

ΥΔΑΤΙΝΕΣ ΑΙΟΦΗΣΕΙΣ

# ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

"ΥΔΑΤΙΝΕΣ ΑΙΩΡΗΣΕΙΣ"

ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ : ΜΠΟΓΡΗ ΒΑΣΙΛΙΚΗ  
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΑΣ : ΠΑΝΗΓΥΡΗΣ ΚΩΣΤΗΣ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2013





Η αρχιτεκτονική στο μέλλον, σύμφωνα με το Yona Friedman, θα αποτελεί μέσο της ικανοποίησης της ανάγκης για ψυχαγωγία του πλήθους και της δημόσιας ζωής. Οι δομές κατοίκησης θα αποτελούν πλέον σκελετούς που θα «γεμίζουν» με οτιδήποτε ο κάτοικος προσδοκά, αποτελώντας ένα δοχείο επιθυμιών και τέρψης των αισθήσεων. Η ευχαρίστηση πολλαπλασιάζεται κάθε φορά που ένα νέο όριο ξεπερνιέται και ένα νέο χωρικό συμβάν δημιουργείται. Οι νόμοι της φύσης «καταρρίπτονται» διαρκώς και μια νέα υπερ-φύση γεννιέται.

Για το λόγο αυτό επιλέχθηκε η διώρυγα της Κορίνθου, ένα μεταβατικό τοπίο, όπου φυσική τοπογραφία και ανθρώπινη παρέμβαση έχουν αναμιχθεί τόσο, ώστε με την πάροδο των χρόνων κανείς να μην μπορεί να διαχωρίσει φυσικό και τεχνητό στοιχείο. Θεωρείται από τους πολυπλοκότερους από γεωλογική και τεκτονική άποψη χώρους, μιας και παρατηρούνται απότομες αλλαγές τόσο στην οριζόντια όσο και στην κατακόρυφη διεύθυνση, ενώ ουσιαστικά με τη διάνοιξή της, εισάγεται η έννοια της κατακόρυφης διεύθυνσης στον τοπίο του Ισθμού.

Με τη δημιουργία της νέας εθνικής οδού, η κατακόρυφη διεύθυνση του τοπίου γίνεται ελάχιστη αντιληπτή από τους διερχόμενους. Η πρόταση που παρουσιάζεται τείνει να πολλαπλασιάσει την κατακόρυφη διεύθυνση του χώρου. Δημιουργείται έτσι, ένα χωρικό σύμπλεγμα όπου ο ένοικος βρίσκεται σε μια κατάσταση, στην οποία συμπίεζεται ανάμεσα σε γη και νερό, αιωρούμενος στο κενό. Μέσα σε μια αλληλουχία κατακόρυφων τοιχείων - ένα αιωρούμενο φράγμα - προσομοιάζονται οι συνθήκες του περιβάλλοντα χώρου. Ταυτόχρονα βρισκόμενος ανάμεσα στα τοιχεία ο επισκέπτης αντιλαμβάνεται πια το τοπίο μέσα από «κάδρα», ενώ συναντά λουτρικές εγκαταστάσεις και χώρους φιλοξενίας για 100 περίπου άτομα. Στο σύμπλεγμα λουτρών που κατασκευάζεται, ενσωματώνονται δωμάτια αισθητηριακής απομόνωσης που ενισχύουν την αλλοίωση των αισθήσεων μέσα από την αντιστροφή της βαρύτητας.





# Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

ΠΕΡΙΟΧΗ

ΕΝΑΡΞΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ

ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

ΠΡΟΤΑΣΗ - ΧΡΗΣΗ

ΘΕΡΑΠΕΙΑ ΕΠΙΠΛΕΥΣΗΣ

ΑΝΑΓΝΩΣΕΙΣ ΤΟΠΙΟΥ - ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΠΡΟΤΑΣΗ - ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

- ΠΡΟΟΠΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ

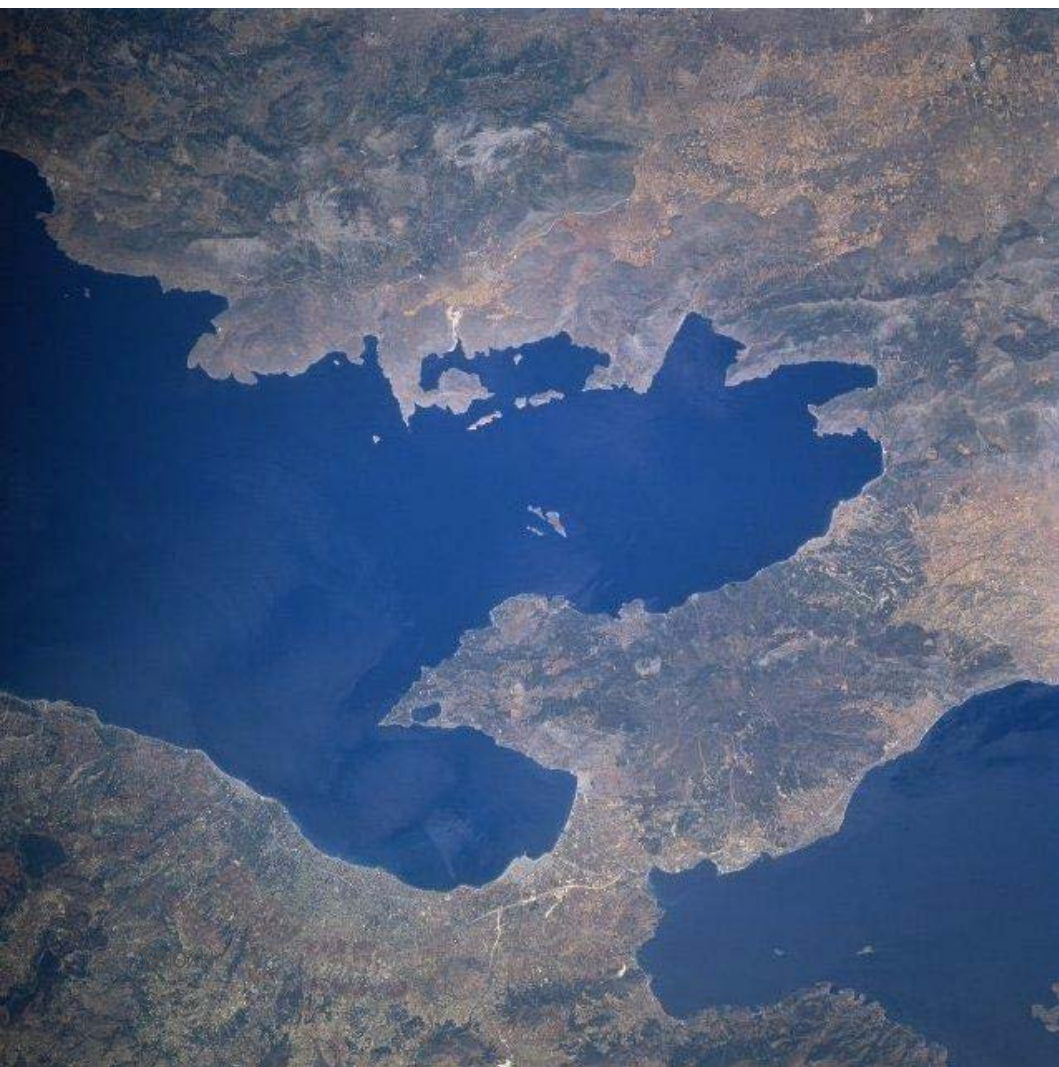
- ΟΨΕΙΣ

- ΚΑΤΟΨΕΙΣ

- ΤΟΜΕΣ

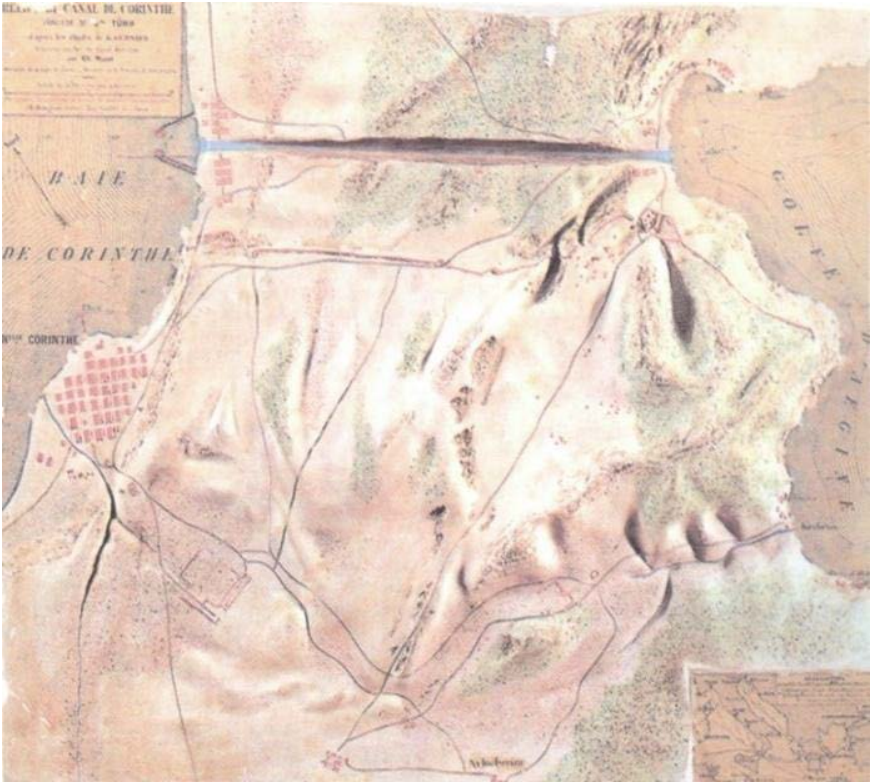
- ΜΟΤΙΒΟ ΟΨΕΩΝ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ





## ΠΕΡΙΟΧΗ



Ο Ισθμός της Κορίνθου υπήρξε από την αρχαιότητα ένα από τα πιο σημαντικά σημεία της χώρας και της Ανατολικής Μεσογείου. Η διάνοιξη της Διώρυγας αποτέλεσε μείζον θέμα από την αρχαιότητα καθώς η υλοποίηση του έργου θα διευκόλυνε την ναυσιπλοΐα και το εμπόριο. Πρώτος συνέλαβε το έργο της διάνοιξης του Ισθμού ο τύραννος της Κορίνθου Περίανδρος, το 602 π.Χ., ο οποίος τελικά απέστησε στη δημιουργία της Διόλου, αφού οι συνθήκες της εποχής δεν του επέτρεψαν την υλοποίηση του οράματός του. Η αρχαία Διόλος εξυπηρετούσε καθ' όλη την αρχαιότητα την από ξηρά διίσθμιση των πλοίων. Επρόκειτο για λιθόστρωτο δρόμο πάνω στον οποίο κινούνταν η ολκός, μεγάλου μήκους συσκευή η οποία έφερε πάνω της το σκάφος.

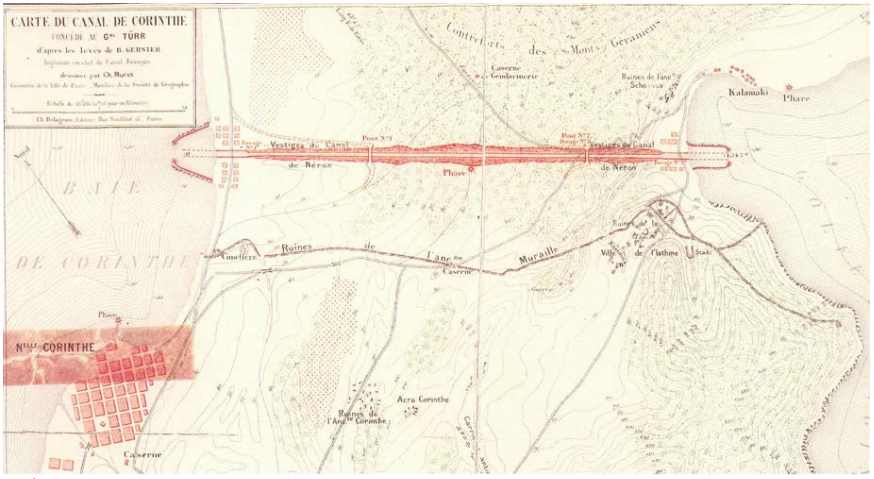
Στη συνέχεια ο Δημήτριος ο Πολιορκητής, ο Ιούλιος Καίσαρας, ο Καλιγούλας και ο Νέρωνας διαδοχικά, μελέτησαν και επιχειρήσαν τη διάνοιξη της Διώρυγας, χωρίς όμως επιτυχία. Ο Ηρώδης ο Αττικός, οι Βυζαντινοί και οι Ενετοί, τέλος, ήταν οι "διάδοχοι" του Νέρωνα στο όραμα της διάνοιξης του Ισθμού, αφού επιχειρήσαν με τη σειρά τους το μεγαλόπνοο έργο, αλλά εγκατέλειψαν την προσπάθεια.

Το τέλος της οθωμανικής κυριαρχίας βρήκε την Ελλάδα στο κατώφλι της Βιομηχανικής εποχής. Το νεοσύστατο ελληνικό κράτος εξέτασε σοβαρά την περίπτωση της διάνοιξης και πάλι. Το 1852 ο Λ. Λυγούνης, ο οποίος είχε διατελέσει διευθυντής των έργων του Νείλου, επεξεργάστηκε σχέδιο τομής του Ισθμού και κατέθεσε την πρότασή του στην Ελληνική Κυβέρνηση, ενώ δέκα χρόνια αργότερα ο Γάλλος μηχανικός Grimaud De Cauh κατέθεσε τις δικές του προτάσεις στην ελληνική βουλή. Αμφότερες όμως, κρίθηκαν από το ελληνικό κράτος ανεδαφικές.

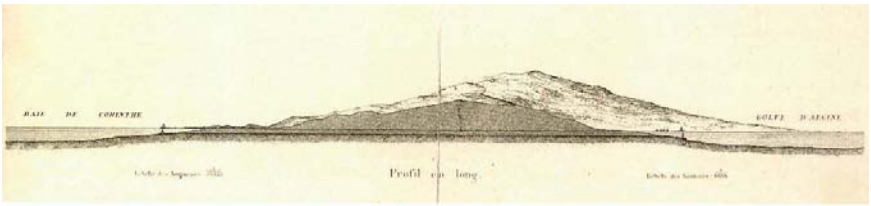
Το 1869 με την υλοποίηση της Διώρυγας του Σουέζ, η τότε Κυβέρνηση του Θρ. Ζαΐμη αποφασίζει την τομή του Ισθμού κι ένα χρόνο αργότερα υπέγραψε σχετική σύμβαση με Γάλλους μηχανικούς, η οποία ωστόσο δεν είχε τύχη, ατόνησε και έτσι το 1881 το έργο κατακυρώθηκε στο στρατηγό Στέφανο Τυρρ μαζί με το προνόμιο εκμετάλλευσης της γέφυρας για 99 χρόνια.

Ο Τύρρ, ένα χρόνο μετά την κατακύρωση του έργου, συνέστησε ανώνυμο εταιρεία με την επωνυμία «Διεθνής Εταιρεία της θαλασσίου Διώρυγας της Κορίνθου». Με τη σύμβαση αυτή και ύστερα από διάφορες τροποποιήσεις, οι διαστάσεις της διώρυγας καθορίστηκαν τελικά σε 22μ. πλάτος στον πυθμένα, 24 μ. στην επιφάνεια της θάλασσας και βάθος 8 μ.

