



ΚΑΤΟΙΚΙΑ ΕΝ ΚΙΝΗΣΕΙ

[ΑΝΑ] ΒΙΩΝΟΝΤΑΣ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

Σπουδαστές: **Τακόπουλος Μιχάλης**
Πετρόγγονας Μιχαήλ-Μάριος

Επιβλέποντες: **Μωραΐτης Κώστας**
Παπαλεξόπουλος Δημήτρης

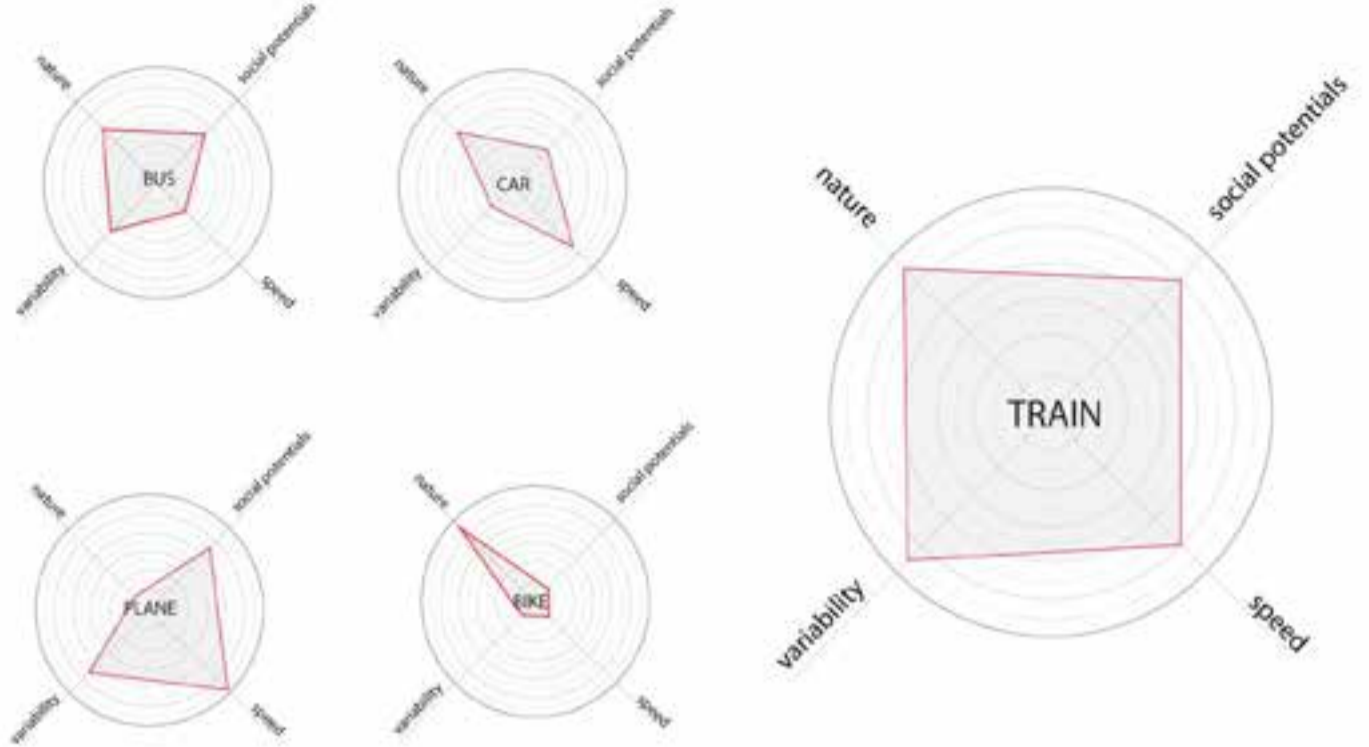
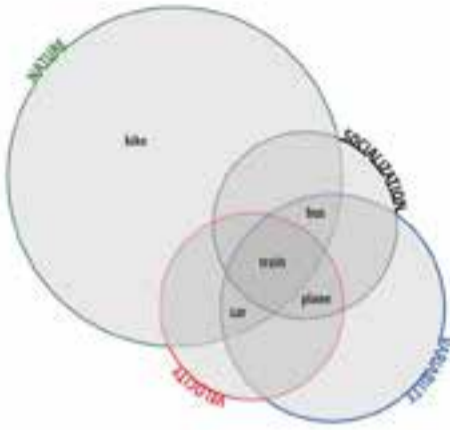
ΚΙΝΗΣΗ



ΤΟ ΤΡΕΝΟ

Προκειμένου να συγκρίνουμε το τρένο με άλλα μέσα μεταφοράς, τα οποία θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν και να εμπνεύσουν την εργασία μας, επιλέγουμε να αξιολογήσουμε το κάθε μέσο βάση τεσσάρων αξόνων. Οι άξονες αυτοί είχαν τεθεί ως κριτήρια για τη διαμόρφωση του χαρακτήρα της πρότασης πριν καν παγωθεί το θέμα της εργασίας. Συνάδουν με την σύζευξη των δύο ασύμβατων για τις ανεπτυγμένες, Δυτικές κοινωνίες όρων (κατοίκηση και μετακίνηση).

Σκοπός αυτής της σύγκρισης δεν είναι η ανάδειξη του τρένου ως μέσο εις βάρος άλλων, αλλά ο προσδιορισμός του χαρακτήρα του, που εν προκειμένω εξυπηρετεί.

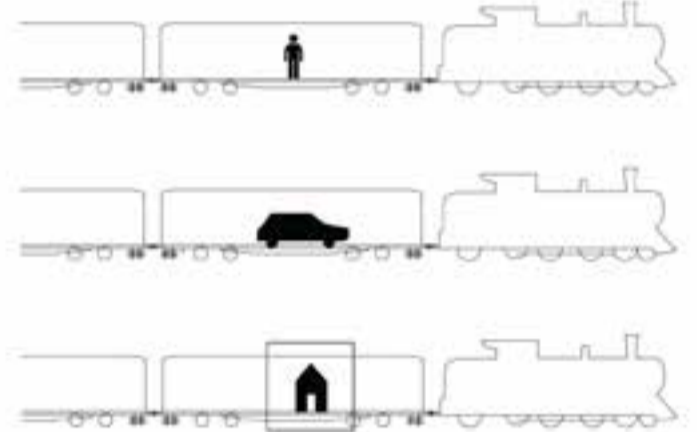


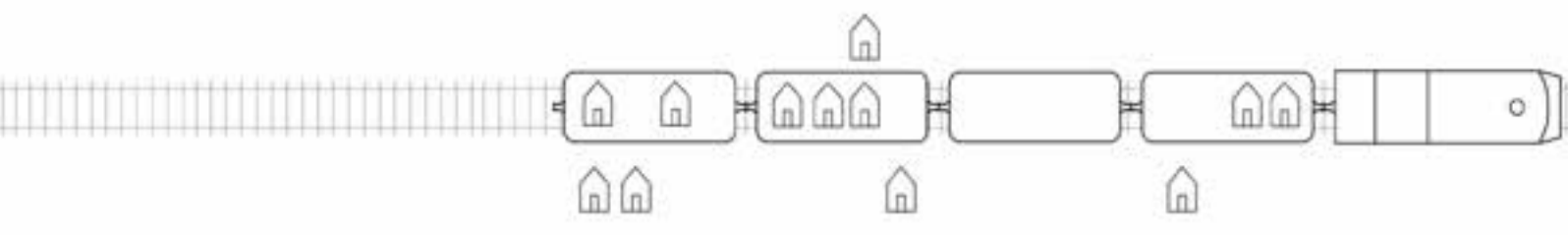
ΤΟ ΤΡΕΝΟ

Η παραπάνω σύγκριση αναδεικνύει τη δυναμική του τρένου ως προς τους άξονες που έχουμε θέσει. Όπως γίνεται κατανοητό ένας από τους τομείς στον οποίο ξεχωρίζει είναι η μεταβλητότητα.

Το τρένο από τη φύση του αποτελεί ένα άμεσα τροποποιήσιμο μέσο, καθώς αλλάζοντας τον αριθμό και το είδος των βαγονιών προσαρμόζεται στις εκάστοτε ανάγκες.

Επίσης, τα μεγέθη των βαγονιών επιτρέπουν τη διαμόρφωση του εσωτερικού αναλόγως. Οι γενικές διαστάσεις του βαγονιού επιτρέπουν στο μέσο να μεταφέρει όχι μόνο ανθρώπους, αλλά και αγαθά ή αυτοκίνητα. Η διπλωματική θέτει ως ερώτημα την πιθανότητα μεταφοράς μιας εξοχικής, ελάχιστης σε διαστάσεις, κατοικίας μέσα στο τρένο.





🏠 = ?

🏠 = 🚚



Δύσκολη η τοποθέτηση των βαγονιών σε σιστή σιδηρόδρομο, ακόμα και αν βρεθεί τρόπος να μετακινούνται τα αποσπασμένα βαγόνια πάνω σε παράλληλες ράγες. Οι επιβάτες δε δύνανται να αποφασίσουν για την επόμενη στάση αυθόρμητα, αλλά θα πρέπει να κατεβαίνουν από το τρένο μόνο όταν βρίσκονται στο τελευταίο βαγόνι, για να αποφευχθούν οι μακροχρόνιες στάσεις.

🏠 = 🏠

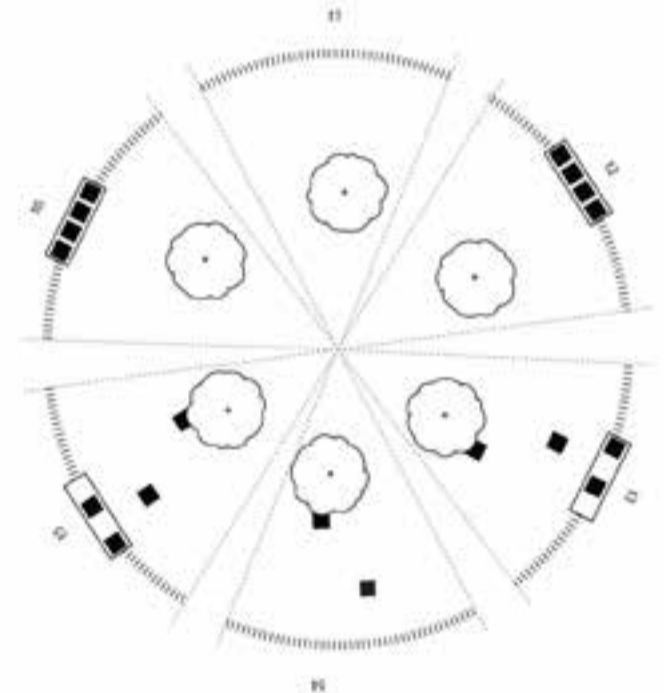
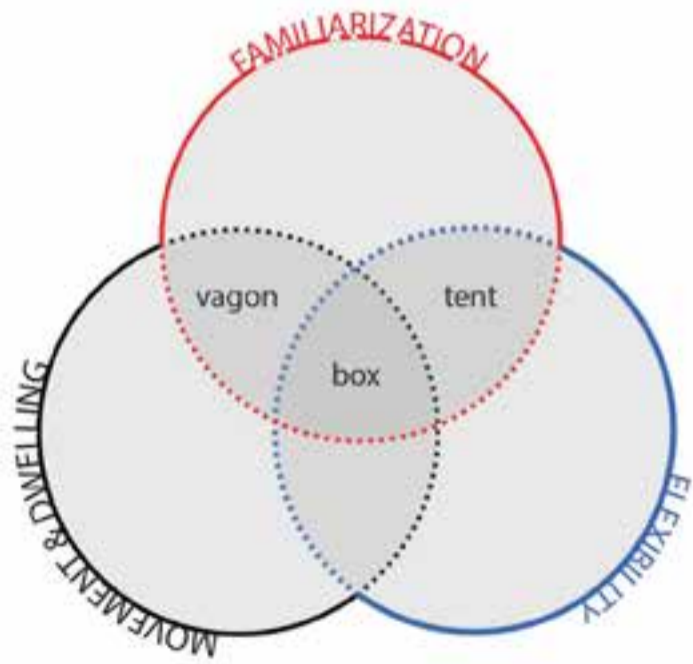


Πλεονέκτημα η εύκολη μετακίνηση και εγκατάσταση. Όμως, το γεγονός ότι κάποιος παραλαμβάνει τη σκηνή του ως οάκη από ένα άλλο βαγόνι και δε δύναται να ζήσει το ταξίδι μέσα από το κάδρο της κατοικίας του αδυνατίζει τη σύζευξη της μετακίνησης και της κατοίκησης. Επίσης, η σκηνή παραπέμπει σε ήδη εφαρμοσμένο τύπο κατοίκησης με συγκεκριμένο φάσμα χρηστών, ενώ εδώ αναζητείται ένα νέο είδος εξόρυξης στη φύση.

🏠 = 🏠

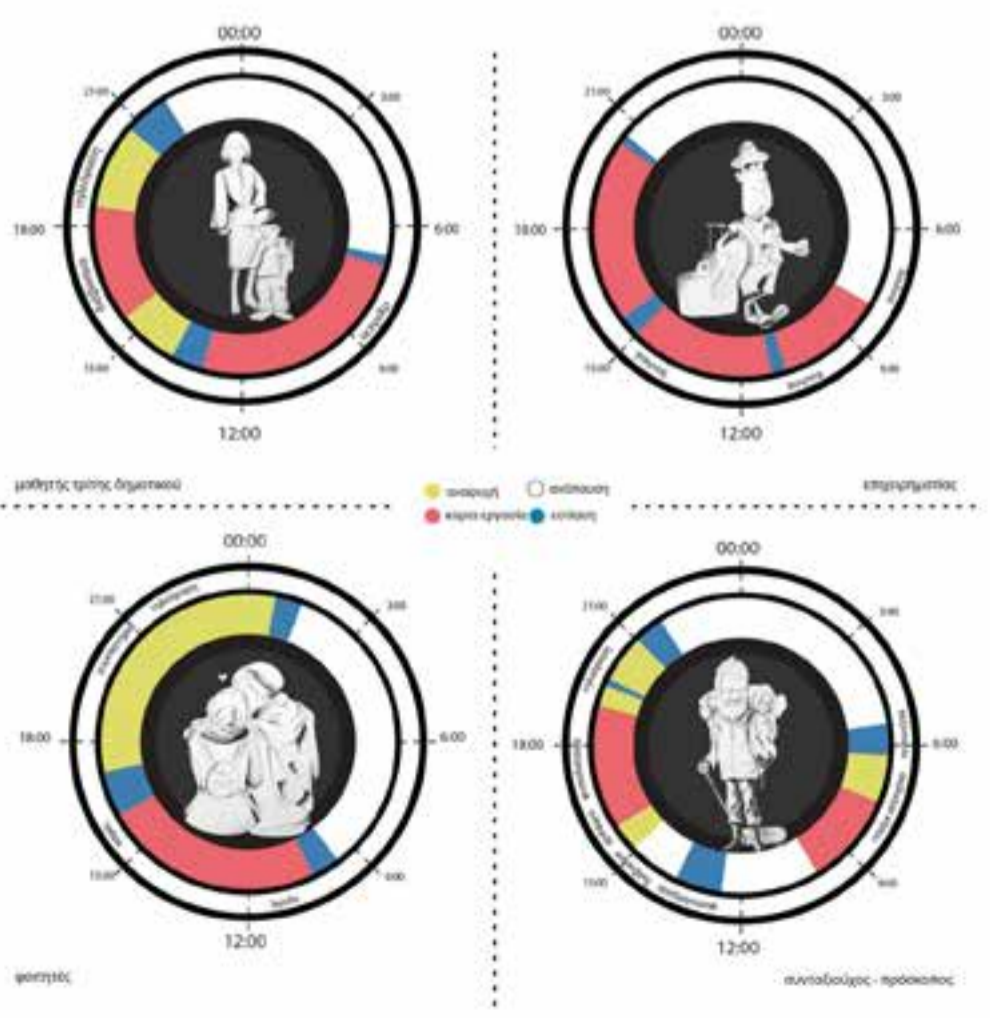
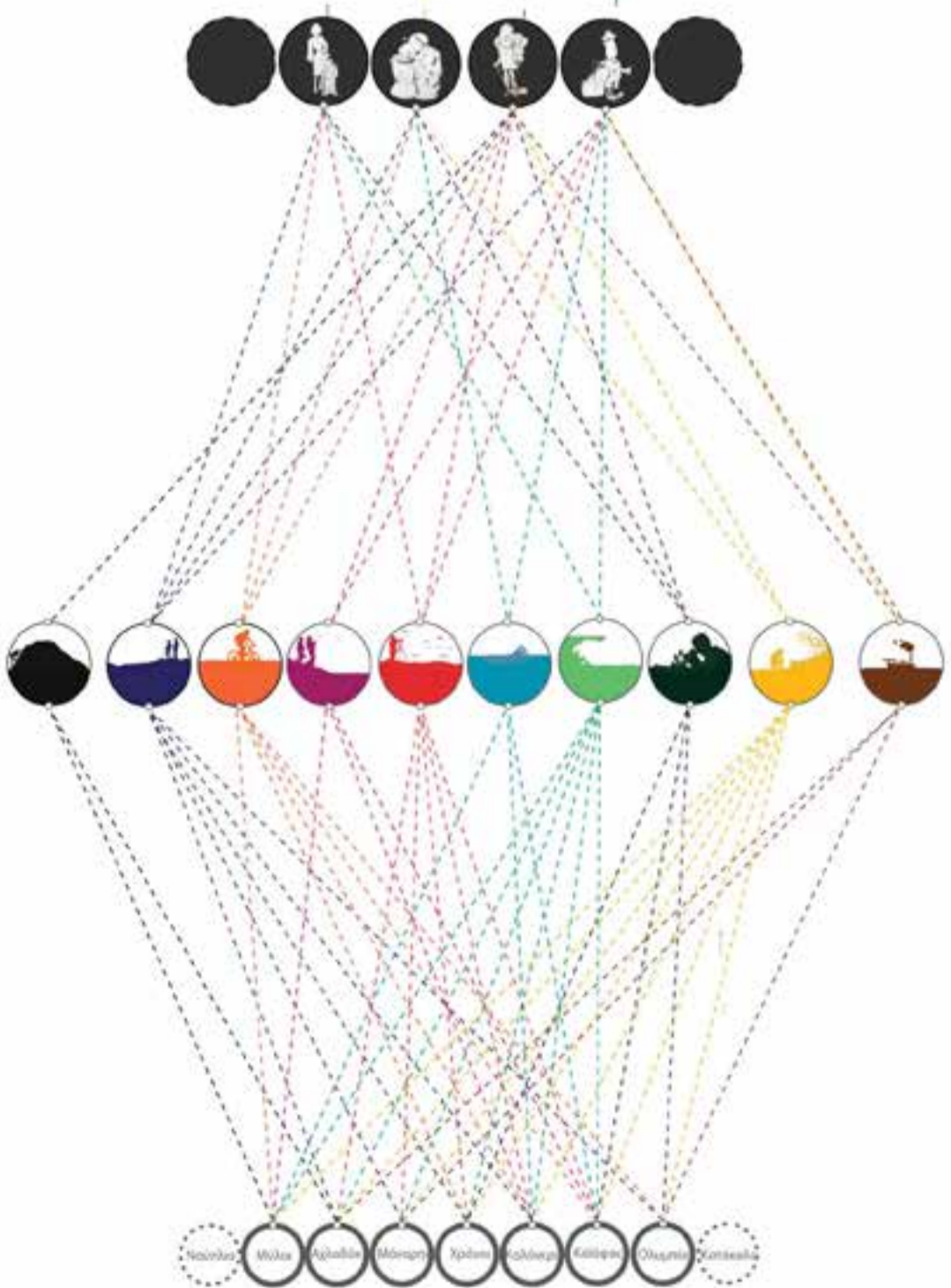
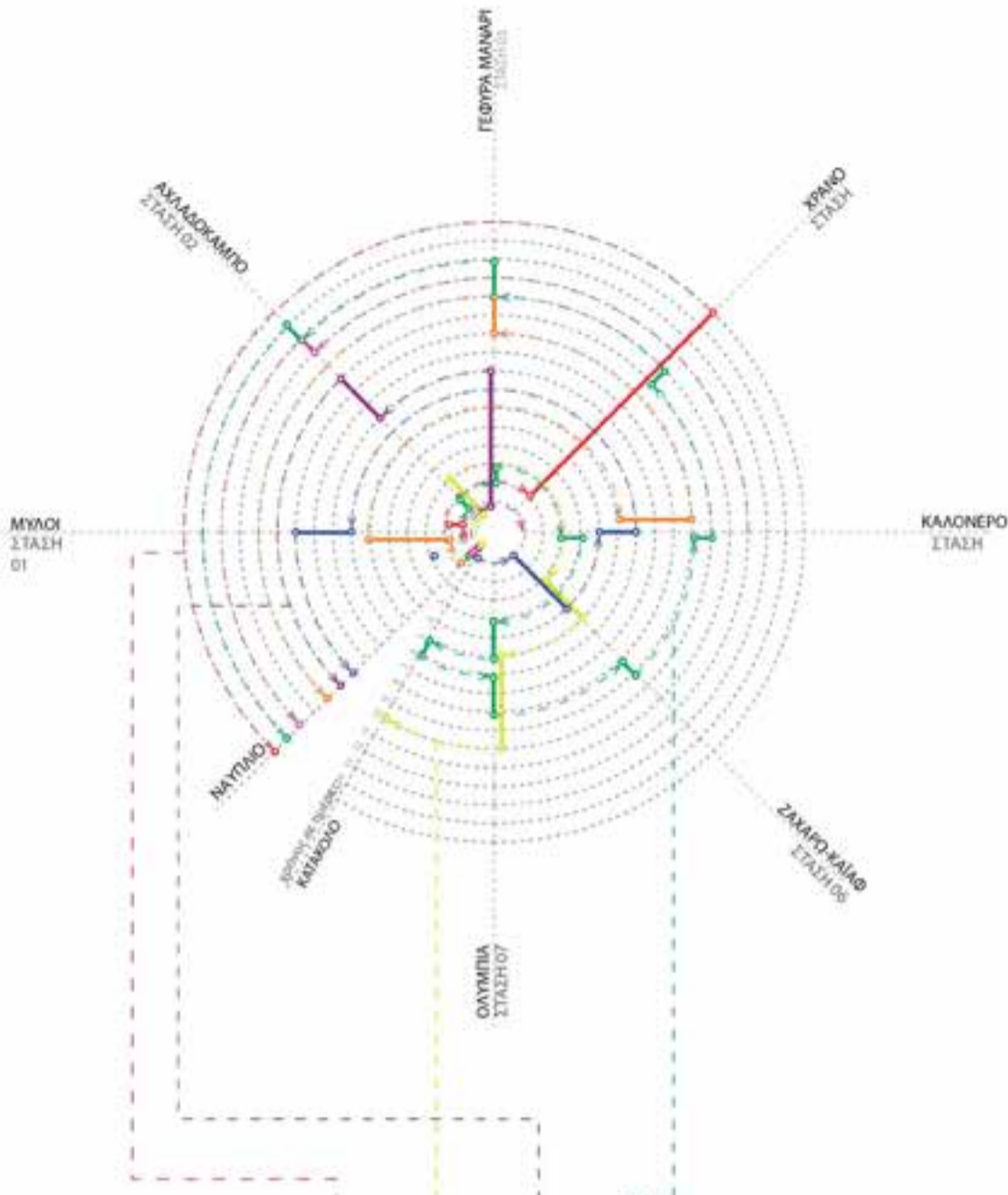


