Παιδιά της Πιάτσας", "Τα Παλιόπαιδά τα Ατίθασα", "Εμείς οι Φράγκοι" κ.ο.κ.

Πέθανε το 1970 στην Αθήνα.

Κοσμογονία-Ν Τσιφόρος απόσπασμα

Η γης μάγκες γονικέ έτσι.

Πηρό Θεός μια σανίδα πλανήτη με ρόζους ματσέτα στρογγύλεψε για να βρει κι ο Κολόμβος την Αμερική ,χρειαζοτανε βλεψεις αργότερα να φτιαχνει ηλεκτρικά ψυγεία.Η σανίδα είχε και ρόζους.Υστερα εμας τα ανθρωπακία μας εβαλε να πλανιζουμε.Οι εξυπνοι πλανιζουνε τα μαλακα.Τα κοροϊδα πεσανε πανου στο ροζο.Μην απορειτε.Προκειται για τη κοσμοθεωρια του Μαιστραλη.Την αναπτυσσε με βεβαιότητα ενος Λαπλας,κουναι την κεφαλα του αργα για να δωσει εμφαση στην εκφραση του.

Πινει καφε."Διοτιν ο καφες λαμπικαρει την γκλαβα και την κανει μπακιρι γυαλισμενο."

-Βρισκεις?

-Πασαλιδικια εφευρεση.Οι Ανατολιτες να ξερεις ητανε σοφοι.Ναργιλε,ροσολια,γλυκα και θηλυκο να πουμε,διαλεγετε και παιρνετε.Οχι σαν και μας αδερφακι,που την αραζουμε μονοκουκι και μπαγιατευει και πρεπει καθε τοσο να της περνας την καρενια μινιο σα νατανε λιμπερτυ.

_Εισαι παντρεμενος?

_Πολυ

Δεν καταλαβαινω το βαθμο που μπορεί να είναι κανεις παντρεμενος .Αναλαμβανει να με διαφωτισει.

"Πολυ πα να πει,με στεφανι και παιδια.

_Εχεις?

Τρια.Τονα αλληθωρο.

_Κι η κυρια σου?

_Ξυνεται και περιμενει τα ψωνια.

Σηκωνει τους ωμους για να διωξει τη σκεψη της νομιμου,που τον ενοχλει σαν αυγουστιατικη μυγα.

_Ο Θεος εφτιαξε τον κοσμο κι απο τοτε αναπαυεται.

_Ραχατλιδικα πραγματα και πολυ ενταξει.

_Σουπα πως γενηκε η γης?

_Ναι απο σανιδα ...με ρόζους...

_Αυτο είναι το παραμυθι.Η γης μαγκα μου,εγινε απο βουρκο.Ειχε χωμα ο Θεος και την σκαρωσε.Εφτιασε και μας."Κυριοι ,λεει θα πεσετε στο βουρκο."Πεσαμε."Φτιαχτε τωρα με τα κορμια σας γιοφυρια".Φτιαξαμε."Ωραιοι.Τωρα θα ρθουν οι εξυπνοι να περνανε απο πανω."Το παν,η μηχανη είναι πως απο γιοφυροκολωνα θα γινεις να περνας πανου στους αλλους.Σακουλετζε?



Οι Μουσικοί του κόσμου

Μάνου Τσάο



Ο Τσάο μαζί με άλλους μουσικούς δημιούργησε στα μέσα της δεκαετίας του 1980, το ισπανο-αγγλόφωνο ροκαμπίλυ συγκρότημα *Hot Pants*. Ο Μάνου, ο αδελφός του Αντουάν, και φίλοι του έφτιαξαν τους *Los Carayos* αλλάζοντας λίγο τον ήχο τους. Οι Los Carayos ήταν πάντα στα δεύτερα πλάνα του Μάνου Τσάο και κυκλοφόρησαν συνολικά 3 albums. Το 1987, οι αδελφοί Τσάο και ο ξάδελφός τους Σαντιάγο Κασαριέγκο, ίδρυσαν τους *Μάνο Νέγκρα*. Με μια μικρή εταιρία αρχικά, το συγκρότημα κυκλοφόρησε μια νέα έκδοση του *Mala Vida*, που έγινε γρήγορα επιτυχία στη Γαλλία. Σύντομα μετακινήθηκαν προς τη Virgin, και το πρώτο τους album *Patchanka* κυκλοφόρησε το επόμενο έτος. Αν και το συγκρότημα δεν κέρδισε ποτέ μια βάση στην αγγλική αγορά, η αύξηση της δημοτικότητάς του στον υπόλοιπο κόσμο, ακολούθησε σύντομα, φτάνοντας στην 5η θέση σε *Ολλανδία*, *Ιταλία* και *Γερμανία*. Από το 1992, το συγκρότημα κέρδισε φήμη στη *Νότια Αμερική*, με την *περιοδεία του Cargo*.



