

**ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΛΕΣΧΗΣ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.
ΜΑΥΡΟΚΟΡΔΑΤΟΥ 11, 185 38 ΠΕΙΡΑΙΑΣ**

ΑΠΡΙΛΙΟΣ - ΜΑΪΟΣ - ΙΟΥΝΙΟΣ 2004 • Νο 18

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

ΛΕΣΧΗ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.
Μαυροκορδάτου 11, 185 38 Πειραιάς
ΤΗΛ.: 210 4291273, 210 4291364
FAX: 210 4291364
web site: www.superengclub.gr
e mail: supereng@otenet.gr

ΕΚΔΟΤΗΣ

Α. Πρίντζης

Μαυροκορδάτου 11, 185 38 Πειραιάς
ΤΗΛ.: 210 4291273, 210 4291364
FAX: 210 4291364

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Α. Πρίντζης - Α. Πετρόπουλος
Γ. Καρατζής - Στρίγκος Ηλίας

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ

ΜΟΥΡΑΤΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΛΑΕΝ

Πρόεδρος: ΠΡΙΝΤΖΗΣ ΑΝΤ.

Αντιπρόεδρος: ΡΑΠΕΣΗΣ ΝΙΚ.

Γ. Γραμματέας: ΜΠΑΛΗΣ ΕΜΜ.

Β΄ Γραμματέας: ΣΤΡΙΓΚΟΣ ΗΛΙΑΣ

Ταμίας: ΜΟΥΡΑΤΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

Ταμίας Β΄: ΚΟΝΤΑΡΑΤΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

Υπ.Περιοδικού: ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΡ.

Έφορος Δ. Σχέσεων: ΚΑΡΑΤΖΗΣ ΓΕΩΡ.

Υπ. Δημοσίων Σχέσεων: ΠΡΙΝΤΖΗΣ

ΑΝΤ. - ΚΑΡΑΤΖΗΣ ΓΕΩΡ.

Λεσχιάρχης: ΚΟΝΤΑΡΑΤΟΣ ΔΗΜ.

Μέλη Δ.Σ.: ΜΠΟΥΡΔΑΡΑΣ ΔΗΜ.

ΤΡΕΚΛΗΣ ΚΛΕΑΝΘΗΣ

ΧΟΝΔΡΟΜΙΧΑΛΗΣ ΜΙΧΑΛΗΣ

ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΓΝΩΣΗ & ΤΕΧΝΗ

ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ-ΕΚΤΥΠΩΣΗ

Δ. Γ. ΜΟΥΡΟΥΣΙΑΣ

Κολοκοτρώνη 144 - Πειραιάς

Τηλ. 210 4182591 - Fax: 210 4532911

- Η Συντακτική Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα να τροποποιεί, αν αυτό κριθεί αναγκαίο, τα επώνυμα άρθρα των συνεργατών του περιοδικού

- Τα ενυπόγραφα άρθρα εκφράζουν τις προσωπικές και μόνο απόψεις των συγγραφέων και συνεπώς δεν απηχούν υποχρεωτικά τις θέσεις του περιοδικού.

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2004

Για μία ακόμη χρονιά, οργανώθηκε και λειτούργησε η Διεθνής Ναυτιλιακή Έκθεση "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2004". Η χρονική διάρκεια της λειτουργίας ήταν από τη Δευτέρα 7 Ιουνίου 2004 μέχρι και τη Παρασκευή 11 Ιουνίου 2004.

Τις πύλες των φετινών Ποσειδωνίων άνοιξε τη Δευτέρα το απόγευμα στις 7 Ιουνίου ο Πρωθυπουργός κ. Κ. Καραμανλής με τη συμμετοχή μεγάλου αριθμού προσκεκλημένων. Των Τοπικών Αρχών του Πειραιά, πολλοί Βουλευτές, της ηγεσίας και παραγόντων του Ναυτιλιακού Χώρου, των παραγόντων συνεργασίας και απασχόλησης με το Ναυτιλιακό Χώρο, των διαφόρων αντιπροσώπων της Ναυτιλιακής Κοινωνίας, της ηγεσίας του Ναυτεργατικού Συνδικαλισμού και των διαφόρων εκθετών.