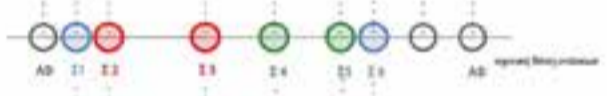
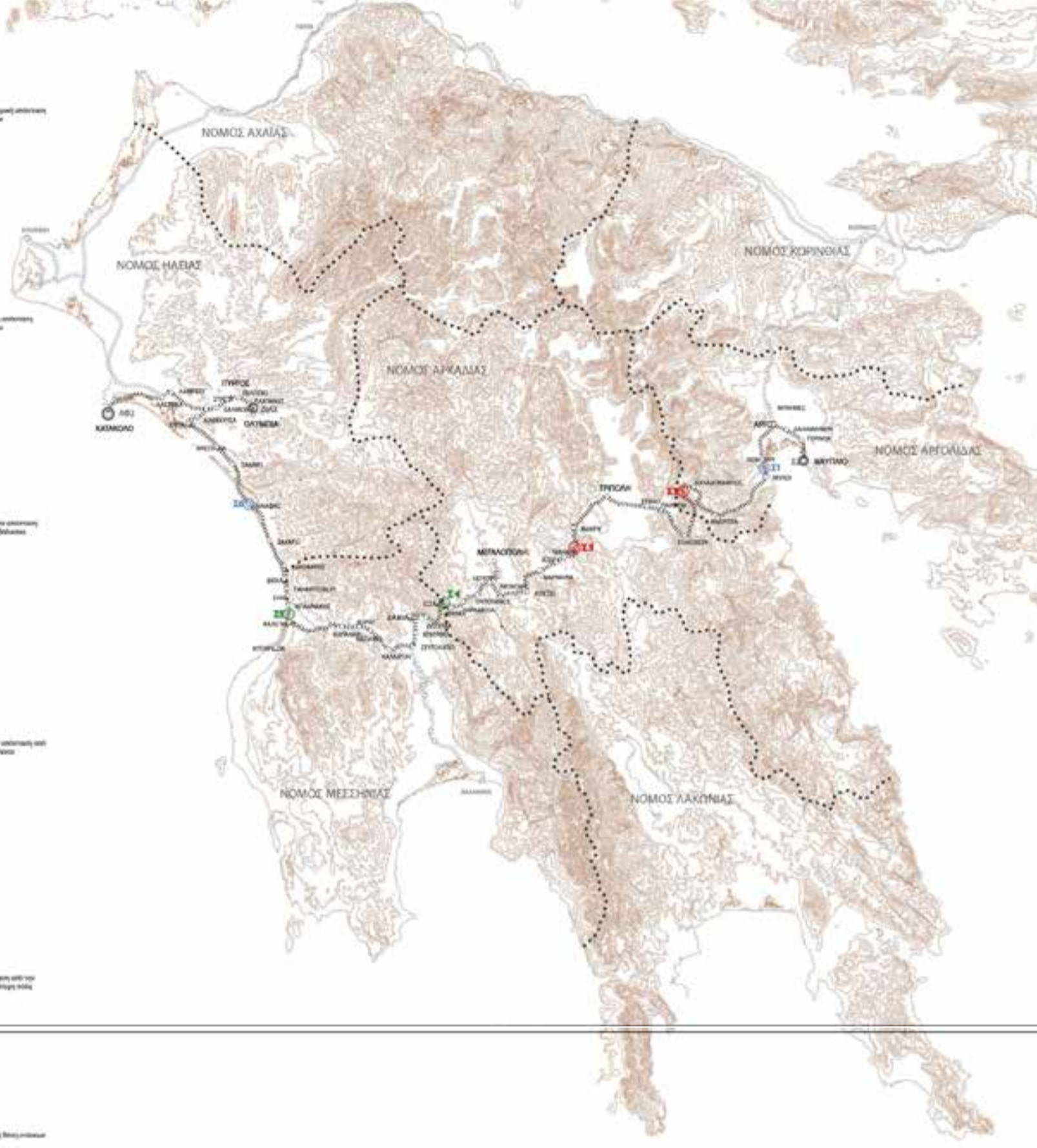
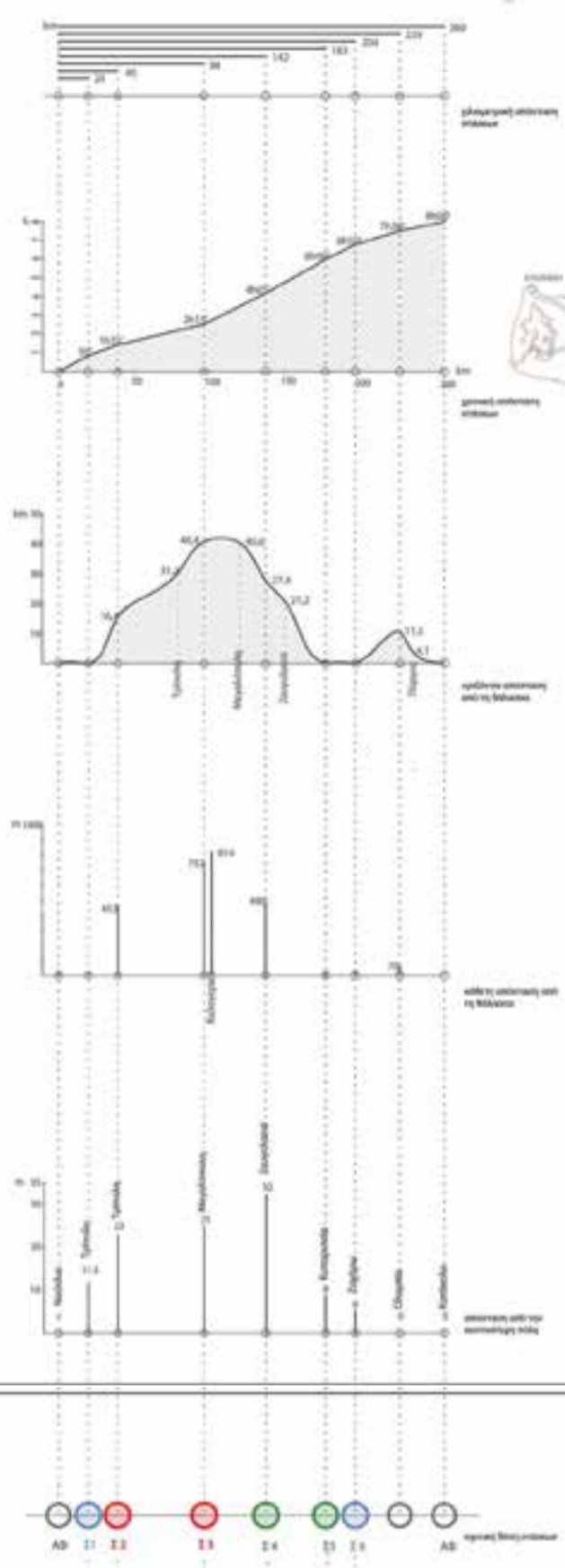
Η απόσπαση από το βαγόνι καθιστά το μέσον ευέλικτο. Το μέσον παραμένει κομμάτι του τρένου, ενώ ο χρήστης σπράχνει και τοποθετεί το κουτί του, όπου επιθυμεί. Το μέσον απευθύνεται σε μεγαλύτερο φάσμα χρηστών. Ο χρήστης δέχεται όλες τις εικόνες που του προσφέρει το τοπίο κατά την κίνηση όσο και την κατοίκηση μέσα από το ίδιο κάδρο του κουτιού. Σύμφωνα με τα παραπάνω επιτυγχάνεται η οικιστοποίηση του κελύφους και η μέγιστη ευελιξία του μηχανισμού που οργανώνουμε.



Μια στάση του τρένου σε έξι στιγμάτους. Ο τόπος παραμένει αναλλοίωτος.







Σ1: ΜΥΛΑΙ



Σ2: ΑΧΑΛΑΔΟΚΑΜΠΟΣ



Σ3: ΓΕΦΥΡΑ



Σ4: ΧΡΑΝΙΣ

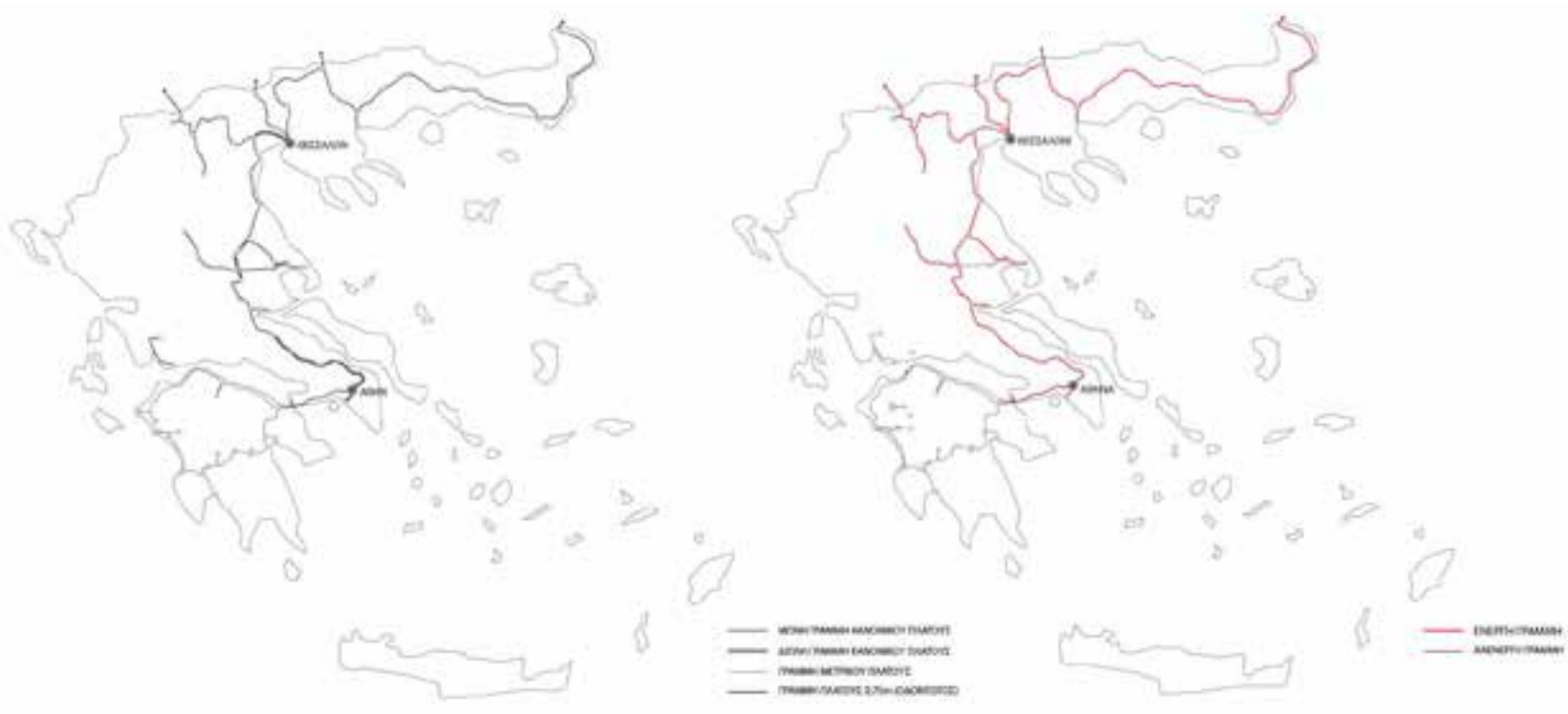


Σ5:



Σ6: ΛΙΜΝΗ ΚΑΛΑΦΑ

ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ



Το σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου γιρίζει πλέον την πλήρη εγκατάλειψη. Στις μέρες μας λειτουργούν μόνο τρία μικρά τμήματά του: ο "Οδοντιτός" Διακοφτού-Καλαβρύτων, το τμήμα Κατάκολο-Πύργος-Ολυμπία για τουριστικά δρομολόγια και το τμήμα Άγιος Βασίλειος-Πάτρα, ως Προαστιακός Σιδηρόδρομος.

Όπως γίνεται κατανοητό στις προηγούμενες σελίδες οραματίζομαστε ένα νέο είδος τρένου, θεματικού χαρακτήρα που ανάλογα με τις ανάγκες διαμορφώνεται και το οποίο χρησιμοποιεί το αναβιοποίητο σιδηροδρομικό δίκτυο. Άλλωστε, είναι στη φύση του τρένου να αναπροσαρμόζεται στις ανάγκες που προκύπτουν. Ένα τρένο θα μπορούσε να είναι από ένα ξενοδοχείο έως ένα μέσο πολυήμερων περιβαλλοντικών και εκπαιδευτικών εκδρομών. Το ελληνικό τοπίο παρέχει όλα τα στοιχεία για την επαφή με τη φύση (βουνά, φαράγγια, λίμνες). Πέραν του φυσικού κάλλους, στην ελληνική επικράτεια υπάρχει ένα τεράστιο δίκτυο αναβιοποίητων γραμμών του ΟΣΕ (μετρική γραμμή), όπως και μεγάλο απόθεμα βιογενών και μητρικών. Τα παραπάνω μας ενθαρρύνουν για τη βιωσιμότητα της ιδέας και την αναγκαιότητα επανόχρησης του υπάρχοντος δυναμικού.

Τα κρουαζιερόπλοια θα μπορούσαν να αφήσουν τους τουρίστες στο Κατάκολο και να κάνουν τον γύρο το Τυ Μοριά με το τρένο, ξεκινώντας από την Ολυμπία, διασχίζοντας τις ακτές της Κυπαρισσίας, περνώντας από την Καλαμάτα, ταξιδεύοντας στην ορεινή Αρκαδία και, καταλήγοντας στο λιμάνι του Ναυπλίου. Κατά μήκος της διαδρομής αυτής αναδεικνύονται επιλεγμένες στάσεις ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος, τα οποία αποτελούν τις στάσεις του ταξιδιού.

ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

Ο σιδηροδρομικός τουρισμός παγκοσμίως, στηρίζεται κατά βάση σε ιστορικό – μουσειακό – τροχαίο υλικό και προσελκύει εκατομμύρια επιβατών που διαθέτουν πολλαπλάσιους πόρους για ένα ταξίδι. Στην Ελλάδα τέτοιο τροχαίο υλικό υπάρχει, έχει όμως την «ατυχία» μέχρι σήμερα να τεθεί σε δεύτερη μοίρα, παρότι θα μπορούσε και εδώ σε συνδυασμό με το ιδιαίτερο γεωγραφικό και φυσικό περιβάλλον να αποτελεί πόλο τουριστικού ενδιαφέροντος.

Παρουσιάζουμε παρακάτω μέρος του τροχαίου υλικού που μας προτάθηκε από την TRAINOSE και τον ΕΕΣΤΥ με σκοπό την τουριστική αξιοποίησή του. Λαμβάνοντας υπόψη την σημερινή κατάσταση της οικονομίας, προτείνεται σε αυτή τη φάση ένας περιορισμένος αριθμός έναντι του συνόλου, ως ιδιαίτερου ενδιαφέροντος που μπορεί να προσφέρει μια ποικιλία σιδηροδρομικών προϊόντων και ένταση της ζήτησης.

βαγόνι μεταφοράς χρημάτων

κοινόχρηστο εν κινήσει βαγόνι

μονάδα κατοικίας

μηχανή

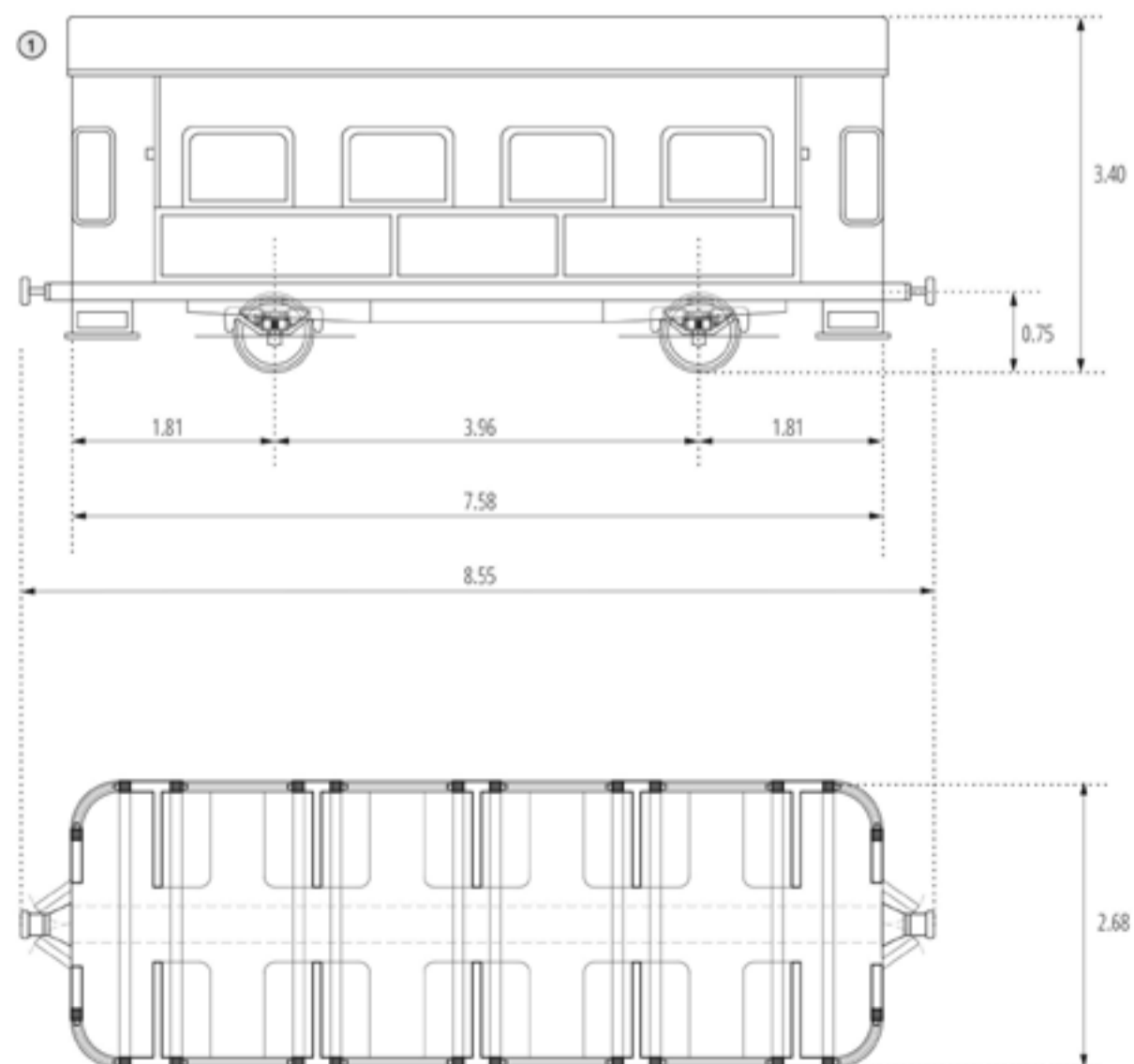
βαγόνι εφοδιασμού

παράλληλη γραμμή σε κάθε στάση

κοινόχρηστο εν στάση βαγόνι

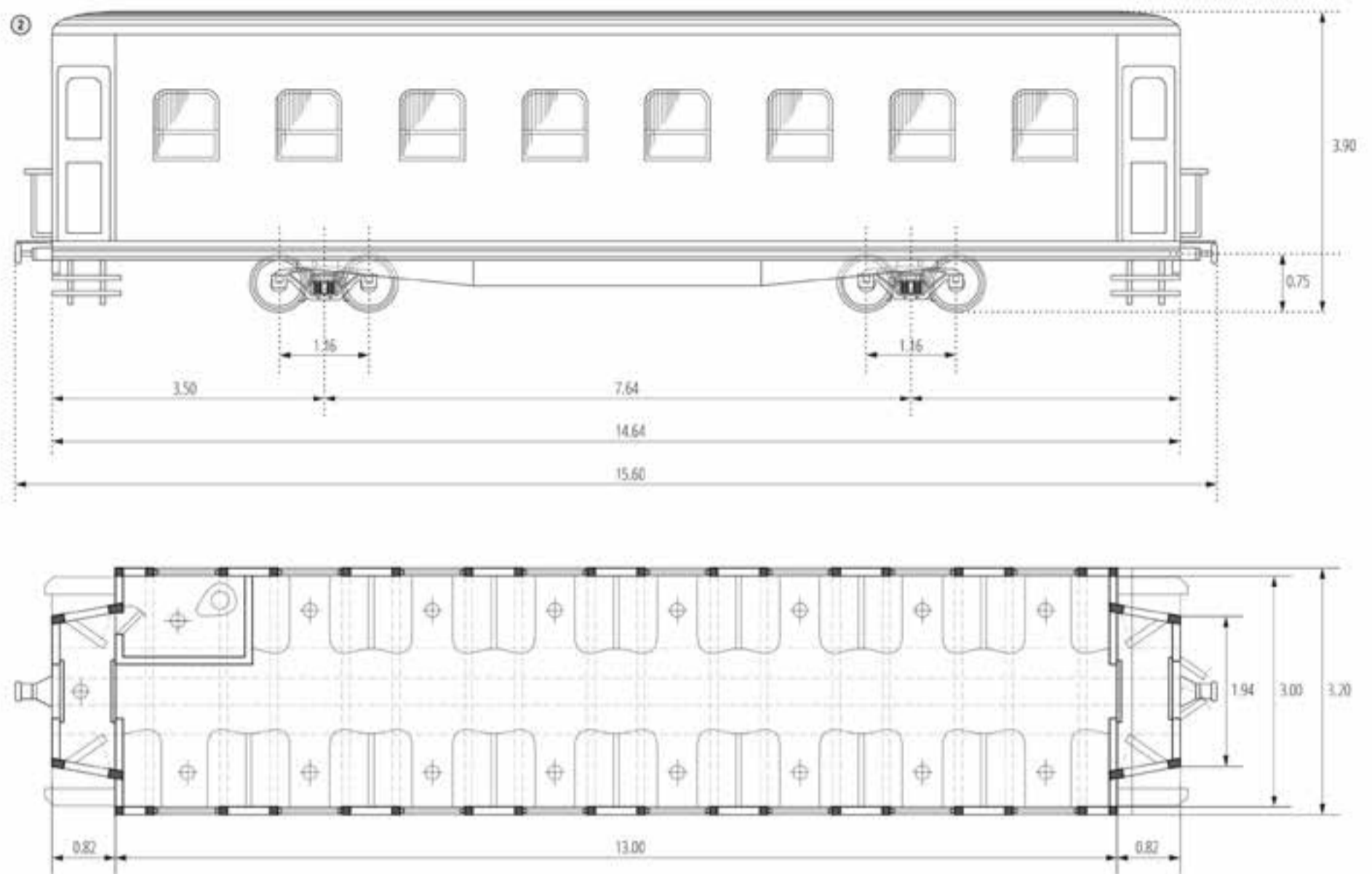
1.ΕΠΙΒΑΤΑΜΑΞΑ ΣΕΙΡΑΣ ΒΔ 732-733

Επιβατάμαξες μικρότερου μήκους, ικανές να φιλοξενήσουν 16 επιβάτες.
Χρησιμοποιούνται σε αμαξοστοιχίες ειδικού ενδιαφέροντος.