Ο Μάνου Τσάο (ισπαν. *Manu Chao*, γενν. 1961) είναι, γεννημένος στη *Γαλλία*, τραγουδιστής, με *ισπανική (γαλικκή και βάσκιη)* καταγωγή. Τραγουδά στα *γαλλικά*, στα *ισπανικά*, στα *αραβικά*, στα *γαλλικά* και στα *αγγλικά*. Η μητέρα του Τσάο ήταν Ισπανίδα από το *Μπιλμπάο*, στη χώρα των Βάσκων, στη Βόρεια Ισπανία. Ο πατέρας του, ο συγγραφέας και ο δημοσιογράφος *Ραμόν Τσάο*, ήταν *Γαλικιανός*, από τη *Βιλάλμπα*. Μετακόμισαν στο Παρίσι εξ αιτίας της δικτατορίας του *Φράνκο*, η οποία διάρκεσε μέχρι το θάνατο του δικτάτορα το 1975. Σύντομα μετά τη γέννηση του Μάνου, η οικογένεια Τσάο μετακόμισε στα απομακρυσμένα προάστια του *Παρισιού*, και ο Μάνου πέρασε το μεγαλύτερο μέρος της παιδικής ηλικίας του στη *Βουλώνη* και στις *Σέβρες*. Καθώς μεγάλωνε συναναστρεφόταν με καλλιτέχνες και διανοούμενους, οι περισσότεροι από τους οποίους ήταν γνωστοί του πατέρα του, με μια ευρεία πολυπολιτισμική ποικιλομορφία που επηρέασε την προσωπικότητά του σε μεγάλο βαθμό. Μεγάλωσε με τις ιδέες της κοινωνικής ισότητας και με μια δίψα για την ποικιλομορφία, που παρουσιάζεται κατά ένα μεγάλο μέρος στο μίγμα του ευδιάκριτου και χωρίς όρια εξωτικού ήχου στη *μουσική* του.



είναι θέμα ασφάλειας...

Υποστροφή – Υπερστροφή

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ – ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ

Όταν η ροπή εκτροπής εμφανίζεται ως υπερστροφή, τότε το πίσω μέρος του αυτοκινήτου τείνει να ολισθήσει έξω από την επιθυμητή καμπύλη τροχιάς. Το φαινόμενο της υπερστροφής συνήθως παρατηρείται όταν οι πίσω τροχοί μπλοκάρουν σε ολισθηρό οδόστρωμα



Όταν η ροπή εκτροπής εμφανίζεται ως υποστροφή, τότε το μπροστινό μέρος του αυτοκινήτου τείνει να ολισθήσει έξω από την επιθυμητή καμπύλη τροχιάς. Το φαινόμενο της υποστροφής συνήθως παρατηρείται όταν οι μπροστινοί τροχοί βρεθούν ξαφνικά σε παγωμένες επιφάνειες, χαλίκια κτλ που προκαλούν την ολίσθησή τους



Το αυτοκίνητο-σύμβολο της Ανατ. Γερμανίας επιστρέφει

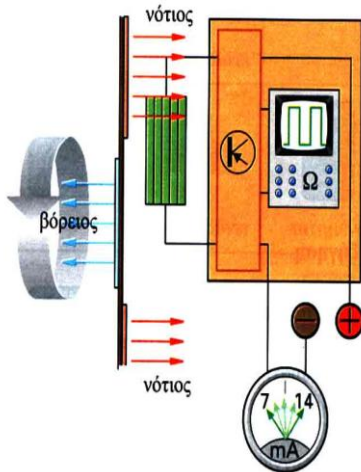
Το Τράμπαντ θα είναι πλέον ηλεκτρικό με ηλιακούς συλλέκτες στην οροφή, ώστε να λειτουργεί ο κλιματισμός του. «Το αρχικό Τράμπαντ ήταν μικρό και βρωμερό» είπε ο εκπρόσωπος του ομίλου Ντανιέλ Στίγκλερ στο BBC, «τώρα θα είναι ένα οικολογικό και οικονομικό Τράμπαντ». «Θα είναι απλό, ελαφρύ και εύκολο στη συντήρηση» πρόσθεσε άλλος εκπρόσωπος, ο Γιούργκεν Σνελ, «ιδανικό για δεύτερο αυτοκίνητο και με αρκετό χώρο για τους εμπορικούς αντιπροσώπους που θα θέλουν να το χρησιμοποιήσουν στη δουλειά τους». Το νέο Τράμπαντ θα έχει συνδέσεις για gps, κινητό τηλέφωνο και iPod. «Δεν θα είναι ένα παλιομοδίτικο όχημα, αλλά μια πράσινη και αναζωογονητική καινοτομία» υπογράμμισαν οι εκπρόσωποι των εταιριών. Η ιδέα της αναγέννησης του οχήματος προέκυψε μετά την επιτυχία που σημείωσαν οι μινιατούρες του Τράμπι που σημείωσαν εκατοντάδες χιλιάδες πωλήσεις. Σχεδιαστής του νέου μοντέλου είναι ο Νιλς Πορσβάτα. Ο σχεδιαστής εγκατέλειψε την Volkswagen προκειμένου να είναι αυτός που θα έκανε το σχεδιασμό του νέου Τράμπαντ που γνώριζε καλά, καθώς το οδηγούσε ως Ανατολικογερμανός. Το νέο πρωτότυπο κατασκευάστηκε στην πόλη Τζβικαου, όπως και οι πρόγονοί του. Οι δημιουργοί του ελπίζουν να υπάρξει επενδυτής που θα θέλει να κάνει μαζική παραγωγή του οχήματος. Το Τράμπαντ πρωτοκατασκευάστηκε το 1957 ενώ το τελευταίο το 1991, μετά από κυκλοφορία περίπου 3.000.000 οχημάτων.



Ενεργός αισθητήρας τροχού για το ABS

ΣΤΗΜΑ ΠΕΔΗΣΗΣ - ABS

Ο ενεργός αισθητήρας χαρακτηρίζεται ως ενεργός, όταν για τη λειτουργία του είναι αναγκαία μια εξωτερική



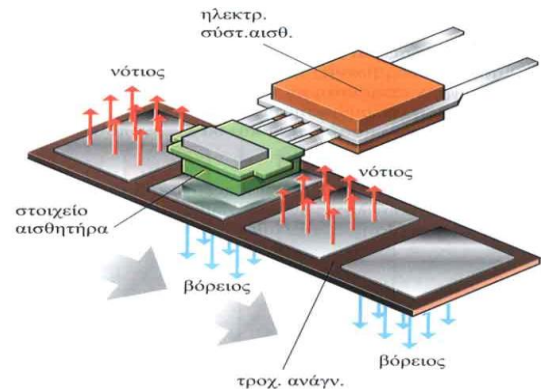
η τροφοδοσία. Ο ενεργός αισθητήρας στροφών έχει ένα μαγνητωμικό στοιχείο, του οποίου η αντίσταση μεταβάλλεται σε λειτουργία από τις τεμνόμενες μαγνητικές γραμμές πεδίου όλο το δακτύλιο του αισθητήρα με τροχιά ανάγνωσης.