Η δια του Ισθμού οδός παρείχε δυο σημαντικά πλεονεκτήματα στην διεθνή ναυτιλία και κατ' επέκταση στο διεθνές εμπόριο. Ασφάλεια και Οικονομία. Η παράκαμψη των επικίνδυνων - λόγω κακών καιρικών συνθηκών που επικρατούν στις περιοχές - ακρωτηρίων Κάβο Μαλέα και Κάβο Ματαπά δεν θα μείωνε μόνο τους κινδύνους από ναυτικά ατυχήματα, αλλά και το κόστος μεταφοράς (ασφάλιστρα, καύσιμα, χρόνος)



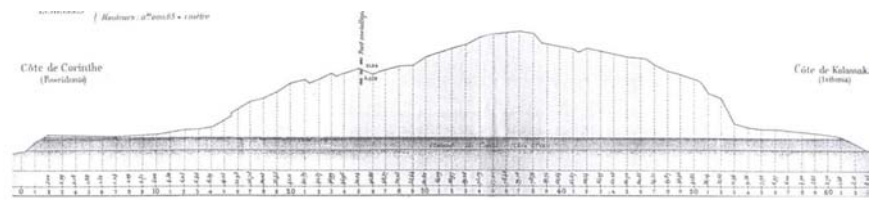
E3 | ΚΑΤΟΨΗ ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ ΤΥΡΡ



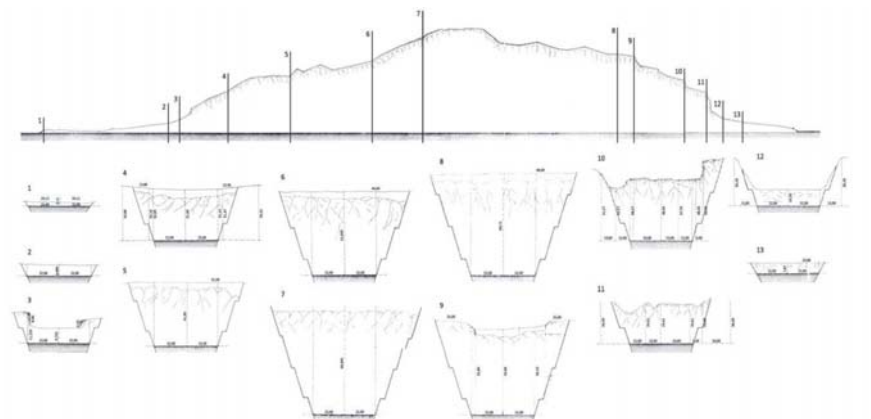
E4 | ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ ΤΥΡΡ



E5 | ΟΨΗ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ ΤΥΡΡ

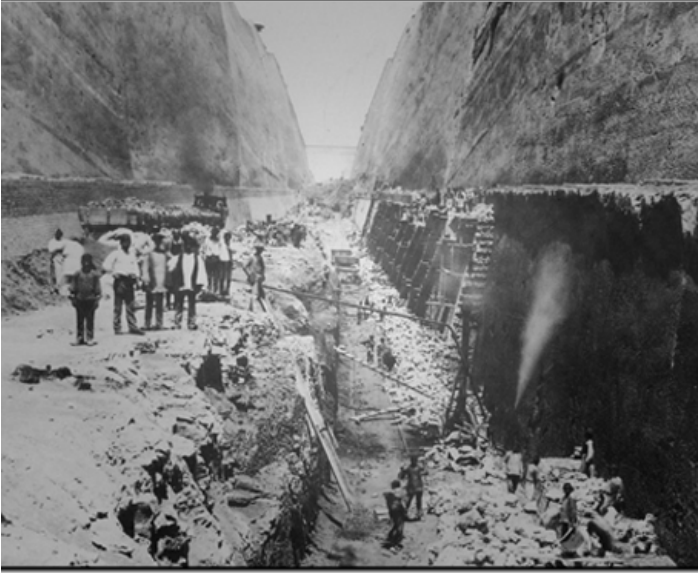
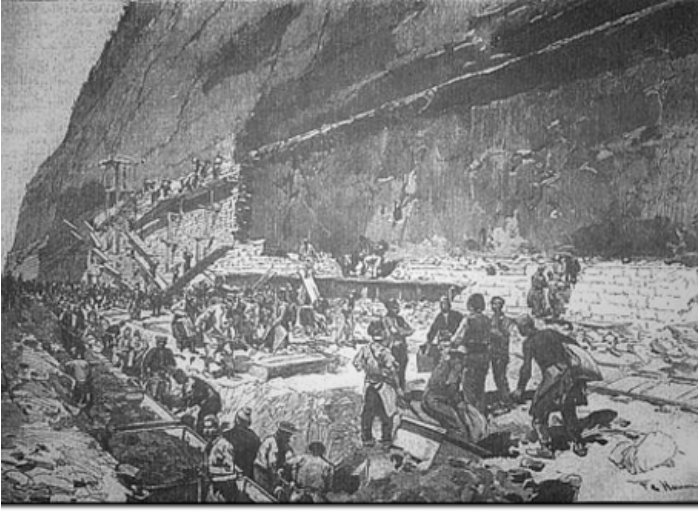


E6 | ΣΥΝΕΠΤΥΓΜΕΝΗ ΔΙΑΜΗΚΗΣ ΤΟΜΗ ΔΙΩΡΥΓΑΣ



E7 | ΕΓΚΑΡΣΙΕΣ ΤΟΜΕΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ





# Ε Ν Α Ρ Ξ Η Ε Ρ Γ Α Σ Ι Ω Ν Κ Α Τ Α Σ Κ Ε Υ Η Σ Δ Ι Ω Ρ Υ Γ Α Σ

Η έναρξη των εργασιών κατασκευής της Διώρυγας έγινε στις 23.4.(5.5.) 1882. Η μελέτη του έργου έγινε από τον Ούγγρο B. Gerfer, αρχιμηχανικό της Διώρυγας Φραγκίσκου στην Ουγγαρία, και ελέγχθηκε από τον μηχανικό Daujats, αρχιμηχανικό της Διώρυγας του Σουέζ. Για την τελική κατάληξη έγιναν μελέτες τριών χαράξεων. Τελικά προκρίθηκε η χάραξη που είχε εφαρμόσει ο Νέρωνας σαν η πιο σωστή και οικονομική, σε μήκος 6.300 μ. Ύστερα όμως από 8 χρόνια, το 1890, η εταιρεία αυτή διέκοψε τις εργασίες της - εξαιτίας της εξάντλησης όλων των κεφαλαίων της - και τελικά διαλύθηκε.

Τη συνέχιση του έργου ανέλαβε Ελληνική εταιρεία με την επωνυμία « Εταιρεία της Διώρυγας της Κορίνθου » υπό τον Α. Συγγρό, που ανέθεσε την εκτέλεση των εργασιών στην εργοληπτική εταιρεία του Α. Μάτσα, η οποία και αποπεράτωσε το έργο.

Με την χρησιμοποίηση 2.500 εργατών και των τελειότερων μηχανικών μέσω της εποχής πραγματοποιήθηκε μετά 11 χρόνια με εξόρυξη 12 εκατ. κυβικά χωμάτων. Εκτός από τα κρηπιδώματα, που στηρίζουν το υποθαλάσσιο τμήμα της διώρυγας, είχε γίνει επένδυση και των πρανών σε επιφάνεια 30.000 τετραγωνικών μέτρων. Η διώρυγα κόβει σε ευθεία γραμμή τον Ισθμό της Κορίνθου, σε μήκος 6.346 μ. Το πλάτος της Διώρυγας στην επιφάνεια της θάλασσας είναι 24,6 μ. και στο βυθό της 21,3 μ., ενώ το βάθος της κυμαίνεται μεταξύ 7,50 έως 8 μ.



E9 | ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΔΙΩΡΥΓΑΣ



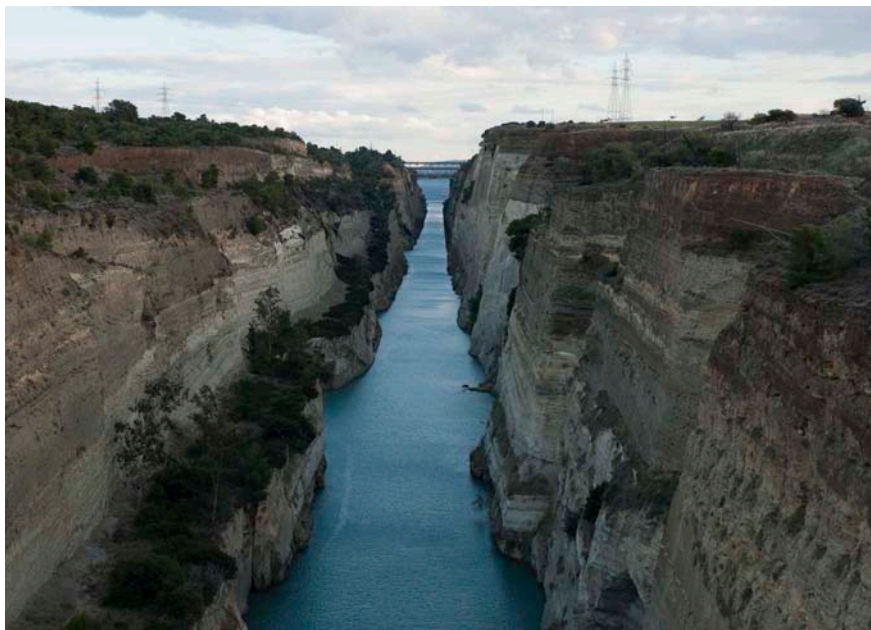
E10 | ΕΞΕΔΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ



E11 | ΚΑΝΑΛΙ



E12 | ΕΓΚΑΙΝΙΑ



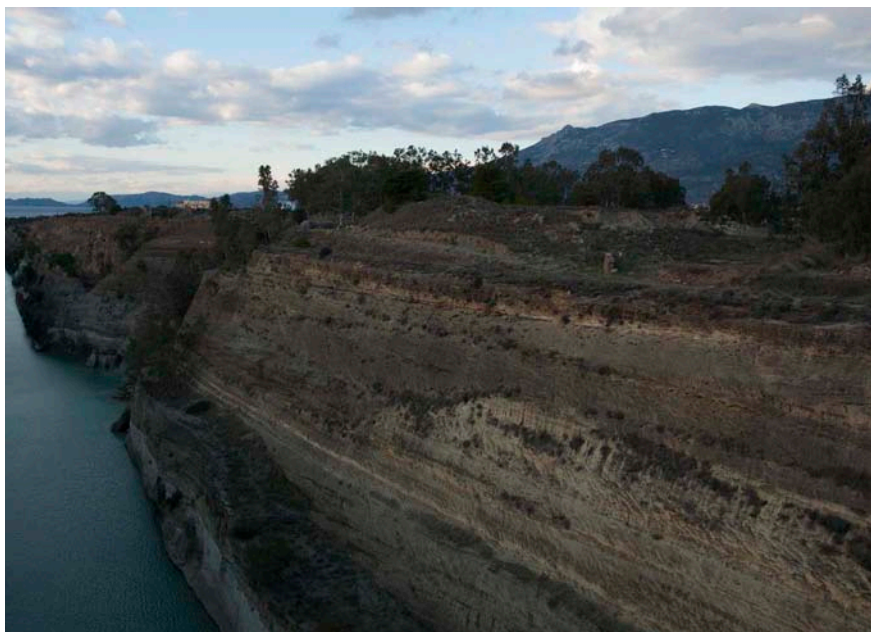
Η γεωλογική σύσταση των πρηνών της Διώρυγας είναι ανομοιομόρφη, με ποικιλία γεωλογικής συστάσεως εδαφών, που κόβονται από δεκάδες ρήγματα με κατεύθυνση από Ανατολή προς Δύση και με οξεία γωνία σχετικά με τον άξονα της Διώρυγας. Αυτή η ιδιόμορφη γεωλογική σύσταση είχε σαν συνέπεια καταπτώσεις κατά καιρούς μεγάλων όγκων χωμάτων, με αποτέλεσμα να παραμείνει η Διώρυγα κλειστή για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Συνολικά, από την έναρξη λειτουργίας της μέχρι το 1940, οι διάφορες καταπτώσεις προκάλεσαν το κλείσιμο της Διώρυγας για διάστημα 4 χρόνων. Η σημαντικότερη από τις καταπτώσεις αυτές έγινε το 1923 οπότε κατέπεσε όγκος χωμάτων 41.000 κυβικών μέτρων- και κράτησε τη Διώρυγα κλειστή για 2 χρόνια.



ΓΕΡΜΑΝΙΚΟ ΠΥΡΟΒΟΛΙΟ

Μεγάλη διακοπή της λειτουργίας της Διώρυγας έγινε το 1944 και οφείλεται σε ανατίναξη των πρηνών που προκάλεσαν οι Γερμανοί φεύγοντας. Κατέπεσε τότε όγκος 60.000 κυβικών μέτρων χωμάτων, οι δε εργασίες εκφράξεως κράτησαν 5 χρόνια (1944-1949).





Η «Εταιρεία της Διώρυγας της Κορίνθου» εκμεταλλεύτηκε τη διώρυγα μέχρι το 1906, οπότε, από οικονομική αδυναμία, αναγκάστηκε να την εκποιήσει και, ύστερα από πλειστηριασμό, την ανέλαβε η Εθνική τράπεζα, που ίδρυσε την « Νέαν Ανώνυμον Εταιρείαν της διώρυγας της Κορίνθου». Από την 1η Νοεμβρίου 1980 η εκμετάλλευση της διώρυγας περιήλθε στο Ελληνικό δημόσιο, το οποίο συνέστησε Κρατική εταιρεία, με την επωνυμία « Ανώνυμος Εταιρεία Διώρυγας Κορίνθου».

Τον Ιανουάριο του 2001, του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας πραγματοποιήσε διεθνή διαγωνισμό για την ανάδειξη Παραχωρησιούχου ο οποίος θα αναλάμβανε, μέσω Σύμβασης παραχώρησης, για χρονικό διάστημα τριάντα ετών, την άσκηση και εκμετάλλευση των Δικαιωμάτων της Διώρυγας Κορίνθου. Η Εταιρεία Sea Containers Services Ltd υπέγραψε στις 18.05.2001, μέσω της Περίανδρος Α.Ε., της Ελληνικής εταιρείας που ίδρυσε για το σκοπό αυτό, τη Σύμβαση Παραχώρησης για την εκμετάλλευση των δικαιωμάτων της Διώρυγας Κορίνθου με την Α.Ε.Δ.Κ. Η Σύμβαση Παραχώρησης τέθηκε σε ισχύ την 10η Σεπτεμβρίου 2001 και από τότε η Περίανδρος Α.Ε. διαχειρίζεται τη Διώρυγα της Κορίνθου καθώς και την ακίνητη περιουσία αυτής.



ΑΠΟΨΗ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΑΠΟ ΤΗ ΓΕΦΥΡΑ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑΣ



# Σ Η Μ Ε Ρ Ι Ν Η Κ Α Τ Α Σ Τ Α Σ Η

Το συνολικό μήκος της Διώρυγας είναι 6.343 μ. από τα οποία τα 540μ. είναι οι δυο προλιμένες. Το ύψος των πρανών φτάνει τα 79 μ. από την επιφάνεια της θάλασσας. το πλάτος της είναι 24,6 μ. στην επιφάνεια της θάλασσας και 21,3 μ. στο βυθό. Το βάθος στον άξονα φτάνει τα 8,30 μ.

Η Διώρυγα αποτελεί αποτέλεσμα νεώτερων γεωλογικών αποθέσεων. Ο χώρος θεωρείται από τους πολυπλοκότερους από γεωλογική και τεκτονική άποψη μιας και παρατηρούνται απότομες αλλαγές τόσο στην οριζόντια όσο και στην κατακόρυφη διεύθυνση, ενώ εμφανίζονται και διασταυρούμενες στρώσεις θαλάσσιων, υφάλμυρων ποταμιολιμναίων αλλά και χερσαίων αποθέσεων. Πάνω από τη διώρυγα περνούν μια πεζογέφυρα, μια σιδηροδρομική και τρεις οδικές γέφυρες, ενώ στις άκρες της έχουν κατασκευαστεί δύο μικρά λιμάνια, η Ισθμία και η Ποσειδωνία, στα οποία σήμερα υπάρχουν δύο υπερσύγχρονες βυθιζόμενες γέφυρες.