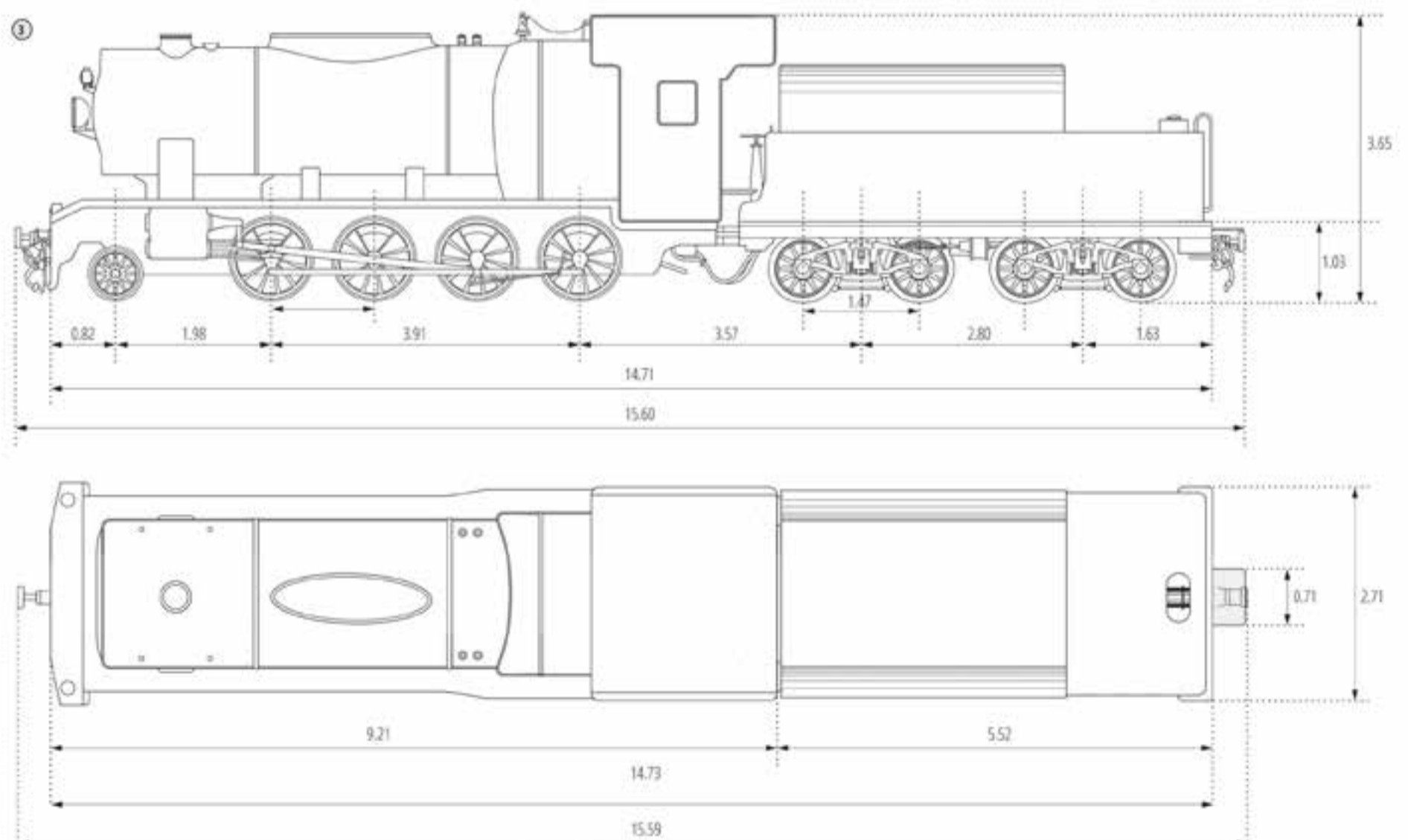
2.ΕΠΙΒΑΤΑΜΑΞΑ ΣΕΙΡΑΣ ΒΒΔ

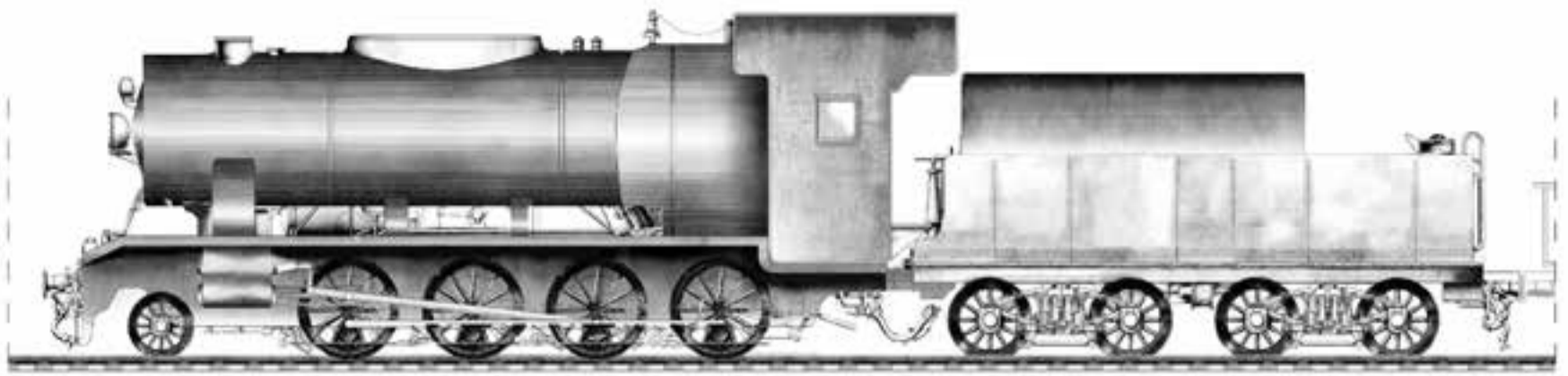
Ιδιαίτερης ιστορικής αξίας βαγόνια. Φυλάσσονται σε μηχανοστάσιο του ΟΣΕ και χρειάζονται εργασίες αποκατάστασης. Συνόδευαν την ατμάμαξα στα τελευταία ταξίδια της.



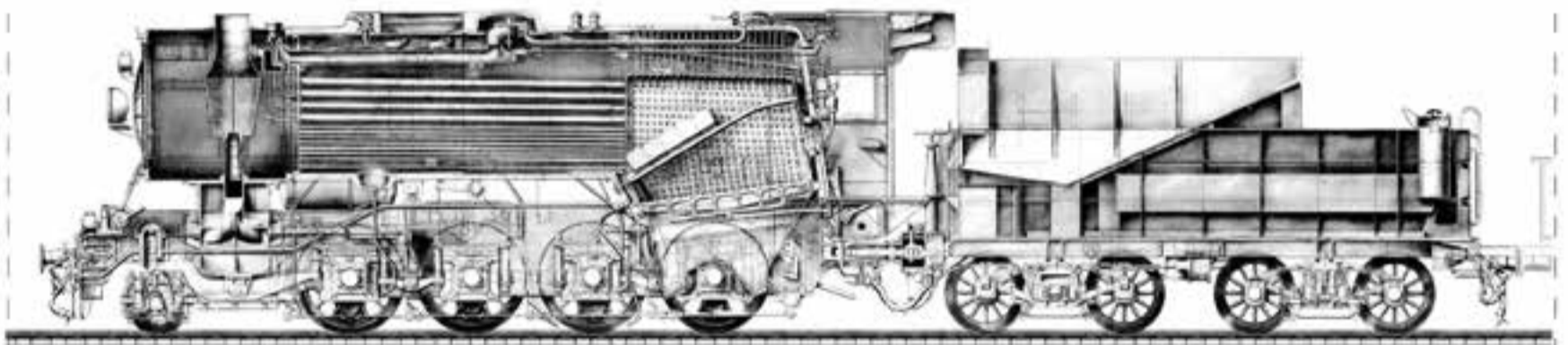
3.ΑΤΜΑΜΑΞΑ VULCAN 7100

Η ατμάμαξα αυτή είναι η τελευταία εναπομείνουσα ικανή να επαναλειτουργήσει. Χη αποκατάσταση της είναι ιδιαίτερης σημασίας γιατί – όπως σε όλους τους σιδηροδρόμους – ο ατμός αποτελεί ιδιαίτερο πάλο έλξης.

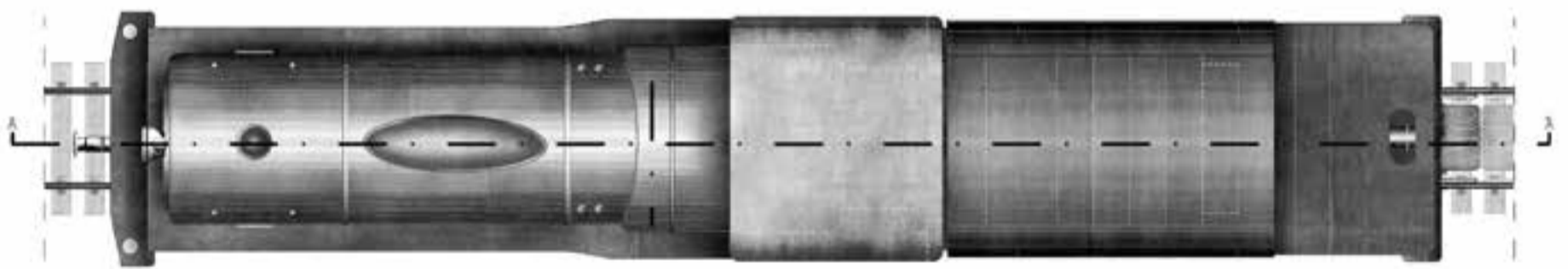




02H

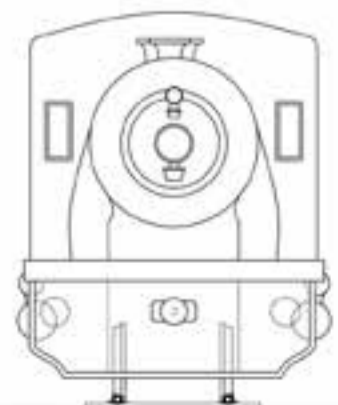


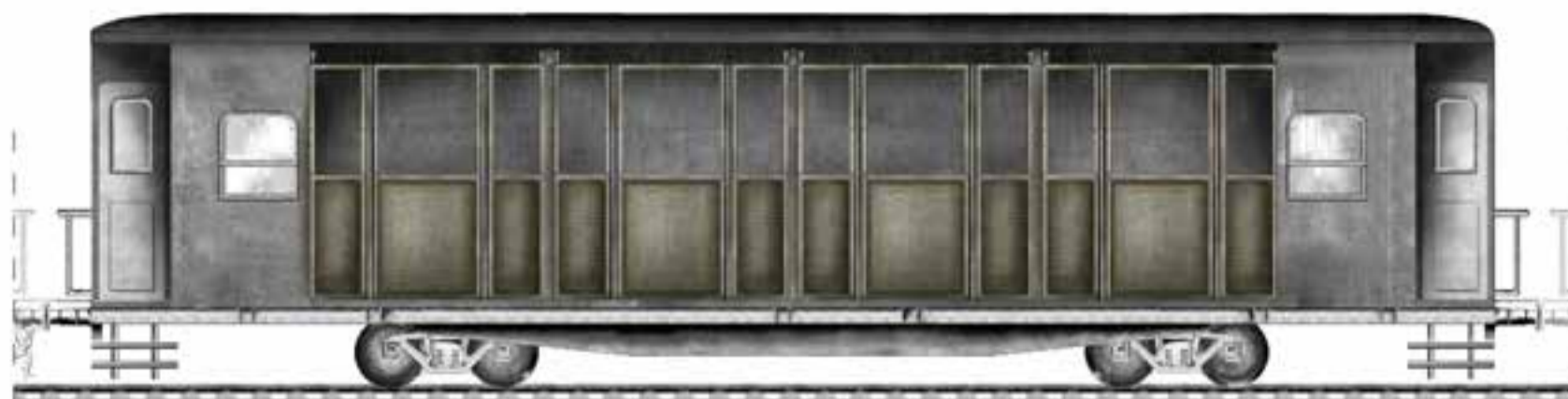
TOMHA-2



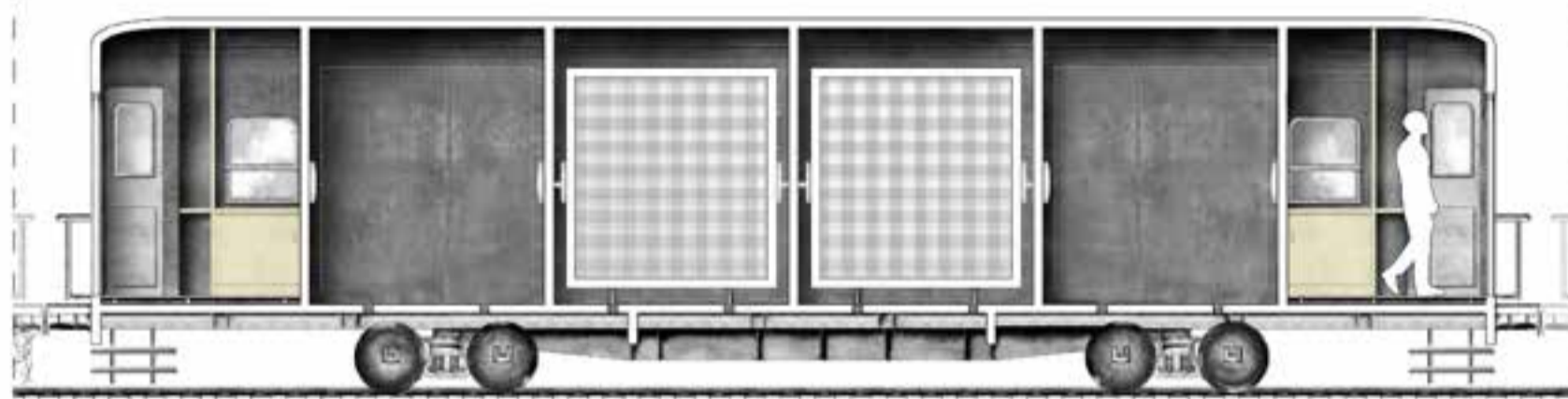
KATO2H

02H

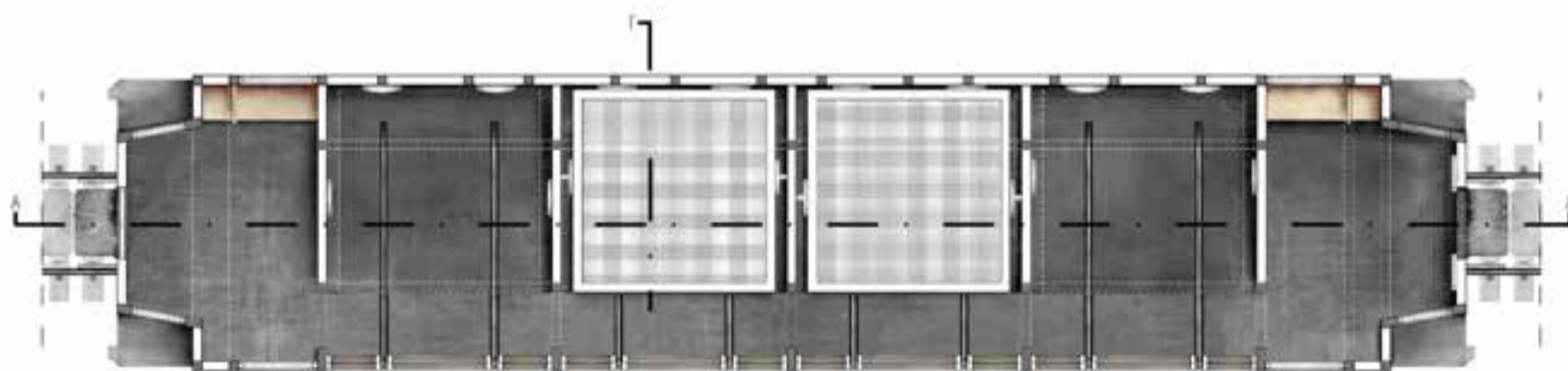




ΟΨΗ

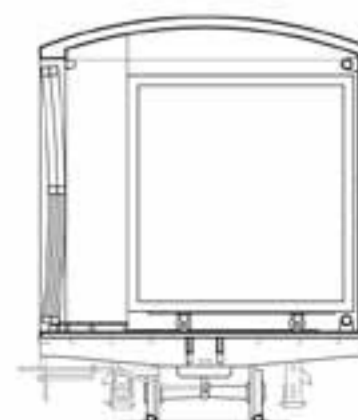


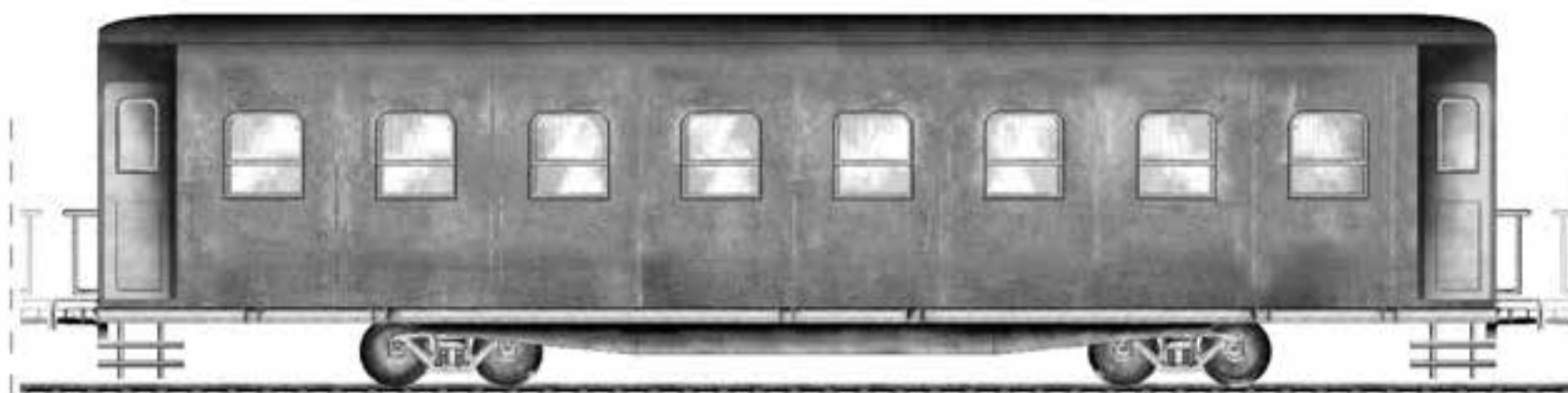
ΤΟΜΗ Α-Α



ΚΑΤΟΨΗ

ΤΟΜΗ Γ-Γ'

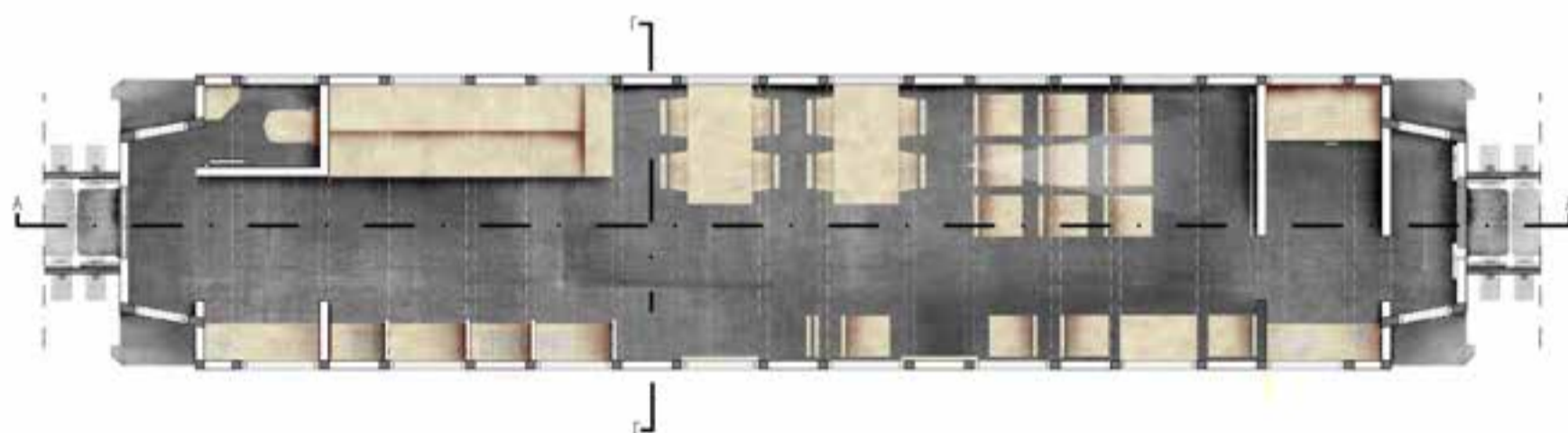




ΟΨΗ

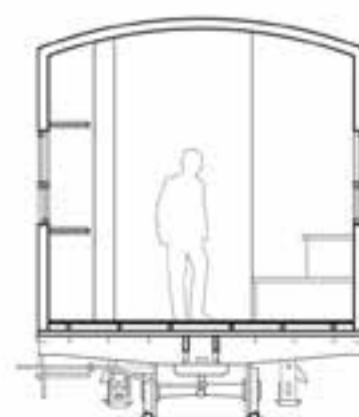


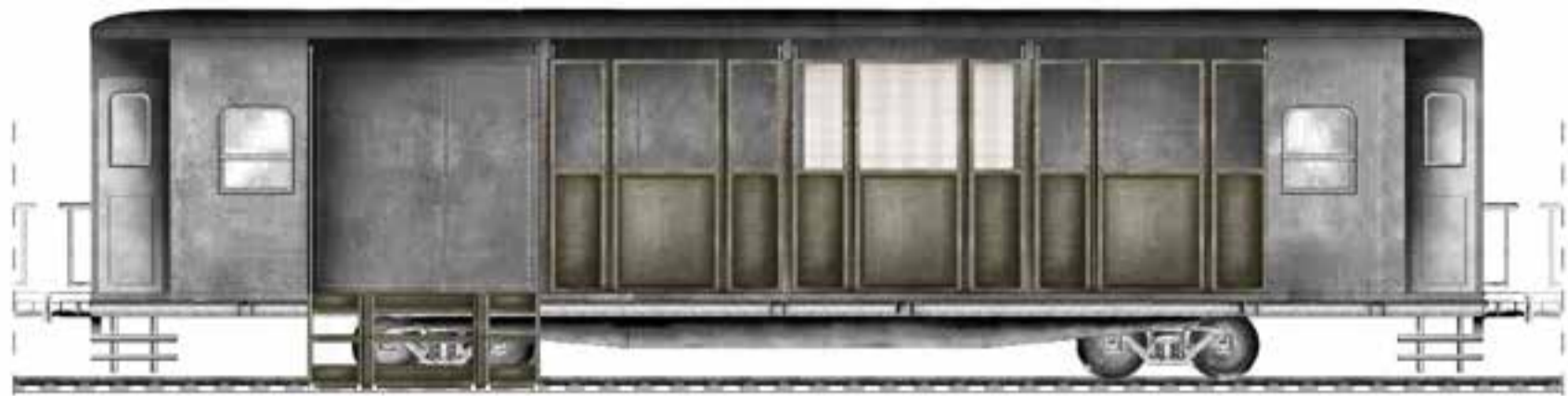
ΤΟΜΗ Α-Α



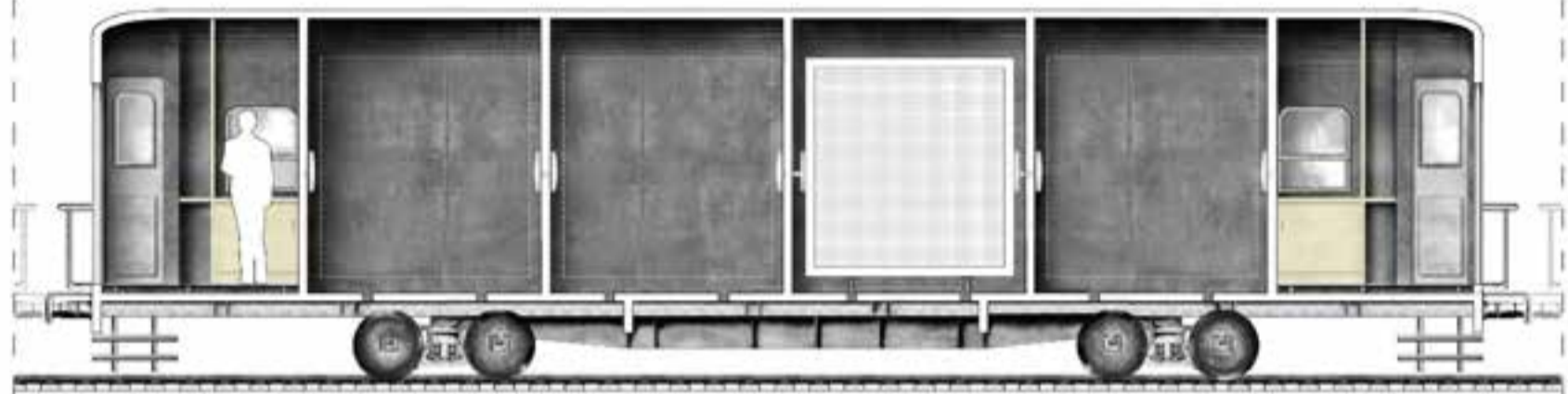
ΚΑΤΟΨΗ

ΤΟΜΗ Γ-Γ'

