

ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΣ

ΤΗΣ ΑΡΤΑΣ

καθημερινή
εφημερίδα

Πέμπτη 30 Απριλίου 1987
Αριθμός φύλλου 37)2829

Χρόνος 10ος

Τιμή φύλλου δραχμές 20

Γραφεία: ΤΖΑΝΕΤΟΥ 5
(Πλατεία Μονοπωλείου)

Τυπογραφεία: ΙΜΑΡΕΤ
Τηλέφωνα 25074 και 23494

ΠΑΣΟΚ ΟΠΩΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΑΝ Ν.Δ.

"ΠΗΡΑΝ" ΤΟΥΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΥΣ ΑΡΤΑΣ

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα που έδωσε στην δημοσιότητα η ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ Αρτας, στις εκλογές των 62 Γεωργικών Συνεταιρισμών του Νομού, το κόμμα αυτό συγκεντρώνει ποσοστό εκλογής αντιπροσώπων 54ο), έναντι 33ο) του ΠΑΣΟΚ και 13ο) του ΚΚΕ.

Η Ν.Δ. εκλέγει 153 αντιπροσώπους, το ΠΑΣΟΚ 93 και το ΚΚΕ 38

Από τη μεριά του τώρα το ΠΑΣΟΚ Αρτας μας έδωσε τα αποτελέσματα συνεταιρισμών 42 κοινοτήτων στα οποία συγκεντρώνει ποσοστό 46,5ο), έναντι 39 ο) της Ν.Δ. και 14,5ο) ΚΚΕ.

Το ΠΑΣΟΚ εκλέγει 79 αντιπροσώπους, η ΝΔ 65 και το ΚΚΕ 26.

ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (κατά την Ν.Δ.)

Α)Α ΣΥΝ)ΣΜΟΣ	Ν.Δ.	ΠΑΣΟΚ	Κ.Κ.Ε
1. Γ.Π.Σ Αγγάντων	1	—	—
2. Γ.Π.Σ Γλυκορρίζου	5	2	—
3. Γ.Π.Σ Κολομοδίων	3	2	—
4. Αλιευτ. Συκιών	2	—	—
5. Γ.Π.Σ Αγ. Σπυρίδωνα	1	2	3
6. Γ.Π.Σ Δημαριού	1	—	—
7. Κτην)κός Συκεών	2	—	—
8. Γ.Π.Σ Στρογγυλής	—	1	—
9. ΓΠΣ Λιμήνης	1	1	—
10. Δ)κός Κορφοβουνίου	3	—	—
11. ΓΠΣ Κουκουλιών	2	—	—
12. ΓΠΣ Ανέζας	2	3	3
13. ΓΠΣ Αμμοτόπου	2	3	—
14. ΓΠΣ Χανοπούλου	—	2	—
15. ΓΠΣ Κιρκιζατών	5	—	—
16. ΓΠΣ Καμπής	—	1	2
17. Παρ. Λουτροτόπου	—	1	1
18. ΓΠΣ Αμπέλια	2	—	—
19. ΓΠΣ Βίγλα	1	2	—
20. ΓΠΣ Ακροποταμιάς	2	2	—
21. ΓΠΣ Λουτρατόπου	3	—	2
22. ΓΠΣ Κομμένου	5	1	—
23. Αλ. Καλογερικού Κ.	1	2	—
24. ΓΠΣ Ψαθοπούλου	1	—	1
25. ΓΠΣ Ανθοτόπου	4	1	—
26. ΓΠΣ Πλησιών	2	3	—
27. Ελ)κός Σελλάδων	3	—	—
28. Αγρ. Σ. Βλαχέρνας	2	1	—
29. ΓΠΣ Διασέλλου	2	1	—
30. ΓΠΣ Ζυγού	—	1	—
31. Ελ)κός Πέτα	3	—	—
32. ΓΠΣ Περάνθης	1	2	1
33. ΓΠΣ Ροδαυγής	4	—	—
34. ΓΠΣ Α. Καλεντίνης	2	1	—
35. Αναγκ. Α. Καλεντίνης	5	2	—
36. ΓΠΣ Συκιών	9	—	—
37. ΓΠΣ Ράχης	2	3	—
38. ΓΠΣ Καλαμιάς	4	3	1
39. Αναγκ. Τετρακώμου	—	7	—
40. ΓΠΣ Χαλκιάδων	2	2	—
41. Ελ)κός Πέτα	2	3	2
42. Παραγ. Κομποτίου	2	4	4
43. ΓΠΣ Αρτα	14	3	1
44. Αναγκ. Θεοδωριάνων	2	—	1

45. ΓΠΣ Ανεμορράχης	1	—
46. Αναγκ. Αθαμανίου	2	2
47. Αναγκ. Βουργαρελίου	16	—
48. ΓΠΣ Αγ. Παρασκευής	3	4
49. ΓΠΣ Ρόκκα	3	2
50. ΓΠΣ Σελλάδων	4	3
51. Δαισικός Διασέλλου	3	1
52. ΓΠΣ Κωστακίων	4	2
53. Ελ)κός Μεγάρχης	—	3
54. Ελ)κός Συκιών	—	5
55. Ελάτη	1	1
56. Αλ. Νεοχωρίου	1	—
57. Αλ. Τσοκαλιού	1	2
58. Καλογερικού	1	1
59. Παραγ. Συκεών	—	—
60. ΓΠΣ Γραμμενίτσας	4	4
61. Ελ)κός Σελλάδων	—	3

(κατά το ΠΑΣΟΚ)

