

## **ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ**

### ***ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΙΛΙΠΠΟΥ***

Διπλ. Ναυπηγός & Μηχανολόγος Μηχανικός

Γεννήθηκε το 1930 στη Βρέστη της Γαλλίας, υιός του Αλεξάνδρου Φιλίππου και της Μοσχούλας.

Ο Αλέξανδρος (1894-1972) είχε σπουδάσει στο Πανεπιστήμιο Γλασκώβης (1913-1919) ναυπηγική και εσταδιοδρόμησε ως αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού από το 1920 έως το 1945 και έκτοτε ως ελεύθερος επαγγελματίας, εκ των ελαχίστων τα πρώτα μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Υπήρξε ενεργό μέλος του Τ.Ε.Ε. και αντιπρόεδρος του Συλλόγου Μηχανολόγων, Ηλεκτρολόγων & Ναυπηγών. Από την δεκαετία του 1930 και μετέπειτα έκανε παρεμβάσεις για την κατοχύρωση του επαγγέλματος του ναυπηγού και θεσμοθετήσεως των αμοιβών, της καταστάσεως της Πειραιϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας κλπ. Επί σειρά ετών ήταν Γενικός Επιθεωρητής του Ελληνικού Νηογνώμονος, μέλος του Ανωτάτου Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων και άλλων Συμβουλίων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο Κωνσταντίνος Φιλίππου έζησε τα μικρά του παιδικά χρόνια στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας. Μετά το 1937 επήγε σχολείο στην Αθήνα και από το 1940 εμαθήτευσε στο Πειραματικό Σχολείο Πανεπιστημίου Αθηνών έως το 1948.

Για τις ανώτατες σπουδές του, ακολουθών τα βήματα του πατέρα του, αναγκάστηκε να φύγει στο εξωτερικό, μία και σχολή ναυπηγών δεν υπήρχε τότε στην Ελλάδα.

Εν αναμονή εισδοχής του σε ναυπηγική σχολή στην Μεγ. Βρετανία, Η.Π.Α. ή Καναδά (οι σχολές ήταν πλήρεις μετά το τέλος του Πολέμου) ακολούθησε διετείς σπουδές Μηχανολόγου στο Πολυτεχνείο της Λωζάνης (1948-1950) και εν συνεχεία, γενόμενος δεκτός, στο Πανεπιστήμιο της Γλασκώβης όπου έλαβε το δίπλωμα του ως Μηχανολόγος και εν συνεχεία ως Ναυπηγός (1950-1955).

Η αναγνώριση των σπουδών του στην Ελλάδα έγινε με την υποβολή διπλωματικής ναυπηγικής μελέτης, που είχε οριστεί από τον ναυπηγό καθ. Φραγκούλη της Σχολής Μηχανολόγων – Ηλεκτρολόγων, και προφορικών και γραπτών εξετάσεων. Εχρησιμοποιήθη από τον ως άνω καθηγητή, για ένα διάστημα, και ως άμισθος επόπτης σχεδιαστηρίου.

Έκανε την θητεία του στο Π.Ν. ως αξιωματικός ναυπηγός, με απόσπαση στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ε.Ν..

Αν και η Υπηρεσία αυτή ευρίσκετο τότε σε νηπιακή κατάσταση, η διετής τριβή του με τα τεκταινόμενα στο Πειραιϊκό γίνεσθαι υπήρξε πολύτιμη για την περαιτέρω σταδιοδρομία του. Ενδεικτικά αναφέρονται τα ονόματα ναυπηγών της εποχής εκείνης που εδραστηριοποιούντο στον Πειραιά, πλην του πατέρα του, του Μεσσήνη, του Στεφανίδη, και του Σωτηριάδη.

Με την απόλυσή του από τις τάξεις του Π.Ν. έγινε αμέσως δεκτός ως επιθεωρητής στο Lloyd's Register of Shipping (L.R.S.), (1958) όπου εργάσθηκε κατ'αρχάς σε ναυπηγεία στη Γλασκώβη και στη συνέχεια στα κεντρικά γραφεία στο Λονδίνο.