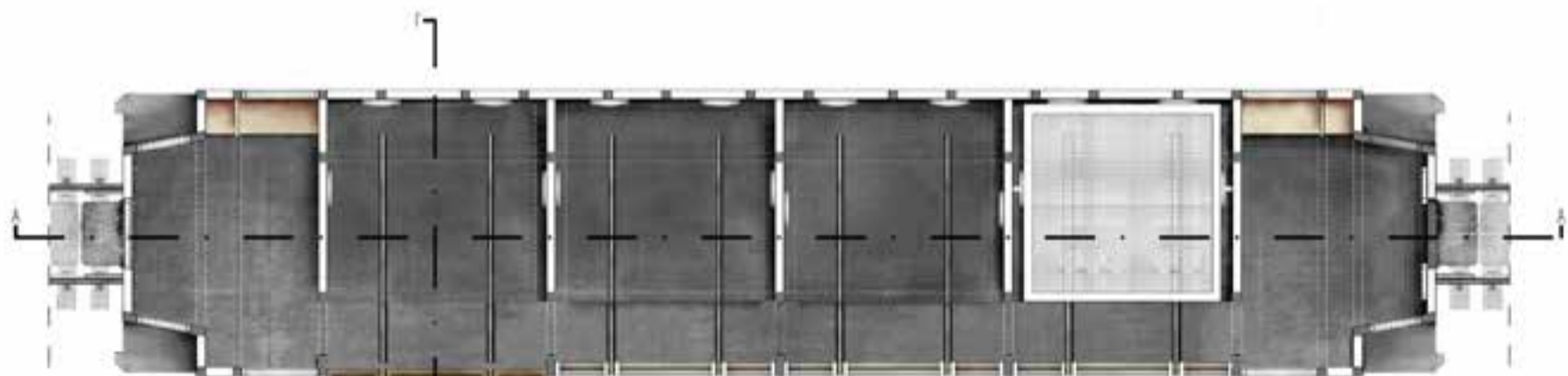




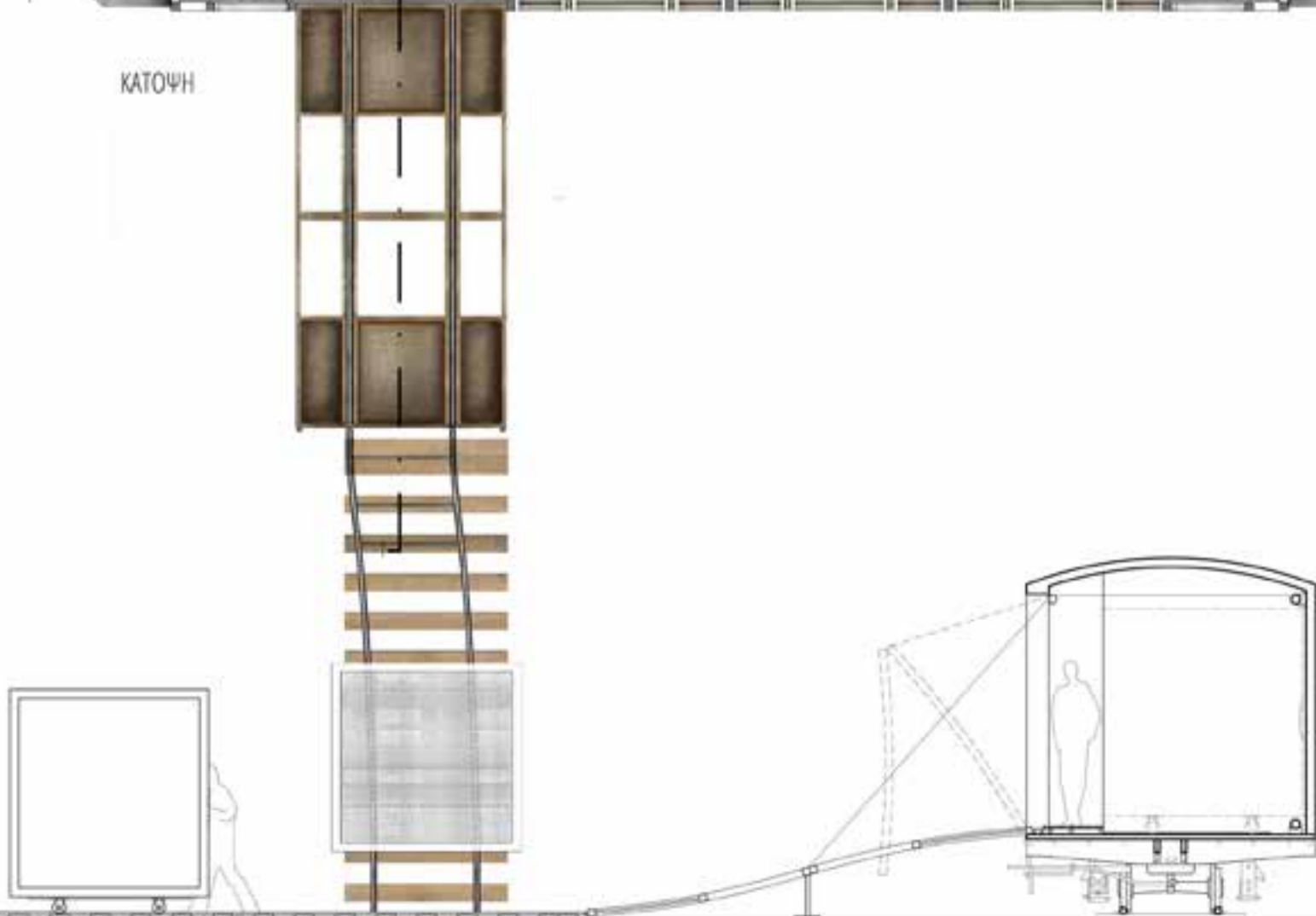
ΟΨΗ



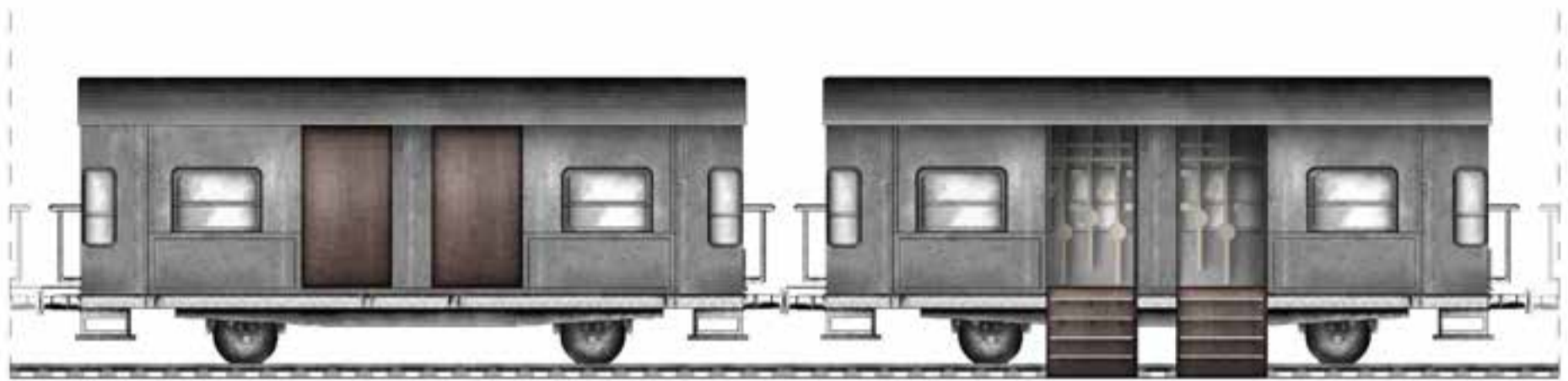
ΤΟΜΗ Α-Α



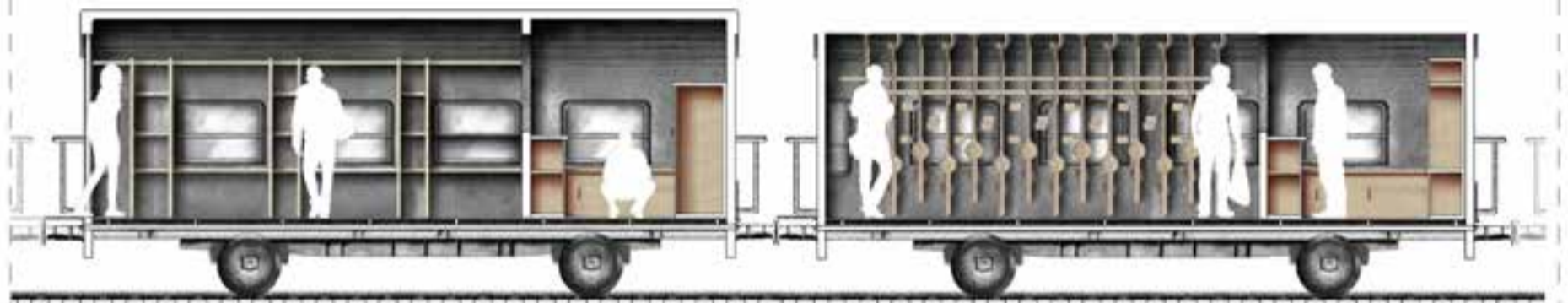
ΚΑΤΟΨΗ



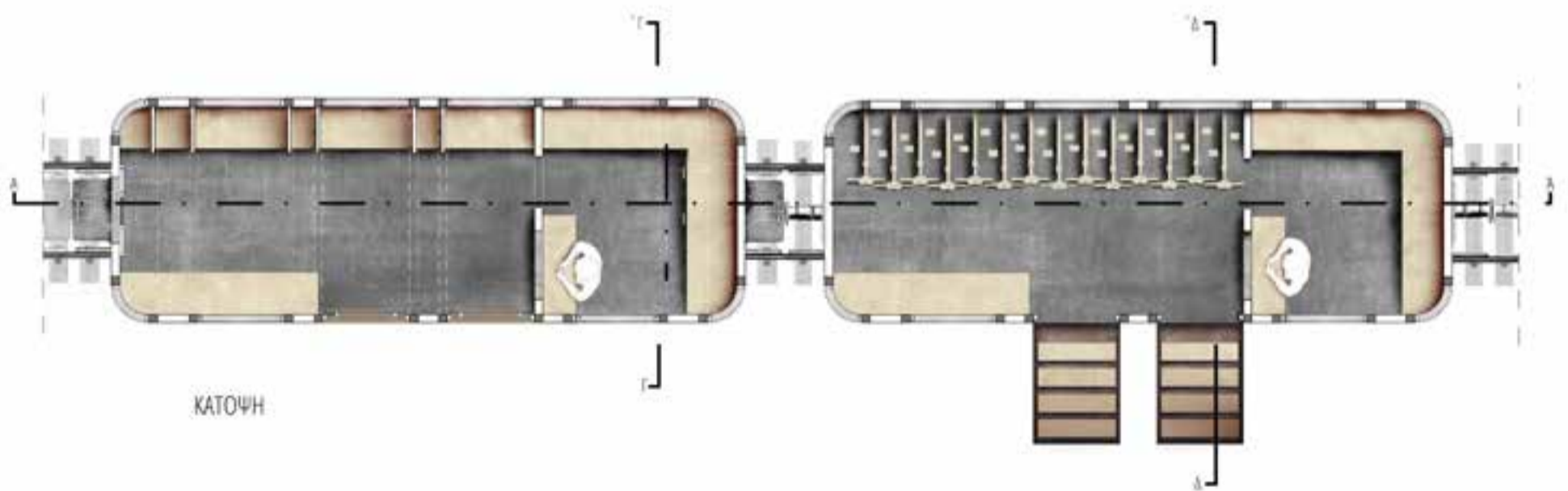
ΤΟΜΗ Γ-Γ



ΟΨΗ

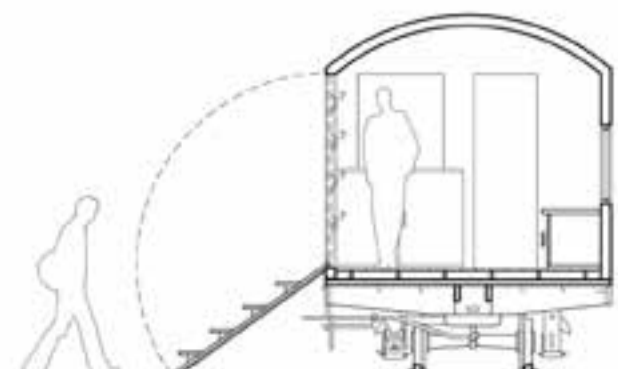


ΤΟΜΗ Α-Α

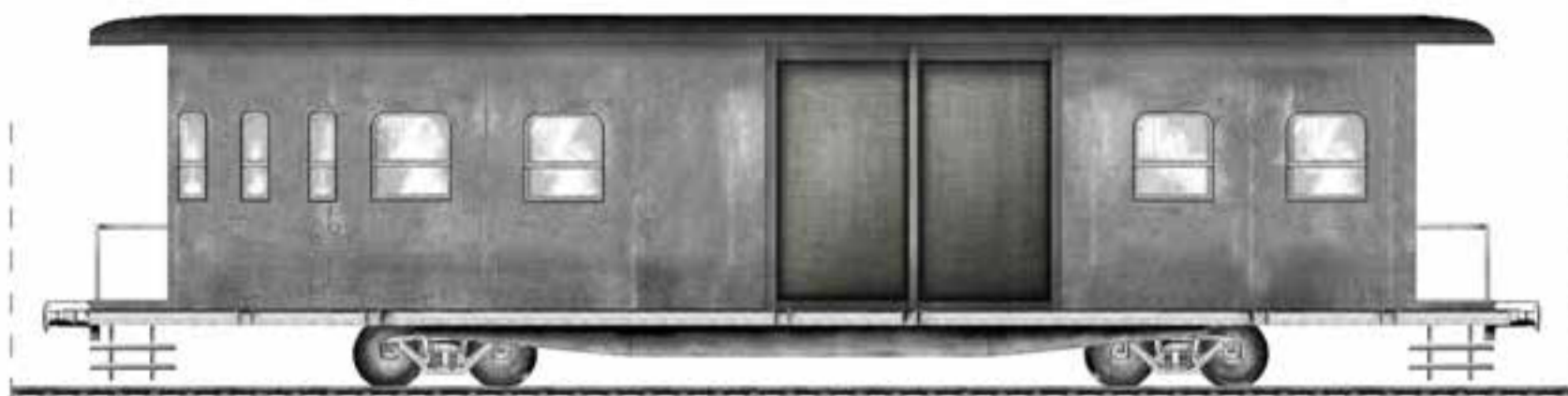


ΚΑΤΟΨΗ

ΤΟΜΗ Γ-Γ'



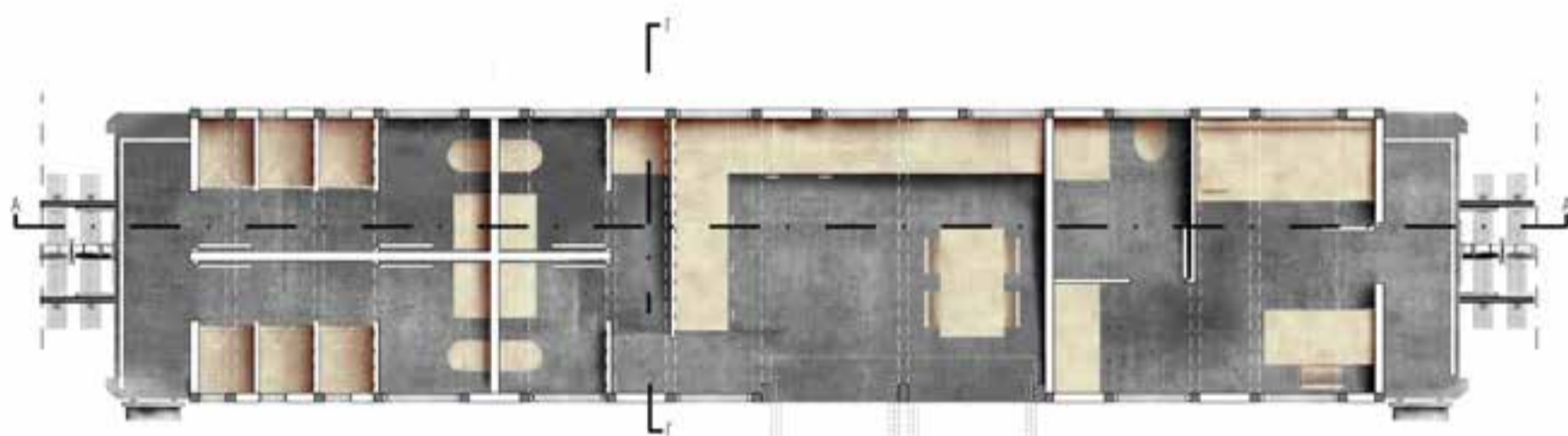
ΤΟΜΗ Δ-Δ'



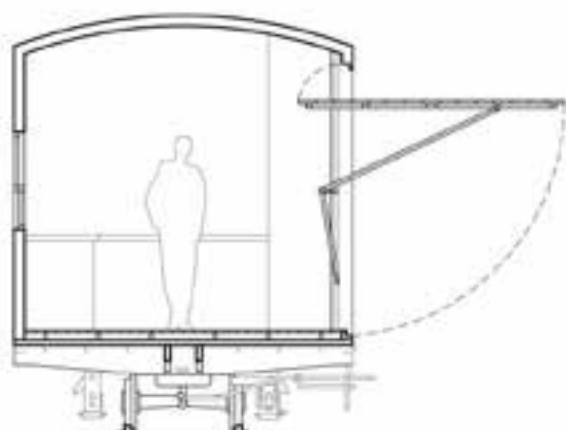
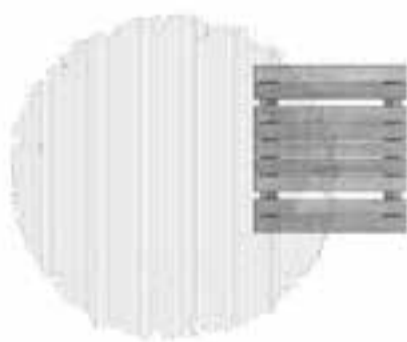
ΟΥΨΗ



ΤΟΜΗ Α-Α



ΚΑΤΟΨΗ



Πρόκειται για ένα κουτί γενικών διαστάσεων **2.2 X 2.2 X 2.5 μ.** και βάρους 300 κιλών περίπου. Ο γενικός σχεδιασμός προέκυψε με βάση τις συνθήκες που επικρατούν στον τόπο που εξετάζεται. Τα υλικά που επιλέχθηκαν (χαρτόνι, φύλλα υαλονήματος, ξύλο) διατηρούν το βάρος σε χαμηλά επίπεδα προκειμένου το κουτί να είναι δυνατόν να μετακινηθεί με τη βοήθεια σχεδόν μόνο της δύναμης που μπορεί να ασκήσει ο μέσος χρήστης.

Το κέλυφος αποτελείται κατά μεγάλο ποσοστό από **φύλλα υαλονήματος** (fiberglass) που περικλείουν κομμάτια κυψελειδούς χαρτονιού. Ξύλινες επιφάνειες διατρέχουν τον όγκο και επισημαίνουν τα κινητά στοιχεία, που μεταμορφώνουν την αγκοπλαστική διαμόρφωσή του. Έτσι, ο χρήστης διαθέτει μορφολογικές εναλλακτικές ανάλογα με τη ψυχολογική του διάθεση και τις περιβαλλοντικές συνθήκες.

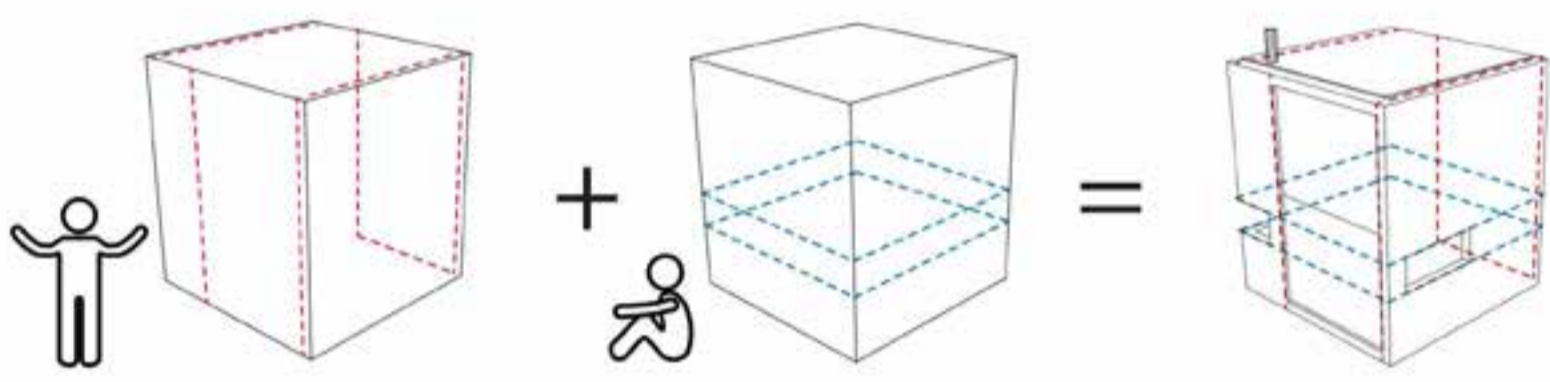
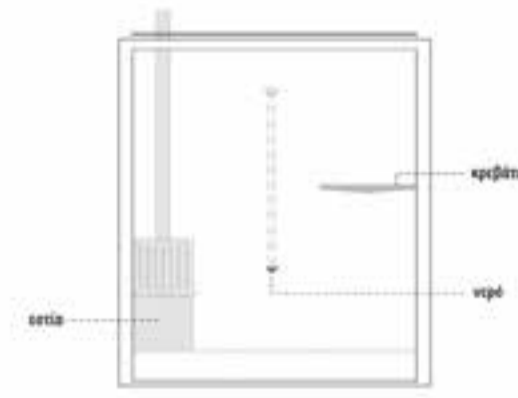
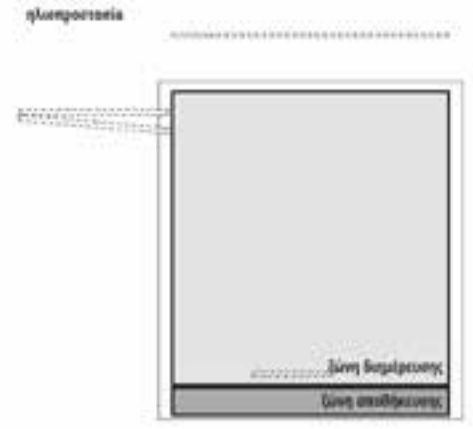
Στο εσωτερικό επικρατεί ατμόσφαιρα καταφυγίου. Μέσα στο κουτί ο χρήστης βρίσκεται το καταφύγιό του, μέσα στο οποίο μπορεί να προστατευτεί από τον αέρα, απομονώνεται και αναπαύεται. Θεωρείται ότι η διημέρευση γίνεται εκτός κουτιού στο μεγαλύτερο ποσοστό.