	ΠΑΣΟΚ	Ν.Δ	ΚΚΕ
Αγιος Σπυρίδων	2	—	4
Αγία Παρασκευή	4	3	2
Ακροποταμιά	2	1	1
Ανέζα	3	2	3
Αμμότοπος	3	2	—
Βίγλα	2	1	—
Γραμμενίτσα	4	4	1
Καλαμιά	3	4	1
Καμπή	1	—	2
Κιρκιζάτες	—	5	—
Κωστακιοί	3	—	1
Κορωνησία	2	1	—
Λουτρότοπος (περ.)	2	—	—
Λουτρότοπος (πιστωτ.)	1	3	1
Λιμίτι	1	1	—
Παλύδροσο	2	—	3
Ράχη	3	2	—
Στρογγυλή	1	—	—
Συκιές (Αλιευτικές)	—	2	—
Συκιές (κτηνοτρ.)	—	2	—
Χαλκιάδες	2	2	—
Χανόπουλο	2	—	—
Αγναντα	—	1	—
Βλαχέρνα (ελαιοκ)	2	—	—
Κορφοβούνι	4	7	—
Κομποτί	4	3	—
Κλειδί	1	—	—
Μελάτες	1	—	—
Μεγαλόχαρη	3	—	—
Μεσόπυργος	2	—	—
Πέτα (ελαιοκ.)	3	2	2
Σελλάδες	—	1	—
Κολομόδια	2	3	—
Μελισσοουργοί	2	—	—
Γλυκορίζο	2	4	—
Δημαριό	—	—	1
Σκουληκαριά	1	—	—
Ανθότοπος	1	4	—
Πλησιοί	2	1	—
Ελάτη	2	—	—
Μενίδι	2	1	—
Αμπέλια	—	2	—

με δυο λογια ..

ΓΙΑ ΤΑ ΝΑΡΚΩΤΙΚΑ

● Την Παρασκευή 15 Μαΐου 1987 και ώρα 12 το μεσημέρι στο Γυμναστήριο του Γυμνασίου Βουργαρελίου, θα γίνει συζήτηση με θέμα: «ΤΑ ΝΑΡΚΩΤΙΚΑ—ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ», με πρωτοβουλία του Συλλόγου «ΤΟ ΒΟΥΡΓΑΡΕΛΙ». Η παρουσίαση του θέματος θα γίνει από την ψυχολόγο ΠΟΛΥ ΓΕΩΡΓΙΑ—ΑΛΕΞΙΟΥ, τον δικηγόρο ΓΙΑΝΝΗ ΣΙΜΟΠΟΥΛΟ και τον Λυκειαρχή ΧΡΗΣΤΟ ΧΡΗΣΤΙΔΗ.

Την συζήτηση θα συντονίζει ο δικηγόρος ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ.

ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ

● Παρουσία του προέδρου του Δ.Σ. της ΓΕΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ κ. ΔΗΜΟΣΘΕΝΗ ΔΗΜΑΣΘΕΝΟΠΟΥΛΟΥ, θα γίνουν την Κυριακή 10 Μαΐου και ώρα 12 το μεσημέρι, τα εγκαίνια του νέου καταστήματος της Τράπεζας στην Αρτα, στην οδό Φιλελλήνων 16.

ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟ

● Συγκέντρωση — συζήτηση με θέμα: «ΟΙ ΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΚΕ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟ», θα γίνει σήμερα Πέμπτη 30 Απριλίου και ώρα 8.30 στο Ξενοδοχείο «ΚΡΟΝΟΣ».

Ομιλητής θα είναι ο Γ. ΤΖΙΑΣ, επικεφαλής της Αθλητικής Επιτροπής της Κ.Ε. του ΚΚΕ.

Πωλείται

καθαριστήριο

ΠΩΛΕΙΤΑΙ καθαριστήριο στο Μενίδι σε τιμή ευκαιρίας.

Πληροφορίες: κ. ΚΡΙΚΑΣ
Τηλ. 88381.

1886 - 1986: 100 ΧΡΟΝΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

Αν και οι πρώτες προσπάθειες για την κατασκευή ή μιας αυτοκινούμενης άμαξας ανάγονται στο 1680 και στα πειράματα του Ολλανδού Κρίστιαν Χάιγκενς — λίγα μόλις χρόνια μετά την εφεύρεση της ατμομηχανής — το πρώτο όχημα του είδους που κατόρθωσε να κινηθεί σε μια αξιοπρεπή απόσταση ήταν το Καμριό του Γάλλου Νικολά Κυνιό, το 1769. Στις αρχές και τα μέσα του 19ου αιώνα γίναν πολλές αξιόλογες κατασκευές αυτοκινήτων αμαζών. Μερικών μάλιστα η ταχύτητα μπορούσε να φτάσει τα 40 χλμ/ώρα. Οι ατμομηχανές ωστόσο ήταν και δύσχοιρες και επικίνδυνες. Και δε φαινό-

ταν κανένας τρόπος ν' αντικαταστήσουν οι αυτοκινούμενες άμαξες τις ιππώλετες.

ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Ωστόσο το 1878 ο Γερμανός Νικόλαος Οττο κατασκεύασε τον βενζινοκίνητο εσωτερικής καύσης. Και στις 3 Ιουλίου 1886 η Γερμανική εταιρία Μπεντς παρουσίασε το πρώτο βενζινοκίνητο όχημα που θα χαρακτηριζόταν «αυτοκίνητο». Το Μπεντς έφτανε μόλις τα 15 χλμ/ώρα. Αλλά η ταχύτητα θεωρούνταν υπεραρκετή για την εποχή, καθώς ως το 1896 το μέγιστο όριο ταχύτη-

τας ήταν μόλις 6 χλμ/ώρα.