Η Διώρυγα της Κορίνθου αποτελεί έναν εξαιρετικά σημαντικό κόμβο για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Μέχρι στιγμής αποτελεί τη συντομότερη και ασφαλέστερη θαλάσσια οδό για πλοία με μέγιστο πλάτος 21,9μ., μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα 6,5μ. και με προέλευση/ προορισμό λιμάνια του Ιονίου Πελάγους, της Αδριατικής και της Νότιας Ιταλίας και προορισμό/ προέλευση λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι κάθε χρόνο περνούν τη διώρυγα 12.000 πλοία 50 και πλέον διαφορετικών εθνικοτήτων.



Ε14 | ΔΙΩΡΥΓΑ - ΑΠΟΨΗ ΑΠΟ ΨΗΛΑ



Ε15 | ΔΥΤΙΚΗ ΕΙΣΟΔΟΣ - ΑΠΟΨΗ ΑΠΟ ΠΛΟΙΟ



Η διέλευση μέσω της διώρυγας παρέχει σημαντικά πλεονεκτήματα στη διεθνή Ναυτιλία και το διεθνές Εμπόριο, συγκριτικά με τον περίπλοκο της Πελοποννήσου:

Μείωση της απόστασης έως και 195 ναυτικά μίλια. Εξοικονόμηση χρόνου, καυσίμων και χρημάτων.

Νέα δεδομένα στη ναυτιλία και στον τουρισμό της Ελλάδας μπορεί να προσφέρει η διαπλάτυνση της διώρυγας της Κορίνθου. Το προτεινόμενο έργο διαπλάτυνσης της Διώρυγας κατά 25μ. και εκβάθυνσής της κατά 3μ. εκτιμάται ότι θα επιφέρει αύξηση του αριθμού των ετησίων διελεύσεων και αύξηση των ετήσιων εσόδων και των κερδών από τις διελεύσεις. Ο Ισθμός της Κορίνθου βρίσκεται στο top 10 προορισμών για κρουαζιέρες, σύμφωνα με ψηφοφορία από ειδικούς του τουρισμού στη Μεγάλη Βρετανία (δημοσιογράφους και στελέχη) που εξειδικεύονται στον τομέα των κρουαζιέρων. Συγκεκριμένα καταλαμβάνει την 9η θέση παγκοσμίως. Η εντυπωσιακή θέα του καναλιού τόσο από τις γέφυρες όσο και από την επιφάνεια της θάλασσας έχει μετατρέψει τη Διώρυγα σε ένα δοχείο χωρικών δρώμενων.

Στο κάτω μέρος της τουριστικής γέφυρας της Κορίνθου σε ύψος 80 μέτρων από την επιφάνεια του νερού βρίσκεται πλατφόρμα Bungee Jumping και θεωρείται ένα από τα καλύτερα σημεία για Bungee στον κόσμο.

ασυνέχεια, τέτοιου μεγέθους που δημιουργείται σε φυσικό τοπίο στη χώρα. Με τη διάνοιξή της, εισάγεται η έννοια της κατακόρυφης διεύθυνσης στον τοπίο του Ισθμού, η οποία ελάχιστα αλλιώνεται από την ύπαρξη των αναβαθμών που προέκυψαν από την κατασκευή των πρानών.



E16 | ΑΓΟΨΗ ΑΠΟ ΠΛΟΙΟ



E17 | BUNGEE JUMPING



E18 | BUNGEE JUMPING

Επιπλέον, το 2012 άρχισε η διοργάνωση του Corinth Canal SUP Crossing, μία εκδήλωση όπου συμμετείχαν αθλητές, οι οποίοι στις 4 Οκτωβρίου διέσχισαν την ιστορική διώρυγα κάνοντας Stand up paddle surfing.



2 χρόνια νωρίτερα, τον Απρίλη του 2010, ο παγκοσμίου φήμης, πρωταθλητής freestyle motocross Robbie Maddison, πραγματοποίησε άλμα, πάνω από τον Ισθμό της Κορίνθου με τη μοτοσικλέτα του. Ο 28χρονος Αυστραλός, απογείωθηκε από την ειδικά κατασκευασμένη ράμπα απογείωσης, επιτάχυνε τη μοτοσικλέτα του αγγίζοντας τα 125χλμ/ώρα, και αφού πραγματοποίησε άλμαμήκους 85 μέτρων, πάνω από τα νερά του Ισθμού, σε ύψος 95 μέτρων προσγειώθηκε με ασφάλεια στην απέναντι πλευρά. Ο 28χρονος Αυστραλός έκανε το συγκεκριμένο άλμα, για τις ανάγκες διαφημιστικού σποτ της εταιρίας αναφυκτικών RedBull.



Η Διώρυγα αποτελεί ένα τεράστιας σημασίας έργο όχι μόνο οικονομική και συμβολική πλευρά, αλλά επειδή αποτελεί την πρώτη τεχνητή ασυνέχεια, τέτοιου μεγέθους που δημιουργείται σε φυσικό τοπίο στη χώρα. Με τη διάνοιξη της, εισάγεται η έννοια της κατακόρυφης διεύθυνσης στον τοπίο του Ισθμού, η οποία ελάχιστα αλλοιώνεται από την ύπαρξη των αναβαθμών που προέκυψαν από την κατασκευή των πρηνών.







# Π Ρ Ο Τ Α Σ Η Χ Ρ Η Σ Η Σ

Με τη δημιουργία της νέας εθνικής οδού, η κατακόρυφη διεύθυνση του τοπίου γίνεται ελάχιστα αντιληπτή από τους διερχόμενους. Η Διώρυγα της Κορίνθου σπάνια είναι πλέον αντιληπτή από τους διερχόμενους. Το μεταβατικό τοπίο, όπου φυσική τοπογραφία και ανθρώπινη παρέμβαση έχουν αναμιχθεί τόσο, ώστε με την πάροδο των χρόνων κανείς να μην μπορεί να διαχωρίσει φυσικό και τεχνητό στοιχείο που άλλοτε υπήρξε το κυρίαρχο στοιχείο και βασική ατραξιόν της περιοχής μοιάζει να έχει πια χαθεί παρά το ενδιαφέρον διάφορων εταιριών για ανάδειξη και αξιοποίηση του χώρου.

Στην πρόταση που παρουσιάζεται έρχεται να πολλαπλασιαστεί η κατακόρυφη διεύθυνση του χώρου σημειακά, δημιουργώντας ένα είδος συρραφής στο υπάρχον τοπίο. Στην πρόταση που ακολουθεί παρουσιάζονται λουτρικές εγκαταστάσεις και χώρους φιλοξενίας για 100 περίπου άτομα, οι οποίοι ενσωματώνουν εσωτερικά τους δεξαμενές επίπλευσης.

Στο υψηλότερο σημείο της Διώρυγας, με ύψος +79m από το επίπεδο της θάλασσας, αναρτάται μια αλληλουχία κατακόρυφων τοιχείων - ένα αιωρούμενο φράγμα - το οποίο με τη σειρά του προσομοιάζει της συνθήκες του περιβάλλοντα χώρου. Ανάμεσα στα τοιχεία ο επισκέπτης βρίσκεται σε συνθήκες διαδοχικών μικρο-ισθμών. Δημιουργείται έτσι, ένα χωρικό σύμπλεγμα όπου ο ένοικος βρίσκεται σε μια κατάσταση, στην οποία συμπιέζεται ανάμεσα σε γη και νερό, αιωρούμενος στο κενό.

Η πρόσβαση στο κτήριο γίνεται από ένα ενδιάμεσο επίπεδο, ώστε να ενδυναμωθεί η αίσθηση της συμπίεσης για τον επισκέπτη. Στο συγκρότημα κυριαρχεί ένας ημιυπαίθριος χαρακτήρας ώστε να τονιστεί η έννοια του Καναλιού τόσο εσωτερικά, όσο και εξωτερικά του συγκροτήματος. Στο ημιτελές αυτό κτήριο εισάγεται ουσιαστικά ένας τύπος κτηρίου αντίστροφος του γιαπιού. Ο τοίχος είναι πλέον ο πρωταγωνιστής της σύνθεσης, ενώ οι πλάκες χρησιμοποιούνται κυρίως σαν μέσο πρόσβασης στους υπάρχοντες χώρους. Στους υπάρχοντες χώρους περιλαμβάνονται 2 café - εστιατόρια, 3 χώροι αποδυτηρίων που υποστηρίζουν τις 7 εξωτερικές πισίνες του κτηρίου, ενώ ακόμη βρίσκει κανείς χώρους για massage, σάουνα και χαμάμ στα κατώτερα επίπεδα του κτηρίου. Ουσιαστικά καθώς κατεβαίνει κανείς στα χαμηλότερα στρώματα του κτηρίου, και "εισέρχεται" πιο βαθιά της Διώρυγας η θερμοκρασία των χώρων ανεβαίνει αγκίζοντας τους 50°C.

Στο σύμπλεγμα λουτρών που κατασκευάζεται, ενσωματώνονται δωμάτια αισθητηριακής απομόνωσης που ενισχύουν την αλλοίωση των αισθήσεων μέσα από την αντιστροφή της βαρύτητας- η οποία επιτυγχάνεται μέσω δεξαμενών επίπλευσης. Οι χώροι αυτοί προσαρμόζονται στα "εξωτερικά" τοιχεία του κτηρίου για διευκόλυνση της κίνησης και ενίσχυση της απομόνωσης.

Συναντά κανείς 2 τυπολογίες χώρων φιλοξενίας. Το κοινό και στις 2 αυτές τυπολογίες είναι η πρόσβαση, η οποία γίνεται μέσω της οροφής των δωματίων, με έναν διάδρομο ο οποίος "με τρύπες - σκάλες" δημιουργεί μια αντιστροφή της αντίληψης του περιβάλλοντα χώρου. Στην μία εκ των 2 τυπολογιών για να γίνει πιο έντονη η αντιστροφή αυτή, ο κάτοικος εισέρχεται πρώτα στο χώρο της δεξαμενής επίπλευσης και ο χώρος φιλοξενίας βρίσκεται σε 2ο πάτωμα από κάτω.

Ακόμη οξειδωμένος χαλκός αποτελεί το βασικό υλικό του συμπλέγματος, ο οποίος μέσω της πορώδους επιφάνειας που δημιουργείται μέσω του μοτίβου που προτείνεται δημιουργεί επιπλέον κάδρα του τοπίου στον επισκέπτη.

# Θ Ε Ρ Α Π Ε Ι Α Ε Π Ι Π Λ Ε Υ Σ Η Σ

Η επίπλευση αποτελεί μια μέθοδο μεταφοράς σε βαθύ επίπεδο χαλάρωσης, σαν να βρίσκετε σε μια υψηλή κατάσταση διαλογισμού χωρίς να χρειάζεται καμία επιπλέον ικανότητα.

Κατά τη θεραπεία επίπλευσης ο χρήστης βρίσκεται σε μια ειδικά κατασκευασμένη μπανιέρα με ζεστό νερό ύψους 20-25 cm στην οποία έχει προστεθεί αλάτι Epsom (θειικό μαγνήσιο). Το νερό είναι συνήθως στη θερμοκρασία του σώματος (κάποιες φορές από 34 - 38°C) και λόγω της μεγάλης περιεκτικότητας σε αλάτι ο χρήστης έχει την δυνατότητα να επιπλέει χωρίς ιδιαίτερη προσπάθεια, εκμηδενίζοντας κάπως τα όρια του ανθρώπινου σώματος. Ο ήχος μπορεί να απουσιάζει - ανάλογα με την επιθυμία του χρήστη. Τις περισσότερες φορές συναντάμε δωμάτια επίπλευσης - μεγαλύτερα και με ψηλότερο ταβάνι από τις μπανιέρες.

Περισσότερο γνωστά είναι με την ονομασία isolation tanks και sensory deprivation tanks. Εφευρέθηκαν το 1954 από τον John C. Lilly, ψυχαναλυτή με σκοπό να διερευνήσει τα αποτελέσματα της απουσίας των ανθρώπινων αισθήσεων και τη σύνδεση τους με το υποσυνείδητο. (αφή, γεύση, όσφρηση, βαρύτητα) Βραχυπρόθεσμη θεραπεία επίπλευσης προσφέρει χαλάρωση στο χρήστη, παρόμοια με το διαλογισμό και ανακούφιση από χρόνιους πόνους. Παρατεταμένη χρήση φαίνεται να συνδέετε με την πρόκληση έντονου άγχους, κατάθλιψης και οφθαλμαπατών. Εθελοντές σε διάφορα πειράματα περιέγραψαν τις μετέπειτα ψευδαισθήσεις σαν να έκαναν χρήση ψυχεδελικών - LSD.

Αλλαγές στην ανθρώπινη αντίληψη που μπορεί να προκληθούν λόγω της χρήσης αποτελούν ακόμη, η αντίληψη του χρόνου - μοιάζει πλέον να κυλά πιο αργά- (Kjellgren, 2003; Ludwig, 1990; Raab & Gruzeli-er, 1994), ακουστική και οπτική αντίληψη, η αίσθηση του ορίου του σώματος (Kjellgren; Norlander et al., 2001) και αλλαγή στον τρόπο σκέψης χρήστες θεώρησαν πως αυξήθηκε η δημιουργικότητά τους μετά τη συνεδρία επίπλευσης.

