

## Νέα μέλη στο Διεθνές Συμβούλιο για τη Διάβρωση

Εξελέγησαν νέα μέλη από το Διεθνές Συμβούλιο για τη Διάβρωση (I.C.C. - International Corrosion Council) που συνεδράσασε στο Houston

του Τέξας το Σεπτέμβριο 1993, οι προτεινόμενοι από το Σύλλογο Χημικών Μηχανικών κ.κ. Θ. Σκουλικίδης ομότιμος καθηγητής ΕΜΠ και Π. Βασι-

λείου, επικ. καθηγήτρια του Τομέα Επιστήμης και Τεχνικής των Υλικών του Τμ. Χημικών Μηχανικών Ε.Μ.Π.

## Φοιτητικό Βήμα

### Συμμετοχή επιτροπής φοιτητών στην F.E.M.S.A.C.

(First European Maritime Students Association Conference) (27-31/5/93)

#### 1. Συμμετέχοντες

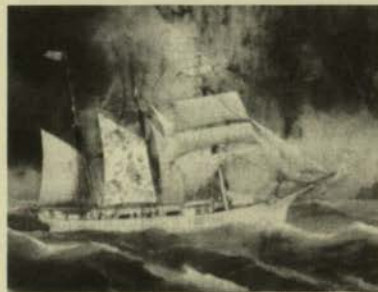
- University of Zagreb
- Helsinki University of Technology
- TU Berlin
- Bremen Hochschule fur Technik
- UNI-GH-Duisburg
- Universitat Hamburg, Institut fur Schiffbau.
- National Technical University of Athens
- Universita de Genova
- Istituto Universitario Narale, Napoli
- Delfi University of Technology
- Technical University of Gdansk
- Chalmers University of Technology
- KTH, Stockolm

#### 2. Δραστηριότητες

Σκοπός του συνεδρίου ήταν:

- α) Η παρουσίαση από κάθε τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών των αντίστοιχων Πανεπιστημίων, για τον προσδιορισμό των διαφορών και ομοιοτήτων των προγραμμάτων σπουδών.
- β) Την επίδραση των φοιτητικών συλλόγων στη βελτίωση αυτών.
- γ) Τις δυνατότητες ανταλλαγής φοιτητών και πρακτικής εξάσκησης κατά την περίοδο των θερινών διακοπών, και

- δ) Η χρησιμότητα ή μη, επανάληψης σε τακτά χρονικά διαστήματα (π.χ. κάθε χρόνο ή κάθε 2 χρόνια) ομοίων συναντήσεων, για τη διατήρηση της επικοινωνίας μεταξύ των συλλογών των αντίστοιχων Πολυτεχνείων.



- β) Η παρουσίαση των εγκαταστάσεων,
- γ) Η παρουσίαση των ερευνητικών προγραμμάτων, και
- δ) Η παρουσίαση των προσφερόμενων ειδικοτήτων κ.λπ., όλων των Πολυτεχνείων.

Η δεύτερη ενότητα που ακολούθησε αμέσως μετά το μεσημεριανό γεύμα, περιελάμβανε τη σύγκριση των πανεπιστημίων, με αντικειμενικό σκοπό τον προσδιορισμό των ομοιοτήτων και των διαφορών των παραπάνω θεμάτων (α έως δ). Ακολούθησε επίσκεψη στο μεγαλύτερο ναυπηγείο κατασκευής πλοίων τύπου Wheel dredger, το γνωστό IHC - Holland στο Rotterdam.

#### 3. Διαδικασίες

Μετά την άφιξή μας στο Πανεπιστήμιο του Delft την Πέμπτη 27 Μαΐου, υπήρξε μια πρώτη συνάντηση γνωριμίας ανάμεσα στους διοργανωτές και τους συμμετέχοντες. Βάσει του προκαθορισμένου προγράμματος, η έναρξη του συνεδρίου είχε οριστεί στις 11 π.μ. της Παρασκευής 28/5, αφού προηγήθηκε μια δίωρη ξενάγηση στις εγκαταστάσεις του τμήματος Ναυπηγών του Πανεπιστημίου του Delft.