Η ίδια εταιρία, έχοντας στο μεταξύ ενωθεί με την Αουστρ Ντάιμλερ, παρουσίασε το 1900 το μοντέλο Μερσέντες. Το αυτοκίνητο έφτανε τα 72 χλμ/ώρα και αποτελούσε, σαν σχεδιαστική φιλοσοφία, τον πρόδρομο των σημερινών αυτοκινήτων. Γιατί, μέχρι τότε τα αυτοκίνητα ήταν στην ουσία κάρα που είχαν ένα βενζινοκίνητο για την κίνησή τους αντί για άλογα.

Η τιμή των αυτοκινήτων ωστόσο, ήταν τόσο ακριβή που μόνο οι πλούσιοι και οι ευγενείς μπορούσαν να τα χρησιμοποιούν στις μετακινήσεις τους. Τη λύση έδωσε ο Αμερικανός Χένρυ Φορντ, που στήνοντας το 1908 την πρώτη γραμμή παραγωγής, βιομηχανοποίησε την κατασκευή των αυτοκινήτων. Η τιμή μειώθηκε στο 1/4 της αρχικής και η ρη στη μαζική παραγωγή κι ως το 1924 παρήχθησαν είκοσι εκατομμύρια Φορντ Τ. που πήρε τον τίτλο του πρώτου παγκόσμιου αυτοκινήτου. Ήδη απ' το 1914 μία στις πέντε Αμερικανικές οικογένειες είχε το δικό της αυτοκίνητο. Κάτι ανάλογο έγινε στη Γαλλία και τη Γερμανία στα χρόνια του μεσοπολέμου. Κι ο δρ. Φέρντιναντ Πόρσε σχεδίασε το 1934 για λογαριασμό της Γερμανικής κυβέρνησης το δεύτερο παγκόσμιο αυτοκίνητο, ως γνωστό Σκαρβαίο της Φολκσβάγκεν. Στο μεταξύ, η εξέλιξη είχε φτάσει σε τέτοιο σημείο που το Αμερικανικής κατασκευής Ντούζενμπεργκ SSJ του 1933 μπορούσε σ' έναν ανοιχτό δρόμο να φτάσει τα 230 χλμ/ώρα.

ΤΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΑ ΧΡΟΝΙΑ

Σήμερα υπάρχουν 3.000 βιομηχανίες ή βιοτεχνίες παραγωγής αυτοκινήτων. Το αυτοκίνητο αποτελεί παγκόσμιο φαινόμενο, αναπόσπαστα δεμένο με την ιδέα της εκμηδένισης των αποστάσεων. Οι πέντε μεγαλύτερες εταιρίες στον κόσμο, είτε είναι αυτοκίνητο βιομηχανίες (Τζένεραλ Μότορς, Τογιότα, Φορντ) είτε κατασκευαστές καυσίμων (Εξόν, Τεξάκο). 330 εκατομμύρια ιδιωτικά αυτοκίνητα κυκλοφορούσαν σ' όλη την υδρόγειο το 1982. Με άλλα λόγια, μια στις τρεις οικογένειες σ' όλο το κόσμο έχει το δικό της αυτοκίνητο. Το 1970 αντιστοιχούσαν στις ΗΠΑ 414 ιδ. αυτοκίνητα ανά 1000 κατοίκους και στην ΕΟΚ 203. Σήμερα αυτοί οι αριθμοί έχουν αυξηθεί ακόμα περισσότερο. Ακόμα και στην ανατολική Ευρώπη, όπου η φιλοσοφία του συστήματος είναι αντίθετη στην ιδιοκτησία, το αυτοκίνητο έχει εξαπλωθεί. Είναι χαρακτηριστικό πως στη Μόσχα κυκλοφορούσαν το 1985 περισσότερα ιδιωτικά αυτοκίνητα απ' όσα στην Αθήνα. Αλλωστε, το εργοστάσιο της Λάντα στο Τολιάτι παράγει 850.000 αυτοκίνητα το χρόνο. Απ' την άποψη των κατασκευαστικών χώρων, πρώτες έρχονται οι ΗΠΑ με 12 εκατομμύρια αυτοκίνητα το χρόνο, ακολουθεί η Ιαπωνία με 11 κι ύστερα οι χώρες της ΕΟΚ με περίπου 8 εκατομμύρια.

Τεχνολογικά έχουν γίνει μεγάλα βήματα στα μεταπολεμικά χρόνια. Αν και η εξέλιξη δεν είναι τόσο χειροπιαστή, καθώς αποτελεί στην ουσία βελτίωση των παλαιότερων ιδεών, είναι πιο ραγδαία από ποτέ. Στη δεκαετία του '50 το βάρος έπεσε στην αύξηση της ταχύτητας και στην άνεση. Στη δεκαετία του '60 στην ασφάλεια (καλύτερα φρένα και καλύτερο κράτημα δρόμου). Στη δεκαετία του '70, μετά την ενεργειακή κρίση, στην οικονομία των καυσίμων. Σήμερα, σ' όλους τους παραπάνω παράγοντες, καθώς επίσης και στην αεροδυναμική. Κι ακόμα, στην μόλυνση του περιβάλλοντος, με την τοποθέτηση καταλυτών στις εξατμίσεις και την παραγωγή αμολυθής βενζίνης — λύσεις που χωρίς όπως η Σουηδία και οι ΗΠΑ εφαρμόζουν εδώ και δεκαπέντε

χρόνια.