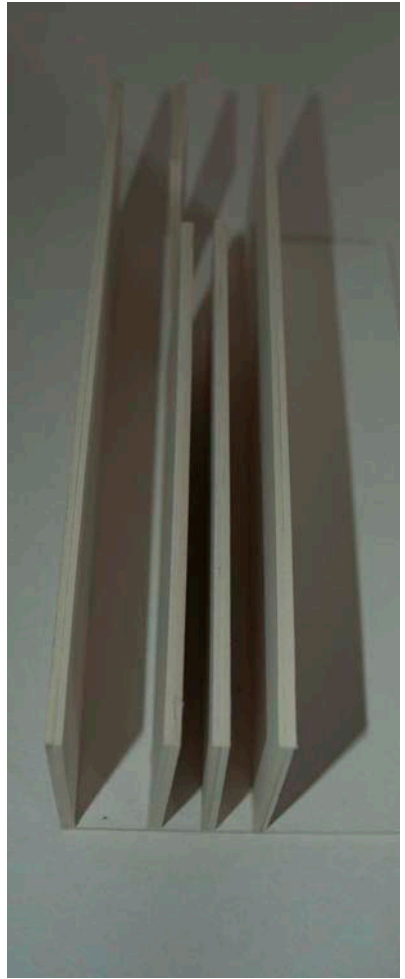


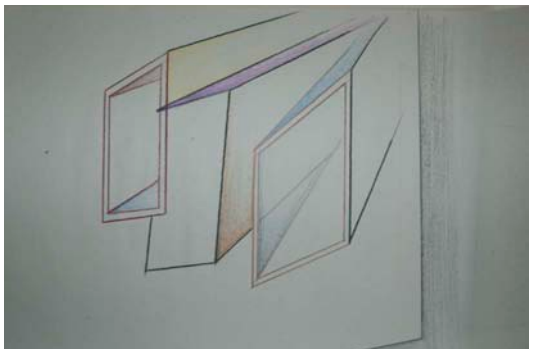
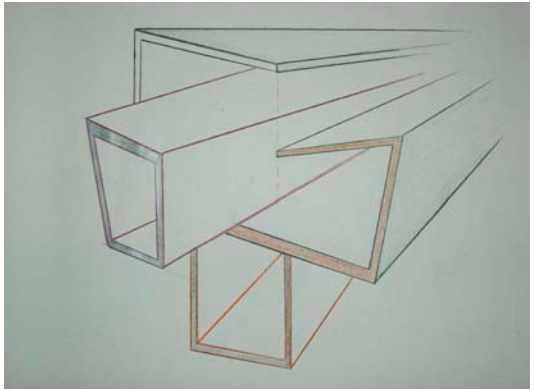
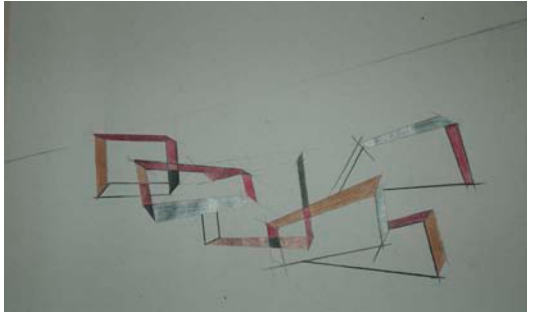
E22 | FLOATATION



ΑΝΑΓΝΩΣΕΙΣ  
ΤΟ ΠΙΟ Υ

\_ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ  
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ







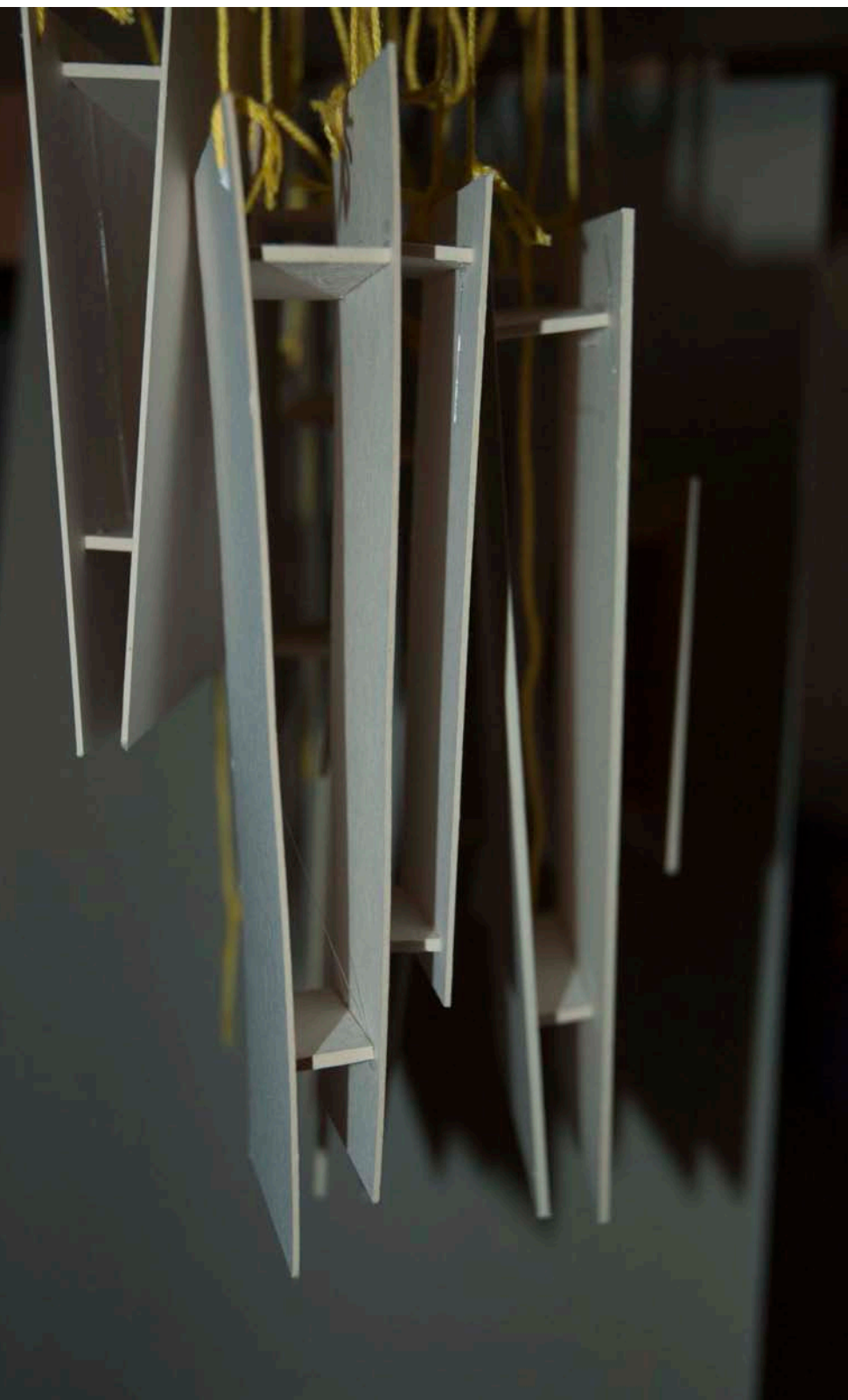


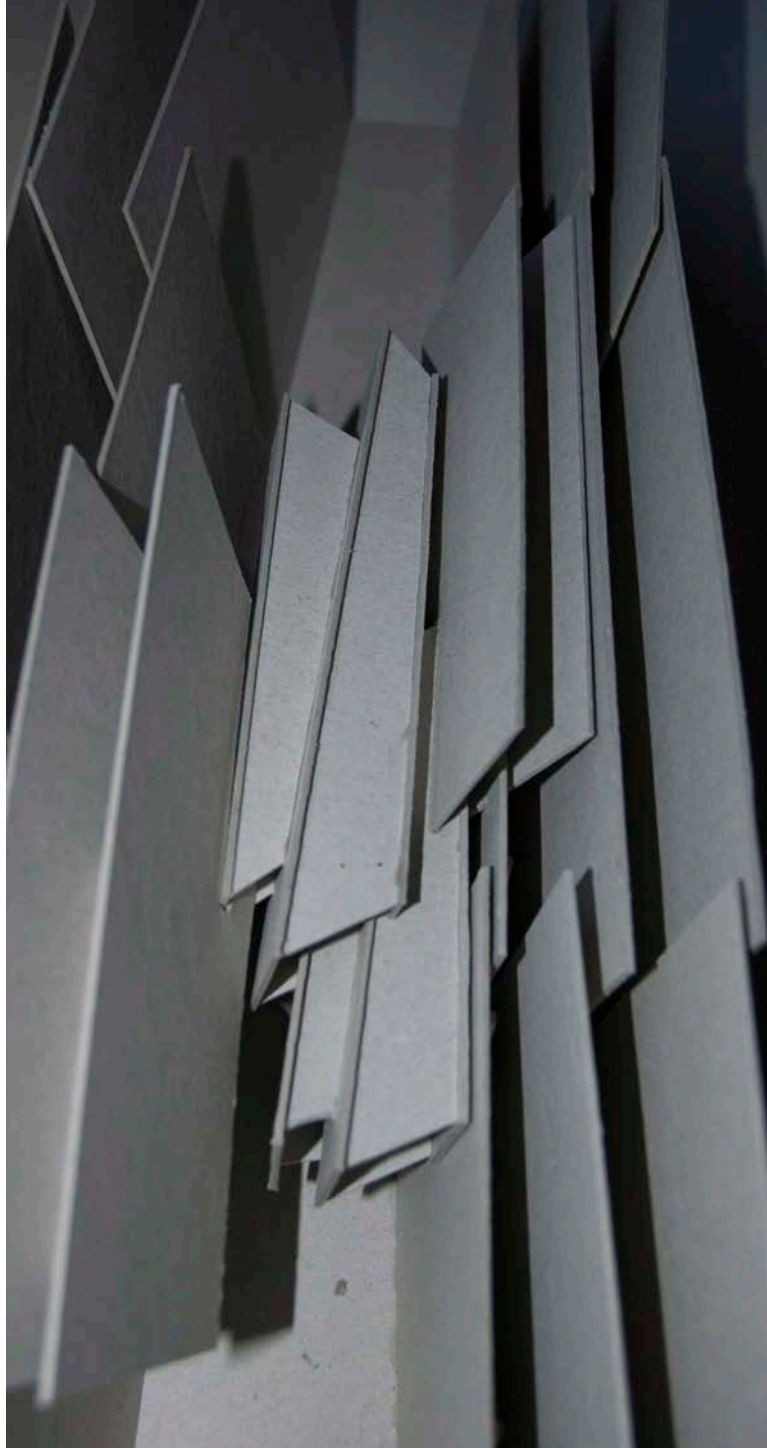














# Π Ρ Ο Τ Α Σ Η







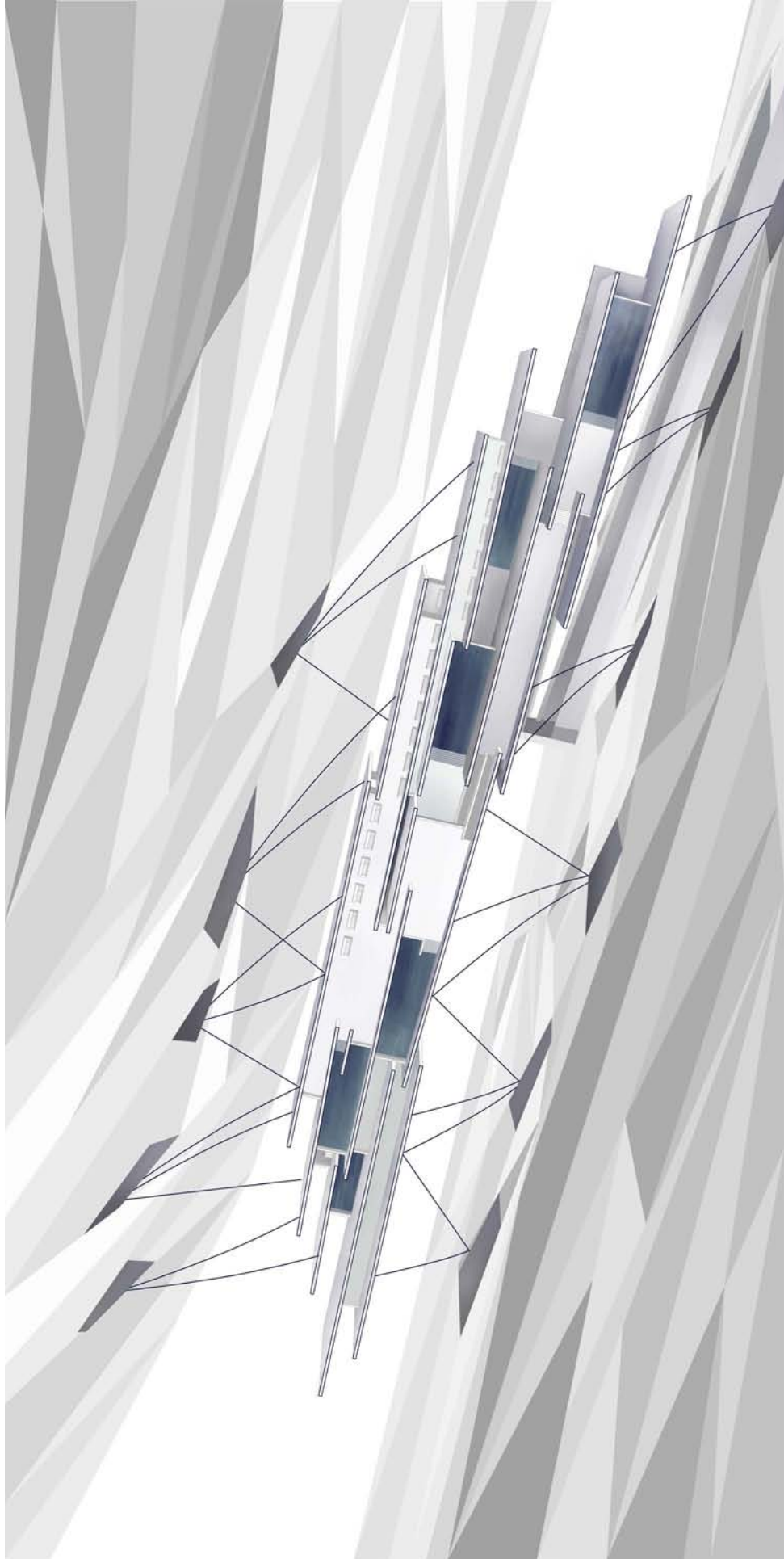






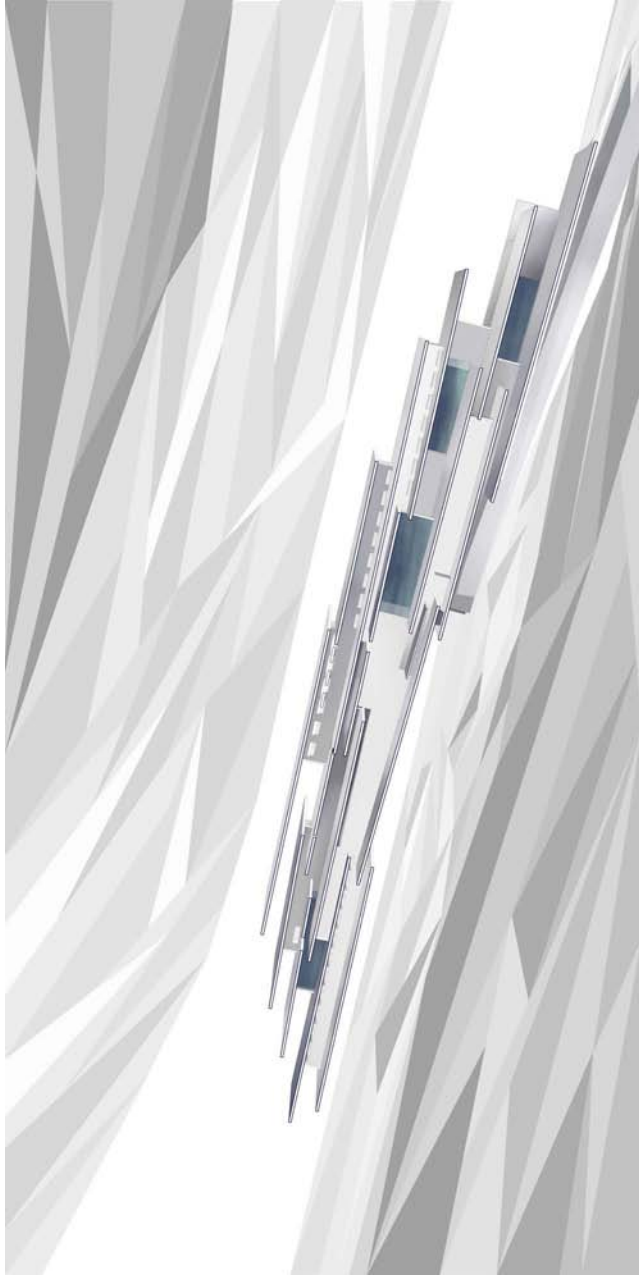






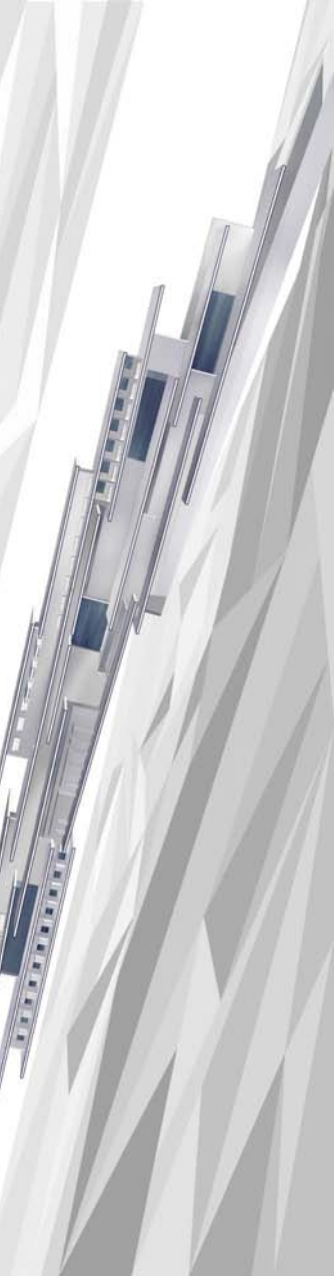
ΠΡΟΟΠΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ Α' ΣΤΑΘΜΗΣ

ΠΡΟΟΠΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ Β' ΣΤΑΘΜΗΣ

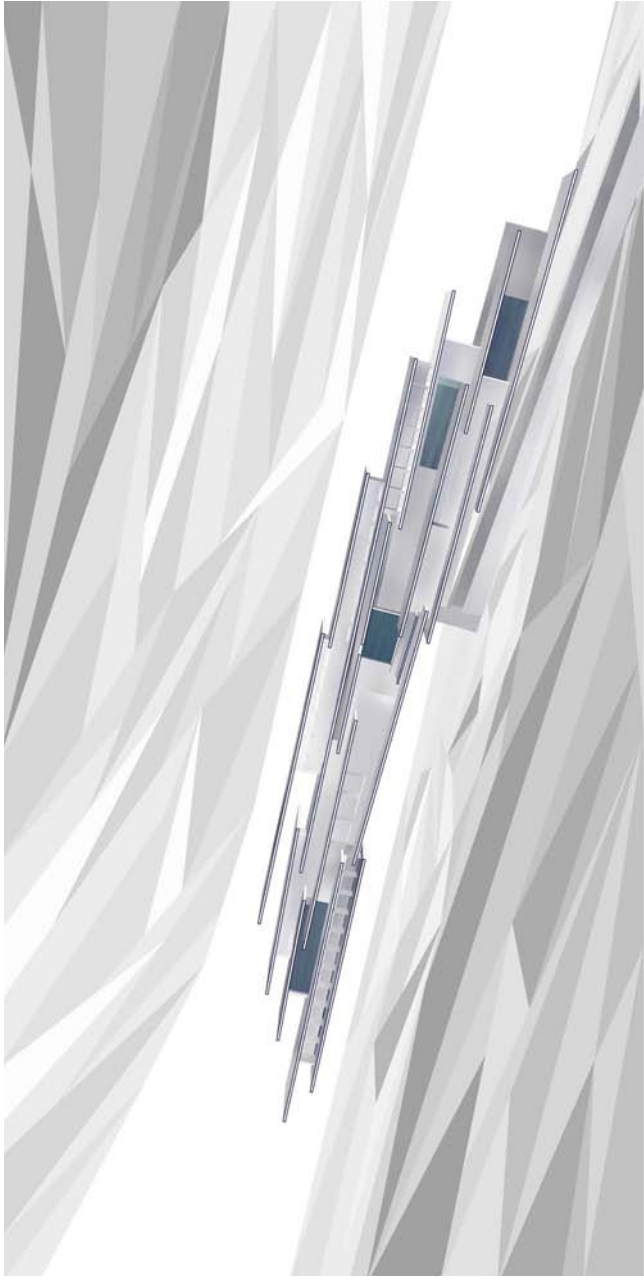




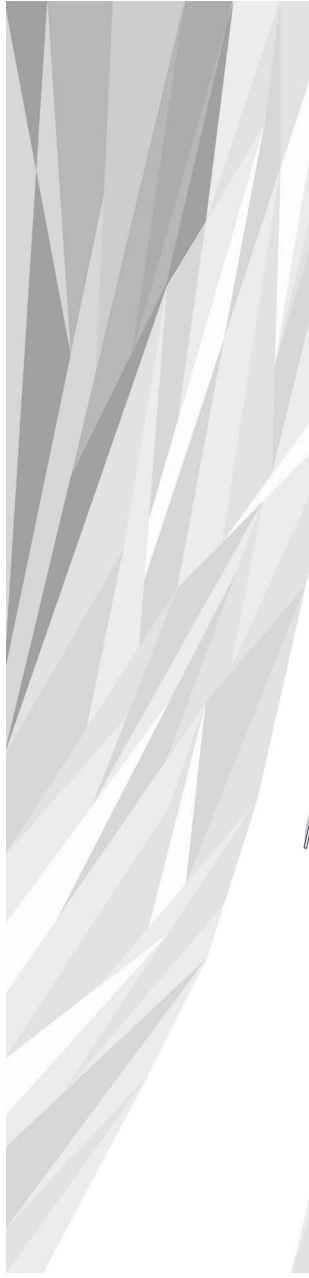
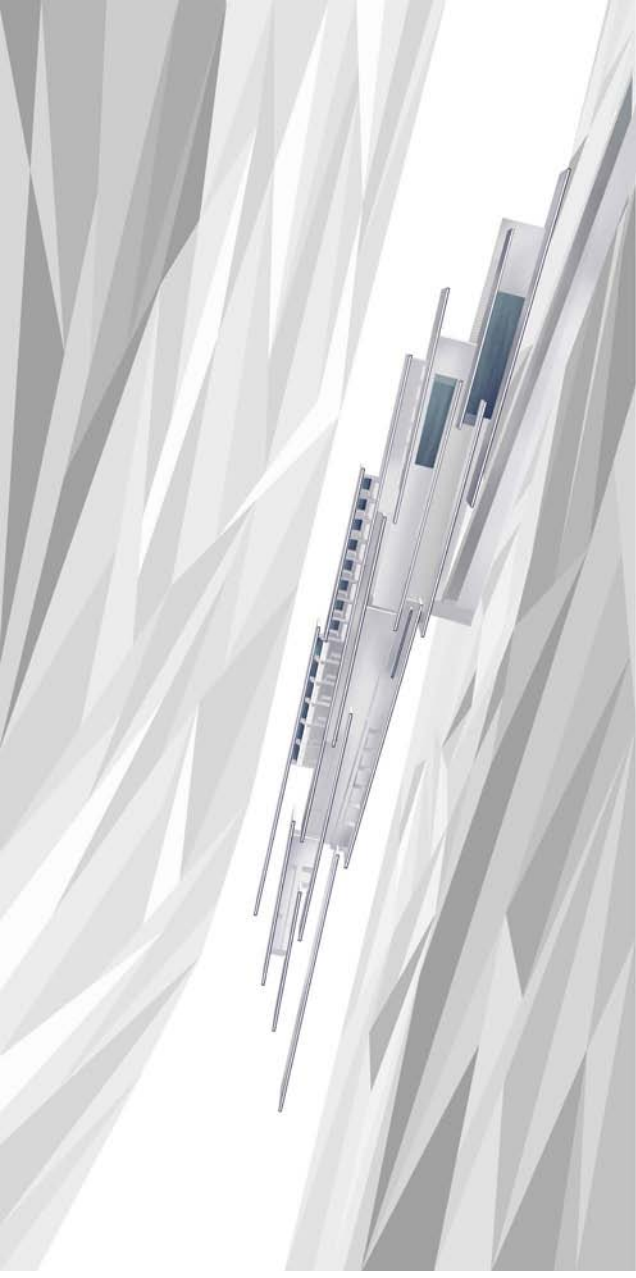
ΠΡΟΟΠΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ Γ' ΣΤΑΘΜΗΣ