Τα φετινά Ποσειδώνια ήταν άρτια από πλευράς οργάνωσης και ασφάλειας. Συμμετείχαν περισσότεροι από 1640 εκθέτες από 74 χώρες. Από τις χώρες αυτές οι 23 είχαν το δικό τους Εθνικό περίπτερο. Πραγματικά οι αριθμοί αυτοί θα πρέπει να θεωρηθούν ρεκόρ για τη φετινή έκθεση και ένα από τα πλέον σημαντικά γεγονότα της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας. Στατιστικά υπολογίστηκε ότι, η προσέλευση επισκεπτών από όλο το κόσμο ξεπέρασε τους 20.000.

Τα Ποσειδώνια 2004 οργανώθηκαν υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του Υπουργείου Αιγαίου και Νήσων, του Δήμου Πειραιά, της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας και της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων.

Πολλά και αισθητικά στημένα τα περίπτερα με τα διάφορα προϊόντα και εκθέματα των διαφόρων εκθετών Ελλήνων και Ξένων. Εντυπωσιακή η τεχνολογία παραγωγής των διαφόρων εξαρτημάτων και μηχανικών συγκροτημάτων. Ιδιαίτερη αίσθηση έκαναν οι ηλεκτρονικές συσκευές και οι πίνακες αυτομάτου ελέγχου της λειτουργίας της μηχανολογικής εγκατάστασης των πλοίων γενικά και τα συγκροτήματα τηλεπικοινωνίας. Οι εκθέτες εξαρτημάτων και →

← διαφόρων μηχανημάτων εξοπλισμού των πλοίων πήραν ιδιαίτερα την εντυπωσιακή μερίδα της έκθεσης.

Μία ιδιαίτερα αξιόλογη παρουσία ήταν εκείνη των Εθνικών περιπτέρων και των μικρών και μεγάλων κατασκευαστών πρωτοστηρίων ναυτικών μηχανών και μονάδων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.

Πολλές οι εκδηλώσεις και οι δεξιώσεις που έγιναν κατά το διάστημα της έκθεσης που έχουν εξελιχθεί σε παραδοσιακά γεγονότα. Κορυφαία οργάνωση ήταν του συνεδρίου "POSIDONIA MARITIME POLICY FORUM" στο οποίο συμμετείχαν περί τις πεντακόσιες προσωπικότητες και παράγοντες της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κοινότητας από πενήντα χώρες. Το συνέδριο οργανώθηκε στο χώρο του Ιδρύματος Ευγενίδη, με χορηγό την Τράπεζα Πειραιώς. Τις εργασίες άνοιξε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Εμμανουήλ Κεφαλογιάννης και προήδρευσε ο Πρόεδρος των Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Ευθυμίου.

Ξεχωριστές ήταν οι παρουσίες των: Του κ. Ευθυμίου Μητρόπουλου Γενικού Γραμματέα του ΙΜΟ, του κ. ANSGAR GABRIELSEN Υπουργού Εμπορίου και Βιομηχανίας της Νορβηγίας, του κ. STEPHEN IP Υπουργού Οικονομικής Ανάπτυξης και Εργασίας του Χονγκ Κονγκ και του κ. Επαμ. Εμπειρικού Προέδρου της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου.

Μία άλλη αξιόλογη εκδήλωση κατά τη διάρκεια των Ποσειδωνίων 2004, ήταν η διοργάνωση του "POSIDONIA CUP" στην οποία συμμετείχαν σαράντα περίπου σκάφη. Πραγματοποιήθηκε στο θαλάσσιο χώρο του Σαρωνικού. Οργανωτής αυτού του Ράλλυ ήσαν: Ο πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης και η εταιρεία Εκθέσεις Ποσειδώνια. Χορηγός ήταν ο Νηογνώμονας LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING εκπροσωπούμενος από τον Πρόεδρο κ. DAVID MOORHOUSE ο οποίος είπε ότι, το 1889 ιδρύθηκε το πρώτο γραφείο του Νηογνώμονα στη Σύρο.