Στη διάρκεια της πρώτης ενότητας, έλαβε χώρα:

- α) Η παρουσίαση του προγράμματος σπουδών,

Η πρώτη μέρα του συνεδρίου, έκλεισε με τη συμμετοχή μας στον καθιερωμένο από χρόνια ετήσιο χορό των διοργανωτών του συνεδρίου (William Froude). Το επόμενο θέμα που απασχόλησε την ολομέλεια (3η ενότητα) το πρωί του Σαββάτου 29/5, ήταν η διαπίστωση της αναγκαιότητας ίδρυσης ενός Ευρωπαϊκού δικτύου επικοινωνίας για το συντονισμό παρομοίων μελλοντικών συναντήσεων και την επίλυση των κοινών προβλημάτων που αντιμετωπίζουμε.

Μετά το σύντομο μεσημεριανό γεύμα που ακολούθησε, η ολομέλεια χωρίστηκε σε τρεις ομάδες εργασίας (ένας Έλληνας εκπρόσωπος ανά ομάδα)

με τα εξής συγκεκριμένα θέματα (4η ενότητα):

• Group A:

Διοικητική οργάνωση και κατανομή των αρμοδιοτήτων του ευρωπαϊκού δικτύου επικοινωνίας,

• Group B:

Δυνατότητα ανταλλαγής φοιτητών για πρακτική εξάσκηση τη θερινή περίοδο, σε Ευρωπαϊκούς χώρους εργασίας της Ναυπηγικής,

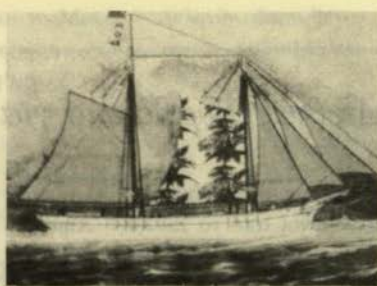
• Group C:

Δυνατότητα ανταλλαγής φοιτητών κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου, με σκοπό την εξειδίκευση σε συγκεκριμένα θέματα της Ναυπηγικής

Το συνέδριο ολοκληρώθηκε το πρωί της Κυριακής 30/5 (5η ενότητα), με την παρουσίαση των αποτελεσμάτων των τριών ομάδων εργασίας από τους αντίστοιχους εισηγητές και με την εξαγωγή των τελικών συμπερασμάτων. Μετά το τέλος του συνεδρίου, αποφασίσαμε οι εκπρόσωποι των Πολυτεχνείων που είχαν πάρει μέρος, να επισκεφτούμε το γνωστό Μουσείο Maritime Museum στην πόλη του Amsterdam.

#### 4. Αποτελέσματα

Αποφασίστηκε ομόφωνα, η ίδρυση ενός Ευρωπαϊκού δικτύου επικοινωνίας με την ονομασία N.E.S.S. (Network of European Shipbuilders' Students) τις αρμοδιότητες του οποίου ανέλαβαν, βάσει των παραπάνω ομάδων εργασίας, τα πολυτεχνεία του Duisbourg, Helsinki και Berlin, με κέ-



ντρο συντονισμού το πανεπιστήμιο του Delft.

Επίσης, αποφασίστηκε όπως ενημερωθούν και τα τμήματα Ναυπηγών της Ευρώπης που δεν έλαβαν μέρος στο συνέδριο, για τα αποτελέσματά του, καθώς για την επόμενη διοργάνωση S.E.M.S.A.C. (Second European Maritime Students Association Conference) που θα λάβει χώρα στο Πολυτεχνείο της Napoli, κατά τη διάρκεια του 1994.

#### 5. Συμπεράσματα

Από τη σύγκριση των δεκατριών συμμετεχόντων Πολυτεχνείων, καταλήξαμε στα παρακάτω συμπεράσματα:

- Ο χρόνος αποφοίτησης, υπερβαίνει κατά μέσο όρο τα επτά χρόνια
- Σε θεωρητικό επίπεδο, το τμήμα Ναυπηγών του Ε.Μ.Π. έχει τις μεγαλύτερες απαιτήσεις (56 μαθήματα, θέμα σχεδίασης πλοίου και διπλωματικής εργασίας) από τους φοιτητές του.
- Τα Πολυτεχνεία των Μεσογειακών χωρών που εκπροσωπήθηκαν (Αθήνα, Zagreb, Napoli, Genova), ήταν τα μόνα που δεν απαιτούσαν

πρακτική εξάσκηση, πριν την αποφοίτηση.