Το κρεβάτι Το κουτί προσφέρει ανάπαυση σε 1-3 άτομα. Η διαμόρφωση του εσωτερικού προσαρμόζεται στον αριθμό των ατόμων που το κατοικούν.

Το νερό Μία μικρή δεξαμενή στο δάπεδο του κουτιού τροφοδοτεί με νερό μία μικρή βρύση στο εσωτερικό και μία ψηλότερη για ντους στο εξωτερικό.

Αποθήκευση Όλοι οι αποθηκευτικοί χώροι συγκεντρώνονται κάτω από το δάπεδο, διατηρώντας το χώρο διαβίωσης καθαρό και χωρίς περιττά στοιχεία.

Η χειμωνιάτικη ζώνη Τα ελάχιστα, γυάλινα ανοίγματα διαμορφώνονται μέσα από τη φυσική στάση του ανθρώπινου σώματος στο κρύο. Προσφέρουν συγκεκριμένες οπτικές φυγές και σκηνικά της φύσης.

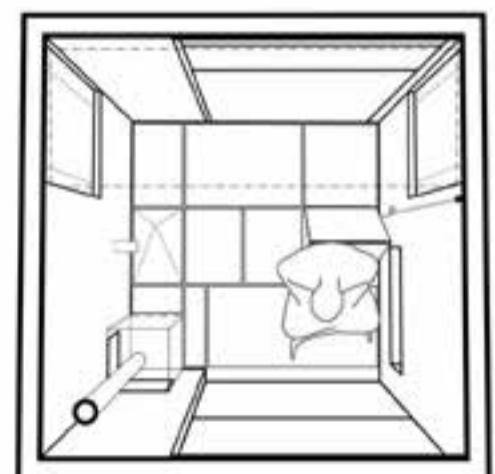
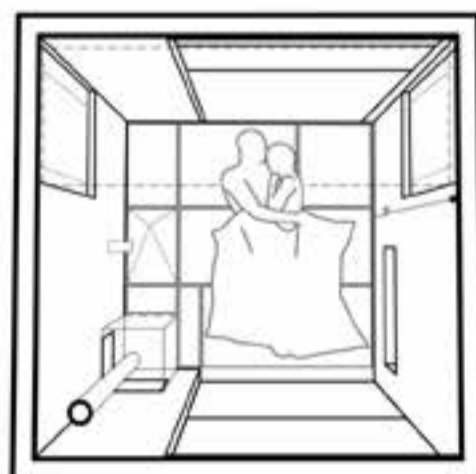


ΚΡΕΒΑΤΙ 1

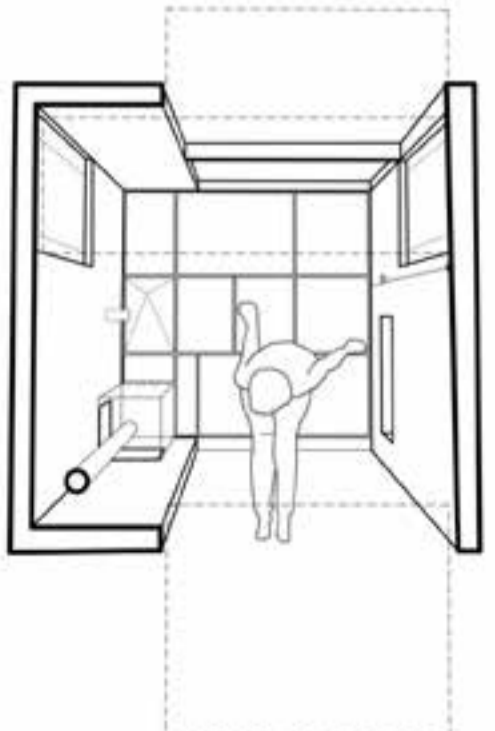
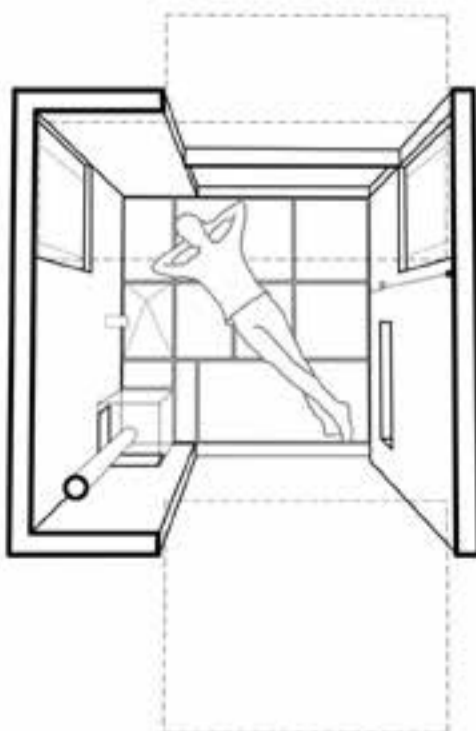
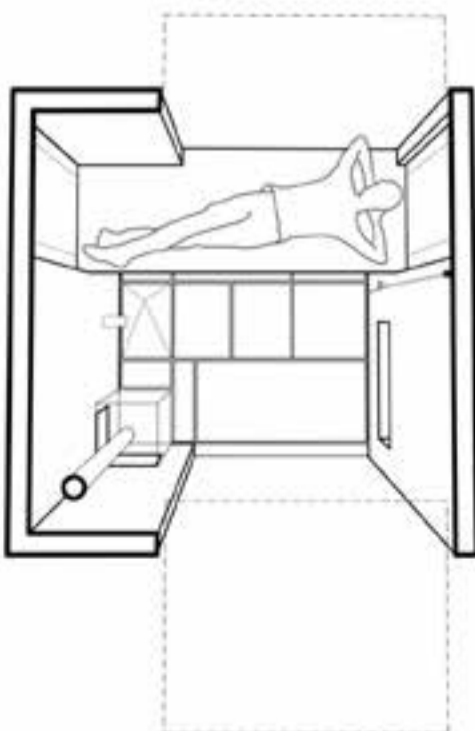
ΚΡΕΒΑΤΙ 2

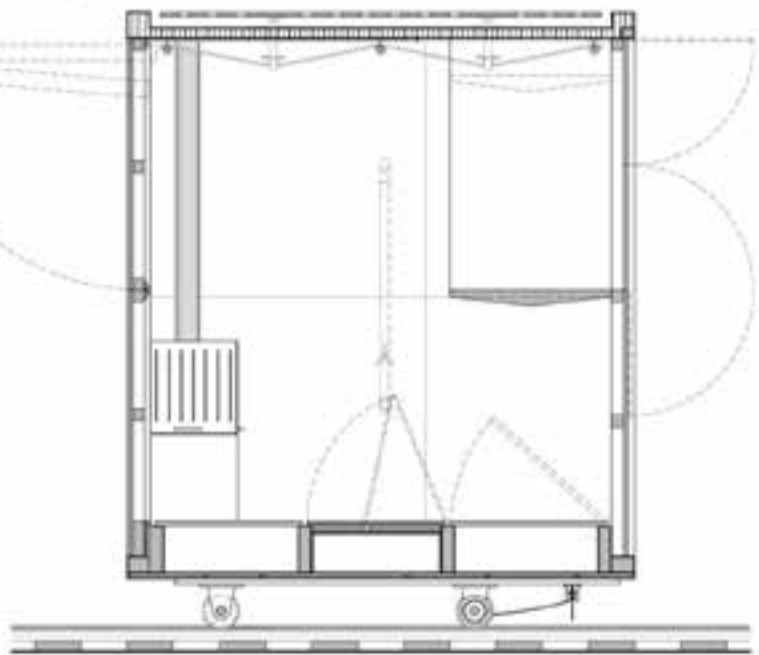
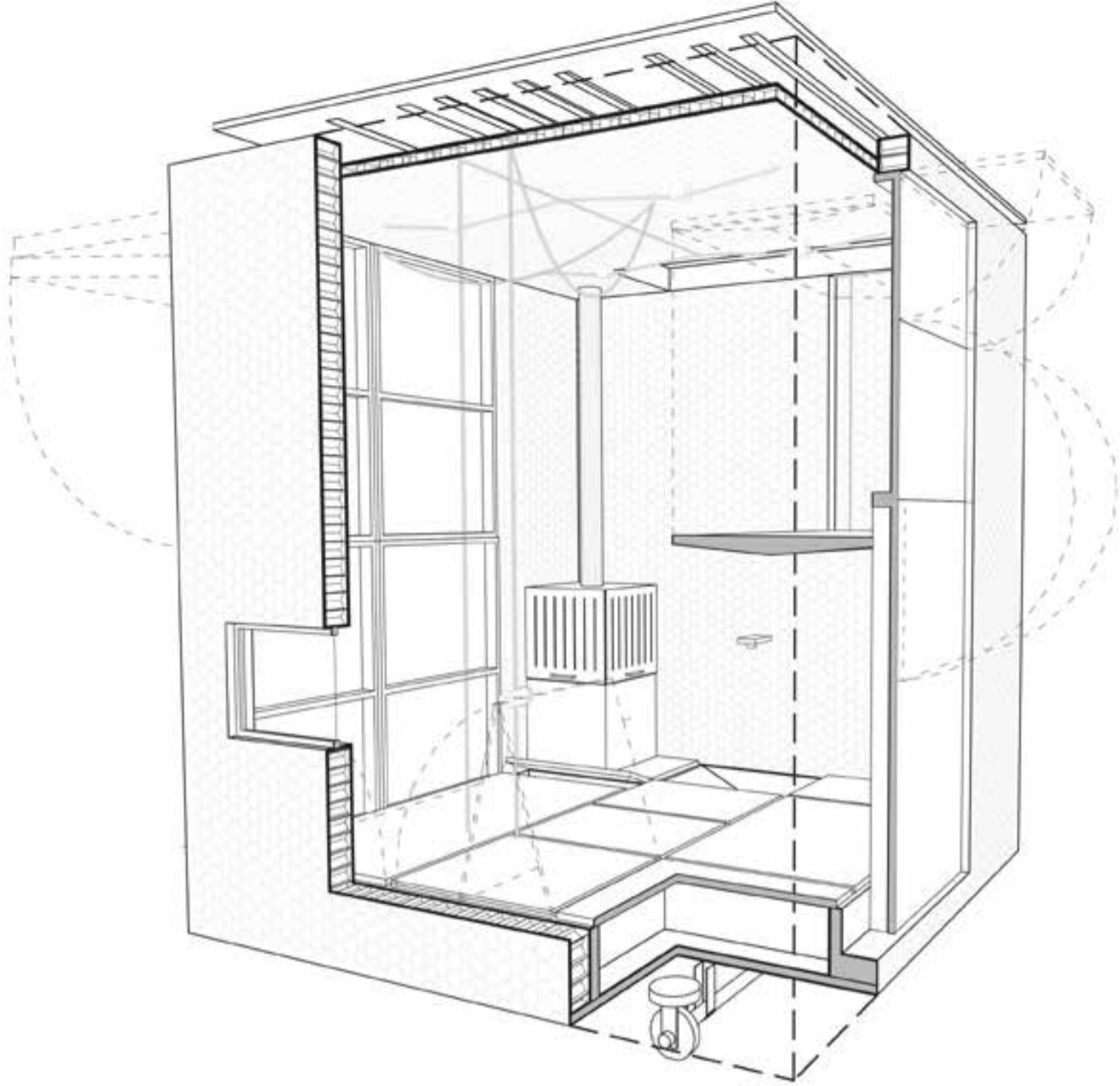
ΚΑΘΙΣΜΑ

ΧΕΙΜΩΝΑΣ

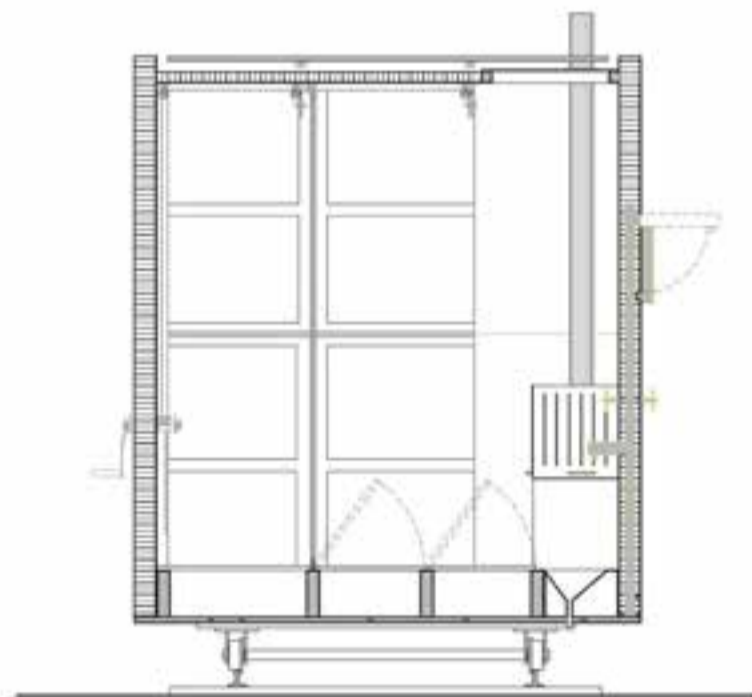


ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ

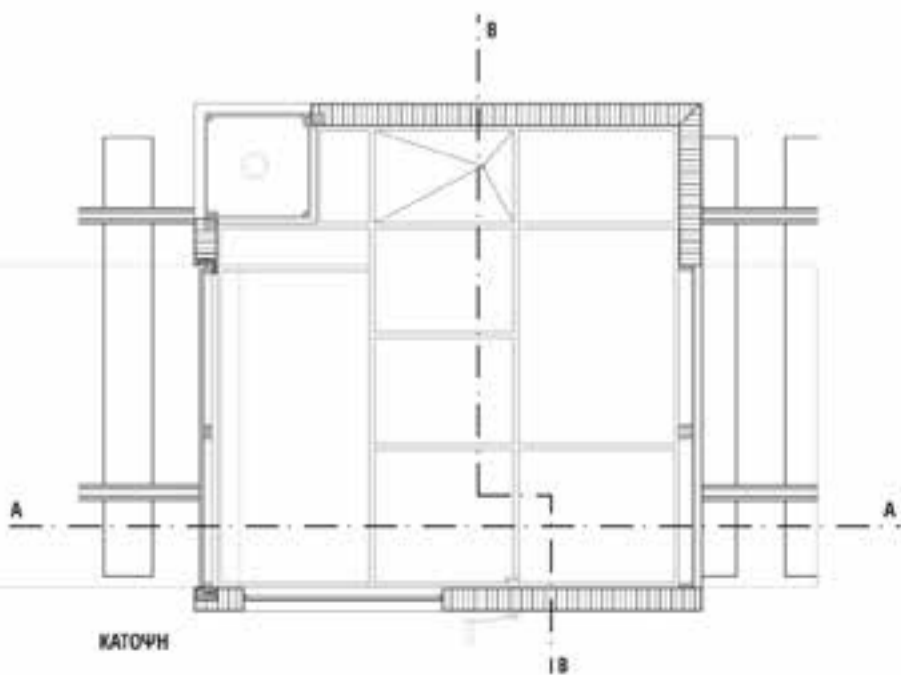




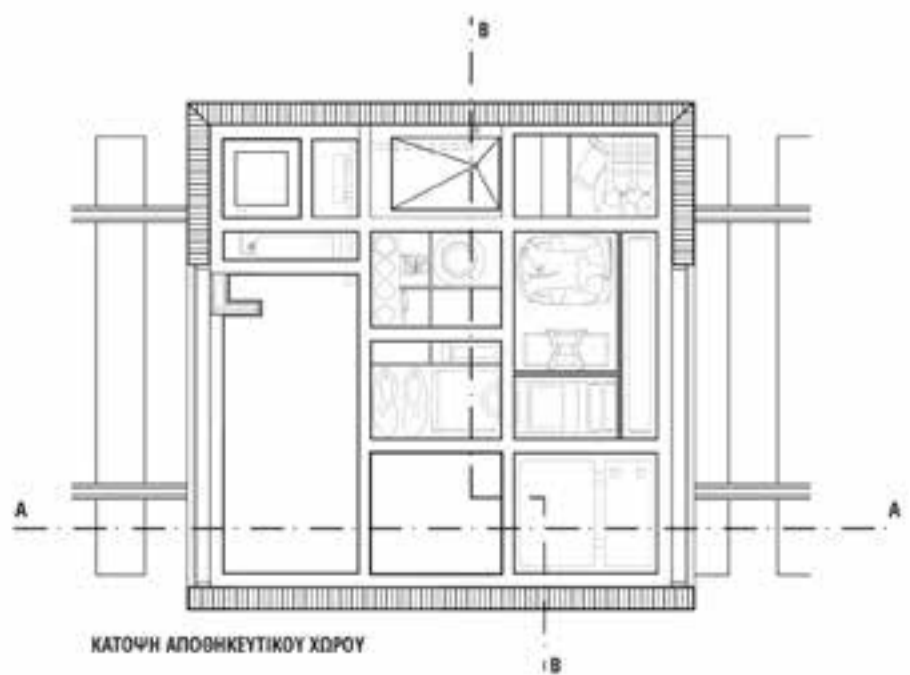
ΤΟΜΗ Α-Α



ΤΟΜΗ Α-Α

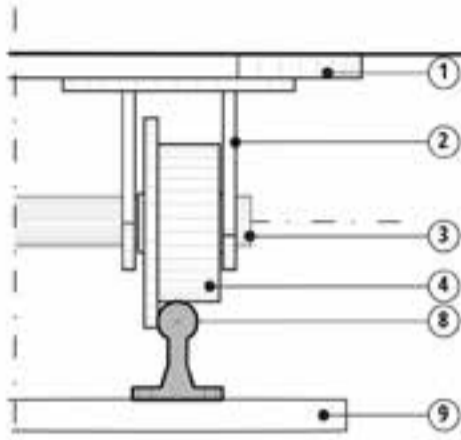
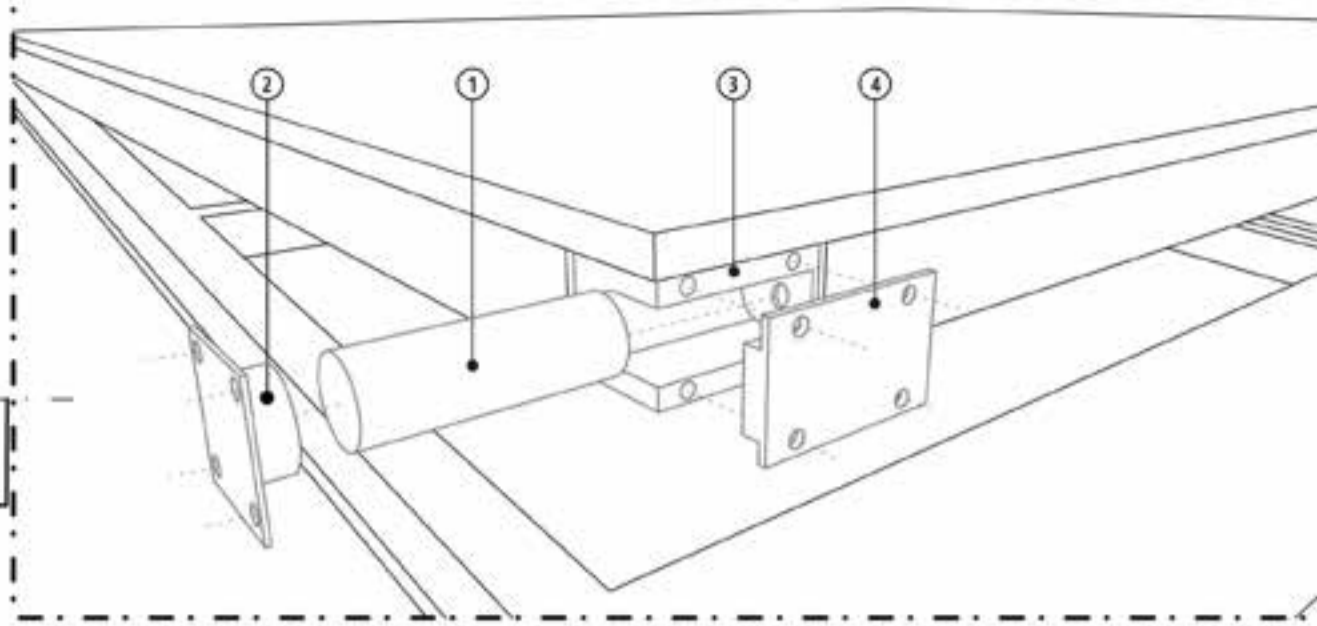