ΕΚΑΤΟ ΧΡΟΝΙΑ ΕΞΕΛΙΞΗ

Το ρεκόρ ταχύτητας, από ειδικά κατασκευασμένα για αυτό το σκοπό αυτοκίνητα, το 1898 ήταν 63 χλμ/ώρα. Το 1902 έφτανε τα 123. Το 1919 τα 241. Το 1937 τα 501. Το 1970 1001. Και σήμερα, 1019 χλμ/ώρα! Το 1886 κινήτηρας

συνέχεια στην 3η σελίδα

Πωλείται

καθαριστήριο

ΠΩΛΕΙΤΑΙ καθαριστήριο στο Μενίδι σε τιμή ευκαιρίας. Πληροφορίες: κ. ΚΡΙΚΑΣ Τηλ. 88381.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ έκταση 5 στρεφ. δέντροφυτευμένη με μαντρίνια «ΚΑΛΗΜΕΝΤΙΝΗ» που αντέχουν στον πάγο και εγκατάσταση θερμοκηπίου ως και κτίριον 300 τ.μ. κατ'άλληλον διά πτηνοτροφείον πάχυνσης ή ποιμνιοστάσιον διά 100 μάνες με προδιαγραφές Γεωργικής Υπηρεσίας, περιφραγμένο με γεώτρηση και πηγάδι στη θέση ΑΠΙΔΙΑ της κοινότητας ΣΕΛΛΑΔΩΝ, 50 μέτρα από δρόμο προς ΣΥΚΙΕΣ (διασταύρωση ΖΟΥΤΟΥ) Σε τιμή μεγάλης ευκαιρίας λόγω αναχωρήσεως εις εξωτερικό. Πληροφορίες στην εφημερίδα μας τηλ. 25074

ΠΩΛΕΙΤΑΙ έκταση 12 στρεφ. επί της Εθνικής Οδού ΑΡΤΗΣ - ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ δίπλα στα «ΨΥΓΕΙΑ ΜΠΑΝΤΑΛΟΥΚΑ» με φάτσα επί της εθνικής οδού 140 μέτρα. Πληροφορίες στο 25074 και 27256 ΑΡΤΑ.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ αγροτεμάχιο 6 στρεμ. στη θέση Κουτσουπιά Σελλάδων. Τηλέφωνο: 29989 Αρτα

ΠΩΛΕΙΤΑΙ αγροτεμάχιο 6 στρέμματα στη θέση «Κουτσουπιά» Σελλάδων. Τηλ. 29989 Αρτα.

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ αίθουσα 150 τ.μ. για επαγγελματική στέγη στον Περιφερειακό. Πληροφορίες: τηλ. 27986 και 26648.

100 ΧΡΟΝΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

Συνέχεια από την 2η σελ. ένα κοινό αυτοκίνητο από 1500 κυβ. εκατοστών απέδιδε 100 ίππους. Και σ' έδιδε 3 ίππους. Σήμερα, σ' ένα αγωνιστικό αυτοκίνητο

Κώστας Δ. Τσίπρας

Γιατρός—Ενδοκρινολόγος

Δέχεται με ραντεβού
Χαρ. Τρικούπη 6

Ιωάννινα τηλ. 39.200 — 39590

Πλήρης ορμονολογικός εργαστηριακός έλεγχος

Σωτήρης Απ. Μαρέτης

ΕΙΔΙΚΟΣ ΠΑΘΟΛΟΓΟΣ

Τ. ΙΑΤΡΟΣ ΤΗΣ ΘΕΡΑΠΕΥΤΙΚΗΣ ΚΛΙΝΙΚΗΣ
ΤΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ

Βασ. Πύρρου 6 ΤΗΛ. Ιατρείου 20320

Πλατεία Κιλκίς Αρτα Οικίας 20030

ΓΕΡΜΑΝΙΚΑ

Καθηγήτρια Γερμανικής Φιλολογίας

Μητρική Γερμανική γλώσσα
Πανεπιστημίου DUSSELDORF

παραδίδει μαθήματα σε GROUP και κατ'οίκον
Πληροφορίες: Φροντιστήριο ΣΤΡΑΤΗΓΑΚΗ
Τηλ. 27587 — 22043 — 29747.

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ ΕΤΟΙΜΑ ΕΞΟΧΙΚΑ ΣΠΙΤΙΑ ΣΤΟΝ ΜΥΤΙΚΑ ΠΡΕΒΕΖΑΣ

Βρίσκονται δίπλα στη θάλασσα και είναι κατασκευασμένα με πολυτέλεια και γούστο.

Ζητείστε πληροφορίες από τον Αρχιτέκτονα ΝΙΚΟ ΜΠΑΝΤΑΛΟΥΚΑ στο τηλέφωνο 0681-29548

Θέρμανση-Κλιματισμός

Πυρασφάλεια-Αντληση

ΚΩΣΤ. Γ. ΠΑΠΠΑΣ

ΤΕΧΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ

- ΜΕΛΕΤΕΣ - ΕΠΙΒΛΕΨΕΙΣ
- ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΙΣ
- ΕΡΓΟΛΑΒΙΕΣ ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΤΜΗΜΑ

- ΛΕΒΗΤΕΣ -ΚΑΥΣΤΗΡΕΣ
- ΚΥΚΛΟΦΟΡΗΤΕΣ - ΣΩΜΑΤΑ
- ΗΛΙΑΚΑ - ΑΝΤΛΙΕΣ - ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ
- ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

Γραφεία — Εκθεσθή Φιλελλήνων 30 — Αρτα — τηλ. 24110.