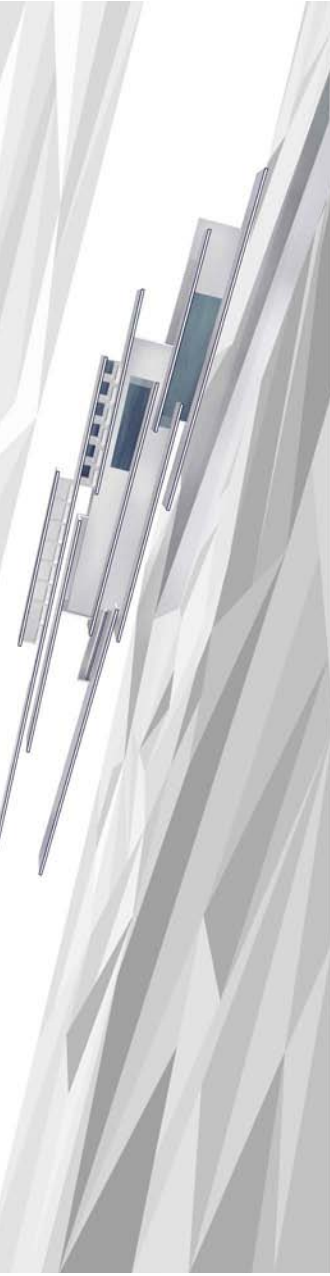


ΠΡΟΟΠΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ Δ' ΣΤΑΘΜΗΣ

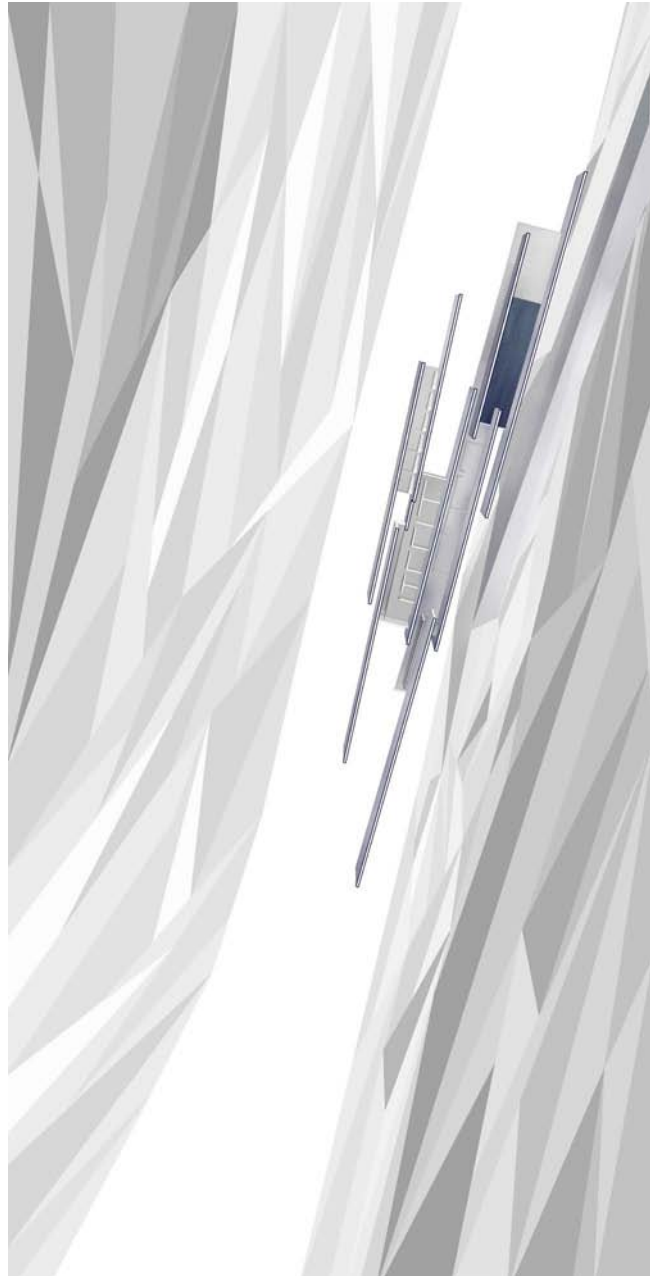


ΠΡΟΟΠΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ Ε΄ ΣΤΑΘΜΗΣ





ΠΡΟΟΠΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΤ' ΣΤΑΘΜΗΣ

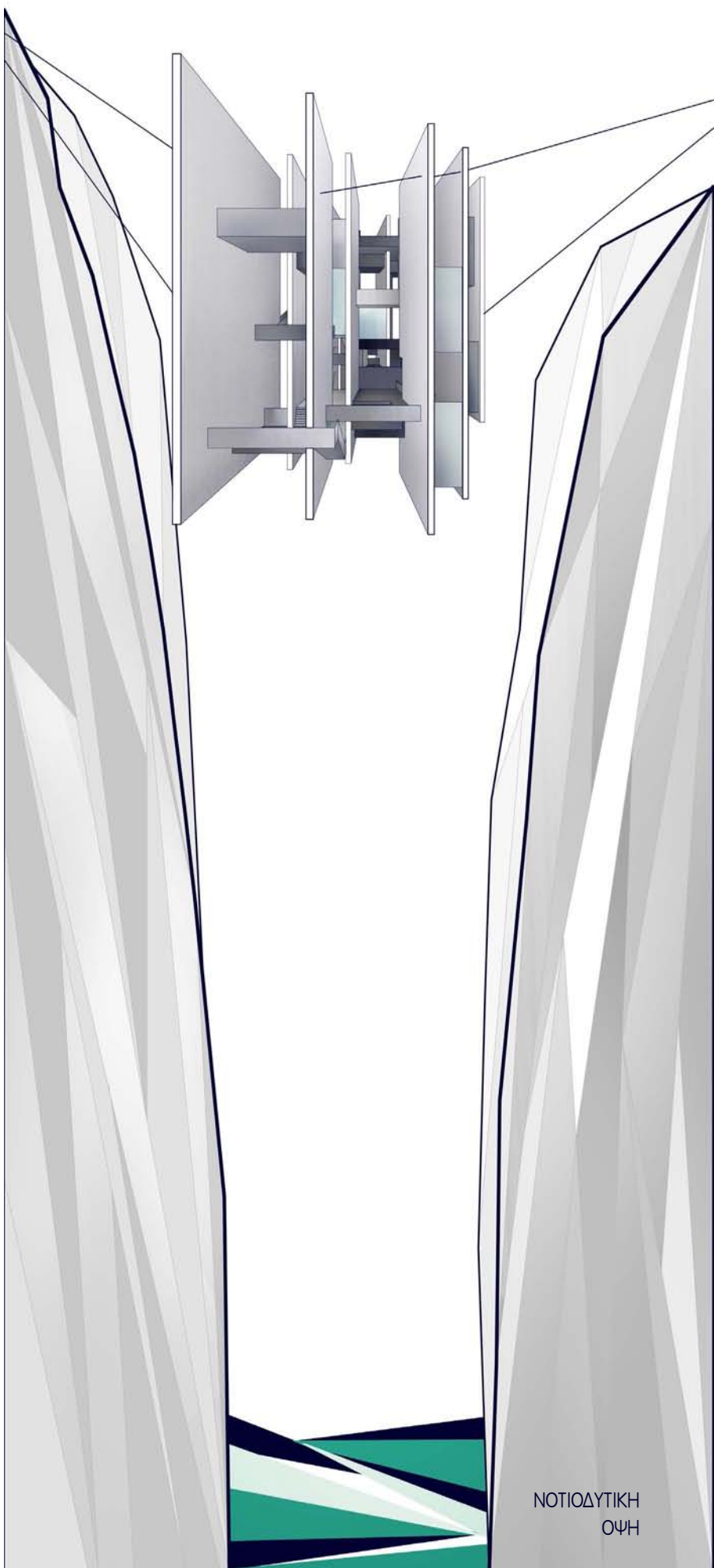


ΠΡΟΟΠΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ Ζ' ΣΤΑΘΜΗΣ



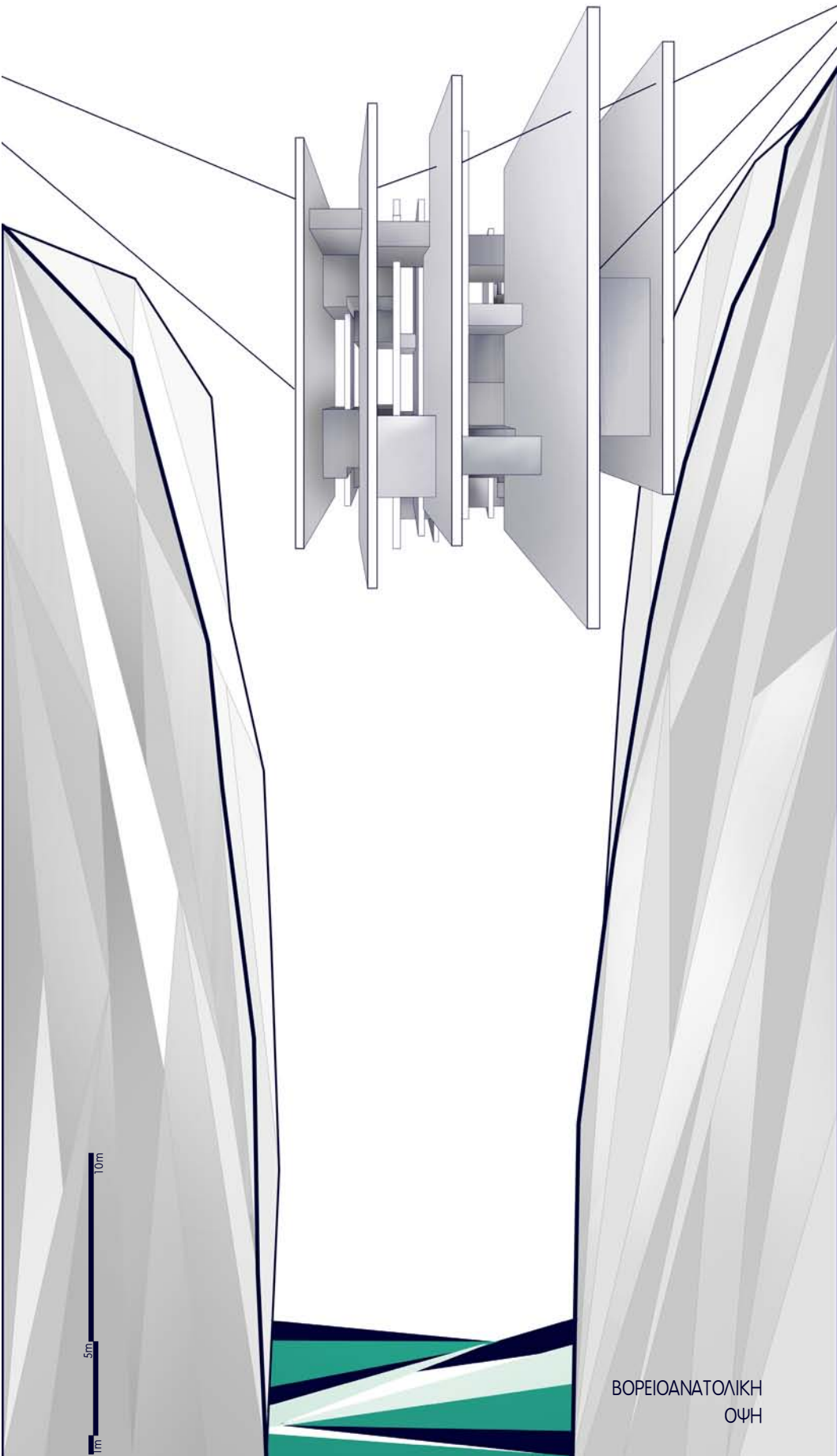


1m 5m 10m



ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΗ  
ΟΨΗ

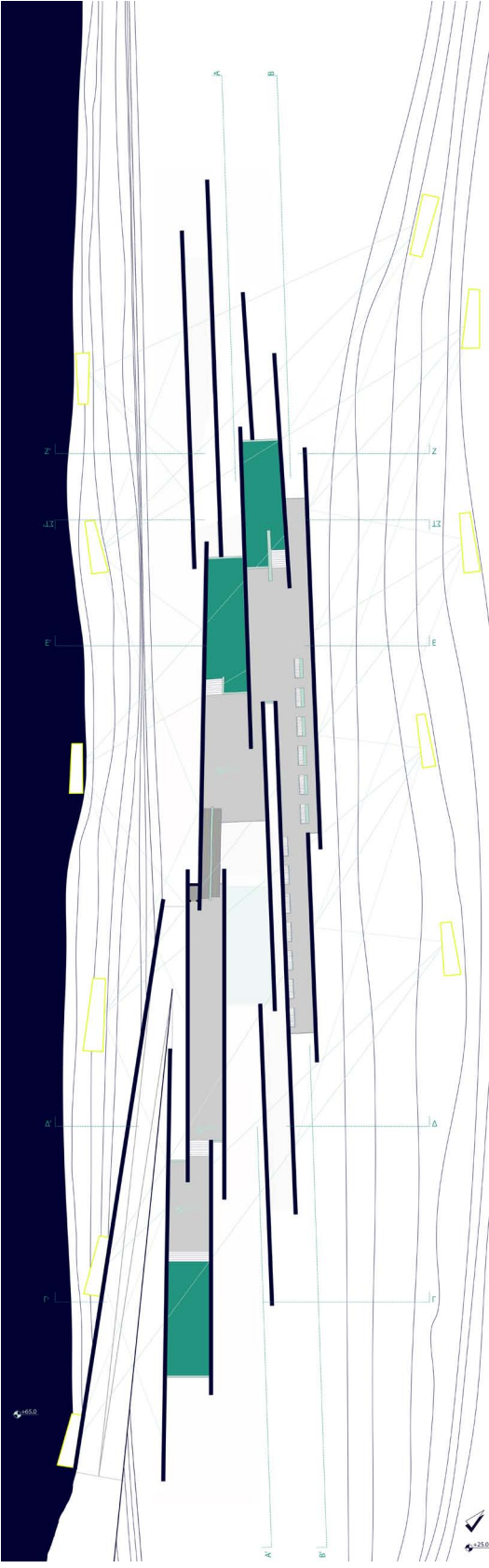




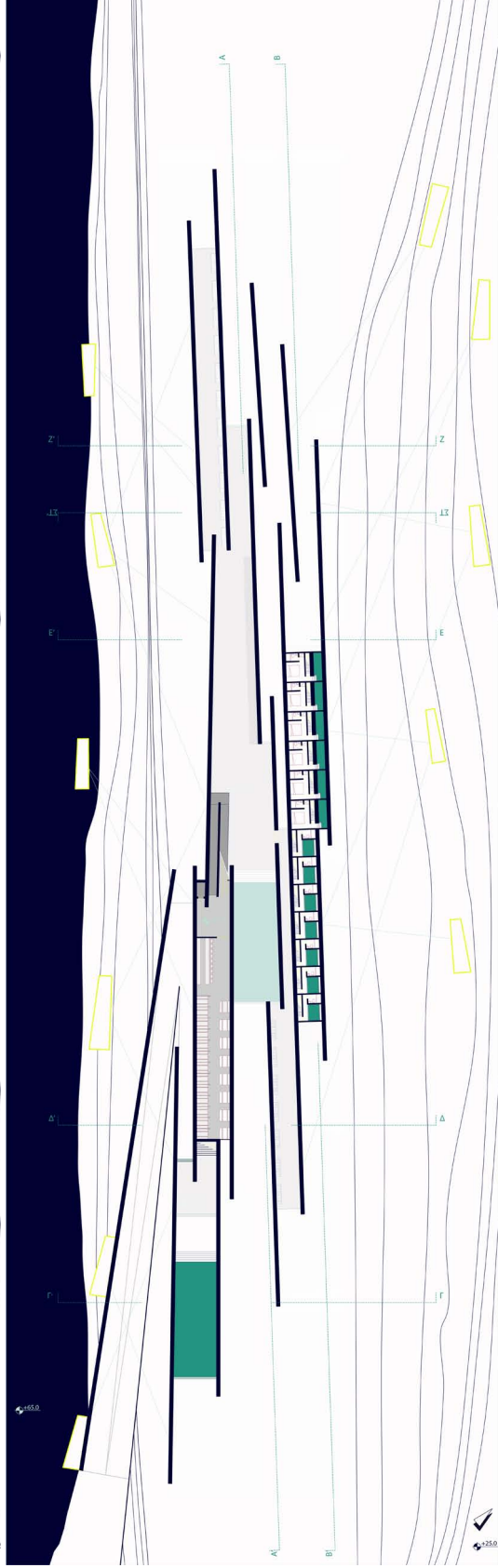
1m  
5m  
10m

ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ  
ΟΨΗ





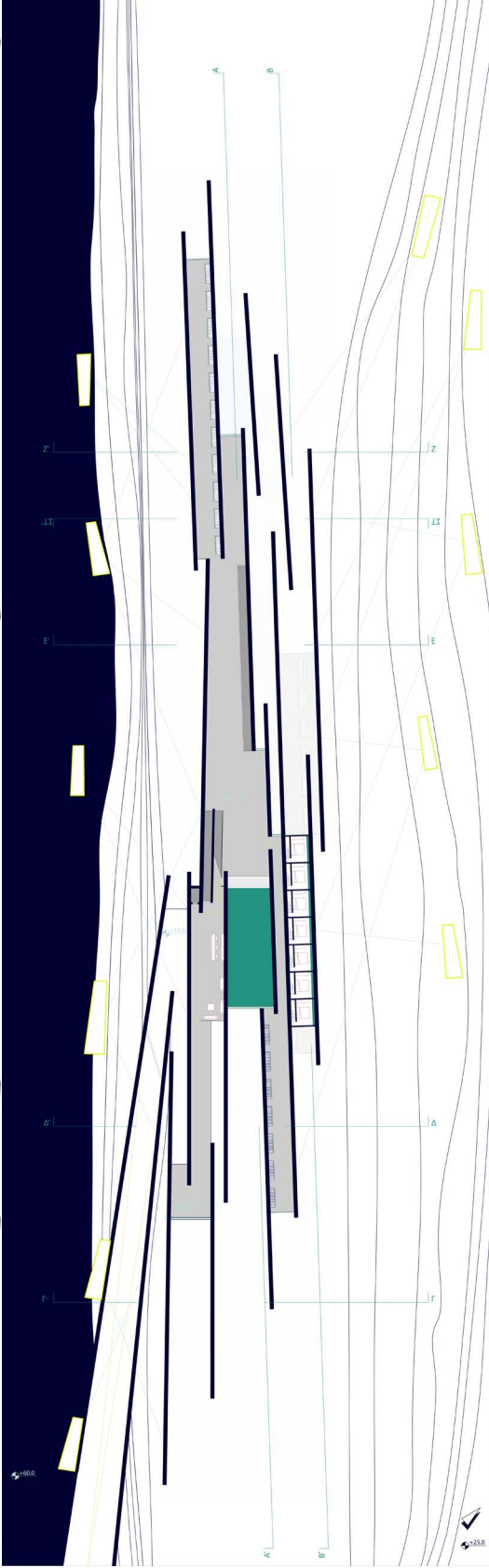
ΚΑΤΟΨΗ ΣΤΑΘΜΗΣ +67.0m



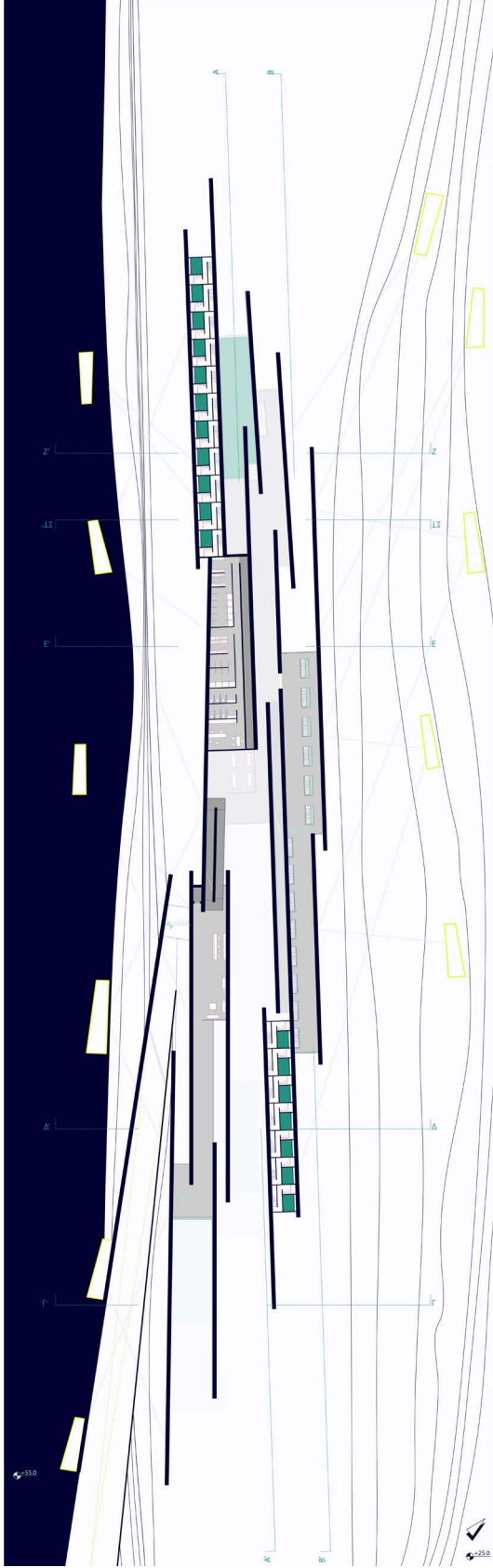
ΚΑΤΟΨΗ ΣΤΑΘΜΗΣ +65.0m

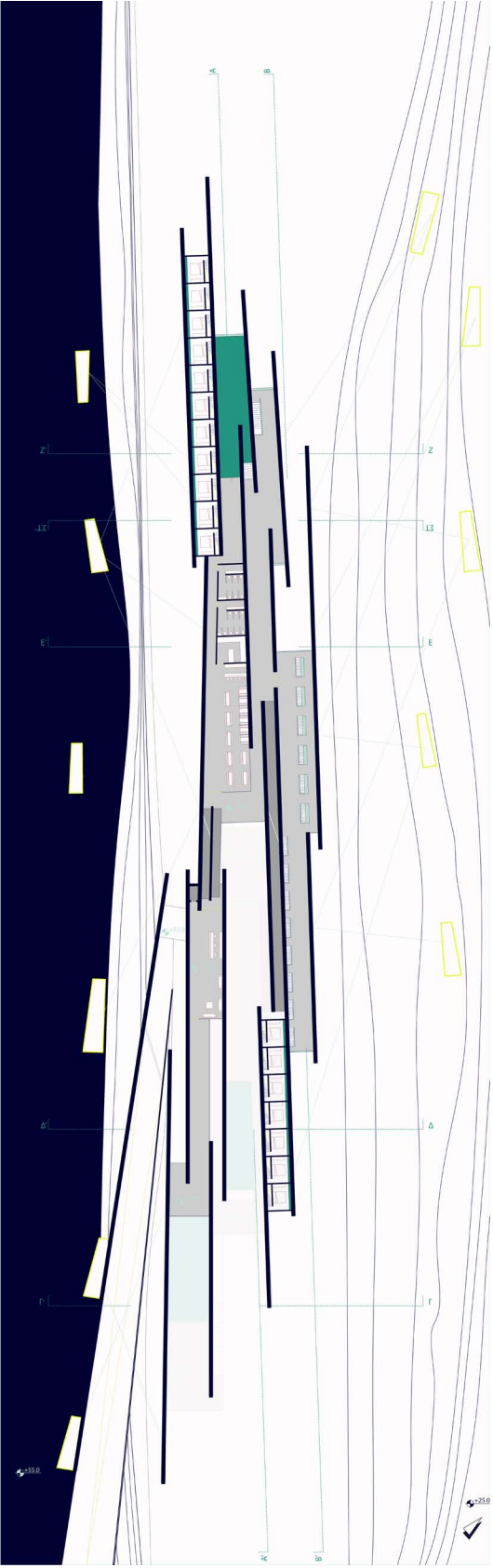


ΚΑΤΟΨΗ ΣΤΑΘΜΗΣ +60.0m

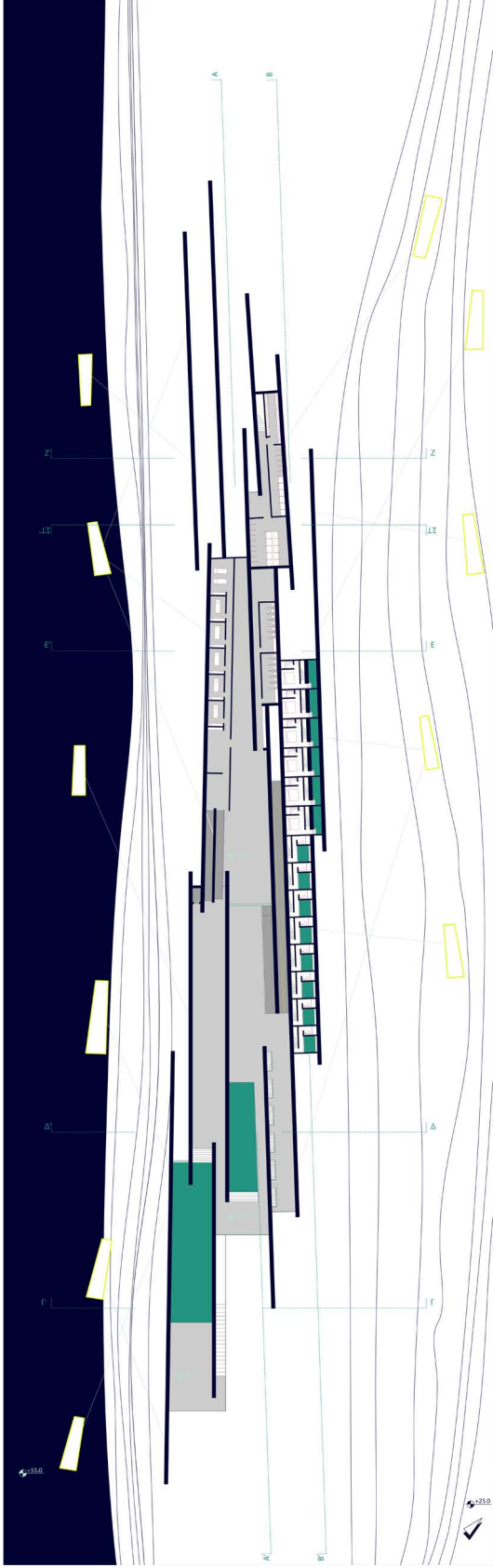


ΚΑΤΟΨΗ ΣΤΑΘΜΗΣ +57.0m





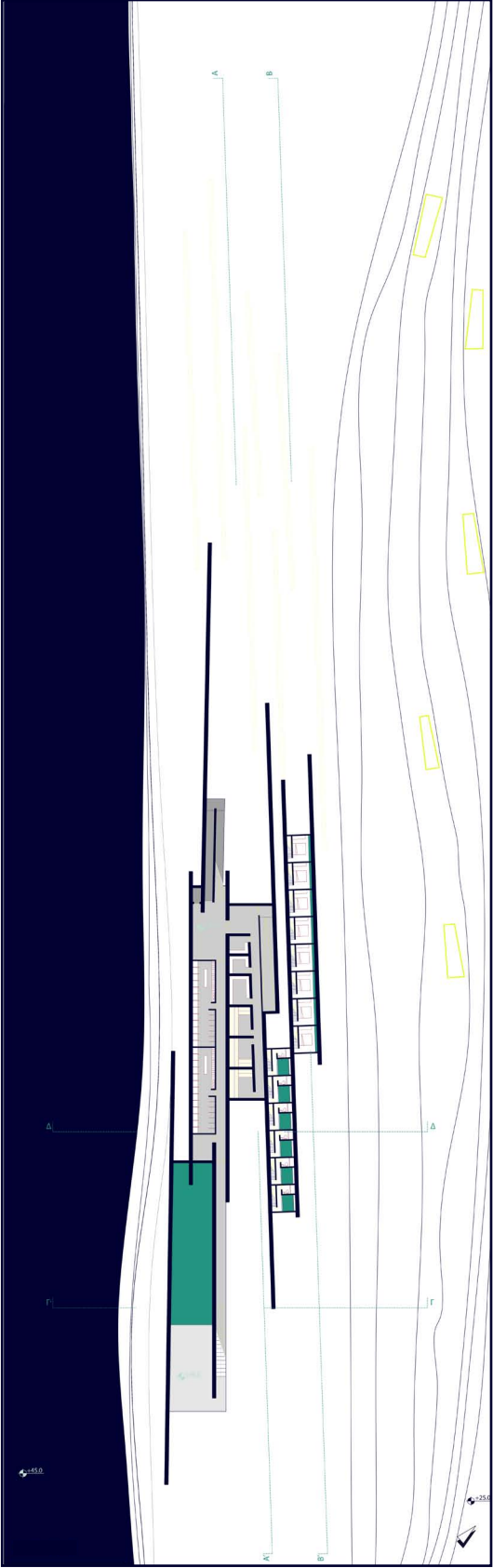
ΚΑΤΟΥΠΗ ΣΤΑΘΜΗΣ +55.0m



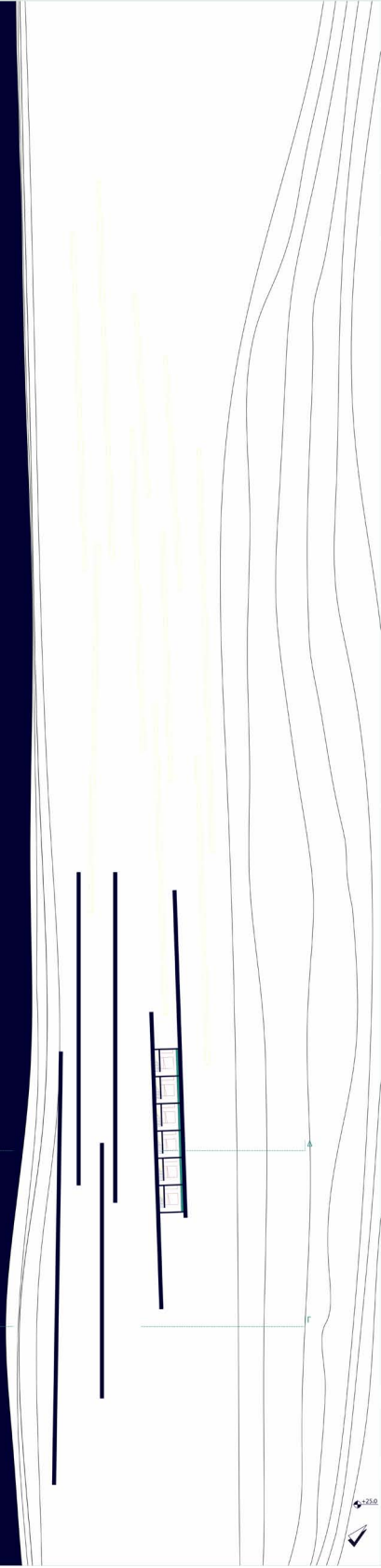
ΚΑΤΟΥΠΗ ΣΤΑΘΜΗΣ +51.0m



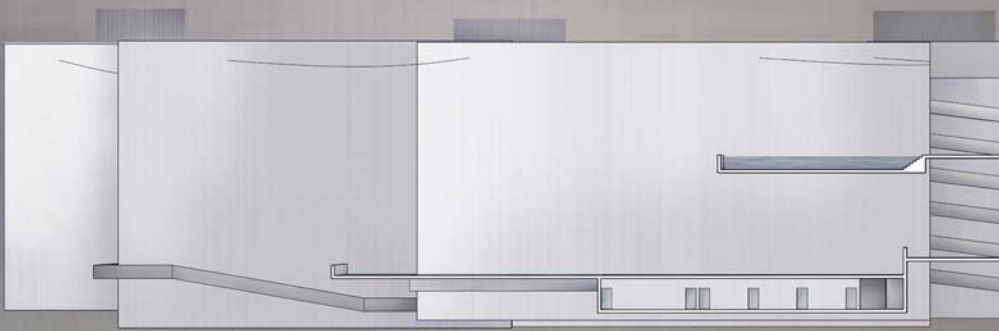
2m 10m 20m

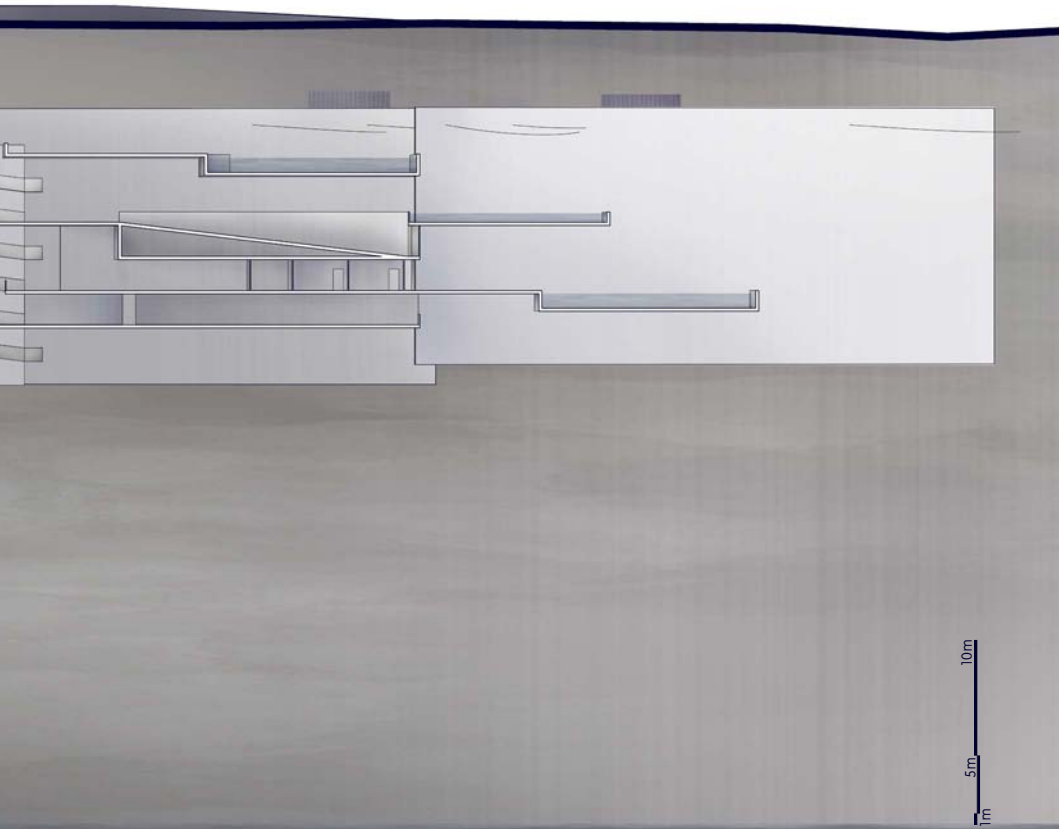


ΚΑΤΟΨΗ ΣΤΑΘΜΗΣ +45.0m

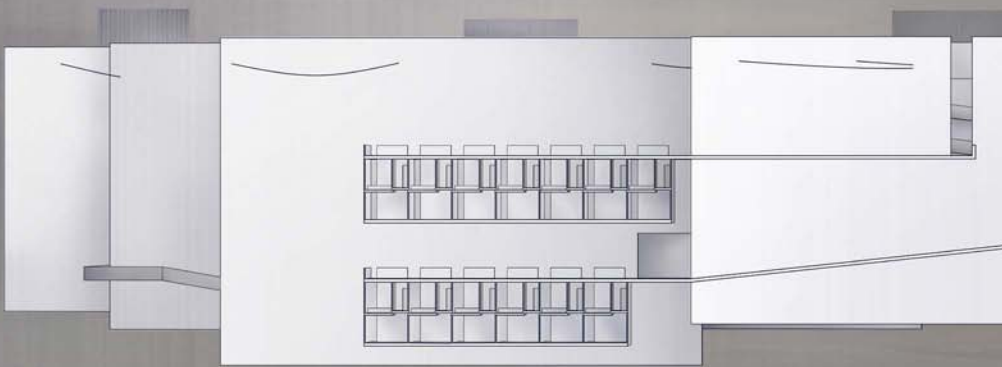


ΚΑΤΟΨΗ ΣΤΑΘΜΗΣ +43.0m

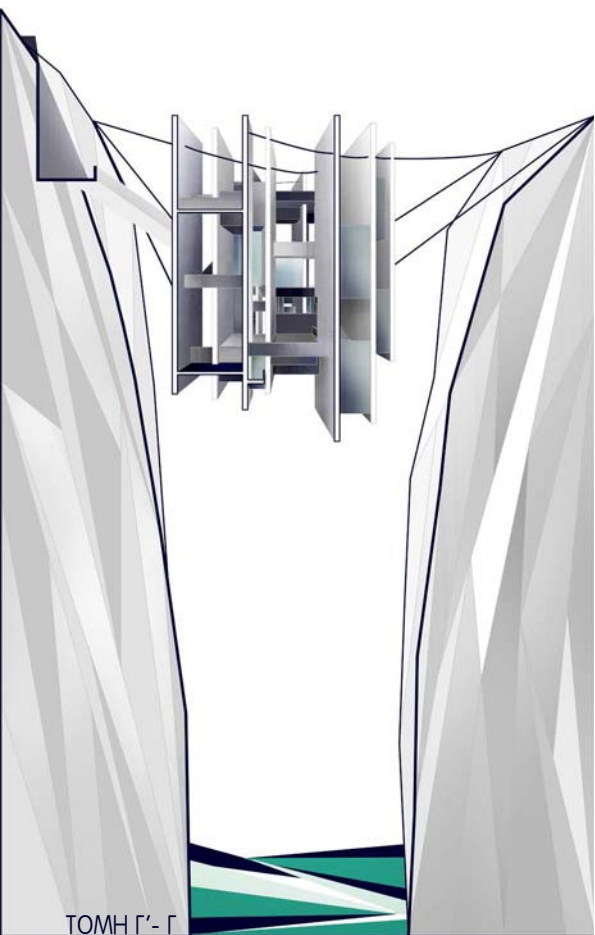




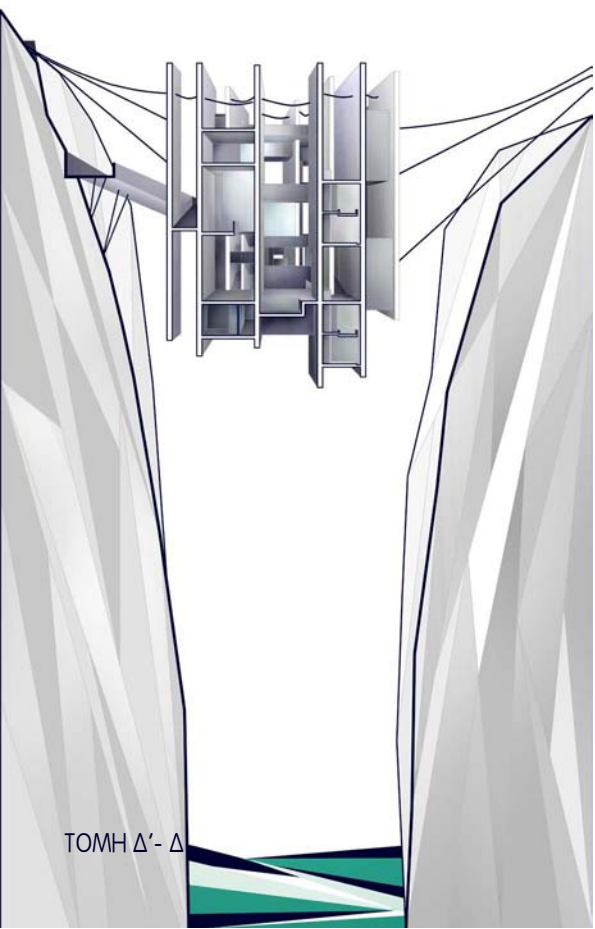








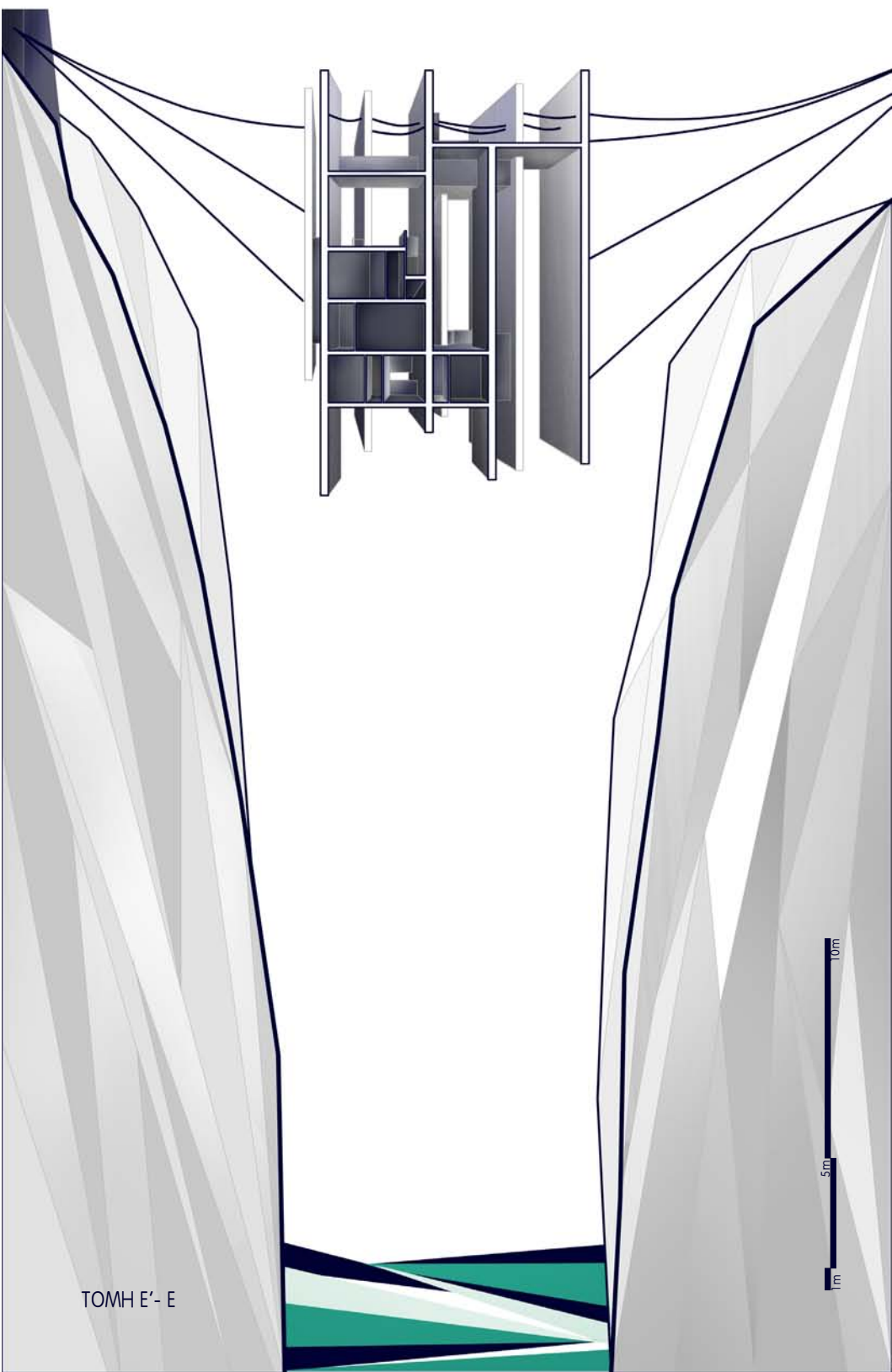
ΤΟΜΗ Γ'- Γ'



ΤΟΜΗ Δ'- Δ'

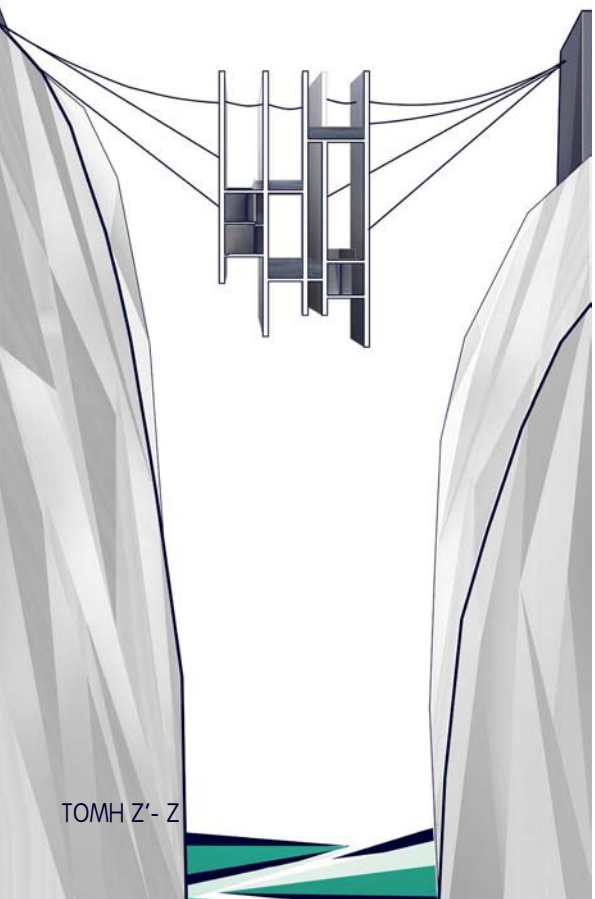