Το ιστορικό της έκθεσης Ποσειδώνια είναι μακρόχρονο. Οι πύλες της έκθεσης άνοιξαν για πρώτη φορά το 1969 και από τότε διοργανώνεται συνεχώς ανά διετία. Πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά στις 2 με 8 Ιουνίου 1969 στην Αθή-

να στο χώρο του Ζαπτείου μεγάρου. Τη περίοδο εκείνη συμμετείχαν στην έκθεση πάνω από 100 εκθέτες από 15 σημαντικές ναυτιλιακές χώρες όπως: Το Βέλγιο, η Βρετανία, η Γαλλία, η Δυτική Γερμανία, η Ολλανδία, η Νορβηγία, η Δανία, η Ιαπωνία, η Ιταλία, οι ΗΠΑ, η Πολωνία, η Σουηδία, η Ελλάδα, η Ελβετία και το Χονγκ Κονγκ. Η πρώτη διοργανώτρια Εταιρία ήταν η "MARITIME PRESENTATION LTD.", του Λονδίνου. Η επιτυχής οργάνωση συνεχίζεται μέχρι σήμερα από την Εταιρεία " ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ Α.Ε."

Τώρα που έχει κλείσει η έκθεση και αποτελεί πλέον παρελθόν, θα θέλαμε να τονίσουμε ιδιαίτερα και καλόπιστα χωρίς καμία υστεροβουλία ότι, Μετά από τη κάθετη ανάπτυξη της έκθεσης κάθε διετία, διαπιστώνεται, όπως το έχουμε τονίσει και στο παρελθόν, ότι, ο εκθεσιακός χώρος του ΟΛΠ ο οποίος προσφέρεται για τη διοργάνωση σήμερα, κάθε χρόνο γίνεται ανεπαρκής. Η παραπέρα εξέλιξη της έκθεσης απαιτεί την επιλογή, με τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων, άλλου καταλληλότερου χώρου ο οποίος να πληροί όλες τις ανάγκες και τις απαιτήσεις της διοργάνωσης και λειτουργίας της έκθεσης, όπως παρουσιάζονται σήμερα.

Φέτος, ο περιβάλλον εξωτερικός χώρος μπροστά από την έκθεση παρουσίασε μία άκρως απaráδεκτη κατάσταση με το υπό κατασκευή υπόγειο γκαράζ του ΟΛΠ. Η εμφάνιση του χώρου με την όψη που παρουσίασε μπορεί να κριθεί επεικώς απaráδεκτη. Ευτυχώς που οι οργανωτές αναγκάστηκαν και διόρθωσαν λίγο την εμφάνιση με διάφορες φτωχές αισθητικές καλύψεις.

Κλείνοντας αυτές τις σκέψεις αναφερόμεθα στο ένθετο της εφημερίδος ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ με τίτλο "Ποσειδώνια 2004 η μεγάλη γιορτή της Ναυτιλίας" στο οποίο, στη μεσαία σελίδα, ο κ. Ανδρέας Αναγνώστου αναφέρει:

"Ο αείμνηστος Κωνσταντίνος Καραμανλής είχε πει ότι, η εμπορική μας ναυτιλία ήταν ΠΡΟΙΚΑ με την οποία η Ελλάδα μπήκε στην ΕΟΚ".

"Επίσης ο αείμνηστος Γεώργιος Παπανδρέου είχε δηλώσει το 1964 ως Πρωθυπουργός ότι, το εγγενές μειονέκτημα της μεγάλης εμπορικής ναυτιλίας, είναι ότι δεν χωρά σε ένα μικρό τόπο όπως ο δικός μας".

ΓΝΩΣΗ και ΤΕΧΝΗ

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

ΝΕΑ ΑΠΟ ΤΗΝ MAN - B&W

Επιβεβαίωση της λειτουργικής ευελιξίας και των υψηλών περιθωρίων ασφαλείας των δίχρονων MAN-B&W σε προωστήριες εγκαταστάσεις ελεγχόμενες με έλικες ελεγχόμενου βήματος (CONTROLLABLE PITCH PROPELLERS).