Γκραν Πρι 1350 ίππους. Τα κοινά αυτοκίνητα το 1886 κινούνταν με 15 χλμ/ώρα. Σήμερα, οποιοδήποτε αυτοκίνητο δε μπορεί να φτάσει τα 140 θεωρείται αργό. Το όριο ταχύτητας το 1886 ήταν 6 χλμ/ώρα. Σήμερα, στις Γερμανικές Αυτοκινητοδρόμους δεν υπάρχει όριο ταχύτητας. Κι ακόμα, τα σημερινά αυτοκίνητα καταναλώνουν το 1/3 των καυσίμων που καταναλώναν τ' αυτοκίνητα του μεσοπολέμου, σωματόν χάρη στα φρένα τους στο 1)2 της απόστασης και μπορούν να πάρουν στροφές με διπλάσια ταχύτητα.

ΤΟ ΣΠΟΡ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Ο πρώτος αναγνωρισμένος αγώνας αυτοκινήτου, έγινε τον Ιούνιο του 1895 στη Γαλλία. Νίκησε ο Γάλλος Λεβασόρ με μια Πανάρ. Ήδη απ' τα χρόνια του μεσοπολέμου το σπορ του αυτοκινήτου έγινε καθαρά επαγγελματικό, καθώς από τις αγωνιστικές επιτυχίες ή αποτυχίες εξαρτώνταν σε μεγάλο ποσοστό το κύρος κι οι πωλήσεις των αυτοκινήτων βιομηχανιών, για να φτάσουμε στη σημερινή εποχή των αγώνων Γκραν Πρι, όπου μιλάμε πια για ετήσιους προϋπολογισμούς δισεκατομμυρίων δραχμών στις ομάδες που συμμετέχουν. Τα έξοδα καλύπτονται κυρίως απ' τις διαφημίσεις.

Πιο γνωστοί αγώνες σήμερα είναι το Γκραν Πρι του Μονακό κι οι 24 Ωρες του ΛεΜαν στην Ευρώπη, τα 500 Μίλια της Ινδιανάπολης στην Αμερική και το Ράλυ Σαφάρι στην Αφρική. Γνωστές φήμες είναι η Φεράρι, η Λότους κι η Πόρσε, ενώ ονόματα με μεγάλη ιστορία τα παλιότερα χρόνια ήταν αυτά των Μερσέντες, Τζάγκουαρ και Μαζεράτι. Οδηγοί — θρύλοι στα χρόνια του μεσοπολέμου ήταν οι Γερμανοί Μπέρντ Ροζμάνιερ και Ρούντολφ Καρατσιόλα καθώς κι ο Ιταλός Τάζιο Νουβολάρι, ενώ στη μεταπολεμική εποχή άφησαν ιστορία ο Αργεντινός Χουάν Μανουέλ Φάντζιο, Νίκι Λάουντα.

Από άποψη δημοτικότητας, το σπορ του αυτοκινήτου μονομαχεί στις πρώτες θέσεις με το ποδόσφαιρο και τους Ολυμπιακούς αγώνες. Ενα δισεκατομμύριο τηλεθεατές παρακολουθούν κάθε χρόνο το Γκραν Πρι του Μονακό, λιγότεροι

μόνο απ' τα 2 δισ. του τελικού του Μουντιάλ και τα 1,6 της τελικής έναρξης των Ολυμπιακών αγώνων. 450.000 θεατές γεμίζουν κάθε χρόνο το αυτοκινητοδρόμιο της Ινδιανάπολης για τον αγώνα των 500 μιλίων (όπου μιλάμε για μέσες ταχύτητες της κλάσης των 360 χλμ/ώρα). Και στη Ανατολική Ευρώπη Αν και λιγότερο διαδεδομένο απ' ότι στη δύση, το σπορ του αυτοκινήτου βρίσκεται στις πρώτες θέσεις του ενδιαφέροντος του κοινού. 220.000 θεατές παρακολουθούσαν το πρόσφατο Γκραν Πρι της Ουγγαρίας τον περασμένο Αύγουστο. Πρόκειται για το μεγαλύτερο πλήθος που παραβρέθηκε ποτέ σε αθλητική εκδήλωση στην Ουγγαρία. Ονόμα τα όπως αυτό του Ανατολικού Γκραν Πρι Νάπα είναι εξίσου γνωστά στην ανατολική Ευρώπη όσο του Βραζιλιάου Νέλσον

Πικέ στη Δυτική. Αλλά οι αγώνες αυτοκινήτου, πέρα από το θέαμα και την διαφήμιση των αυτοκινητοβιομηχανιών σηματοδοτούν τεχνολογική εξέλιξη. Ιδέες όπως τα δισκόφρενα, οι ζώνες ασφαλείας, τα αεροδυναμικά βοηθήματα, τα λάστιχα χαμηλού προφίλ κι οι ανεξάρτητες αναρτήσεις, ξεκίνησαν, εφαρμόστηκαν, δοκιμάστηκαν κι εξελίχθηκαν πρώτα στους αγώνες, πριν περάσουν στα καθημερινά αυτοκίνητα. Κι ούτε είναι οι αγώνες τόσο επικίνδυνοι, όσο γενικά πιστεύεται. Είναι χαρακτηριστικό πως απ' τα τέλη του 1982 που εφαρμόστηκαν οι νέοι κανονισμοί στους αγώνες Γκραν Πρι, ποτέ σε αθλητικό γήπεδο δεν αμφισβητήθηκε η ασφάλεια, έχασε τη ζωή του μόνο ένας οδηγός.