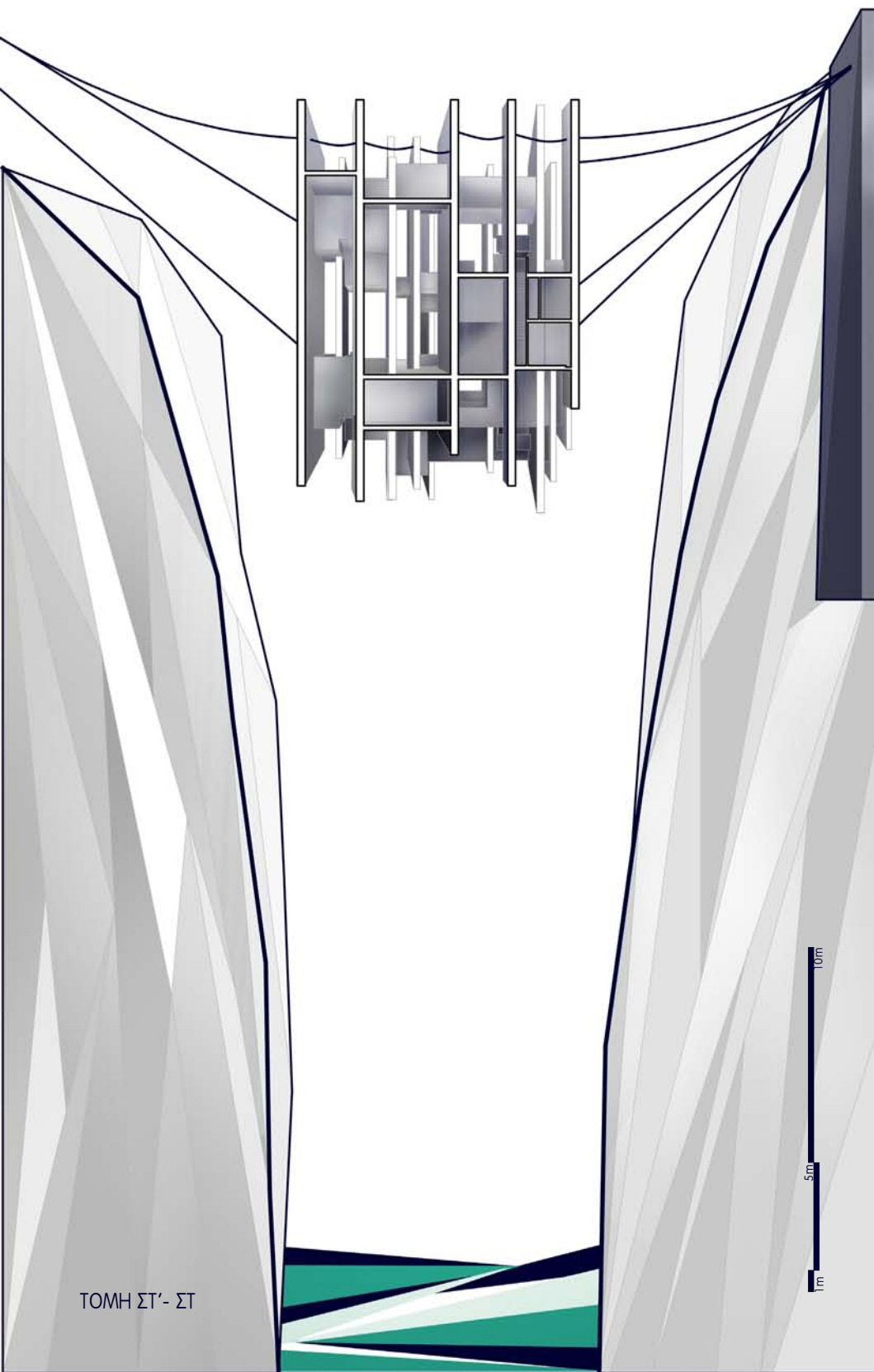
TOMH E'-E

10m  
5m  
1m



TOMH Z'- Z



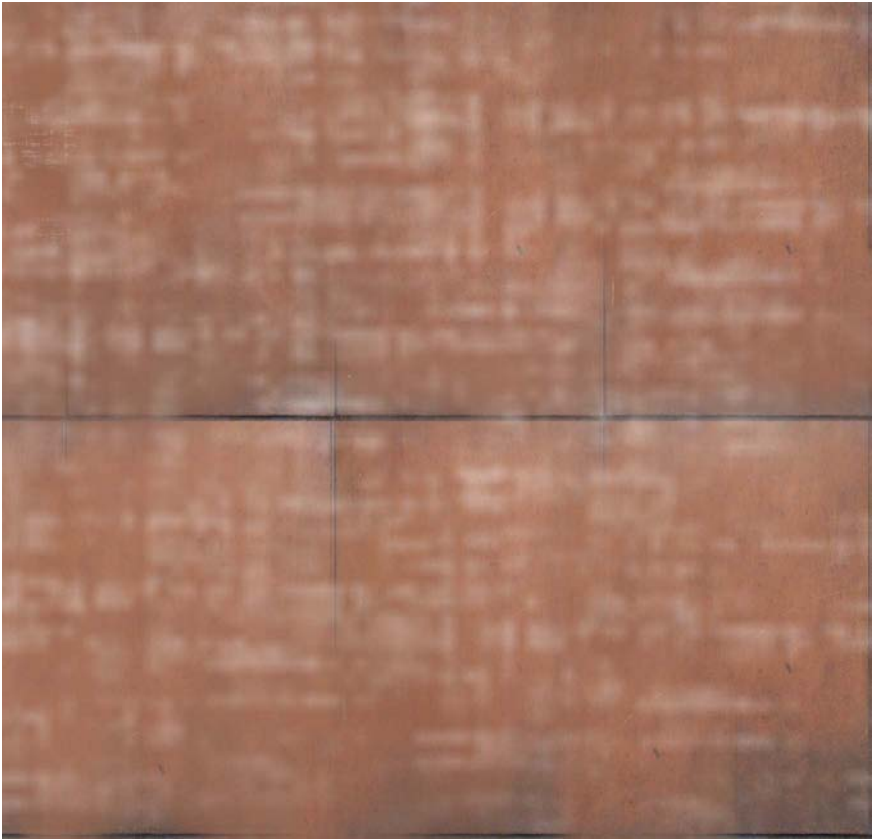


ΤΟΜΗ ΣΤ'- ΣΤ

1m 5m 10m







MOTIBO ΟΨΕΩΝ

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Birnbaum Daniel, "Curiosity and Method: Ten Years of Cabinet Magazine", Cabinet, 2012, ISBN -10: 1932698566

Friedman Yona , "Pro Domo", Actar , Barcelona 2006 , ISBN -10: 8496540510

Παπαγιαννοπούλου Εύη, " Η Διώρυγα της Κορίνθου : τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα", Αθήνα, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, 1989

## ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

<http://www.korinthia.net/diadromes-agioi-theodoroi-isthmos.htm>

<http://users.sch.gr/athdimoger/isthmos.htm>

<http://www.travelstories.gr/community/threads/ισθμός-της-Κορίνθου-Διαπλέοντας-τη-διώρυγα.38725/>

<http://pietris.wordpress.com/tag/ισθμός/>

[http://2gym-korinth.kor.sch.gr/2\\_gymn\\_kor/el/3\\_erg\\_math/2011-12/isthmos.htm](http://2gym-korinth.kor.sch.gr/2_gymn_kor/el/3_erg_math/2011-12/isthmos.htm)

<http://floatation.biz/>

<http://www.nova.edu/ssss/QR/QR13-4/kjellgren.pdf>

<http://cyprus4health.com/Depository/Document/182/Document.pdf>

<http://www.sbp-journal.com/index.php/sbp/article/view/1318>

\*Τελευταία επίσκεψη ιστοσελίδων, 29/9/2013

## ΠΗΓΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

E1 | google earth

E2 | Παπαγιαννοπούλου Εύη, " Η Διώρυγα της Κορίνθου : τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα", 1989