ΚΑΤΩΦΗ

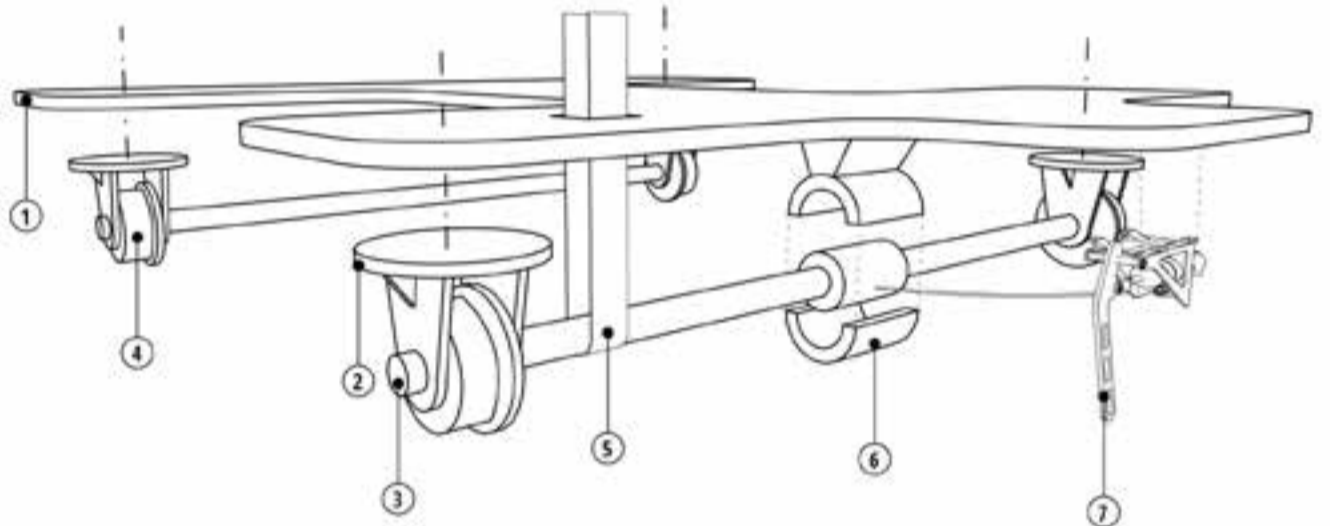


ΚΑΤΩΦΗ ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

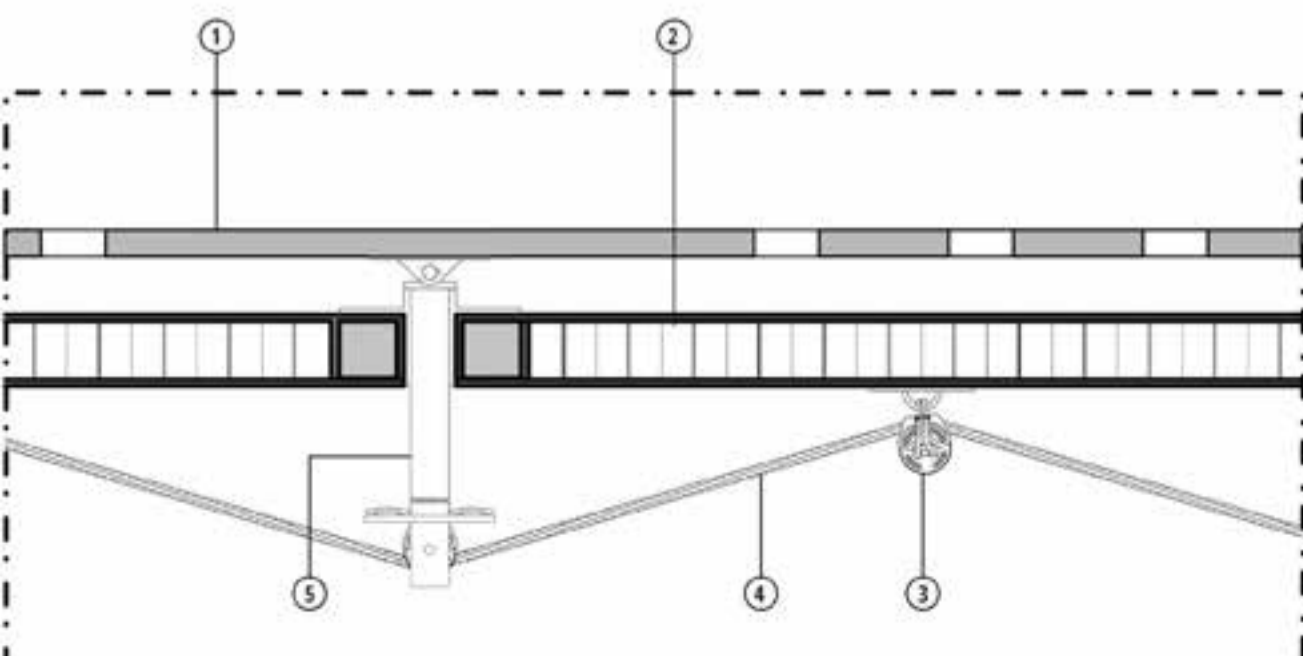
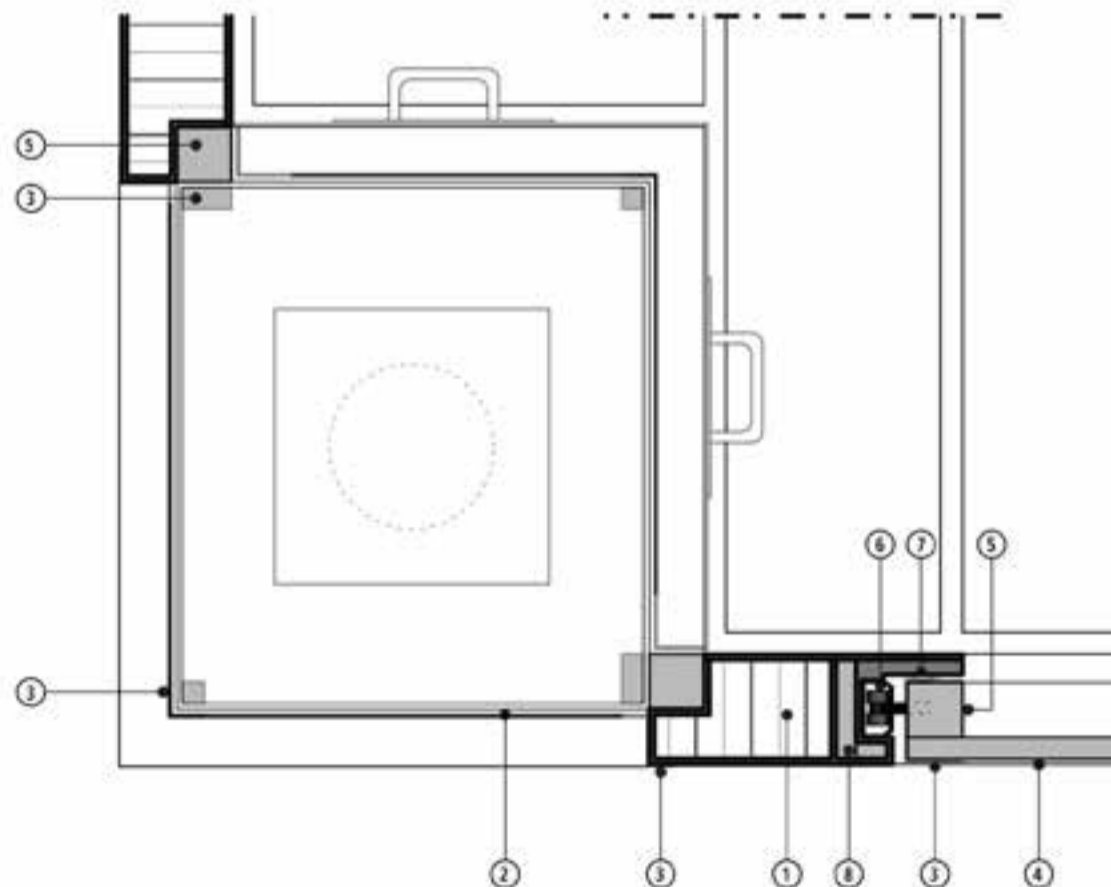
1. ΜΕΤΑΛΛΙΚΟΣ ΚΥΚΛΩΡΟΣ ΣΤΡΟΦΑΣ ΔΙΑΜΕΤΡΟΥ 50 mm. ΣΤΗΡΙΞΤΑΙ ΣΕ ΜΕΤΑΛΛΙΚΗ ΒΑΣΗ ΤΡΙΩΝ ΚΟΜΜΑΤΙΩΝ (ΒΛ. 2,3,4). ΕΓΧΑΪΡΩΝ ΜΕ ΠΥΛΟ.
2. ΜΕΤΑΛΛΙΚΗ ΒΑΣΗ ΣΤΗΡΙΧΗ ΣΤΡΟΦΑΣ / ΣΤΑΘΕΡΟ ΚΟΜΜΑΤΙ. ΣΤΗΡΙΧΗ ΣΤΟ ΣΤΑΘΕΡΟ ΚΕΛΩΣ ΜΕ ΤΡΙΣΠΥΡΕ ΒΙΔΕΣ
3. ΜΕΤΑΛΛΙΚΗ ΒΑΣΗ ΣΤΗΡΙΧΗ ΣΤΡΟΦΑΣ / ΣΤΑΘΕΡΟ ΚΟΜΜΑΤΙ. ΣΤΗΡΙΧΗ ΣΤΟΝ ΎψΙΝΟ ΣΚΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΙΝΗΤΟΥ ΜΕΛΟΥΣ ΜΕ ΚΑΤΑΛΛΗΛΕΣ ΒΙΔΕΣ
4. ΜΕΤΑΛΛΙΚΗ ΒΑΣΗ ΣΤΗΡΙΧΗ ΣΤΡΟΦΑΣ / ΚΑΤΑΚΙ ΣΤΑΘΕΡΟΥ ΚΟΜΜΑΤΙΟΥ (ΒΛ. 3), ΒΙΔΩΜΑ ΜΕ (3) ΜΕ ΤΡΙΣΠΥΡΕ ΚΑΤΑΛΛΗΛΕΣ ΒΙΔΕΣ.



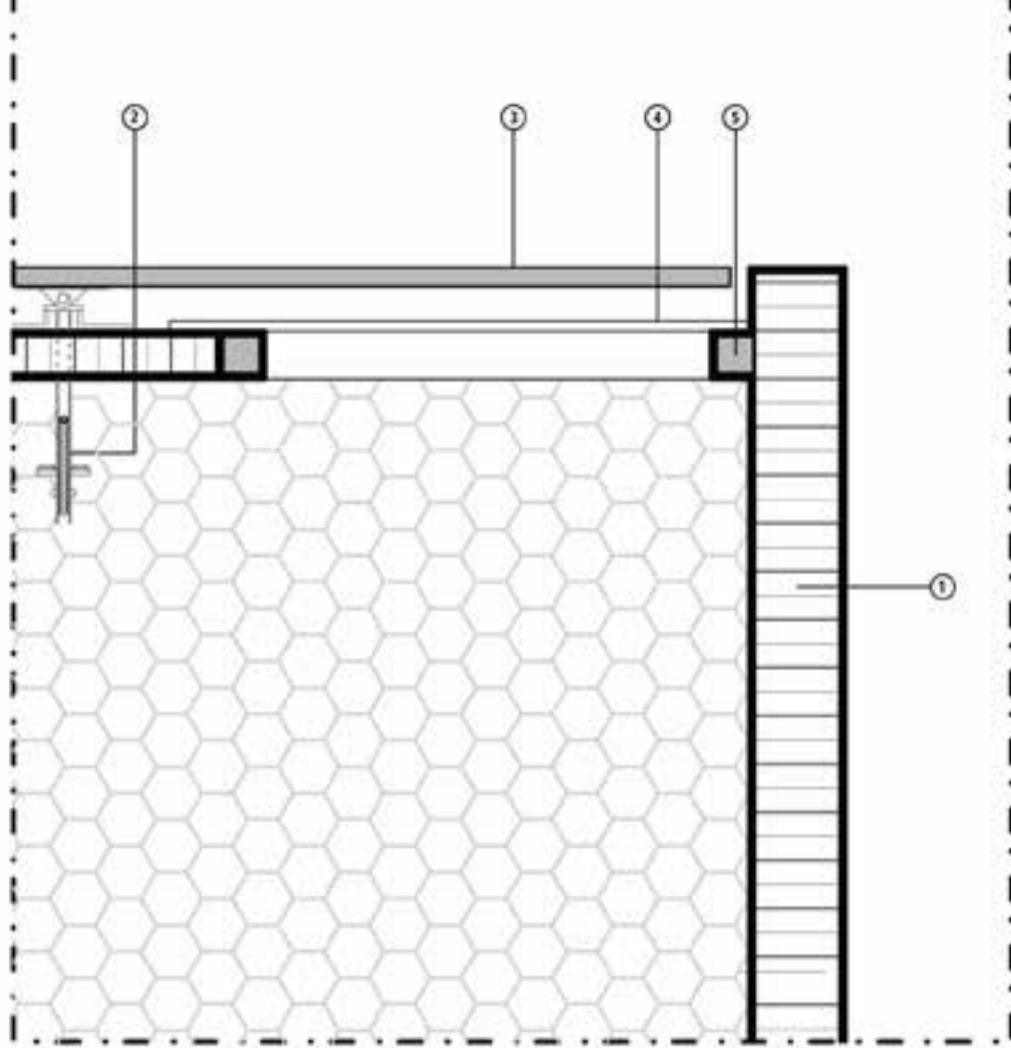
1. ΣΑΞΙ ΒΑΡΟΥΣ 20 mm ΑΠΟ ΚΡΑΜΑ ΑΛΟΥΜΙΝΙΟΥ. ΣΧΗΜΑ ΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΟ ΣΕ ΥΠΟΚΡΕΤΟ ΓΙΑ ΝΑ ΔΑΦΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΑ ΤΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΒΑΡΟΥΣ ΤΟΥ ΚΟΥΤΙΟΥ. ΣΤΕΡΕΩΣΗ ΣΤΟ ΠΛΑΤΩΜΑ ΤΟΥ ΚΟΥΤΙΟΥ ΜΕ ΒΙΔΕΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΔΙΑΤΕΤΑΜΕΝΕΣ.
2. ΒΑΣΗ ΤΡΟΧΟΥ ΑΠΟ ΚΡΑΜΑ ΑΛΟΥΜΙΝΙΟΥ ΚΥΜΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΒΑΖΟΥΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΟ ΣΧΗΜΑ ΚΟΣΜΕΝΟ ΣΕ ΥΠΟΚΡΕΤΟ. ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΙΤΑΙ ΑΠΟ α) ΤΗΝ ΚΥΡΙΑ ΒΑΣΗ β) ΑΡΜΕΣ ΜΕ ΟΡΙΣ ΠΡΟΣ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΡΟΧΩΝ ΜΕ ΑΙΩΝΑ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ γ) ΤΡΙΣΩΝΙΚΕΣ ΑΡΜΕΣ ΕΝΔΙΟΥΣΚΕ. ΤΑ ΚΟΜΜΑΤΙΑ ΣΥΜΠΟΚΛΑΔΑΥΝΤΑΙ ΠΗΝ ΤΗΝ ΣΥΜΠΟΚΛΑΔΟΥΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΤΡΟΧΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΝ ΑΙΩΝΑ.
3. ΑΙΩΝΑΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΠΟ ΚΡΑΜΑ ΑΛΟΥΜΙΝΙΟΥ ΔΙΑΜΕΤΡΟΥ 50 mm. ΠΡΟΕΚΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΔΑΚΤΥΛΙΟΥ ΔΙΑΜΕΤΡΟΥ 80 mm ΚΑΙ ΠΛΑΤΟΥΣ 150 mm ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΜΕ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΕΔΗΣΗΣ ΓΙΑ ΜΕΤΑΤΕΤΗΡΗ ΡΟΤΗ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΔΗΣΗ. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΙΩΝΑ ΜΕ ΤΡΟΧΟΥΣ ΜΕ ΎψΥΡΗ ΑΣΦΑΛΙΣΙΑ ΣΤΗΝ ΕΣΤΕΡΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ ΤΟΥ ΤΡΟΧΟΥ
4. ΜΕΤΑΛΛΙΚΟΣ ΤΡΟΧΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΔΙΑΜΕΤΡΟΥ 130 mm ΚΑΙ 150 mm ΚΑΙ ΠΛΑΤΟΥΣ 60 mm. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΕ ΑΙΩΝΑ ΚΙΝΗΣΗΣ
5. ΣΥΝΔΕΤΙΝΟ ΎΜΑΝΤΑΣ ΜΕΤΑΛΛΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΥΠΟΒΟΗΘΗΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΒΡΟΧΙΣΤΑΙ ΣΤΟ ΕΣΤΕΡΙΟ ΤΟΥ ΚΟΥΤΙΟΥ (ΝΤΟΥΛΑΚΙ NO. 6) ΣΤΟΝ ΑΙΩΝΑ ΚΙΝΗΣΗΣ.
6. ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΜΠΟΚΛΑΔΗΜΕΝΟΥ ΣΤΟ ΣΑΞΙ ΔΑΚΤΥΛΙΟΥ ΑΠΟ ΚΡΑΜΑ ΑΛΟΥΜΙΝΙΟΥ ΜΕ ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΤΙΟΛΙΣΘΗΡΗ ΕΣΤΕΡΙΚΗ ΕΒΕΝΔΙΣΗ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΔΑΚΤΥΛΙΟ ΕΦΑΡΜΟΖΙΜΕΝΟ ΣΤΟΝ ΑΙΩΝΑ ΚΙΝΗΣΗΣ (ΒΛ. 3) ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΥΔΡΑΥΛΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΕΔΗΣΗΣ
7. ΥΔΡΑΥΛΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΕΔΗΣΗΣ ΜΕ ΜΟΧΛΟ ΒΙΔΩΜΕΝΟ ΣΤΟ ΣΑΞΙ. Ο ΜΟΧΛΟΣ ΣΥΜΠΕΤΕΙ ΑΕΡΑ Ο ΟΡΘΟΣ ΜΕΣΑΡΙΝΙ ΚΑΙ ΦΕΡΝΕΙ ΣΕ ΣΤΑΘΗ ΤΟΥΣ ΔΑΚΤΥΛΟΥΣ
8. ΠΥΛΑ ΚΥΛΙΣΗΣ ΜΕ ΚΥΣΤΑΝΑΡΚΗ ΚΕΦΑΛΗ (ESSR 1500 PD). ΣΤΕΡΕΩΣΗ ΣΕ ΎψΙΝΕΣ ΤΑΒΑΞΕΣ ΣΤΕΡΕΩΣΗΣ ΜΕ ΕΛΑΣΜΑΤΑ (ΣΤΕΡΝΙΑ)
9. ΎψΙΝΕΣ ΤΑΒΑΞΕΣ ΣΤΕΡΕΩΣΗΣ ΠΛΑΤΟΣ ΒΑΡΟΥΣ 20 mm



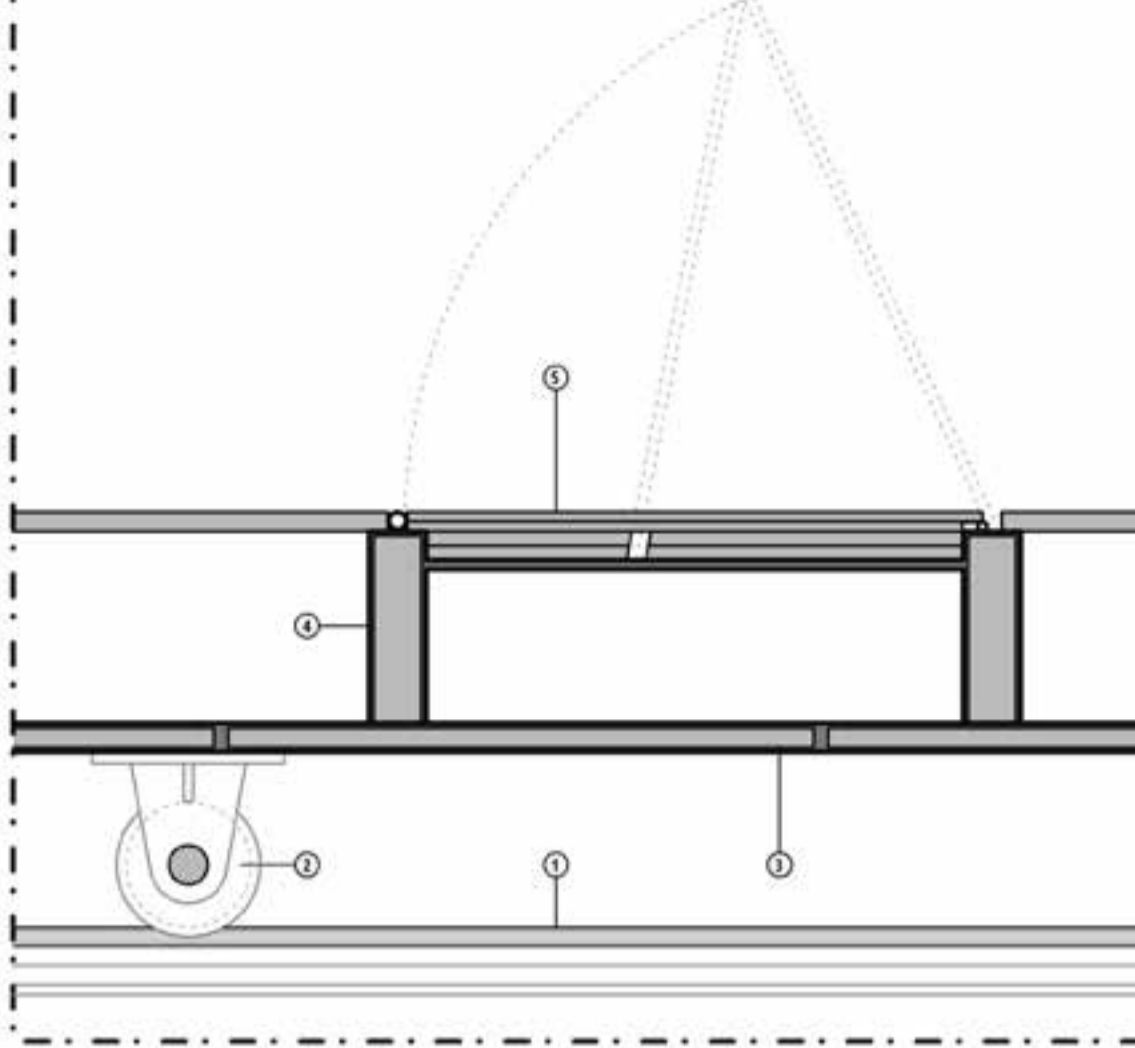
1. ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΡΜΩΣΙΑΣ ΠΛΑΝΟΥ ΑΠΟ ΚΥΥΛΩΣΤΟ ΧΑΡΤΟΝΙ, ΠΑΧΟΥΣ 90 mm, ΜΕ ΔΙΑΣΤΗΝΟ ΚΥΥΛΩΣΗ 6 mm, ΕΠΙΣΤΡΩΜΕΝΟΣ ΜΕ ΦΥΛΑΟ FIBERGLASS ΠΑΧΟΥΣ 5 mm, ΣΤΕΡΕΩΣΗ ΜΕ ΠΛΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΠΗΚΑΚΙΑ ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΟΥΝ ΤΙΣ ΚΥΥΛΩΣΕΙΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΕΣ ΘΕΣΕΙΣ
2. ΣΤΑΘΕΡΗ ΎψΙΝΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ SECURIT ΠΑΧΟΥΣ 5 mm. ΤΟΠΟΘΕΤΗΘΗ ΣΕ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ ΚΟΥΦΩΜΑ (ΒΛ. 3)
3. ΚΟΥΦΩΜΑ ΕΡΩ ΚΟΜΜΑΤΙΩΝ ΑΠΟ ΣΤΡΑΤΙΖΑΡΙΣΤΗ ΑΛΥΜΑΡΙΝΑ ΠΑΧΟΥΣ 1 mm Ή ΟΛΟ ΤΟ ΠΕΡΙΦΕΡΑΙΟ ΤΟΥ ΑΝΟΙΓΜΑΤΟΣ. ΤΟ ΕΣΤΕΡΙΟ (ΦΑΚΤΟΚΟΜΜΕΝΟ) ΚΟΜΜΑΤΙ ΣΤΕΡΕΩΝΕΤΑΙ ΜΕ ΣΦΗΝΩΜΑ ΣΤΟ ΑΝΟΙΓΜΑ ΕΝΩ ΤΟ ΕΣΤΕΡΙΟ ΤΟΠΟΘΕΤΕΙΤΑΙ ΠΡΟΣ ΣΤΕΡΕΩΣΗ ΤΟΥ ΎψΙΝΟΥ ΠΕΤΑΣΙΜΑΤΟΣ. ΣΤΗΝ ΕΣΤΕΡΙΚΗ ΒΑΡΕΙΑ ΜΕΤΑΛΥ ΚΟΥΦΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΎψΙΝΟΥ ΤΟΠΟΘΕΤΕΙΤΑΙ ΜΑΖΙΤΗΝ ΣΤΕΙΛΑΖΗΣΗ
4. ΑΝΟΙΓΜΕΝΗ ΎψΙΝΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΥΧΙΣ , ΠΑΧΟΥΣ 20 mm. ΣΤΗΡΙΞΤΑΙ ΣΕ ΎψΙΝΟ ΣΚΕΛΟΣ 50 X 50 mm ΜΕ ΤΟΝ ΟΡΘΟ ΚΑΡΦΩΝΕΤΑΙ ΣΤΟ ΕΣΤΕΡΙΟ ΤΗΣ ΑΠΟ ΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΣΑ.
5. ΎψΙΝΟΣ ΣΚΕΛΟΣ ΣΤΗΡΙΧΗ ΎψΙΝΗΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ (ΒΛ. 4) ΣΕ ΟΡΘΟΓΩΝΙΑ ΔΙΑΤΑΣΗ ΔΙΑΣΤΑΣΕΩΝ 50 X 50 mm. ΚΑΡΦΩΜΑ ΑΠΟ ΕΙΣ ΜΕ ΤΟ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟ ΎψΙΝΟ ΠΛΑΝΟ.
6. ΜΕΡΟΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΑΝΑΚΛΙΣΗΣ ΎψΙΝΗΣ ΟΥΧΙΣ - ΡΟΔΑΚΙ ΔΙΑΜΕΤΡΟΥ 20 mm ΜΕ ΠΟΥΣΤΕΜΑ ΜΕΣΑ ΣΕ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ ΟΜΗΤΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΔΙΑΣΤΑΣΕΩΝ 30 X 50 mm ΠΡΟΣ ΣΤΑΘΕΡΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΚΛΙΣΗ ΚΑΤΩ ΠΛΑΝΟΥ ΎψΙΝΗΣ ΟΥΧΙΣ. ΦΟΡΕΤΑ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΟΜΗΤΟ ΚΑΙ ΕΚ ΤΩΝ ΥΠΕΡΩΝ ΚΟΥΦΩΜΑ ΜΕ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ ΠΡΟΕΚΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΟ ΣΤΟΝ ΎψΙΝΟ ΣΚΕΛΟΣ ΟΜΗΤΟ ΜΕ "ΚΑΙΟ" ΜΕ ΕΛΑΤΗΡΙΟ
7. ΚΩΛΗΤΗΡΟ ΛΑΤΙΣΤΟ ΕΡΑΒΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗ ΚΡΑΔΑΣΜΩΝ ΚΑΙ ΣΤΕΙΛΑΖΗΣ
8. ΜΟΧΛΟΚΑΚΤΗΡΗ ΜΕ ΎψΙΝΑ ΠΛΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΠΗΚΑΚΙΑ ΓΙΑ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΕΝΟΥ ΣΤΟ ΟΡΘΟ ΒΙΔΩΝΕΤΑΙ ΚΑΙ ΚΕΝΕΙΤΑΙ Ο ΟΜΗΤΟΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΑΝΑΚΛΙΣΗΣ ΤΗΣ ΎψΙΝΗΣ ΟΥΧΙΣ. ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ 45 X 90 / 3 X 7 mm