Το 1960 μετετέθη στο γραφείο του L.R.S. στον Πειραιά όπου και εργάσθηκε έως το 1970, περίοδο έντονης ανασυγκροτήσεως της ναυτιλίας και των ναυπηγικών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα.

Ήταν μία εποχή όπου οι δουλειές μας κυνηγούσαν, μία εποχή δημιουργική, με ελάχιστα μέσα, αλλά με καρδιά, όρεξη για εργασία και δημιουργία.

Μία εποχή όπου ο καθένας από τους εμπλεκόμενους στην αλυσίδα του ναυπηγικού γίνεσθαι δεν έλεγε όχι σε οιαδήποτε πρόκληση, επάλευε, προσπαθούσε με υποτυπώδη μέσα αλλά με πολύ εφευρετικότητα να καλύψει τις οιοσδήποτε προκλήσεις.

Ήταν η εποχή των «ζεμπιλιάδων» (εκεί έβαζαν τα καρφιά οι καρφωτές των ελασμάτων τότε) και των «δραπετών του στόκολου», όπως ονόμαζε τα τσούρμα των συνεργειών επισκευών των πλοίων και την κοινότητα των περιστασιακών πλοιοκτητών, αντίστοιχα, ο αείμνηστος φίλος και άριστος ναυπηγός, που χάθηκε νωρίς, Γιάννης Κόσκορος.

Ήταν όμως και για μένα η εποχή των προκλήσεων όπου προσπαθούσα, με την ισχύ του «Επιθεωρητή του Lloyd's» που είχα, να εφαρμοσθούν κανόνες στον τρόπο εργασίας και καλής εφαρμογής της ναυπηγικής τεχνικής, μέσα σε ένα περιβάλλον που είχε συνηθίσει να εργάζεται ανεξέλεγκτα.

Σαφώς ήταν η εποχή των θαυμάτων, στο Πέραμα, στα συνεργεία, στα ναυπηγεία.

Ήταν η εποχή όπου ο κόπος και ο χρόνος δεν μετρίοταν, αρκεί η δουλειά να γινόταν σωστά και το βαπόρι να έφευγε έγκαιρα για τα ταξίδια του.

Ήταν η εποχή που αποκαλούσα τον εαυτό μου «πόρνη» από το γδύσου-ντύσου όλη την ημέρα, βάζοντας και βγάζοντας την φόρμα μου πέντε-έξη φορές για να αντιμετωπίσω τις επιθεωρήσεις που έπρεπε να κάνω σε πλοία, από την Ελευσίνα μέχρι το αγκυροβόλιο του Πειραιώς, από το Πέραμα έως τα Αμπελάκια., από το λιμάνι του Αγίου Γεωργίου έως στον Σκαρμαγκά....Αύριο δεν υπήρχε στο λεξιλόγιο.....

Το fore peak μόλις ανοιγμένο, μόλις εξαερισμένο, αλλά με τη λάσπη ακόμα μέσα από το θαλάσσιο έρμα, που λίγο πριν είχε, το οποίο έπρεπε να επιθεωρηθεί για τη ζημιά που του είχε προξενήσει κάποια σύγκρουση.....

Τα διπύθμενα, μέσα από τις στενόχωρες θυρίδες των εδρών τους, που έπρεπε να επιθεωρήσει κάποιος, σερνόμενος με την κοιλιά, μέσα στο σκότος, για τυχόν ζημιές από προσάραξη.....

Τις δεξαμενές φορτίου δεξαμενοπλοίου, ακαθάριστες ακόμα, πατώντας στο παχύ στρώμα υπολοίπων πετρελαίου, με τις έντονες αναθυμιάσεις, για να εντοπίσεις πιθανές επικίνδυνες ρωγμές στις ενδυναμώσεις του σκάφους

Τον σκωτσέζικο λέβητα, καυτό ακόμα, που ήταν ανάγκη να εξετασθεί από την πλευρά των φλογοθαλάμων για να εντοπισθούν ποιοί αυλοί ή «κολωνάκια» «έχαναν».....