- Παρόλη την ανεργία που υπάρχει στον κλάδο, οι απόφοιτοι των Βορειών Ευρωπαϊκών κρατών, έχουν ευκολότερη πρόσβαση στην παραγωγή, εξαιτίας:

- α) της υποχρεωτικής, προπτυχιακής, πρακτικής εξάσκησης, και
  - β) του αναλογικά μικρότερου αριθμού εισακτέων (π.χ. Πανεπιστήμιο του Delft 200 φοιτητές - Ε.Μ.Π. 400 φοιτητές)
- Η έκφραση «επαγγελματικά δικαιώματα», είναι άγνωστη στην Ευρώπη
  - Οι σχέσεις που διέπουν φοιτητές και καθηγητές του Ε.Μ.Π. καθώς και η συνεργασία τους σε ουσιαστικά θέματα της εκπαιδευτικής και διοικητικής διαδικασίας (π.χ. Επιτροπή Σπουδών, συμμετοχή στην εκλογή Προέδρου Τμήματος, κατάρτιση προγράμματος εξετάσεων κλπ.) εντυπωσίασε το σύνολο των παρευρισκομένων.

#### 6. Επίλογος

Κλείνοντας, θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε το Δ.Σ. της Φοιτητικής Λέσχης για την οικονομική υποστήριξη αυτού του ταξιδιού, χωρίς την οποία θα ήταν αδύνατη η πραγματοποίησή του.

Γ. Κιολέογλου

Δ. Κονοβέσης

Γ. Χαλκιάς

Φοιτητές Τμήματος Ναυπηγών  
Μηχ/γων Μηχ/κών ΕΜΠ

## 2η ετήσια έκθεση σπουδαστικού έργου

(περιοχή συνθέσεων του Τομέα Αρχ/κού Σχεδιασμού)

Από τις 22-11-93 μέχρι 23-12-93, λειτούργησε η 2η ετήσια έκθεση σπουδαστικού έργου της περιοχής Αρχιτεκτονικού Σχεδιασμού. Η Έκθεση αφορούσε την εκπαιδευτική περίοδο 1992 - 93.

Στις 16-12-93 στα πλαίσια της έκθεσης πραγματοποιήθηκαν εισηγήσεις-συζητήσεις με πρωτοβουλία των μελών

ΔΕΠ & των Μεταπτυχιακών Υποτρόφων των συνθέσεων, με ελεύθερη συμμετοχή των διδασκόντων και των σπουδαστών του Τμήματος. Γενικό θέμα ήταν: «Ένας κριτικός απολογισμός του διδακτικού έργου της εκπαιδευτικής περιόδου 1992-93».

Το πρόγραμμα περιελάμβανε, χαιρετισμό από τον Πρόεδρο του Τμ. Αρχιτεκτονικών Ε.Μ.Π. κ. Δ. Ζήβα και τις εισηγήσεις των: Τ. Παπαϊωάννου (Η έκθεση συμπλήρωμα της εκπαιδευτικής διαδικασίας στο μάθημα των αρχιτεκτονικών συνθέσεων), Τ. Μπίρη (Αναφορά σε κύριες παραμέτρους που επηρεάζουν τη λειτουργία του μαθήματος των αρχιτεκτονικών συνθέσεων του Τομέα Ι), Μ. Γραφάκου (Συνθετι-

κές αρχές και κτιριολογία στο μάθημα των αρχιτεκτονικών συνθέσεων), *N. Πεγλιβανίδου* (Η φύση της αρχιτεκτονικής σύνθεσης και η μεθοδολογία διδασκαλίας της), *M. Παναγιωτοπούλου*

(Επιμέρους θέματα του Σύγχρονου Μουσείου), *T. Παλαιωάννου* (Σκέψεις για το κατ' επιλογήν μάθημα των συνθέσεων) *Θ. Φωτίου* (Οι αλλαγές στο μάθημα της Σύνθεσης τα τελευταία 20

χρόνια σε σχολές της Ευρώπης), *Γ. Κούκη* (Η Σύνθεση ανάμεσα στη διευθέτηση και την παρόρμηση) και *E. Πορτάλιου* (Αρχιτεκτονική & Συνθετική Διαδικασία).