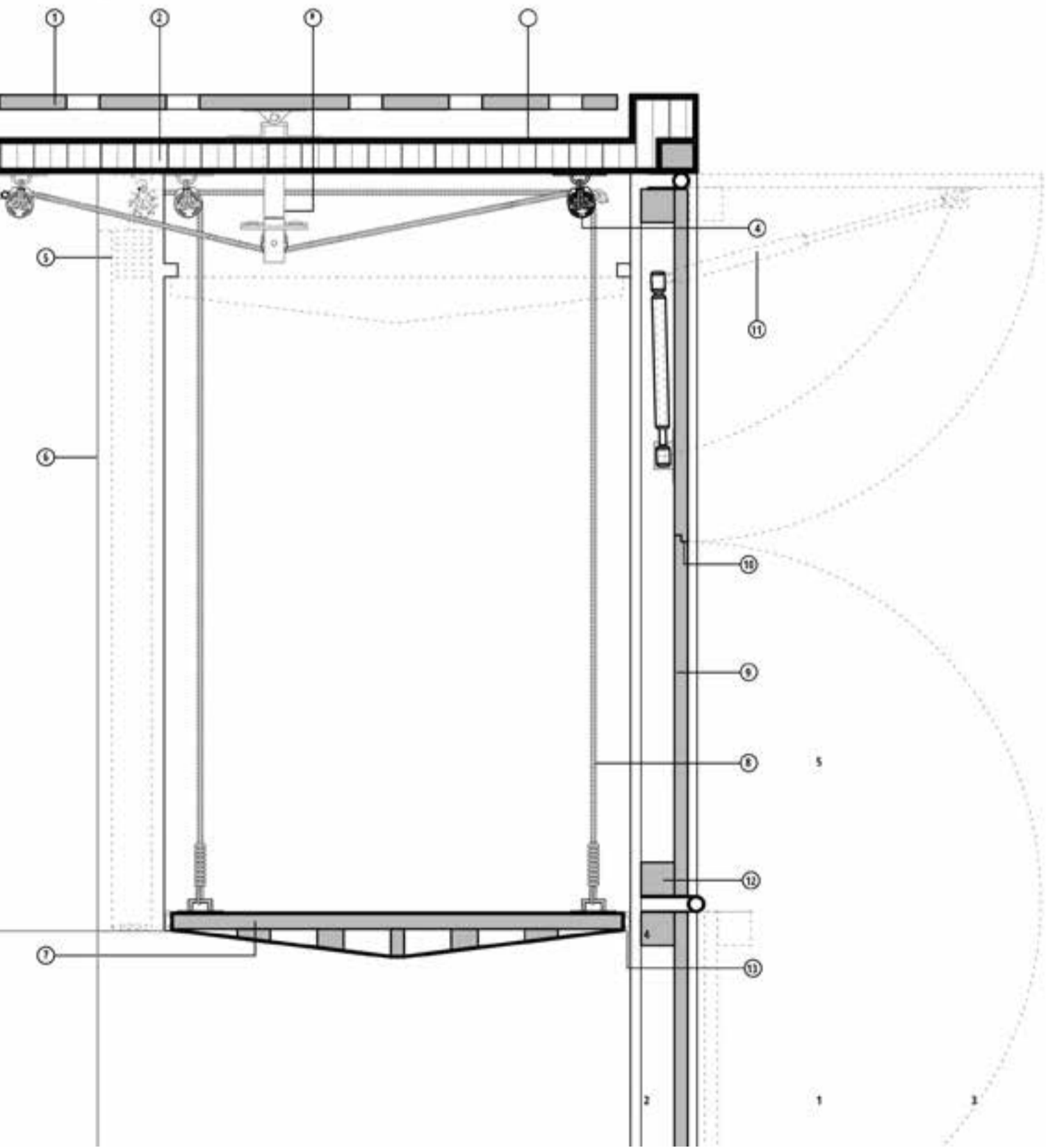
1. ΎψΙΝΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ, ΠΑΧΟΥΣ 20 mm, ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕΝΗ ΜΕ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟ (ΒΛ. 3) ΠΡΟΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΚΕΛΩΦΟΥΣ ΔΡΟΙΣΙΜΟΥ ΣΤΗΝ ΟΡΟΦΗ
2. ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΑΝΥΨΩΣΗΣ ΚΕΛΩΦΟΥΣ ΔΡΟΙΣΙΜΟΥ ΟΡΟΦΗΣ. ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΙΤΑΙ ΑΠΟ α) ΕΡΚΛΩΝΑ ΠΟΥ ΣΥΡΕΤΑΙ ΜΕΣΑ ΣΕ ΎψΙΝΟ ΟΜΗΤΟ ΒΟΥ ΔΙΑΤΡΕΠΑ ΤΗΝ ΟΡΟΦΗ. ΣΤΕΙΛΑΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΣΤΡΑΤΙΖΑΡΙΣΤΗ ΑΛΥΜΑΡΙΝΑ ΚΑΤΑΚΙ β) ΡΑΧΙΣ 35 mm ΣΤΟ ΚΑΤΩ ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΒΡΑΧΙΩΝΑ γ) ΣΧΟΙΝΙ ΠΑΧΟΥΣ 8 mm ΠΟΥ ΠΕΡΝΑ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΡΑΧΙΣ ΣΤΟ ΚΑΤΩ ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΒΡΑΧΙΩΝΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΕΙ ΣΕ "ΔΙΝΙΣΤΡΑ" ΟΠΟΥ ΣΤΑΘΕΡΟΠΟΙΕΙΤΑΙ Η ΘΕΣΗ ΤΟΥ. ΟΙ 4 ΒΡΑΧΙΩΝΕΣ ΤΟΠΟΘΕΤΟΥΝΤΑΙ ΣΥΜΜΕΤΡΙΚΑ ΣΕ ΚΑΤΑΛΛΗΛΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΒΙΔΩΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΤΕΙΛΑΤΡΟ ΜΕ ΠΕΡΑΤΕΣ ΒΙΔΕΣ
3. ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΡΜΩΣΙΑΣ ΠΛΑΝΟΥ ΑΠΟ ΚΥΥΛΩΣΤΟ ΧΑΡΤΟΝΙ, ΠΑΧΟΥΣ 90 mm, ΜΕ ΔΙΑΣΤΗΝΟ ΚΥΥΛΩΣΗ 6 mm, ΕΠΙΣΤΡΩΜΕΝΟΣ ΜΕ ΦΥΛΑΟ FIBERGLASS ΠΑΧΟΥΣ 5 mm, ΣΤΕΡΕΩΣΗ ΜΕ ΠΛΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΠΗΚΑΚΙΑ ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΟΥΝ ΤΙΣ ΚΥΥΛΩΣΕΙΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΕΣ ΘΕΣΕΙΣ
4. ΣΧΟΙΝΙ ΔΙΑΜΕΤΡΟΥ 12 mm ΑΝΥΨΩΣΗΣ ΚΕΛΩΦΟΥΣ ΔΡΟΙΣΙΜΟΥ
5. ΡΑΧΙΣ 35mm, ΕΛΕΓΧΕΡΟ ΕΚΠΙΣΤΡΩΣΗΣ (ΒΕΣΙΜΟ Ή "ΜΑΡΙΑ") ΣΤΗΡΙΧΗ ΣΕ ΠΛΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟ 7 ΠΗΚΑΚΙ (75 X 25 mm) ΤΗΣ ΟΡΟΦΗΣ ΜΕ ΠΕΡΑΤΕΣ ΒΙΔΕΣ



1. ΣΤΡΩΜΗ ΑΚΑΘΑΡΙΑΣ ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ ΑΠΟ ΕΠΙΧΡΩΣΤΟ ΠΑΡΧΩΜ, ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ 30 mm, ΜΕ ΔΙΑΤΟΜΗ ΚΥΡΙΑΣ 4 mm, ΕΠΙΧΡΩΜΟΣ ΜΕ ΦΩΣΦΟΡΕΣΤΗ ΣΑΒΙΤΣΗ 1 mm, ΣΤΡΩΣΗ ΜΕ ΠΛΑΣΤΟΠΟΛΙΜΕΡΗ ΤΡΑΧΗΛΗ ΤΟΥ ΕΜΠΡΟΣΘΙΟΥ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ Ή ΑΝΑΜΕΣΕΝ ΕΣΤΙΝ
2. ΑΝΑΚΛΙΝΟΜΕΝΟ ΑΠΡΩΣΤΟ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΑΠΟΣΤΡΟΦΟ ΣΠΟΝΔΙΟ, ΑΝΟΙΞΙΜΟΤΗΤΗ ΑΠΟ Η/Κ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΧΡΩΣΗ ΤΗΣ ΟΡΟΦΗΣ. ΕΠΙΧΡΩΣΗ ΜΕ ΠΛΑΣΤΟΠΟΛΙΜΕΡΗ ΑΝΑΜΕΣΕΝ ΕΣΤΙΝ (1) ΠΛΑΤΟΣ 25 mm (ΤΟ ΚΑΤΩ ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ Η/Κ) ΚΑΙ ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ 8 mm ΤΟΥ ΠΕΡΑ ΜΕΛΛΙ ΑΠΟ ΠΛΑΤΟΣ 170 mm ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ Η/Κ ΚΑΙ ΑΝΑΜΕΣΕΝ Ή "ΙΝΩΣΤΗ" ΔΟΥΛΕΙΑ ΣΥΜΠΡΟΣΘΙΟΥ Η ΉΘΕΛ ΤΟΥ, Ω Η ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΤΟΠΟΘΕΤΟΥΜΕΝ ΣΤΗΝ ΟΡΟΦΗ Ή ΚΑΝΑΛΙΟ ΜΕΤΑΞΥΝ ΤΩΝ ΟΡΟΦΩΝ (ΤΟ ΕΠΙΧΡΩΣΗ ΜΕ ΣΠΟΝΔΙΟ ΜΕΤΑ)
3. ΤΡΑΧΗΛΗ ΟΡΟΦΗΣ, ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ 20 mm, ΜΕΤΑΚΑΘΑΡΤΗΡΗΣ ΜΕ ΜΑΝΙΤΑΚΙΟ ΣΠΙΣ ΣΥΜΠΡΟΣΘΙΟΥ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΑΠΟΣΤΡΟΦΟ ΤΗΣ ΟΡΟΦΗΣ
4. ΣΤΡΩΣΗ ΤΡΑΧΗΛΗΣ ΟΡΟΦΗΣ ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ 1 mm, ΕΠΙΧΡΩΣΗ ΜΕ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ ΚΑΤΩΤΕΡΟ
5. ΠΛΑΣΤΟΠΟΛΙΜΕΡΗΣ ΤΡΑΧΗΛΗΣ ΟΡΟΦΗΣ ΔΙΑΚΕΚΤΗΣ 50 x 10 mm ΣΠΙΣ ΣΤΡΩΣΗ ΤΡΑΧΗΛΗΣ ΟΡΟΦΗΣ (1)

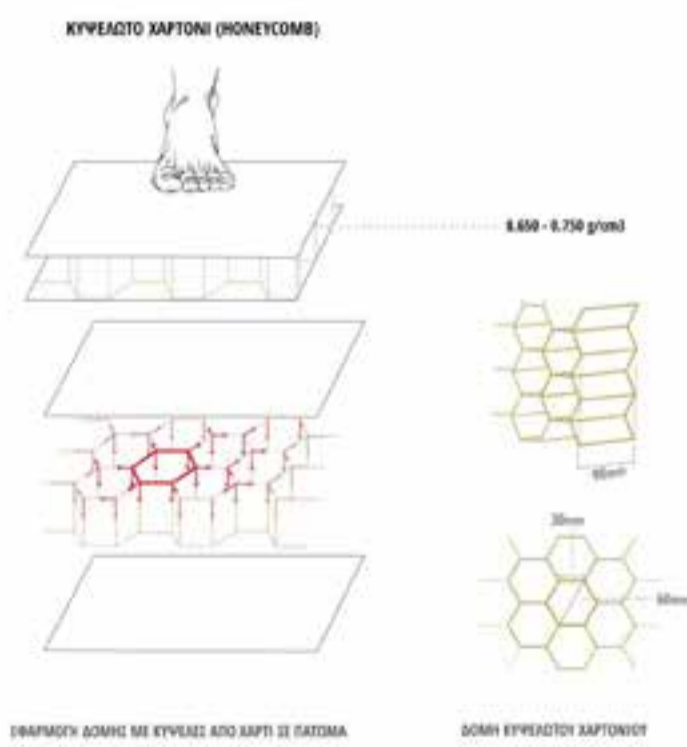
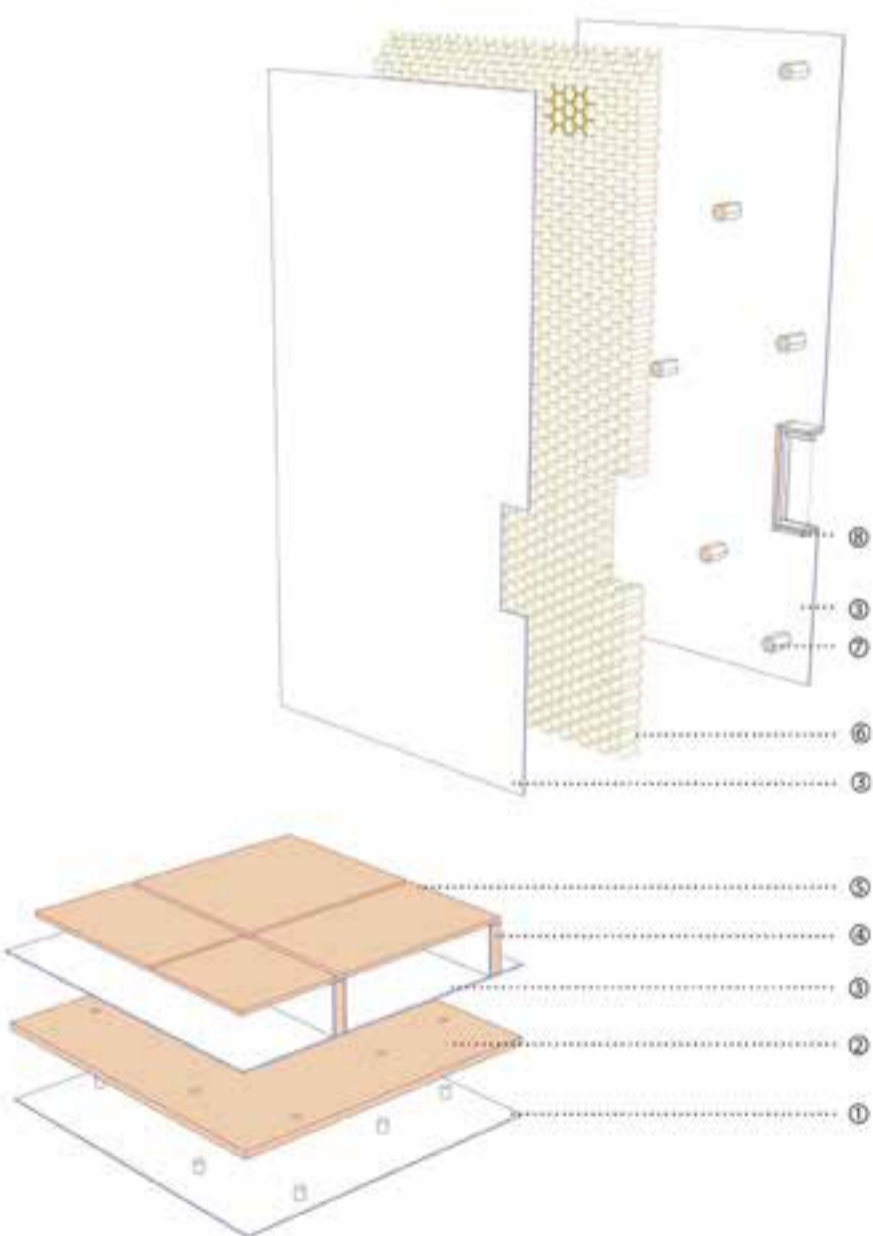
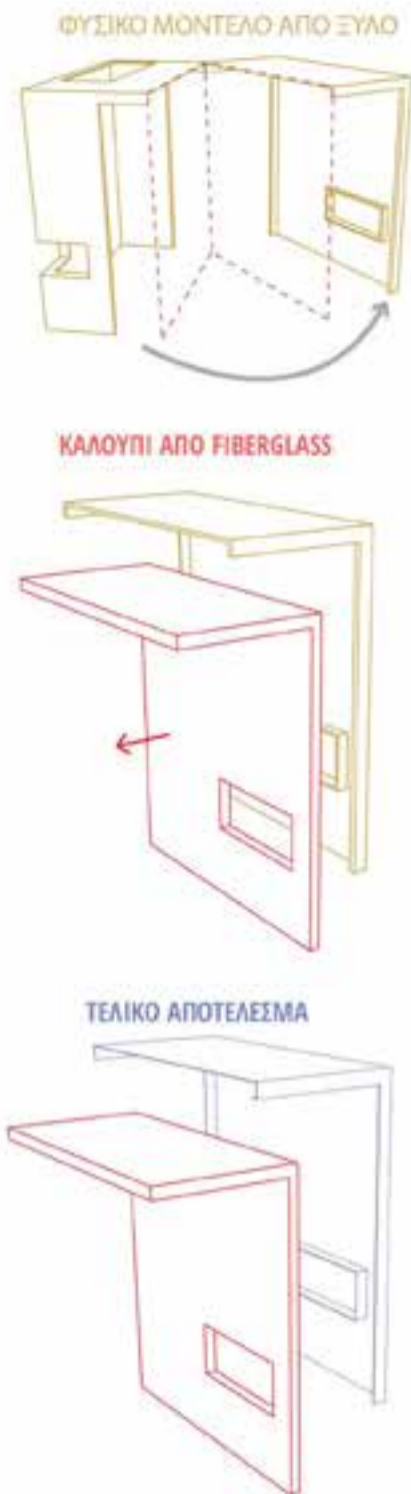
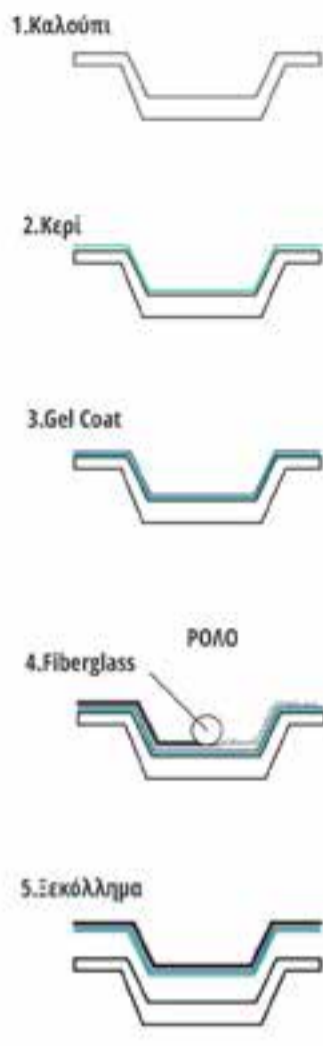
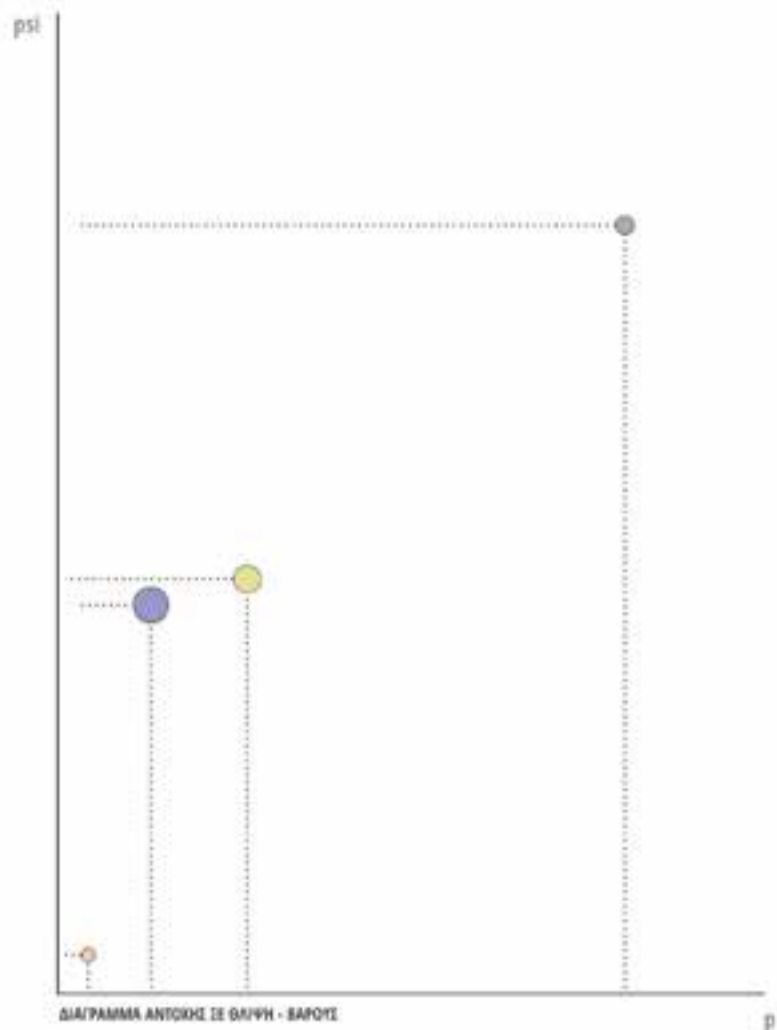