Τον στροφαλοθάλαμο μηχανής ντήζελ, ζεστό, με τα λιπαντέλαια της να τρέχουν ακόμα, για να εντοπισθούν κοιλίες της βάσεως που πιθανό να έχουν σπάσει ή να μην είναι καλά σφικμένοι.....

Στις μόνιμες δεξαμενές του Πειραιώς ημέρα και νύκτα δεν υπήρχαν. Ότι ώρα να ήταν, και τέσσερις το πρωί ακόμα η επιθεώρηση έπρεπε να γίνει για να μην έχει καθυστέρηση το πλοίο.....

Κατά το διάστημα αυτό υπολογίζεται ότι επιθεώρησε περίπου 1200 πλοία και επέβλεψε τις μεγαλύτερες μετασκευές επιβατηγών πλοίων και κρουαζιεροπλοίων.

Στο διάστημα αυτό edίδαξε και στη Ανωτέρα Σχολή Ναυπηγών Πειραιώς.

Με την αποχώρησή του το 1970 από το L.R.S. επαναδραστηριοποίησε το γραφείο του πατέρα του, με την επωνυμία “Marine Technical Consultancy & Design”.

Η δραστηριότητα των κατασκευών, μετασκευών και επισκευών εξακολουθούσε να είναι σε άνθιση σε όλα τα ναυπηγεία και επισκευαστικούς χώρους στην περιοχή Πειραιώς – Περάματος – Ελευσίνας, στη Σύρο και στη Χαλκίδα.

Ως εκ τούτου το γραφείο μου είχε έντονη μελετητική παρουσία, κυρίως στις μετασκευές επιβατηγών πλοίων και κρουαζιεροπλοίων, άλλα και άλλων, στην εκπόνηση προδιαγραφών νέων κατασκευών στο εξωτερικό και στην μελέτη εξειδικευμένων θεμάτων, ως κραδασμών, ευσταθείας και αντοχής.

Εξ άλλου η καλή ναυλαγορά επέτρεπε στην Ελληνική ναυτιλία να κινείται δραστήρια σε όλα τα πλάτη και μήκη της υφηλίου πράγμα το οποίο εδημιουργούσε τις προϋποθέσεις για την ανάγκη επιθεωρήσεων τακτικών ή κατόπιν αβαρίας σε πλοία, παρακολούθηση νέων κατασκευών, ιδιαίτερα στην Ιαπωνία, ασφαλιστικών πραγματογνωμοσυιών κλπ.

Όπως αφηγείται ο ίδιος «Ήταν η περίοδος όπου κάθε δεύτερη εβδομάδα μπορεί να ταξίδευα είτε σε κάποιο απόμερο μέρος στην Αφρική, είτε σε ένα πολύβουο λιμάνι της Δυτικής ή Βορείου Ευρώπης, είτε στον Κόλπο του Μεξικού ή στη Singapore και το Hong Kong.

Οι αναμνήσεις μου είναι πολλές από απρόβλεπτα ταξιδιωτικά γεγονότα και δύσκολες στιγμές όπως εκείνη στην Τανζανία με τους ερυθρούς «γκερίλας» έτοιμους να σε πολυβολήσουν με το παραμικρό ή στο Rio de Janeiro που ξέμεινα από χρήματα λόγω απεργίας των αεροδρομίων και με φιλοξένησε ένας καλός Έλληνας ξενοδόχος, που γνώρισα κατά τύχη ή στη Beirut και στο Dakar που έπαθα οξεία τροφική δηλητηρίαση ή στη κομμουνιστική Κίνα, όπου όταν περνούσες τα σύνορα δεν είχες πλέον τον τρόπο επικοινωνίας με τον άλλο κόσμο ή στη Jeddah και στην Annaba όπου θέλησαν να με βάλουν φυλακή αν δεν απεμάκρυνα το Ελληνικό πλοίο που είχε βυθισθεί και εγκαταλειφθεί εκεί κλπ».

Η ελάττωση της ναυπηγικής δραστηριότητας στον Πειραιά στην δεκαετία του 1980, οδήγησε τον προσανατολισμό των δραστηριοτήτων του γραφείου σε θέματα διακανονισμού αβαριών και εργασίες για λογαριασμό Άγγλων και Σουηδών ασφαλιστών.