## *B' διαγωνισμός οικονομίας*

Δεν πέρασε παρά ένας μήνας απ' τον πρώτο πανελλήνιο διαγωνισμό οικονομίας, και έγινε και ο δεύτερος. Η *Φοιτητική Λέσχη Αυτοκινήτων & Τεχνολογίας*, πήρε πάλι μέρος με το ίδιο όχημα που είχαμε περιγράψει στο προηγούμενο τεύχος του ΠΥΡΦΟΡΟΥ.

Ο τόπος διεξαγωγής ήταν ο ίδιος, δηλαδή η πίστα καρτ Ασπροπύργου και η ημερομηνία η 19η Σεπτεμβρίου. Αυτή τη φορά οι συμμετοχές αυξήθηκαν κατά 10, φτάνοντας περίπου τις 30. Εξαιτίας του μικρού μεγέθους της πίστας, οι κανονισμοί τροποποιήθηκαν και δεν επιτρέπονταν πάνω από 14 οχήματα, ταυτόχρονα μέσα. Επίσης, οι προσπάθειες κάθε ομάδας έγιναν 3. Θυμίζουμε ότι στον πρώτο διαγωνισμό η λέσχη μας έλαβε μέρος χωρίς σκοπό να τερματίσει, αφού έλειπαν ώρες δοκιμών και εργασιών. Πάντως -αν και πάλι ο διαγωνισμός ήταν σε εξεταστική περίοδο- έγιναν λίγες τροποποιήσεις με την ελπίδα να κάνουμε μερικούς γύρους. Η βασική αλλαγή ήταν στη μετάδοση, όπου και αντικαταστάθηκε το ψευτοτεflon με μεταλλική «ροζέτα» κατάλληλης διαμέτρου (30mm), ώστε να πετύχουμε σωστή σχέση μετάδοσης και να μη σβήνει ο κινητήρας. Πλέον, το όχημα είχε τις προϋποθέσεις, αν και



έλειπαν οι δοκιμές, να τερματίσει με όχι απελπιστική κατανάλωση. Η τύχη όμως μας επεφύλαξε αστοχία υλικού! Στον 6ο γύρο και ενώ όλα πήγαιναν μια χαρά, έσπασε ο άξονας που κρατούσε τον μεταλλικό κύλινδρο (ροζέτα), ζημιά μη-επιδιορθώσιμη επί τόπου. Ο άξονας αυτός δεν είναι παρά η επέκταση του στροφαλοφόρου του κινητήρα, και τώρα πρέπει να τερμαστεί εξ' αρχής.

Ο επόμενος διαγωνισμός είναι το 1994 (Φλεβάρης μάλλον), οπότε υπά-

χει χρόνος για εργασία και δοκιμές. Από το 94 μάλιστα οι διαγωνισμοί θα γίνουν τακτικοί, όπως και στο εξωτερικό (4-6 κάθε χρόνο). Θυμίζουμε ακόμα ότι διοργανωτές & χορηγοί είναι ο *ANTI*, το *CAR & DRIVER* και η *SHELL*. Τέλος, να πούμε ότι έγινε νέο Ελληνικό ρεκόρ οικονομίας απ' το όχημα της *ΛΕΜΟΤ* (λέσχη μοτοσυκλετιστών) με οδηγό την *Ειρ. Φαμπιάτου*: -144km/lt.

## *Νέες εκδόσεις*

### *«On Scientific Truth about Macedonia»*

#### *Έκδοση του ΕΜΠ για την Μακεδονία*

Το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, στα εκατόν πενήντα και πλέον έτη της ύπαρξής του, έχει επανειλημμένα επιδείξει ιδιαίτερη ευαισθησία σε εθνικά και κοινωνικά θέματα που βρέθηκαν

στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος της Ελληνικής κοινωνίας. Όπως όλοι γνωρίζουμε, η αμφισβήτηση της ελληνικότητας της Μακεδονίας έθιξε ευαίσθητες χορδές της ελληνικής ψυχής και κι-

νητοποίησε τον Ελληνισμό σε κάθε άκρη της υδρογείου. Από την επαφή μας με πολλά μέλη της διεθνούς επιστημονικής κοινότητας, στην οποία η ακτινοβολία του ΕΜΠ είναι ιδιαίτερα ι-