Ο δακτύλιος του αισθητήρα επάνω στο μπουαγιέ στελεείται από μία τροχιά ανάγνωσης με διαφορετικά βόρειο και νότιο πόλο μαγνητισμένα πεδία. Ο δακτύλιος του αισθητήρα περιστρέφεται περνώντας συνεχώς στο σταθερό στοιχείο του αισθητήρα.

Λειτουργία του ενεργού αισθητήρα

Κοντά στις μαγνητισμένες περιοχές βρίσκονται οι μαγνητικές γραμμές πεδίου κατακόρυφα επάνω στην τροχιά ανάγνωσης. Ανάλογα με την πολικότητα ρέουν είτε προς την τροχιά ή απομακρύνονται. Επειδή η απόσταση μεταξύ της τροχιάς ανάγνωσης και του αισθητήρα είναι πολύ μικρή, οι δυναμικές γραμμές διεισδύουν το στοιχείο του αισθητήρα και μεταβάλλουν την αντίσταση του.

Αυτό σημαίνει, αυξάνει η αντίσταση του στοιχείου του αισθητήρα εξαιτίας της κατεύθυνσης των μαγνητικών δυναμικών γραμμών, οι οποίες δια μέσου αυτού διαρρέουν, τότε πέφτει το ρεύμα.



Ένας ενσωματωμένος ηλεκτρονικός ενισχυτής/κύκλωμα σκανδαλισμού στον αισθητήρα μετατρέπει τις μεταβολές της αντίστασης σε δύο διαφορετικές στάθμες ρεύματος. Μειώνεται η αντίσταση, επειδή αναστρέφεται η κατεύθυνση των δυναμικών γραμμών, ανεβαίνει το ρεύμα. Επειδή οι βόρειοι και νότιοι πόλοι εναλλάσσονται επάνω στην περιστρεφόμενη τροχιά ανάγνωσης, δημιουργείται έτσι μια ακολουθία σημάτων τετραγωνικού παλμού, της συχνότητας είναι μία μονάδα μέτρησης για τις στροφές

- Οι στροφές των τροχών μπορούν να μετρηθούν από 0 km/h και μέχρι το σταμάτημα των τροχών.
- Αναγνωρίζεται η φορά περιστροφής των τροχών.
- Υψηλή ανθεκτικότητα στην σκουριά
- Μικρός χώρος τοποθέτησης

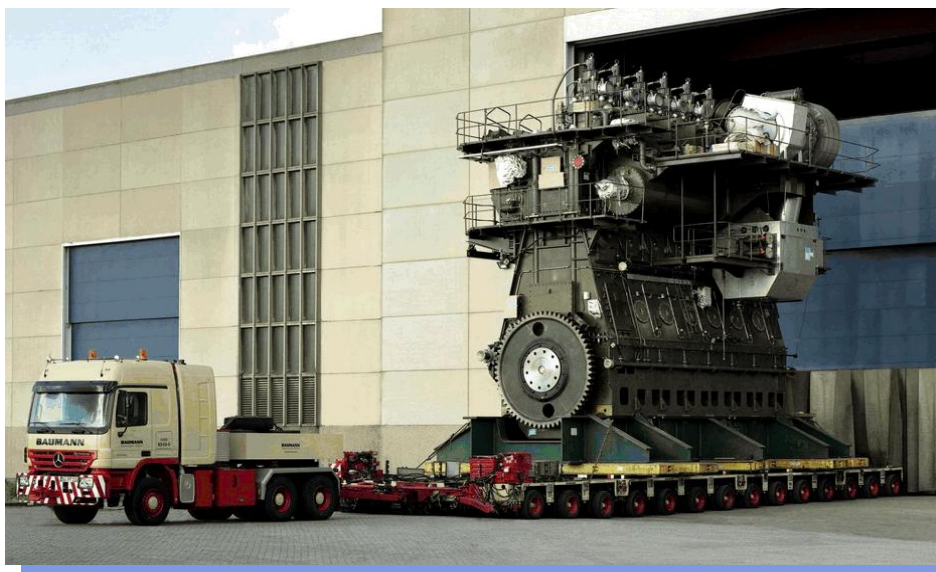


ζήφος.... Ο καπετάν Γιάννης αισθάνεται το τέλος του και έχει 3 γιους στους οποίους θέλει και να μοιράσει, όπως αυτός πιστεύει δίκαια, την περιουσία του. Η περιουσία του είναι μόνο 19 πρόβατα. Ούτε 18 ούτε 20, 19. Στον πρώτο του γιο ως και πρωτότοκος θέλει να αφήσει το 1/2 των πρόβατων. Στον δεύτερο το 1/4 των πρόβατων, και στο τρίτο και τελευταίο το 1/5. Σε καμία περίπτωση δεν θέλει οι γιοι του να χωρίσουν τα πρόβατα σε κομμάτια, σκοτώνοντας τα. Βλέπεις αγαπάει τα πρόβατα σαν παιδιά του. Τι πρέπει οι γιοι του να κάνουν? Η λύση αν και στηρίζεται σε στοιχειώδη μαθηματικά είναι πολύ όμορφη.