1. ΠΛΑ ΚΥΡΙΑΣ ΜΕ ΕΠΙΧΡΩΣΗ ΚΑΝΑΛΙΟΥ (200 mm ΠΛ), ΣΤΡΩΣΗ Ή ΤΡΑΧΗΛΗ ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ ΜΕ ΣΑΒΙΤΣΗ (ΣΠΙΣ)
2. ΑΝΟΙΞΙΜΟ ΤΥΠΟΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΔΙΑΜΕΤΡΟΥ 120 mm ΚΑΙ 120 mm ΚΑΙ ΠΑΡΟΥΣΙΑ 20 mm, ΕΜΠΡΟΣΘΙΟΥ Ή ΑΠΟΝΑ ΚΙΝΗΣΗ
3. ΤΡΑΧΗΛΗ ΟΡΟΦΗΣ ΤΥΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΩΣ ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ 20mm, ΑΝΟΙΞΙΜΟΤΗΤΗ ΑΠΟ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ 20 mm ΤΥΠΟΥ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΧΡΩΣΗ ΤΗΣ ΟΡΟΦΗΣ ΜΕ ΜΑΝΙΤΑΚΙΟ ΣΠΙΣ 1 mm.
4. ΤΡΑΧΗΛΗ ΟΡΟΦΗΣ ΤΥΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΩΣ ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ 20 mm ΣΠΙΣ ΣΥΜΠΡΟΣΘΙΟΥ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΑΠΟΣΤΡΟΦΟ ΣΠΟΝΔΙΟ
5. ΑΠΟΤΡΟΦΗ ΑΝΑΚΛΙΝΟΜΕΝΟ ΤΡΑΧΗΛΗΣ ΟΡΟΦΗΣ ΣΥΜΠΡΟΣΘΙΟΥ ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ 20 mm ΣΠΙΣ ΣΥΜΠΡΟΣΘΙΟΥ ΕΠΙΧΡΩΣΗ ΚΑΤΩΤΕΡΟ, ΣΤΡΩΣΗ Ή ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ ΚΑΤΩΤΕΡΟ Ή ΕΣΤΙΝ ΣΥΜΠΡΟΣΘΙΟΥ ΤΡΑΧΗΛΗΣ ΟΡΟΦΗΣ (ΤΟ ΣΑΒΙΤΣΗ)



1. ΤΡΑΧΗΛΗ ΟΡΟΦΗΣ, ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ 20 mm, ΜΕΤΑΚΑΘΑΡΤΗΡΗΣ ΜΕ ΜΑΝΙΤΑΚΙΟ ΣΠΙΣ ΣΥΜΠΡΟΣΘΙΟΥ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΑΠΟΣΤΡΟΦΟ ΤΗΣ ΟΡΟΦΗΣ
2. ΣΤΡΩΜΗ ΑΚΑΘΑΡΙΑΣ ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ ΑΠΟ ΕΠΙΧΡΩΣΤΟ ΠΑΡΧΩΜ, ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ 30 mm, ΜΕ ΔΙΑΤΟΜΗ ΚΥΡΙΑΣ 4 mm, ΕΠΙΧΡΩΜΟΣ ΜΕ ΦΩΣΦΟΡΕΣΤΗ ΣΑΒΙΤΣΗ 1 mm, ΣΤΡΩΣΗ ΜΕ ΠΛΑΣΤΟΠΟΛΙΜΕΡΗ ΤΡΑΧΗΛΗ ΤΟΥ ΕΜΠΡΟΣΘΙΟΥ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ Ή ΑΝΑΜΕΣΕΝ ΕΣΤΙΝ
3. ΑΝΑΚΛΙΝΟΜΕΝΟ ΑΠΡΩΣΤΟ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΑΠΟΣΤΡΟΦΟ ΣΠΟΝΔΙΟ, ΑΝΟΙΞΙΜΟΤΗΤΗ ΑΠΟ Η/Κ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΧΡΩΣΗ ΤΗΣ ΟΡΟΦΗΣ. ΕΠΙΧΡΩΣΗ ΜΕ ΠΛΑΣΤΟΠΟΛΙΜΕΡΗ ΑΝΑΜΕΣΕΝ ΕΣΤΙΝ (1) ΠΛΑΤΟΣ 25 mm (ΤΟ ΚΑΤΩ ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ Η/Κ) ΚΑΙ ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ 8 mm ΤΟΥ ΠΕΡΑ ΜΕΛΛΙ ΑΠΟ ΠΛΑΤΟΣ 170 mm ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ Η/Κ ΚΑΙ ΑΝΑΜΕΣΕΝ Ή "ΙΝΩΣΤΗ" ΔΟΥΛΕΙΑ ΣΥΜΠΡΟΣΘΙΟΥ Η ΉΘΕΛ ΤΟΥ, Ω Η ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΤΟΠΟΘΕΤΟΥΜΕΝ ΣΤΗΝ ΟΡΟΦΗ Ή ΚΑΝΑΛΙΟ ΜΕΤΑΞΥΝ ΤΩΝ ΟΡΟΦΩΝ (ΤΟ ΕΠΙΧΡΩΣΗ ΜΕ ΣΠΟΝΔΙΟ ΜΕΤΑ)
4. ΠΛΑΤΟΣ 25mm (ΑΝΟΙΞΙΜΟΤΗΤΗ ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ (200mm) Ή "ΜΕΛΛΙ") ΣΤΡΩΣΗ Ή ΠΛΑΣΤΟΠΟΛΙΜΕΡΗΣ ΤΡΑΧΗΛΗΣ ΟΡΟΦΗΣ ΜΕ ΣΠΟΝΔΙΟ ΜΕΤΑ
5. ΣΠΙΣ ΣΥΜΠΡΟΣΘΙΟΥ ΚΑΤΩΤΕΡΟ, ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΑΠΟΣΤΡΟΦΟ ΣΠΟΝΔΙΟ Ή ΕΣΤΙΝ ΣΥΜΠΡΟΣΘΙΟΥ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΑΠΟΣΤΡΟΦΟ ΣΠΟΝΔΙΟ, ΕΠΙΧΡΩΣΗ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΧΡΩΣΗ ΤΗΣ ΟΡΟΦΗΣ ΜΕ ΜΑΝΙΤΑΚΙΟ ΣΠΙΣ 1 mm
6. ΑΠΟΣΤΡΟΦΟ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΑΠΟ ΕΠΙΧΡΩΣΤΟ ΠΑΡΧΩΜ 1 mm ΣΠΙΣ ΣΥΜΠΡΟΣΘΙΟΥ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΑΠΟΣΤΡΟΦΟ ΣΠΟΝΔΙΟ
7. ΑΝΟΙΞΙΜΟΤΗΤΗ ΑΠΟ Η/Κ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΑΠΟ Η/Κ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΧΡΩΣΗ ΤΗΣ ΟΡΟΦΗΣ ΜΕ ΜΑΝΙΤΑΚΙΟ ΣΠΙΣ 1 mm
8. ΣΤΡΩΜΗ ΑΚΑΘΑΡΙΑΣ ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ 30 mm
9. ΑΠΟΣΤΡΟΦΟ ΤΡΑΧΗΛΗΣ ΟΡΟΦΗΣ ΤΥΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΩΣ ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ 20mm, ΑΝΟΙΞΙΜΟΤΗΤΗ ΑΠΟ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ 20 mm ΤΥΠΟΥ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΧΡΩΣΗ ΤΗΣ ΟΡΟΦΗΣ ΜΕ ΜΑΝΙΤΑΚΙΟ ΣΠΙΣ 1 mm.
10. ΑΠΟΣΤΡΟΦΟ ΤΡΑΧΗΛΗΣ ΟΡΟΦΗΣ ΤΥΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΩΣ ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ 20 mm ΣΠΙΣ ΣΥΜΠΡΟΣΘΙΟΥ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΑΠΟΣΤΡΟΦΟ ΣΠΟΝΔΙΟ
11. ΣΤΡΩΜΗ ΑΚΑΘΑΡΙΑΣ ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ ΑΠΟ ΕΠΙΧΡΩΣΤΟ ΠΑΡΧΩΜ, ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ 30 mm, ΜΕ ΔΙΑΤΟΜΗ ΚΥΡΙΑΣ 4 mm, ΕΠΙΧΡΩΜΟΣ ΜΕ ΦΩΣΦΟΡΕΣΤΗ ΣΑΒΙΤΣΗ 1 mm, ΣΤΡΩΣΗ ΜΕ ΠΛΑΣΤΟΠΟΛΙΜΕΡΗ ΤΡΑΧΗΛΗ ΤΟΥ ΕΜΠΡΟΣΘΙΟΥ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ Ή ΑΝΑΜΕΣΕΝ ΕΣΤΙΝ
12. ΤΡΑΧΗΛΗ ΟΡΟΦΗΣ ΤΥΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΩΣ ΤΑΧΥΣΤΟΧΟΥ 20 mm ΣΠΙΣ ΣΥΜΠΡΟΣΘΙΟΥ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΑΠΟΣΤΡΟΦΟ ΣΠΟΝΔΙΟ
13. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΑΠΟΣΤΡΟΦΟ ΤΗΣ ΟΡΟΦΗΣ

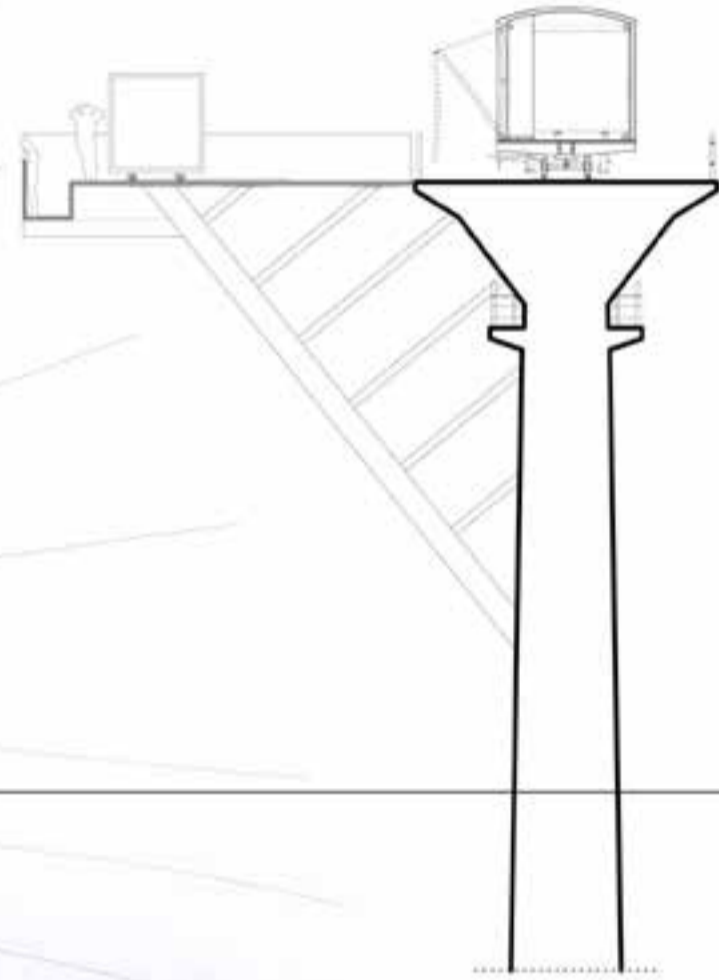
ΦΥΛΛΑ ΥΑΛΟΒΑΜΒΑΚΑ (FIBERGLASS)



1. ΞΥΛΙΝΟ FIBERGLASS 5mm ΜΕ ΚΟΨΗ ΠΙΣΤΡΩΣΗ 2mm ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΛΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΝΤΡΟ ΠΑΝΕΛ ΤΟΥ ΔΑΠΕΔΟΥ
2. ΚΟΝΤΡΟ ΠΑΝΕΛ ΚΑΛΥΨΗΣ 20mm ΜΕ ΚΑΘΑΡΙΝΑ ΔΙΑΤΡΑΧΜΕΝΟ ΠΡΟΣ ΔΙΑΜΕΤΡΟΥ 20mm ΠΡΟΣ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΚΟΨΗ ΠΙΣΤΡΩΣΗ FIBERGLASS (ΣΑ. 1)
3. ΑΝΩ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΠΑΝΕΛΟΥ ΣΑΤΙΝΑΡΟΣ / ΒΑΣΗ ΑΠΟΦΡΗΚΤΙΚΟΥ ΚΕΡΟΣ ΠΑΝΕΛ FIBERGLASS 5mm ΠΟΥ ΕΠΙΒΕΒΑΙΝΕΙ ΣΤΟ ΚΟΝΤΡΟ ΠΑΝΕΛ (ΣΑ. 2)
4. ΠΛΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟ (ΣΥΝΟ ΔΟΚΑΡ) 20mm / 60mm ΑΚΩΣΤΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΟΡΤΙΑ ΕΣΩΤΕΡΩΣ ΑΠΟΦΡΗΚΤΟΣ
5. ΞΥΛΙΝΟ ΔΑΠΕΔΟ ΚΟΨΤΟΥ / ΑΠΟΤΟΜΗΤΑ ΠΑΝΕΛ ΑΠΟ ΚΟΝΤΡΟ ΠΑΝΕΛ 20mm, ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΤΥΧΛΗ ΔΟΚΑΡΙΑ (ΣΑ. 4) ΜΕ ΜΗΤΕΣΣΕΣ ΔΙΑΜΕΤΡΟΥ 26 mm ΣΕ ΘΑΛΟ ΤΩ ΚΕΝΤΡΟ
6. ΣΥΝΤΗΡΙΚΟ ΚΑΘΗΜΕΡΗΣ ΠΑΝΕΛΟΥ ΑΠΟ ΚΥΨΕΛΩΤΟ ΧΑΡΤΟΝΙ, ΠΑΧΥΣ 16 mm, ΜΕ ΔΙΑΤΟΝΟ ΚΥΨΕΛΩΣ 4 mm, ΣΤΡΩΣΗ ΜΕ ΣΑΥΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΣΗΜΑΙΑ ΤΟΥ ΕΦΑΡΜΟΣΤΩΝ ΣΤΙΣ ΘΥΡΕΣ ΣΕ ΚΑΤΑΛΗΛΗΣ ΘΕΣΗΣ
7. ΠΛΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟ (ΣΥΝΟ ΞΥΛΙΝΟ) ΔΙΑΤΡΑΧΜΕ ΚΑΘΩΣΤΟΥ ΕΛΑΤΙΟΥ ΜΕ ΔΙΑΤΟΝΟ 60mm ΣΑΙ ΜΗΚΟΥΣ 16 mm ΠΡΟΣ ΣΤΡΩΣΗ ΕΣΩΤΕΡΩΣ ΠΑΝΕΛΟΥ
8. ΣΥΝΟ ΔΟΚΑΡ 20mm

ΚΟΥΤΙ ΣΤΟΝ ΑΕΡΑ _ ΓΕΦΥΡΑ ΑΧΛΑΔΟΚΑΜΠΟΥ

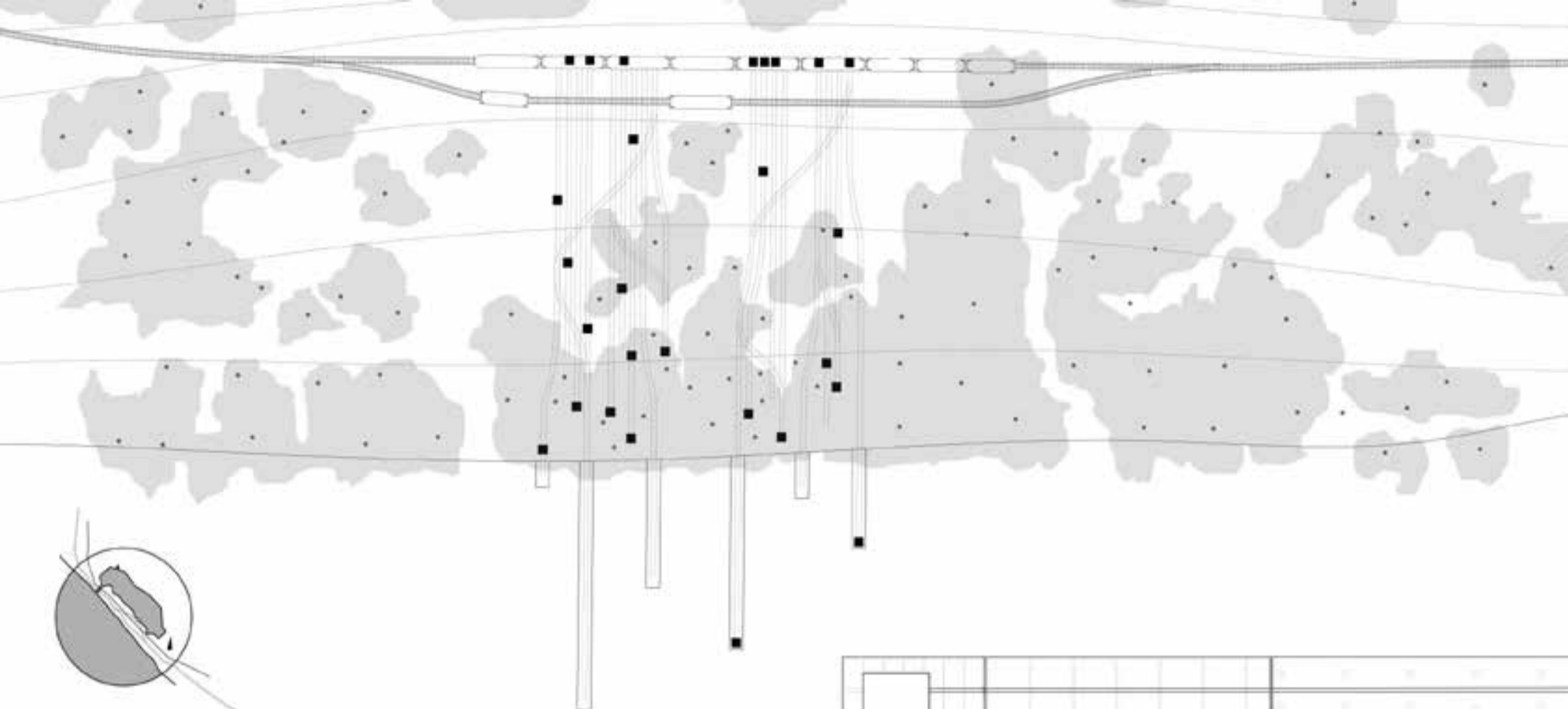
Η σιδηροδρομική γέφυρα Αχλαδοκάμπου βρίσκεται στην Πελοπόννησο στα σύνορα των νομών Αργολίδας και Αρκαδίας. Τα γερμανικά στρατεύματα αποχωρώντας από την Ελλάδα στις 9 Σεπτεμβρίου 1944 κατέστρεψαν τη γέφυρα που υπήρχε. Για τα επόμενα τριάντα χρόνια η σιδηροδρομική σύνδεση Κορίνθου και Τριπόλεως στο σημείο αυτό γινόταν με παραλλαγή της διαδρομής (παράκαμψη). Η καινούργια γέφυρα είναι κατασκευασμένη από προεντεταμένο σκυρόδεμα. Έχει μήκος 279 μέτρα, πλάτος 5,5 μέτρα και στηρίζεται σε δώδεκα βόθρα. Ο ταξιδιώτης στη συγκεκριμένη στάση βρίσκεται μακριά από τον πολιτισμό και μπροστά του εκτείνεται η πεδιάδα του αχλαδοκάμπου. Η πεζοπορία στις παλιές σιδηροδρομικές γραμμές αποτελούν ζωντανό ίχνος της ιστορίας και ιδανική διαδρομή για πεζοπορία. Ο επισκέπτης νιώθει μικρός μπροστά στο αχανές τοπίο ενώ έχει τη δυνατότητα να κρεμάσει τη μονάδα του στα βόθρα της γέφυρας τα οποία φθάνουν σε ύψος έως και τα 64,8 μέτρα.





ΚΟΥΤΙ ΣΤΟ ΔΑΣΟΣ _ ΔΑΣΟΣ

Το χωριό Χρόνοι Αρκαδίας βρίσκεται στο χαμηλότερο σημείο της Νότιας Οροσειράς που συνδέει το όρος Λύκαίο με το βόρεινό Ταύγετο. Η οδόδρομική γραμμή περνάει μέσα από το χωριό και χάνεται μέσα στη πυκνή βλάστηση και τις δασικές εκτάσεις. Το περιβάλλον παρέχει τις κατάλληλες συνθήκες για το σκασμό και το δροσισμό των μονάδων κατοίκησης. Δραστηριότητες όπως η πεζοπορία, η ορειβασία και η φυσιοθεραπεία ενδείκνυνται μέσα στο κατάφυτο δάσος. Ο ταξιδιώτης μπορεί να περιπλανηθεί κατά μήκος της γραμμής, να έρθει σε άμεση επαφή με τη φύση και να διαλέξει το δέντρο κάτω από το οποίο θα σταματήσει αυτός και η μονάδα του.



ΚΟΥΤΙ ΣΤΟ ΝΕΡΟ _ ΛΙΜΝΟΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙΑΦΑ

Η περιοχή είναι μία παράκτια ζώνη και περιλαμβάνει το πευκοδάσος της Στροφιλάς, τη λίμνη Καιάφα, τις θίνες που εκτείνονται μεταξύ της αποξηραμένης λίμνης Αγοσλινίτσας και του χωριού Κακκόβατος, τον λόφο Ελληνικό ή Σταυρόσι, τον αρχαιολογικό χώρο της περιοχής του Καιάφα, τα σπήλαια των Ανυγρίδων Νυμφών και τις ιαματικές πηγές του Καιάφα. Η σιδηροδρομική γραμμή διαπερνά το τοπίο αφήνοντας δεξιά τη λίμνη και αριστερά τη θάλασσα. Οι κατοικίες διασκορπίζονται κάτω από τα δέντρα στην παράκτια περιοχή της λίμνης και επεκτείνονται μέσα στο νερό. Ο χρήστης επιλέγει να σταματήσει πιο κοντά στο κοινόχρηστο χώρο ανάμεσα σε άλλους ταξιδιώτες ή να απομονωθεί σε μία από τις τεχνητές προβλήτες πάνω από την επιφάνεια της λίμνης.