Β. ΓΟΥΣΙΑΣ
(Αναδημοσίευση από την εφημερίδα «ΑΓΩΝΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΔΟΣ»)

ΣΒΕΚΗ Α.Ε.
Ν. ΔΟΣΙΟΥ 6 — ΙΩΑΝΝΙΝΑ
ΤΗΛ. 37322
ΑΡ. ΠΡΩΤ: 401

ΙΩΑΝΝΙΝΑ 24)4)87

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Η Συνγκή Βιομηχανία Επεξεργασίας και Εμπορίας Κρεάτων Ηπείρου — ΣΒΕΚΗ ΑΕ θα προβεί στην πρόσληψη ειδικευμένου προσωπικού για την Οργάνωση και λειτουργία του Βιομηχανικού Σφαγείου Ιωαννίνων και συγκεκριμένα θα προσλάβει:

Ένα Μηχανολόγο — Ηλεκτρολόγο Πολυτεχνικού επιπέδου και

Ένα Οικονομολόγο ή Γεωπόνο με κατεύθυνση στην Αγροτική Οικονομία.

Οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να κατέχουν την Γαλλική ή Αγγλική γλώσσα, να έχουν εκπληρώσει τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις και να είναι ως και 35 χρόνων.

Οι αιτήσεις συνοδευόμενες με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά (τίτλους σπουδών, βιογραφικό σημείωμα, χειρόγραφο), θα παραδίδονται αυτοπροσώπως στα Γραφεία της ΣΒΕΚΗ Α.Ε. — Ν. ΔΟΣΙΟΥ 6 μέχρι και τις 8 Μαΐου 1987.

**ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΒΕΚΗ Α.Ε.
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
(ΡΑΤΣΙΚΑΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ)**

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α. ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ

(Τ. ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ ΙΚΑ)

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

(ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ)

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ
ΔΙΑΦΟΡΕΣ - ΜΕΛΕΤΕΣ ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ - ΠΡΟΣΩΡΙΝΕΣ ΕΝΗΜΕΡΩΤΗΤΕΣ ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ

ΑΜΒΡΑΚΙΑΣ 22 ΑΡΤΑ ΤΗΛ. 28.788

Παναρτινή συγκέντρωση

Συγκέντρωση Παναρτινών για μια χειραφία φίλιας μεταξύ των Αρτινών.

Ραντεβού στις 10 Μαΐου από 9ης πρωΐνης έως 6ης απογευματινής στα Εκπαιδευτήρια «ΓΕΙΤΟΝΑ» στην Παλλήνη Αττικής.

Προσκεκλημένοι άπαντες οι Αρτινοί.

παρατηρητής της αρτας

Καθημερινή
εφημερίδα

Ιδιοκτήτης — Εκδότης
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ ΕΛ. ΣΤΑΣΙΝΟΥ
Ιμαρέτ (Στροφή Βιομητάν)
Διευθυντής: **ΛΕΥΤΕΡΗΣ Α. ΣΤΑΣΙΝΟΣ**
Ιμαρέτ (Στροφή Βιομητάν)
Τηλέφωνα: 23.494 και 25.074
Τιμή φύλλου δρχ. 20
ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ 3.000
Δήμος 4.000 Κοινότητες 3.000
Τράπεζες, βιομηχανίες Οργανισμοί 5000
ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ Δ.Υ. Οργανισμών κ.λ.π. το χίλιοστ. δρχ. 20 Διαφήμ. κατόπιν συμφωνίας

Arta Motors



Τώρα
δεν έχετε
λόγους
να τρεχετε
σε γειτονικές
πωλείς

ΚΑΤΙ ΠΟΥ ΕΛΛΕΙΠΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΤΑ

- συνεργείο
- ανταλλακτικά
- σιγουρία
- συνέπεια

ΕΜΠΟΡΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Ι. ΠΑΠΠΑΣ
2ο χλμ. εθν. οδού αρτας - αθηνών
τηλ. 24.716, οικίας 23.950 - αρτα



ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΣ

ΑΡΧΙΣΕ ΚΙΝΗΣΗ Ο Γ. ΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ



Προς διαχωρισμό αθλοπαιδιών - ποδ)ρου

Συγκεντρώθηκαν την Τρίτη το βράδυ οι υπεύθυνοι των αθλοπαιδιών της Αναγέννησης σε γνωστό οικογ. κέντρο, μαζί με άλλα τακτικά μέλη και συζητήσαν το μέλλον των αθλοπαιδιών στο Σύλλογο.

Αφού έγινε ευρεία αναπόφαση της δεκάχρονης δραστηριότητας των τμημάτων και αφού διαπιστώθηκε ότι η μέχρι σήμερα λειτουργική πορεία κυμάνθηκε μέχρι... στα μέτρια επίπεδα, έγινε ανταλλαγή απόψεων με κατεύθυνση την αυτονομία των τμημάτων διοικητικά και οικονομικά.

Η πρωτοβουλία της συγκέντρωσης ξεκίνησε από τον Γιώργο Μανόπουλο, ο οποίος και τοποθετήθηκε υπέρ της διατήρησης των τμημάτων με σαφή διαχωρισμό από το ποδοσφαιρικό τμήμα.

«Σαν ένας από τους ιδρυτές της Αναγέννησης — τόνισε — θεωρώ ότι το μέχρι σήμερα καθεστώς είναι αποτυχημένο προς την πλευρά των αθλοπαιδιών και πρέπει με την ευκαιρία της ανόδου του χάντμπολ στην Α' Εθνική να ρυθμισθεί οριστικά και αμετάκλητα, φυσικά αν θέλουμε να πούμε ότι ο Σύλλογος καλλιεργεί και άλλα τμήματα εκτός του ποδοσφαίρου».