E3 | <http://users.sch.gr/athdimoger/isthmos.htm>

E4 | <http://users.sch.gr/athdimoger/isthmos.htm>

E5 | <http://users.sch.gr/athdimoger/isthmos.htm>

E6 | Παπαγιαννοπούλου Εύη, " Η Διώρυγα της Κορίνθου : τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα", 1989

E7 | Παπαγιαννοπούλου Εύη, " Η Διώρυγα της Κορίνθου : τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα", 1989

E8 | 3, [http://2gym-korinth.kor.sch.gr/2\\_gymn\\_kor/el/3\\_erg\\_math/2011-12/isthmos.htm](http://2gym-korinth.kor.sch.gr/2_gymn_kor/el/3_erg_math/2011-12/isthmos.htm) - 1, <http://users.sch.gr/athdimoger/isthmos.htm>

E9 | <http://www.korinthia.net>

E10 | <http://users.sch.gr/athdimoger/isthmos.htm>

E11 | <http://users.sch.gr/athdimoger/isthmos.htm>

E12 | <http://users.sch.gr/athdimoger/isthmos.htm>

E13 | <http://www.korinthia.net/diadromes-agioi-theodoroi-isthmos.htm>

E14 | google earth

E15 | <http://www.greekscapes.gr/index.php/2010-01-21-16-47-29/landscapescat/63-2009-07-31-09-48-49/117-dioriga-korinthou.html>

E16 | <http://www.travelstories.gr/community/threads/Ισθμός-της-Κορίνθου-Διαπλέοντας-την-διώρυγα.38725/>

E17 | <http://pietris.wordpress.com/>

E18 | <http://www.flickr.com>

E19 | <http://www.athleticlarissa.gr/>

E20 | <http://ministryofmen.gr>

E21 | <http://www.flickr.com>

E22 | <http://www.flickr.com>

\*Εικόνες, οι οποίες δεν έχουν κάποια ιδιαίτερη αναφορά, αποτελούν τμήμα προσωπικού αρχείου.

\*\*Τελευταία επίσκεψη ιστοσελίδων, 2/10/2013