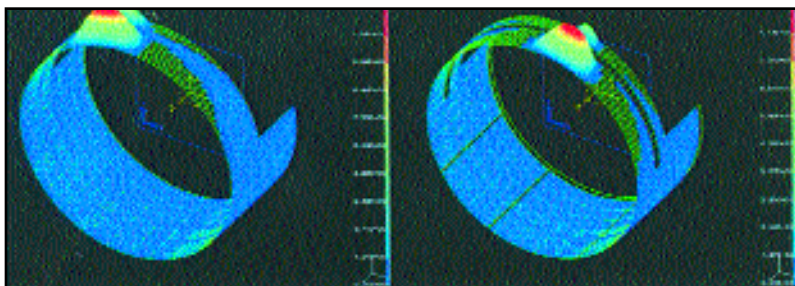
Η μακρόχρονη εμπειρία έχει διαπιστώσει την αποτελεσματικότητα χαρακτηριστικών μέτρων σχεδίασης τα οποία έχουν προσαρμοσθεί στις δίχρονες δηζελομηχανές MAN-B&W τύπου MC/MC-C και ME/ME-C οι οποίες είναι απ' ευθείας κομπλαρισμένες με έλικες ελεγχόμενου βήματος (CONTROLLABLE PITCH PROPELLERS-CPP) ή αποεμπλεκόμενες έλικες.

Οι εγκαταστάσεις των ελίκων ελεγχόμενου βήματος οι οποίες εξυπηρετούν τις δίχρονες δηζελομηχανές MAN-B&W με διάμετρο κυλίνδρου μέχρι τα 70 εκ. είναι κυρίως συνηθισμένες για δεξαμενόπλοια τα οποία φορτώνουν από εγκαταστάσεις ξηράς κατ' ευθείαν, ή σε χαρακτηριστικά πλοία τα οποία είναι εφοδιασμένα με τη δυνατότητα δυναμικής αντίστασης ναυσιπλοΐα σε πάγους (ICE CLASS).

Τέτοιο σύστημα πρόωσης συχνά συνδυάζεται με μία γεννήτρια παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας προσαρμοσμένη στο προωστήριο αξονικό σύστημα, συνήθως οι γεννήτριες αυτές είναι είτε μία απλή συγχρονισμένη γεννήτρια που για να παράγει ηλεκτρική ενέργεια χρειάζεται σταθερή ταχύτητα ή μία γεννήτρια ικανή να αποδώσει ενέργεια σταθερής συχνότητας σε διαφορετικές ταχύτητες των μηχανών.

Όλα τα μεγέθη των δίχρονων μηχανών MAN-B&W θα πρέπει επίσης να είναι κατάλληλα για προωστήριες εγκαταστάσεις στις οποίες χρησιμοποιούνται αποσυμπλεκόμενες έλικες. Σ' αυτές τις εγκαταστάσεις, η μηχανή είναι δυνατόν να λειτουργήσει για τη παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας σε πλήρη ταχύτητα με την έλικα αποσυμπλεκόμενη σε φορτία από 0% έως 100% και

Έτσι λοιπόν, όταν οι γεννήτριες χρησιμοποιούνται για τη παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας στο λιμάνι, ή σε οποιαδήποτε περίπτωση το πλοίο λειτουργεί με την έλικα σε μηδενικό βήμα, είναι απαραίτητο η μηχανή να λειτουργεί σε πλήρη ταχύτητα και σε μέγεθος φορτίου της τάξης του 10-20% (κανονική κατανάλωση για μία έλικα στο μηδενικό βήμα).



Ελαστο-υδροδυναμικός υπολογισμός τριβέος σταυρού μίας μηχανής S46MC-C. Η διανομή της μεμβράνης του λαδιού φαίνεται για κάθε μισό του κελύφους. Αριστερά 57°. Δεξιά 339°

για μικρές περιόδους.

Το προφίλ του φορτίου των γεννητριών όπως σημειώνεται παρακάτω, είναι ομαλό για μηχανές MAN-B&W τύπου MC/MC-C και ME/ME-C οι οποίες είναι μελετημένες να λειτουργούν σε όλες τις καταστάσεις φορτίων με υψηλές ταχύτητες, συμπεριλαμβανομένων και των πολύ χαμηλών φορτίων.

* Για απλές συγχρονισμένες γεννήτριες, η λειτουργία των μηχανών σε (ή κοντά σε) πλήρεις ταχύτητες είναι απαραίτητο στοιχείο εγκατάστασης και εκμετάλλευσης των γεννητριών του αξονικού συστήματος σε πλοία ποντοπόρου ναυσιπλοΐας.