(Απάντηση: Ο πατέρας αγοράζει ακόμα ένα πρόβατο, οπότε τα πρόβατα γίνονται 20. Ο πρώτος γιος παίρνει το 1/2, δηλαδή 10 πρόβατα. Ο δεύτερος γιος παίρνει το 1/4, δηλαδή 5 πρόβατα. Ο τρίτος γιος παίρνει το 1/5, δηλαδή 4 πρόβατα. μένει ακόμα ένα πρόβατο στο μαντρί. το οποίο ο νέος ξανά πουλάει. :)



Μια φωτογραφία χίλιες λέξεις.....



ανέκδοτο Πάει ένας γέρος

97 χρονών στο ασφαλιστήριο και λέει στον ασφαλιστή:

- "Καλημέρα παιδί μου. Θα ήθελα να κάνω μια ασφάλεια ζωής."

Απορημένος ο ασφαλιστής, ρωτάει:

- "Συγγνώμη για την αδιακρισία, αλλά την θα την κάνετε την ασφάλεια ζωής;"

- "Ξέρεις παιδί μου, θα ταξιδέψω με τον πατέρα μου στην Ευρώπη."

Ακόμη πιο απορημένος ο ασφαλιστής, ρωτάει:

- "Και πάλι συγγνώμη, αλλά πόσο χρονών είναι ο πατέρας σας;"

- "127."

- "127; Και τι θα κάνετε στην Ευρώπη;"

Απαντάει ο παππούς:

- "Θα πάμε στον γάμο του παππού μου."

Σοκαρισμένος πια ο ασφαλιστής, ρωτάει:

- "Και πόσο χρονών είναι ο παππούς σας;"

- "Είναι...Α! 150."

Και ο ασφαλιστής, περιμένοντας να ακούσει ο,τιδήποτε πια, ρωτάει:

- "Μα καλά, του παππού σας σ'αυτήν την ηλικία του ήρθε να παντρευτεί;"

- "Μαλακίες μωρέ, τον πιέζουν οι γονείς του!"



Ο ρυπαίνων θα πληρώνει...

Ο ρυπαίνων θα πληρώνει... αφού μετά και τις τελευταίες αλλαγές του υπουργείου Οικονομικών όσον αφορά στα τέλη κυκλοφορίας, τα οχήματα που θα έχουν ταξινομηθεί έως 31/10/2010 εντάσσονται σε μια ενιαία κλίμακα, ανεξάρτητα με το αν είναι τελευταίας τεχνολογίας ή μη καταλυτικά, ενώ για τα μοντέλα με πρώτη ταξινόμηση από τις αρχές του Νοέμβρη, τα ετήσια τέλη θα προκύπτουν βάσει των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα του κάθε αυτοκινήτου.



Εντελώς διαφορετικά ποσά σε σχέση με πέρσι - όσον αφορά στα τέλη κυκλοφορίας- θα καλεστούν να καταβάλουν οι ιδιοκτήτες οχημάτων το επόμενο διάστημα, μετά και τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν από το υπουργείο Οικονομικών. Πλέον το κριτήριο της παλαιότητας των οχημάτων καταργείται και έτσι για όλα τα επιβατικά αυτοκίνητα που θα έχουν ταξινομηθεί έως και την 31-10-2010 (και για τις μοτοσυκλέτες, ασχέτως ημερομηνίας ταξινόμησης), θεσπίζεται ενιαία κλίμακα υπολογισμού με βάση τον κυβισμό του κινητήρα τους. Όπως μπορείτε να δείτε στον πίνακα "Τέλη Κυκλοφορίας 2011", η κλίμακα των κυβισμών έχει "εμπλουτιστεί" με επιπλέον κατηγορίες για δικαιότερη αντιμετώπιση ορισμένων κατηγοριών αυτοκινήτων (αφού, για παράδειγμα, μέχρι πρότινος αυτοκίνητα 1,4 λτ. είχαν τα ίδια τέλη με 1.800άρια, λιανικής αξίας ακόμη και πάνω από 50.000 ευρώ). με το νέο σύστημα η παλαιά κλίμακα 786-1.357 κ.εκ. διαιρείται σε δύο και η 1.358-1.928 σε τρεις. Επιπλέον, για τα αυτοκίνητα άνω των 2.357 κ.εκ. δημιουργούνται τρεις διαφορετικές κατηγορίες, για τις οποίες οι ιδιοκτήτες τους θα καταβάλουν διαφορετικά ποσά. Ωστόσο δεν μπορούμε να αφήσουμε ασχολίαστο το γεγονός, ότι ένα αυτοκίνητο μη καταλυτικό, που κατά κανόνα εκπέμπει αρκετούς ρύπους, θα φορολογηθεί με το ίδιο τέλος με κάποιο ίδιων κυβικών που αποκτήθηκε εν έτει 2010. Σε γενικότερα πλαίσια, το νέο σύστημα υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας περιλαμβάνει αυξήσεις από 16 έως 88 ευρώ και μειώσεις από 12 έως 330 ευρώ, που αφορούν κυρίως στα παλαιότερα αυτοκίνητα (των κλάσεων Β, Γ και Δ) και ειδικά σε εκείνα υψηλού κυβισμού.

Συγκεκριμένος φόρος δεν καταργείται, αλλά ενσωματώνεται στη νέα κλίμακα των τελών κυκλοφορίας.