Καθ'όλο αυτό το διάστημα ο Κ.Φ. συμμετείχε σε διάφορες επιτροπές του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.), έλαβε μέρος σαν μέλος της εθνικής αντιπροσωπείας στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (I.M.O.) και υπήρξε συνυπογράφων στην κύρωση της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) του 1974.

Επίσης συμμετείχε σε ομάδες εργασίας του ΕΛ.Ο.Τ..

Στις αρχές της δεκαετίας 1980 άρχισε να προωθεί και να ασχολείται με το Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Πρόγραμμα, το COST 301. Είναι γνωστό ότι αυτό υπήρξε το πρώτο Κοινοτικό Πρόγραμμα που είχε σχέση με την ναυτιλία στην Ελλάδα. Έκτοτε η συμμετοχή του σε Ναυτιλιακά Κοινοτικά Προγράμματα, μαζί με συνεργάτες, υπήρξε έντονη για περίπου 15 χρόνια. Πιστεύεται ότι η δραστηριότητα αυτή συνέβαλε στην σημερινή ανάπτυξη του Συστήματος Ελέγχου Ναυσιπλοΐας στην Ελλάδα (VTMIS).

Επίσης ασχολήθηκε επί μακρόν με την επιμόρφωση αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού σε θέματα πυρασφάλειας και άλλα και συνέγραψε αριθμό εγχειριδίων.

Στις αρχές της νέας χιλιετίας οι επαγγελματικές του άρχισαν να συρρικνώνονται αισθητά και σταδιακά ο Κ.Φ. σταμάτησε τις εργασίες του. Μέχρι τότε πάνω από 2000 τίτλοι εργασιών ήσαν καταχωρημένοι στα αρχεία του γραφείου.

Παρά ταύτα συνέχισε να κινείται στους τεχνικούς κύκλους του Πειραιώς προσπαθών να συμβάλει στην διατήρηση της ναυπηγικής ιστορικής μνήμης.

Έτσι ο 1999 διέσωσε από την καταστροφή μία εκ των ατμομηχανών της θαλαμηγού του Ωνάση «Χριστίνα», η οποία απεκατεστάθη με χρηματοδότηση του Ιδρύματος Αλεξ. Ωνάση και εδωρήθη στην Σχολή Ναυπηγών & Μηχανολόγων Μηχανικών του Ε.Μ.Π..

Στη συνέχεια άρχισε να δωρίζει την τεχνική βιβλιοθήκη και τα αρχεία του σε φορείς ως το Τ.Ε.Ε, το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος, το Βιομηχανικό Μουσείο Ερμούπολης, το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛ.Ι.Ν.Τ.), στο Μουσείο Μπενάκη, στο Πανεπιστήμιο της Γλασκώβης, στον Ελληνικό Νηογνώμονα, στην Υπηρεσία Ιστορίας του Πολεμικού Ναυτικού κλπ.

Το 2007 εξέδωσε το τρίτομο βιβλίο με τίτλο «Διαδρομή ενός αιώνα 1900 – 2000» (διαβάζεται και στο [www.nafpigika.gr](http://www.nafpigika.gr)) έκτοτε δε καταγράφει ψηφιακά ναυπηγικά σχέδια, αρχεία, έγγραφα και φωτογραφίες σε δισκέτες που τις διαθέτει ελεύθερα.

Εξ άλλου κατά την διάρκεια της επαγγελματικής του σταδιοδρομίας συνέγραψε σωρείαν άρθρων σε ναυτιλιακά περιοδικά και έκανε παρουσιάσεις και παρεμβάσεις σε πολλά ναυτιλιακά τεχνικά συνέδρια.

Ο Κ.Φ. υπήρξε μέλος της Αντιπροσωπείας Τ.Ε.Ε., ενεργό μέλος του Συλλόγου Ναυπηγών (δεκαετία 1970) και είναι τιμητικό μέλος του Institute of Marine Engineering, Science & Technology.

Είναι ιδρυτής του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛ.Ι.Ν.Τ.) (1972), στο οποίο προσέφερε τις υπηρεσίες του ως Πρόεδρος και μέλος Δ.Σ. επί σειρά ετών.