* Με γεννήτριες σταθερής συχνότητας, διατίθεται μία σχετικά ευρεία ταχύτητα μηχανών για παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Όταν δεν χρειάζεται προωστήρια ενέργεια, τότε, η ταχύτητα της μηχανής μειώνεται, οπότε στη

περίπτωση αυτή παράγεται ηλεκτρική ενέργεια με μειωμένη τη ταχύτητα της έλικας και έτσι, με μειωμένη απώλεια μηχανικής ισχύος. Για την παραπάνω περίπτωση δεν χρειάζεται ο συνδυασμός πλήρους ταχύτητας της μηχανής και χαμηλής ισχύος.

* Μεγάλη ταχύτητα και φορτία στο επίπεδο του 0% σχεδιάζονται μόνο για εγκαταστάσεις συνδεδεμένες με αποσυμπλεκόμενες (DE-CLUTCH ABLE PROPELLER) -έλικες και με ηλεκτρογεννήτριες μεγάλης παραγωγής ενέργειας.

Μηχανές του τύπου MC/MC-C και ME/ME-C οι οποίες χρησιμοποιούνται στις παραπάνω συν-



ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

← Δυσασμένες προωστήριες εγκαταστάσεις είναι γενικά σχεδιασμένες για συνεχείς λειτουργίες με ένα ευέλικτο εύρος φορτίου. Πρέπει όμως, να λαμβάνεται ειδική προσοχή στη σχεδίαση των παρακάτω εξαρτημάτων / κατασκευών ώστε να επιτρέπονται οι περιπτώσεις λειτουργίας σε φορτία 0% και ταχύτητες των μηχανών στο επίπεδο 100% (μορφή λειτουργίας, πλήρης ταχύτητα - αδρανές φορτίο).

Η γενική διάταξη του συγκροτήματος της βάσης της μηχανής δηλαδή, έδρανα / τριβείς και τα κελύφη των κυρίων εδράνων.

* Η διάταξη του τριβέως του κομβίου του στροφάλου.

* Η διάταξη των τριβέων του σταυρού

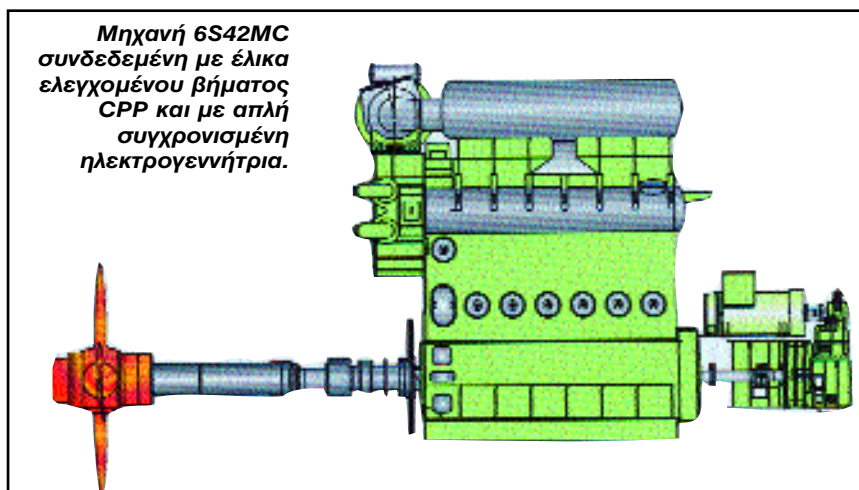
* Η διάταξη του εμβόλου/βάκτρου του εμβόλου

* Η διάταξη βάκτρου του εμβόλου/σταυρού

* Ο συνδυασμός κύριου εδράνου, του τριβέος του στροφάλου και οι τριβείς του σταυρού.

Είναι αξιοσημείωτο να τονισθεί ότι, η μορφή λειτουργίας (MODE) "πλήρους ταχύτητας - αδρανούς φορτίου" είναι πλήρως αποδεκτή για συνεχή λειτουργία, είναι δε σχετική για διάφορες εφαρμογές μηχανών οι οποίες συνδυάζονται με διάφορους τύπους και μεγέθη γεννητριών αξονικών συστημάτων (SHAFT GENERATORS).

Η πρακτική της σχεδίασης, όπως περιγράφεται παραπάνω, αυξάνει επίσης τα όρια ασφαλείας εναντίον των ζημιών κόπωσης των βασικών κατασκευαστικών εξαρτημάτων σε προωστήριες εγκαταστάσεις με συνδυασμό ελίκων σταθερού βήματος.