Χωρίς τέλη τα υβριδικά έως 1.928 κ.εκ. Για τα υβριδικά οχήματα έως 1.928 κ.εκ., που θα έχουν ταξινομηθεί έως τις 31/10/2010, δε θα απαιτείται η καταβολή τελών κυκλοφορίας, ενώ για τα αυτοκίνητα με κυλινδρισμό κινητήρα άνω του προαναφερθέντος ορίου, θα ισχύσουν τα ποσά του παρακάτω πίνακα κατά το ήμισυ

Με ενσωμάτωση του ετήσιου ειδικού τέλους Όπως όλοι θυμόμαστε, πέρυσι για τα αυτοκίνητα από 1.929 κ.εκ. και άνω είχε εισαχθεί ένα επιπλέον ειδικό ετήσιο τέλος, το οποίο κυμαινόταν Έτσι, με το νέο σύστημα η παλαιά κλίμακα 786-1.357 κ.εκ. διαιρείται σε δύο και η 1.358-1.928 σε τρεις. Επιπλέον, για τα αυτοκίνητα άνω των 2.357 κ.εκ. δημιουργούνται τρεις διαφορετικές κατηγορίες, για τις οποίες οι ιδιοκτήτες τους θα καταβάλουν διαφορετικά ποσά. Ωστόσο δεν μπορούμε να αφήσουμε ασχολίαστο το γεγονός, ότι ένα αυτοκίνητο μη καταλυτικό, που κατά κανόνα εκπέμπει αρκετούς ρύπους, θα φορολογηθεί με το ίδιο τέλος με κάποιο ίδιων κυβικών που αποκτήθηκε εν έτει 2010. Σε γενικότερα πλαίσια, το νέο σύστημα υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας περιλαμβάνει αυξήσεις από 16 έως 88 ευρώ και μειώσεις από 12 έως 330 ευρώ, που αφορούν κυρίως στα παλαιότερα αυτοκίνητα (των κλάσεων Β, Γ και Δ) και ειδικά σε εκείνα υψηλού κυβισμού.

Με ενσωμάτωση του ετήσιου ειδικού τέλους Όπως όλοι θυμόμαστε, πέρυσι για τα αυτοκίνητα από 1.929 κ.εκ. και άνω είχε εισαχθεί ένα επιπλέον ειδικό ετήσιο τέλος, το οποίο κυμαινόταν από 150 έως 650 ευρώ. Ο συγκεκριμένος φόρος δεν καταργείται, αλλά ενσωματώνεται στη νέα κλίμακα των τελών κυκλοφορίας.

Χωρίς τέλη τα υβριδικά έως 1.928 κ.εκ. Για τα υβριδικά οχήματα έως 1.928 κ.εκ., που θα έχουν ταξινομηθεί έως τις 31/10/2010, δε θα απαιτείται η καταβολή τελών κυκλοφορίας, ενώ για τα αυτοκίνητα με κυλινδρισμό κινητήρα άνω του προαναφερθέντος ορίου, θα ισχύσουν τα ποσά του παρακάτω πίνακα κατά το ήμισυ



Αυτά είναι τα γρηγορότερα αυτοκίνητα στον κόσμο για το 2010.....

Δυστυχώς οι περισσότεροι από μας το μόνο που μπορούν είναι να ονειρεύονται ότι οδηγούν το γρηγορότερο αυτοκίνητο στον κόσμο. Υπάρχουν όμως και κάποιοι τυχεροί που όχι απλά έχουν οδηγήσει ένα από τα αυτοκίνητα που θα δείτε στην παρακάτω λίστα, αλλά το έχουν και στην κατοχή τους.

Μερικοί ίσως να μην έχουν και μόνο ένα από αυτά...

Αλλά ας σταματήσουμε να ονειρευόμαστε, ας συμβιβαστώ (προσωπικά) με το Saxo και ας δούμε επιτέλους αυτή την λίστα. Αξίζει τον κόπο..



Bugatti Veyron: 267 mph, 0-60 στα 2.5 δευτερόλεπτα. Το πιο γρήγορο αυτοκίνητο στον κόσμο για το 2010 σύμφωνα με τις μετρήσεις που έγιναν στις 10/07/2010

SSC Ultimate Aero: 257 mph, 0-60 στα 2.7 δευτερόλεπτα. Βασική τιμή \$654,400. Το δεύτερο πιο γρήγορο αυτοκίνητο στον κόσμο για φέτος, αλλά το πιο γρήγορο αυτοκίνητο από τον Μάρτιο του 2007 έως τον Ιούλιο του 2010. (μέχρι να κάνει

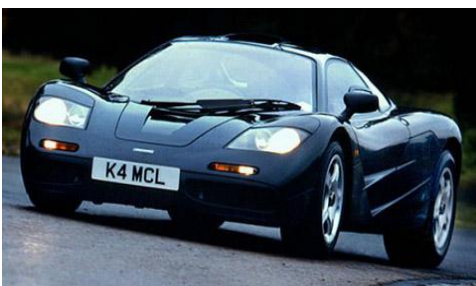


την εμφάνιση του το Bugatti Veyron)



Saleen S7 Twin-Turbo: 248 mph, 0-60 στα 3.2 δευτερόλεπτα.

Koenigsegg CCX: 245 mph, 0-60 στα 3.2 δευτερόλεπτα.



McLaren F1: 240 mph, 0-60 στα 3.2 δευτερόλεπτα.





Ferrari Enzo: 217 mph, 0-60 στα 3.4 secs. Έχουν κατασκευαστεί μόνο 399 , οπότε η τιμή με τα χρόνια ανεβαίνει.

JaguarXJ220: 217 mph, 0-60 στα 3.8 δευτερόλεπτα.
Κατασκευάστηκε για πρώτη φορά το 1992



PaganiZonda F: 215 mph, 0-60 στα 3.5δευτερόλεπτα.

Lamborghini Murcielago LP640: 211 mph, 0-60 στα 3.3δευτερόλεπτα.



Porsche Carrera GT: 205 mph, 0-60 στα 3.9 δευτερόλεπτα.