Ο γιατρός Κώστας Χρυσάνθου που ήταν και ο εισηγητής της συγκέντρωσης αφού αναφέρθηκε στις διαγραφόμενες προοπτικές και αφού στάθμισε τα υπέρ και τα κατά της υφιστάμενης διοικητικής κατάστασης, τοποθετήθηκε στη «ρεαλιστική — όπως είπε — λύση του προβλήματος με σαφή διαχωρισμό των αθλοπαιδιών από το ποδοσφαιρικό τμήμα».

Στη συνέχεια τοποθετήθηκαν οι υπεύθυνοι των τμημάτων που μεταξύ άλλων τόνισαν ότι αν διατηρηθεί το μέχρι σήμερα καθεστώς, πολύ σύντομα θα αρχίσει η αυτοδιάλυση που ήδη σε πολλές περιπτώσεις είναι εμφανής όπως π.χ. στο μπάσκετ.

Ακολουθώντας, έγινε ευρεία ανταλλαγή απόψεων, συζητήθηκαν σε γενική μορφή τα προβλήματα και αναπτύχθηκε από τον δικηγόρο Βαγγέλη Σακέλιο, η νομική πλευρά του θέματος.

Αποφασίστηκε όπως μέσα σ' αυτή τη βδομάδα, αντιπροσωπεία της συγκέντρωσης με επικεφαλής τον Γιώργο Μανόπουλο, να συναντηθεί με την διοίκηση του ΓΑΣ και να συζητήσουν από κοινού το πρόβλημα. Παράλληλα ο δικηγόρος Βαγγέλης Σακέλιος, εξουσιοδοτήθηκε να έρθει σε επικοινωνία με τον ΙΩΝΙΚΟ Νικαίας για να πληροφορηθεί την νομική φόρμουλα που χρησιμοποιήσε ο Ιωνικός για την ανε

ξαρτησία των τμημάτων του, σε ίδιο πρόβλημα που αντιμετωπίστηκε στη Νίκαια.

Τέλος, οι συγκεντρωθέντες αποφάσισαν, να διευρύνουν το κύκλο σε ανθρώπους που θέλουν να συμμετάσχουν στη προσπάθεια ανάπτυξης των αθλοπαιδιών αν τελικά ξεπερασθούν τα «εμπόδια» της μέχρι σήμερα κατάστασης.

«Την Δευτέρα — είπε κλείνοντας ο κ. Μανόπουλος — να ξανασυναντηθούμε για να προχωρήσουμε κάτω από το φως των διαμορφωμένων καταστάσεων. Πιστεύω ότι όλα θα πάνε καλά και από πλευράς διοίκησης που έχει τις ίδιες με μας ευαισθησίες».

ΣΧΟΛΙΟ

Να μη χαθεί η ευκαιρία

Ισως είναι η μοναδική ευκαιρία στα τελευταία δεκα χρόνια στην Αναγέννηση να ρυθμισθεί το θέμα ποδοσφαίρου - αθλοπαιδιών.

Αν αυτό το θέμα δεν ρυθμιστεί φέτος, τότε μοιραία και με μαθηματική ακρίβεια οι αθλοπαιδιές στην Αναγέννηση θα είναι... μια ανάμνηση γλυκειά.

Ετσι μπαίνει το ερώτημα ποιος θα είναι εκείνος που θα πάρει την ευθύνη της διάλυσης, ποιος θα δικαιολογήσει τα αδικαιολόγητα;

Οι αθλοπαιδιές, έχουν την δική τους δυναμική, έχουν ανάγκη μιας σοβαρής παρουσίας διοικητικής και οικονομικής. Παράδειγμα το Χάντμπολ, ανέβηκε στην Α' Εθνική και ενώ έπρεπε να υπάρχει ένας σοβαρός προβληματισμός προς την κατεύθυνση της ενισχύσεώς του, αυτό το καιρό (μεταγραφές, οργάνωση προετοιμασίας), εξεύρεση οικονομικών πόρων περίπου της τάξεως των 2.000.000 δραχμών και άλλα) με αποτέλεσμα — και σωστά — η διοίκηση της «Α» να έχει στραμμένη τη

προσοχή της στο ποδοσφαίρο, στη προσπάθεια για τη β' εθνική.

Μοιραία λοιπόν ξαναμπαίνει το ερώτημα τι θα γίνει με το χάντμπολ; Θα πάει και θα γυρίσει με το ίδιο εισιτήριο; Και ποιος θα είναι εκείνος που θα έχει το κουράγιο να ξανακάνει προσπάθεια ανόδου;

Μοιραία λοιπόν στο κατήφορο θα παρασύρει τα πάντα, οπότε θα είναι πλέον ζήτημα χρόνου οι αθλοπαιδιές στο πρώτο αθλητικό σύλλογο του Νομού.

Μοιραία λοιπόν είναι ανάγκη να συντονιστούν οι προσπάθειες, ώστε οι αθλοπαιδιές να αποκτήσουν διοικητική και οικονομική αυτοδυναμία. Αυτή η προσπάθεια θα είναι η καλύτερη υπηρεσία που μπορούσε να προσφερθεί στο σύλλογο.

Οι σημερινές καταστάσεις είναι οι καλύτερες που μπορούσαν ποτέ να υπάρχουν. Εμπρός λοιπόν με τόλμη και φαντασία ας οι κοδομήσουμε την Αναγέννηση του 2.000...!!!

ΝΙΚΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΩΡΓΟΣ

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ κ.κ.