Η κατασκευαστική ακεραιότητα των κυρίων συναρμογών.

Η πλέον περίπλοκη συναρμογή για ανάλυση είναι εκείνη του κελύφους του εδράνου στη βάση της μηχανής. Ένα ενδιαφέρον βήμα είναι η εκτίμηση της πίεσης επαφής μεταξύ του κελύφους του εδράνου και του εξωτερικού περιβλήματος του εδράνου (BEARING SADDLE), η κατανομή αυτής της πίεσης υπολογίζεται κατά τη διάρκεια της προσαρμογής και της σύσφιξης των εξωτερικών πωμάτων των εδράνων. Ο έλεγχος της διανομής της πίεσης επαφής μεταξύ του κελύφους του εδράνου και του εξωτερικού περιβλήματος είναι κρίσιμης σημασίας ώστε να αποφεύγεται υπερφόρτωση και τοπική μορφή παραμόρφωσης (FRETTING) της οπίσθιας επιφάνειας του κελύφους του εδράνου.

Μέσα από άλλα βήματα της ανάλυσης των πιέσεων επαφής, όπως αναφέρονται παραπάνω, η διανομή των πιέσεων επαφής μεταβάλλεται με τη ποικιλία της διανομής των πιέσεων επαφής οι οποίες προέρχονται από διάφορες καταστάσεις λειτουργίας. Η πλήρης μορφή λειτουργίας (MODE) "πλήρους ταχύτητας - αδρανούς φορτίου" είναι φυσιολογικά ειδικού ενδιαφέρο-

ντος επειδή το είδος αυτής της λειτουργίας χρειάζεται μεγάλη προσοχή για την αποφυγή της ζημιάς στην οπίσθια επιφάνεια του κελύφους του εδράνου (SHELL BACK FRETTING).

Ελαστο - υδροδυναμική (ELASTO - HYDRODYNAMIC) ανάλυση του εδράνου.

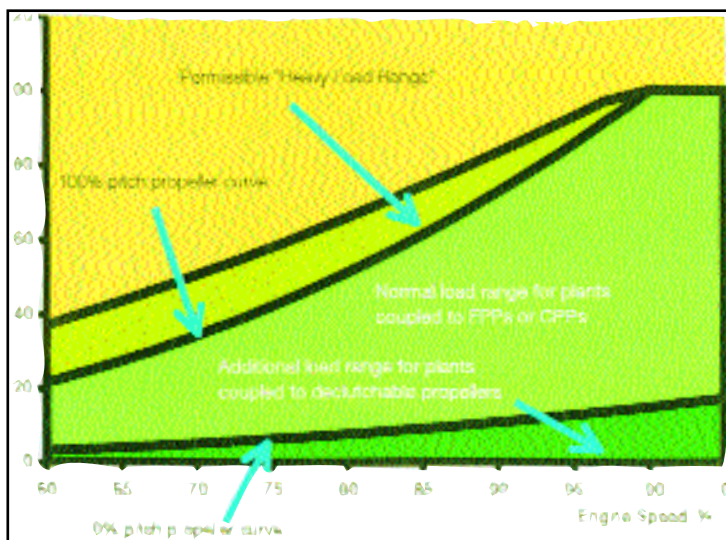
Οι τριβείς του σταυρού δείχνουν μία σημαντική διαφορά στο σύστημα φορτίου όταν λειτουργούν στη μορφή λειτουργίας (MODE) "μεγίστης ταχύτητας - αδρανούς φορτίου". Στη κατάσταση πλήρους φορτίου της μηχανής (100% φορτίο μηχανής και 100% ταχύτητα μηχανής) το φορτίο του τριβέα εφαρμόζεται κυρίως προς τα κάτω, δημιουργώντας έτσι μία υψηλή πίεση στη λιπαντική μεμβράνη στο κάτω ήμισυ του κελύφους του τριβέα του σταυρού. Μεγάλη προσπάθεια καταβάλλεται προς τη κατεύθυνση δημιουργίας αίσιο δόξων καταστάσεων σχετικά με το μέγεθος του φορέως του φορτίου και της διατήρησης της λιπαντικής μεμβράνης, στις περιπτώσεις λειτουργίας των τριβέων του σταυρού σε υψηλά φορτία. Στη περίπτωση της μορφής λειτουργίας (OPERATION MODE) "μεγίστη ταχύτητα-αδρανές φορτίο" όμως, το πάνω κέλυφος του σταυρού παίρνει μέρος στη διαδικασία του συνο-

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

← λικού φορέως του φορτίου.