Τι πρέπει να κάνει ο οδηγός για να μειώσει την κατανάλωση καυσίμου

- Να αλλάζει γρήγορα ταχύτητα προς υψηλότερη σχέση μετάδοσης στις 2.000-2.500 στροφές.
- Να οδηγεί με σταθερή ταχύτητα στις 2.000-2.500 στροφές.
- Να σβήνει τον κινητήρα σε σύντομες στάσεις.
- Να κάνει τακτική συντήρηση του οχήματος και να μην αμελεί τον έλεγχο της πίεσης του αέρα στα ελαστικά.
- Να αποφεύγει τη μεταφορά περιττών φορτίων όπως αλυσίδες χιονιού την άνοιξη, το καλοκαίρι και το φθινόπωρο.
- Να κάνει συνετή χρήση του κλιματισμού.
- Να συμβουλευέται και να χρησιμοποιεί τον βοηθητικό εξοπλισμό του οχήματος (μετρητής κατανάλωσης στροφόμετρο, υπολογιστής ταξιδιού, cruise control)



ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ



Το προφίλ του Διαμαντίδη

Ημ. Γέν.: 06.05.1980

Ύψος: 1.96μ

Ομάδα: Παναθηναϊκός (2004-)

Προηγούμενες Ομάδες: Ηρακλής (1999-2004)

Συμμετοχές: 118

Πόντοι: 734 (6,2μ.ο.)

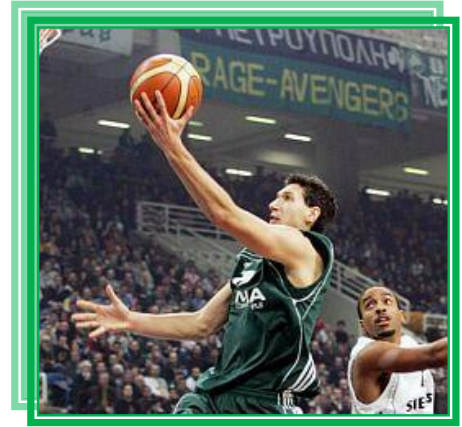
Ρεκόρ πόντων: 23 (Ελλάδα-Κροατία 81-78, 9/9/2007 Ευρωμπάσκετ 2007)

Τίτλοι-Διακρίσεις με τις εθνικές ομάδες: Αργυρό μετάλλιο στο Μουντομπάσκετ Ανδρών (2006), Χρυσό μετάλλιο στο Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Ανδρών (2005), Αργυρό μετάλλιο στους Μεσογειακούς Αγώνες (2001)

Πρώτη εμφάνιση με την Εθνική: 5/9/2001, Μεσογειακοί Αγώνες Ανδρών 2001, Τύνιδα, Ελλάδα-Λίβανος 101-56 (6π.)

Τελευταία εμφάνιση με την Εθνική: 4/9/2010, Μουντομπάσκετ 2010, Ισπανία-Ελλάδα 80-72 (16π.)

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ



Ο Δημήτρης Διαμαντίδης είναι ένας από τους καλύτερους Έλληνες καλαθοσφαιριστές όλων των εποχών. Γεννήθηκε στην Καστοριά στις 6 Μαΐου 1980. Έχει ύψος 1.96 και φημίζεται για τα μακριά του χέρια. Αγωνίζεται στη θέση του play maker.

Στον ΠΑΟ ήρθε την σεζόν 2004-2005 ύστερα από μια μικρή θητεία στην τοπική ομάδα της Καστοριάς και στον Ηρακλή Θεσσαλονίκης. Με το που έφτασε στον ΠΑΟ, το όνομα του έχει γίνει συνώνυμο με τους τίτλους. Έχει κερδίσει 4 συνεχόμενα πρωταθλήματα (2005,06,07, 08) και άλλα τόσα Κύπελλα τις ίδιες χρονιές. Το 2005 οδηγεί τον ΠΑΟ στο final 4 της Ευρωλίγκα στη Μόσχα όπου και καταλαμβάνει την Τρίτη θέση ενώ το 2007 κατακτά την πρώτη του Ευρωλίγκα μέσα στην Αθήνα εναντίον της CSKA Moscow.

Σε κείνο τον αγώνα αναδείχθηκε MVP. Στο τρίτο τελικό εναντίον του Ολυμπιακού στο ΟΑΚΑ, πραγματοποιεί την φάση της χρονιάς «ταπώνοντας» τον Άκερ ο οποίος έφευγε μόνος του στον αιφνιδιασμό λίγα δευτερόλεπτα πριν την λήξη και χαρίζοντας στον ΠΑΟ την νίκη.

Αλησμόνητο θα μείνει επίσης το κλέψιμο της μπάλας από τον Μουλαομέροβιτς μέσα στο ΣΕΦ, που χάρισε στον ΠΑΟ ένα πολύτιμο διπλό. Έχει αναδειχθεί 4 συνεχόμενες χρονιές καλύτερος αμυντικός της Ευρωλίγκα ενώ το 2007 κερδίζει τον τίτλο του κορυφαίου Έλληνα αθλητή από τους Έλληνες συντάκτες και τον τίτλο του κορυφαίου Ευρωπαίου παίκτη της χρονιάς από το ιταλικό περιοδικό Superbasket.

Με την εθνική ομάδα έχει κατακτήσει το χρυσό μετάλλιο στο Ευρωμπάσκετ του Βελιγραδίου πετυχαίνοντας μάλιστα ένα απίστευτο τρίποντο στον ημιτελικό με τους Γάλλους (το περίφημο «βάλ'το αγόρι μου») και ένα χρόνο αργότερα κατέκτησε το αργυρό στο παγκόσμιο της Ιαπωνίας.

Το 2007 κατέλαβε την τέταρτη θέση στο Ευρωμπάσκετ της Ισπανίας ενώ φέτος θα συμμετάσχει κανονικά στο προολυμπιακό τουρνουά της Αθήνας.