Είναι ιδρυτικό μέλος του Συνδέσμου Ελλήνων Ναυτικών Συμβούλων & Πραγματογνωμόνων (1982), και μέχρι προ διετίας Γεν. Γραμματέας και Προεδρεύων. Υπήρξε Πρόεδρος του Federation of European Maritime Associations of Surveyors & Consultants.

Έλαβε μέρος και έκανε παρουσιάσεις σε συνέδρια στον Πειραιά, Genova, Napoli, Dubrovnik, Brussels κλπ. και υπήρξε κύριος εμψυχωτής/διοργανωτής διαφόρων διεθνών διασκέψεων και συνεδρίων στην Ελλάδα.

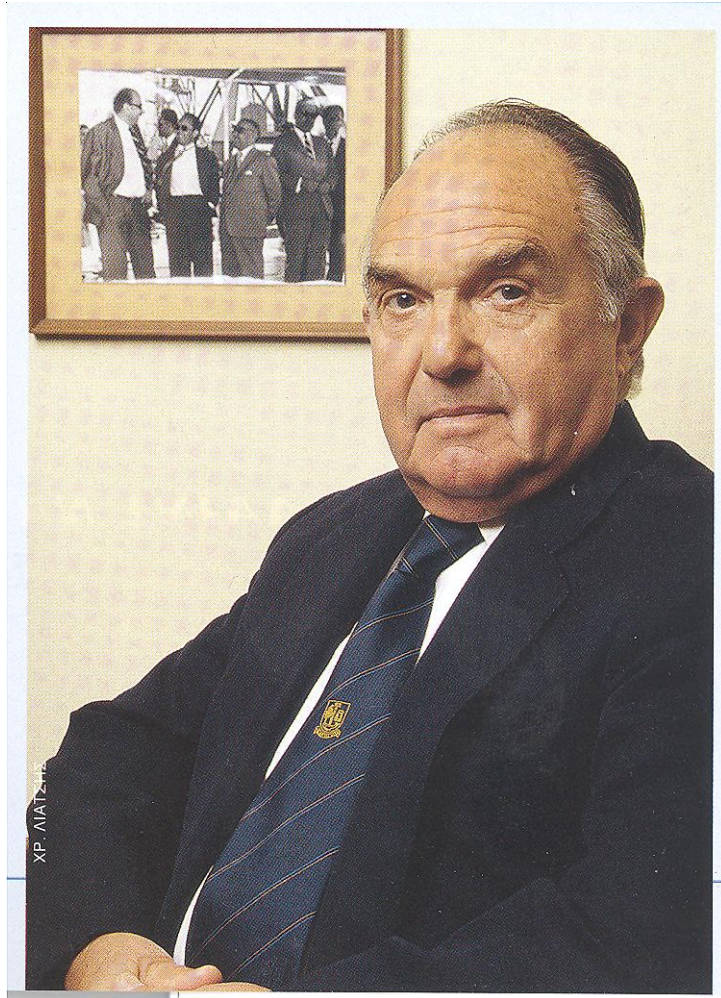
Ομιλεί Αγγλικά και Γαλλικά.

Είναι έγγαμος και έχει δύο υιούς, ναυπηγούς και τους δύο, που σπούδασαν στην Αγγλία, αλλά σήμερα δραστηριοποιούνται σε επαγγελματικούς τομείς που έχουν σχέση και με την ναυτιλία, αλλά όχι μόνον.

Έχει τρία εγγόνια.

Υπήρξε ιστιοπλόος και ορειβάτης ενώ τώρα ασχολείται έντονα με θέματα προστασίας της φύσης. Είναι μέλος της Υπαιθρίου Ζωής, της Ελληνικής Εταιρείας Προστασίας της Φύσης, του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος, του Ναυτικού Ομίλου Βουλιαγμένης ενώ υπήρξε μέλος του Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος και της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς.

Κατά τους Ολυμπιακούς του 2004 προσέφερε τις υπηρεσίες του ως Εθελοντής στην φιλοξενία επισήμων.



Δεκέμβριος 2009