- 1) Κον Πρωθυπουργόν
- 2) Υπουργόν Βιομηχανίας
- 3) Υπουργόν Οικονομικών
- 4) Διοικητήν ΔΕΗ
- 5) Νομάρχην Αρτας
- 6) Βουλευτές Αρτας
- 7) Αρχηγούς Κοινοτήτων
- 8) Τοπικές Εφημερίδες
- 9) Αθηναϊκές Εφημερίδες
- 10) Φορείς του χωριού

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

Οι κάτοικοι του χωριού Πέτα — Αρτας τελούν σε οργή και αγανάκτηση, πληροφορηθέντες ότι την 21η Μαΐου 1987 συζητείται στο Πρωτοδικείο Αρτας αίτηση της ΔΕΗ για τον προσωρινό καθορισμό τιμής μόνυ των απαλλοτριωθέντων κτημάτων των εις θέση «Τζερμ» για το έργο αναρρύθμισης παροχών ποταμού Αράχθου, και ότι οι τιμές που ζητάει η ΔΕΗ να καθορίσει το Δικαστήριο είναι εντελώς απαράδεκτες και εξευτελιστικές.

Καίτοι η ΔΕΗ γνωρίζει κάλλιστα ότι το χωριό μας έχει πληγεί ανεπανόρθωτα από τις απαλλοτριώσεις, εν τούτοις ζητάει από τους πετανίτες να θυσιαστούν για μια ακόμη φορά, παίρνοντας τα κτήματά μας που τα ποτίσαμε με ιδρώτα σχεδόν δωρεάν.

Αν και η ΔΕΗ γνωρίζει ότι η απαλλοτριωμένη περιοχή είναι η καλύτερη τοποθεσία του χωριού μας και η καλύτερη του νομού μας σε απόδοση εν τούτοις οι τιμές που ζητάει να καθορίσει το Δικαστήριο ο μόνον σαν εμπαιγμός μπορεί να χαρακτηριστεί. Για το λόγο αυτό συγκεντρωθήκαμε όλοι οι κάτοικοι του χωριού και αφού συζητήσαμε το πρόβλημα, αποφασίσαμε ομόφωνα να καταγγείλουμε σε κάθε αρμόδιο την απαράδεκτη μεθόδευση της ΔΕΗ, η οποία τελικά σκοπεύει τη δήμευση της μικρής περιουσίας μας.

ΚΑΤΑΓΓΕΛΣΙΜΕ:

Τον παράνομο και απαράδεκτο διαχωρισμό της απαλλοτριωμένης περιοχής σε τρεις κατηγορίες, αν και πρόκειται για μια έκταση 145 περίπου στρεμμάτων στην ίδια τοποθεσία, με τα ίδια συστατικά εδάφους και την ίδια δένδροφύτευση. Πως λοιπόν και με ποιο δικαίωμα και ποια τέλος πάντων κριτήρια η ΔΕΗ οδηγήθηκε σ' αυτόν τον διαχωρισμό, όταν σε καμιά από τις προηγούμενες απαλλοτριώσεις δεν έκανε τέτοιο διαχωρισμό. Ο σκοπός της ΔΕΗ είναι φανε-

ρός. Διαιρώντας την απαλλοτριωμένη περιοχή σε τρεις κατηγορίες, και εν συνεχεία καθορίζοντας διαφορετικές τιμές κατά κατηγορία δένδρων, προσπαθεί να μας αφαιρέσει παράνομα την αξιοζήμιωσή την οποία δικαιούμαστε από το Σύνταγμα και τους νόμους.

Δηλαδή κάνοντας τρεις κατηγορίες στα κτήματα, δίνουν διαφορετικές τιμές στις ίδιες κατηγορίες δένδρων, τα οποία είναι της ίδιας ηλικίας και απόδοσης. Για παράδειγμα ένα δένδρο πρώτης κατηγορίας εκτιμάται από την ΔΕΗ για κατηγορία πρώτη κτημάτων σε 5000 δρχ. το ένα, ενώ για τη δεύτερη κατηγορία σε 4000 δρχ. το ένα και για την τρίτη κατηγορία κτημάτων σε 3000 δρχ. το ένα. Και όμως τα δέντρα είναι τα ίδια. Μ' αυτόν θούν να αφαιρέσουν από τους πτωχούς αγρότες μέρος από τη νόμιμη αξιοζήμιωσή τους. Επίσης η περιοχή είναι ιδανική για καλλιέργεια φυτωρίων και όμως η ΔΕΗ στην αίτησή της δεν αναφέρει τον αριθμό των φυτωρίων σε κάθε κτήμα, αλλά περιορίζεται να αναφέρει την έκταση που είναι φυτευμένη με φυτώρια σε τετραγωνικά μέτρα και ζητάει τον καθορισμό τιμής μονάδος σε 200 δρχ. η πρώτη κατηγορία, 100 η δεύτερη και 80 η τρίτη κατηγορία ανά μ2, όταν γνωρίζουμε όλοι ότι η τιμή ενός φυτωρίου ανέρχεται από 700 — 800 δρχ.

ΖΗΤΟΥΜΕ

1) Η ΔΕΗ αμέσως να απευθεί να διορθώσει τον απαράδεκτο διαχωρισμό της περιοχής σε κατηγορίες.
2) Να προβεί στην καταμέτρηση των φυτωρίων σε αριθμό κατά τετραγωνικό.
3) Να προσαρμόσει τις ζητούμενες τιμές στις πραγματικές τιμές της αγοράς και ας συμβουλευθεί την υπ' αριθ. 403/1986 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αρτας.

4) Διαδηλώνουμε την αγανάκτησή μας για τον εμπαιγμό και προειδοποιούμε κάθε αρμόδιο ότι θα αμυνθούμε με όλα τα νόμιμα μέσα για την αποκατάσταση της αδικίας και για να αποφύγουμε την επιχειρούμενη δήμευση της μικρής και μοναδικής αγροτικής μας περιουσίας.

Η Επιτροπή Αγώνος