ΠΟΔΟΣΦΑΙΡΟ

Οι καλύτεροι ποδοσφαιριστές του 2010

Τερματοφύλακας: Ζούλιο Σέζαρ

Αμυντικοί: Πουγιόλ, Πικέ, Μπέηλ, Μαϊκόν

Μέσοι: Τσάβι, Ινιέστα, Σνάνιντερ

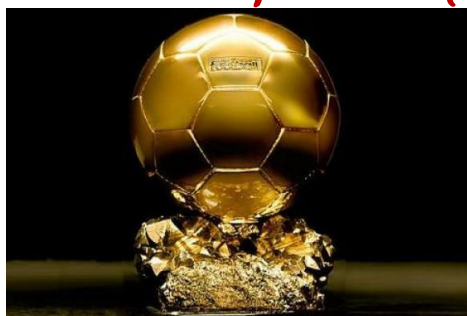
Επιθετικοί: Μέσι, Βίγια, Ρονάλντο

Προπονητής: Μουρίνιο

Η ιερνταδλήττρα κόσμου



Οι 10 καλύτεροι ποδοσφαιριστές του 2010!



Πολλοί ήταν οι ποδοσφαιριστές που τράβηξαν πάνω τους τα βλέμματα αυτή τη χρονιά κι έκαναν τους πάντες να μιλάνε γι'αυτούς και τα κατορθώματά τους. Στη δεκάδα που ακολουθεί, συναντάμε αρκετά πρόσωπα που «έβγαλαν» μάτια στο Μουντιάλ της Νοτίου Αφρικής και από μόνη της η διοργάνωση τους κατατάσσει στους κορυφαίους του 2010! Άλλοι πάλι κουβαλάνε το στίγμα του «κορυφαίου» αλλά τους βλέπουμε χαμηλά στη λίστα ακριβώς γιατί η σεζόν για εκείνους δεν ήταν και η καλύτερη δυνατή. Ξεκινάμε από το δέκα...

1. Xavi



2. Lionel Messi



3. Wesley Sneijder



4. Andres Iniesta



5. Diego Forlan



6. Bastian Schweinsteiger



7. Lucio



8. Cristiano Ronaldo



9. Carles Puyol



10. Javier Zanetti



Κουιζ: Τα ονόματα των εικονιζόμενων ποδοσφαιριστών

.....

.....



ΣΥΝΤΑΓΕΣ

Μπαρδουνιώτικο

Σας παρουσιάζουμε συνταγές μαγειρικής που προέρχονται απο την Λακωνική παράδοση και βασίζονται στα αγνά προϊόντα της λακωνικής γής.

Υλικά: Ένα κοτόπουλο κομμένο σε κομμάτια
Ένα κιλό κρεμμύδια κομμένα σε φέτες
Μισό κιλό ντομάτες (θα έχουμε το χυμό τους)
Μισό κιλό φέτα σκληρή (σφέλα)
Μισό ποτήρι ελαιόλαδο
Λίγη κανέλα
Αλάτι, πιπέρι

Παρασκευή

Τσιγαρίζουμε το κοτόπουλο στο λάδι με τα μισά κρεμμύδια από αυτά που έχουμε κόψει, ρίχνουμε το αλάτι, το πιπέρι και λίγη κανέλα...
Περιχύνουμε με χυμό ντομάτας, προσθέτουμε 2 ποτήρια νερό και το αφήνουμε να βράσει...
Στη συνέχεια βάζουμε τα υπόλοιπα κρεμμύδια, το σκεπάζουμε και το αφήνουμε μέχρι να μαλακώσει και να πει το νερό του...
Ρίχνουμε τη φέτα, κομμένη σε κομμάτια και το αφήνουμε να πάρει βράση...
Κατεβάζουμε και το σερβίρουμε ζεστό.



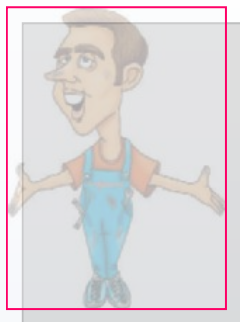
Ο διοικητής ενός στρατοπέδου...

Είναι ο διοικητής του στρατοπέδου και φωνάζει τον Κωστίκα που είναι φαντάρος και του λέει:
- Κωστίκα. Αύριο το πρωί περιμένω τον Βενιζέλο. Να είσαι στην πύλη από τα ξημερώματα και να με ειδοποιήσεις όταν φτάσει.
Το πρωί, πράγματι, ο Κωστίκας είναι στην πύλη από τις 6.
Κατά τις 6.30 παίρνει τηλεφωνο στη πύλη ο διοικητής
- Κωστίκα έφτασε ο Βενιζέλος;
- Όχι κύριε διοικητά, δεν έχει έρθει
Στις 7 παρά τέταρτο πάλι τα ίδια...
- Εφτασε ο Βενιζέλος;
- Όχι ακόμα κύριε διοικητά...
Ο διοικητής πήρε ξανά στις 7, στις 7.15, στις 7.30...
Συνεχώς ως τις 9.
Κατά τις 9 και κάτι, φτάνει μια μαύρη Mercedes στην πύλη.
Ο Κωστίκας κάνει νόημα να κατεβάσουν το φιμέ τζάμι.
- Βενιζέλο εσύ είσαι;
- Ναι, λέει ο Βενιζέλος
- Μ@λάκα τρέχα παρουσιάσου στο διοικητή γιατί θα σε γαμ... σε ψάχνει από τα ξημερώματα....!

είναι όνειρο....



ΤΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΜΑΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ



Οι άδειες στις οποίες έχουν πρόσβαση οι πτυχιούχοι του **Μηχανολογικού Τομέα** των **Τ.Ε.Ε. Β' κύκλου σπουδών** αφορούν τις επιμέρους ειδικότητες του Τομέα.

Εκτός από την πρόσβαση στις άδειες αυτές, σύμφωνα με τις διατάξεις του **Π. Δ. 41 (ΦΕΚ 16/Α'/1988)**, οι πτυχιούχοι ειδικότητας, ή κατεύθυνσης, ή **Τομέα Μηχανολογικού**, των **Τ.Ε.Α. (άρα και Τ.Ε.Ε. Β' κύκλου σπουδών)** καταχωρούνται στα μητρώα των πτυχιούχων **Μέσων Τεχνικών Σχολών** του **Ν.Δ. 580/1970** ή ισοτίμων πτυχίων ειδικότητας **Μηχανολόγου**, σύμφωνα με τις διατάξεις του **Ν. 6422/1934** και των Προεδρικών Διαταγμάτων που εκδίδονται σε εκτέλεση του Νόμου αυτού.

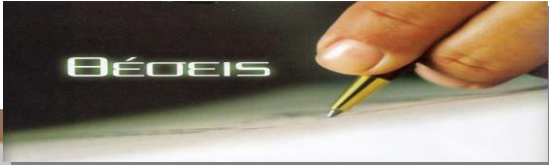
Εξαιρέση αποτελούν οι πτυχιούχοι **Τ.Ε.Α.** (άρα και **Τ.Ε.Ε. Β' κύκλου σπουδών**) του **Ν. 1566/1985(ΦΕΚ 167/Α'/1985)** ειδικότητας, ή κατεύθυνσης, ή **Τομέα Αυτοκινήτων** και οι κάτοχοι ισότιμου πτυχίου ίδιας ειδικότητας, καθώς και οι αδειούχοι **ψυκτικοί** του Π.Δ. 87/96 (ΦΕΚ Α' 72).

Όλες οι ειδικότητες του **Μηχανολογικού Τομέα** λαμβάνουν τις παρακάτω άδειες, βάσει του **Π.Δ. 362 (ΦΕΚ 245/Α'/22-10-01)** :

- 1) Βοηθού Τεχνικού αερίων καυσίμων
- 2) Τεχνίτη αερίων καυσίμων (άδεια βοηθού τεχνικού αερίων καυσίμων + 4ετής προϋπηρεσία + εξετάσεις)
- 3) Εγκαταστάτη αερίων καυσίμων (άδεια τεχνίτη αερίων καυσίμων + 4ετής προϋπηρεσία)

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ –ΣΤΑΔΙΟ ΕΞΕΛΙΞΗΣ	ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΑΔΕΙΑ
Μηχανών και συστημάτων αυτοκινήτου	Ν. 1575/1985 (ΦΕΚ 207/Α'/11-12-1985) Άρθρο 18 Ν. 3185/2003 (ΦΕΚ 229/Α'/26-09-2003)	Οι παρακάτω άδειες χορηγούνται χωρίς εξετάσεις : 1. Μηχανοτεχνίτη (πτυχίο, 3ετής πρ/σία) 2. Τεχνίτη συστήματος πέδησης ή αναρτήσεως (πτυχίο, 3ετής πρ/σία) 3. Τεχνίτη αντλιών πετρελαιοκινητήρων ή εξασερωτήρων (πτυχίο, 2 έτη πρ/σία) 4. Τεχνίτη μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων (πτυχίο, 2 έτη πρ/σία) 5. Τεχνίτη συστημάτων εξαγωγής καυσαερίων (σιγαστήρων) ή ψυγείων ή τροχών (πτυχίο, 2 έτη πρ/σία) 6. Ηλεκτροτεχνίτη ή τεχνίτη οργάνων (πτυχίο, 5ετής πρ/σία) 7. Τεχνίτη βαφής (πτυχίο, 3ετής πρ/σία) 8. Τεχνίτη συσκευών υγραερίου αυτοκινήτων (Άδεια Μηχανοτεχνίτη ή Ηλεκτροτεχνίτη + 1 έτος σχετική πρ/σία) 9. Τεχνίτη αμαξωμάτων (φανοποιού) (πτυχίο, 3ετής πρ/σία)





Οι γνώσεις copies κτώνται

Διαψεύδει η κυβέρνηση ότι καταργεί τα δωρεάν σχολικά βιβλία μετατρέποντας τα σε mail. Συνεπώς βγάζουμε αβίαστα το συμπέρασμα ότι τα καταργεί. Αν μη τι άλλο, αυτός ο τόπος έχει παραδόσεις και διάψευση ισούται με επιβεβαίωση. “Μια βαθιά τομή στα εκπαιδευτικά πράγματα” μας λέει η κ. Διαματοπούλου. Τόσο βαθιά τομή που κόβει την παιδεία στη μέση κάνοντας την μισή ιδιωτική και την μισή δημόσια. Στο μέλλον πιθανά εκτός του ψηφιακού βιβλίου να εφαρμόσει και την ψηφιακή αίθουσα διδασκαλίας, τον ψηφιακό δάσκαλο, ίσως και τον ψηφιακό μαθητή. Αν φυσικά μείνουμε σταθεροί στον σωστό δρόμο του μνημονίου. Στο τέλος της διαδικασίας “εκσυγχρονισμού” της παιδείας μια οθόνη μπροστά στο μαθητή θα γράφει: LESSON OVER. Insert coin to continue. Π.Κ



Κρυφό σχολειό 2012 μ.Χ.

1ο ΕΠΑΛ ΣΠΑΡΤΗΣ-1ο ΣΕΚ ΣΠΑΡΤΗΣ



ΤΟΜΕΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