Οι ελαστο - υδροδυναμικές αναλύσεις των εδράνων/τριβέων διεξάγονται πάντοτε κατά τη φάση σχεδιασμού των νέων ή των αναβαθμισμένων τύπων μηχανών, όπου λαμβάνεται υπ' όψη η μορφή λειτουργίας "μεγίστης ταχύτητας - αδρανούς φορτίου" (FULL SPEED - IDLE LOAD MODE).

Γι' αυτή τη μορφή λειτουργίας, η μέγιστη πίεση της λιπαντικής μεμβράνης κορυφώνεται σε



Εύκαμπτο πεδίο φορτίου (πράσινη επιφάνεια) για μηχανές τύπου MC/MC-C και ME/ME-C.

δύο γωνίες του στροφάλου (57 βαθμοί και 339 βαθμοί. Και στις δύο περιπτώσεις επηρεάζεται το πάνω κέλυφος του τριβέα του

σταυρού.

Οι υπολογισθείσες πιέσεις της λιπαντικής μεμβράνης ωστόσο, βρίσκονται καλά μέσα στα πλαίσια σχεδίασης για συνεχή λειτουργία.

Αντίστοιχοι ελαστο - υδροδυναμικοί υπολογισμοί γίνονται και για τα άλλα βασικά έδρανα της μηχανής ώστε να υπάρξει η διαβεβαίωση συμπεριφοράς τους πάνω στο πλήρες όριο φορτίου συμπεριλαμβανομένης και της μορφής λειτουργίας "πλήρους ταχύτητας - αδρανούς φορτίου" (FULL SPEED - IDLE MODE).

ΜΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Την Τετάρτη 19 Μαΐου 2004 στα γραφεία του «GEAR CLUB» έγινε μια εκπαιδευτική παρουσίαση / ημερίδα με θέμα: «ΓΝΩΡΙΜΙΑ ΜΕ ΤΟΝ SECURITY - I.S.P.S. CODE ΚΑΙ ΟΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΙΣΤΗ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ».

Η παρουσίαση έγινε με εισήγηση του Ναυπηγού - Μηχανολόγου κ. Δήμου Ηλιόπουλου.

ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΣΗΜΕΙΑ - ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗΣ

- Τι είναι ο ISPS Code, πως δημιουργήθηκε, η συσχέτισή του με τα Security SOLAS Amendments (Chapters V, XI-2) και που τελικά όλα αυτά αποσκοπούν.
- Τα κύρια σημεία και οι απαιτήσεις του ISPS Code και πως αυτές εξειδικεύονται για τα πλοία και τα λιμάνια / λιμενικές εγκαταστάσεις.
- Οι νέες έννοιες / όροι που εισαγάγει ο ISPS Code καθώς και τα εμπλεκόμενα. Πρόσωπα στην Εταιρεία - το Πλοίο και την Λιμενική Εγκατάσταση.
- Ο εξοπλισμός των πλοίων με Security Equipment, σε συνέχεια της επί του πλοίου επιθεώρησης ασφαλείας («on scene security survey»).
- Η διαδικασία πιστοποίησης του κάθε πλοίου ξεχωριστά μέσω μιας σειράς διαδοχικών ενεργειών, όπως: Security Assessment, S.S.P. Issue & Review / Approval, Training, Implementation onboard, Initial Verification, final Certification, Records filing system.
- Η εμπλοκή της Αρχής της Σημείας, Recognized Security Organization / RSO, Contracting Government, Shipping Company, Port Facility.
- Η αναγκαία εκπαίδευση του Προσωπικού του Πλοίου και του Γραφείου και ειδικότερα των βασικών συντελεστών C.S.O. & S.S.O.
- Η εμπλοκή της Αμερικανικής Ακτοφυλακής και Port State Control inspectors μέσω συνδιασμένων / εναρμονισμένων έκτακτων επιθεωρήσεων σε θέματα security & Safety.
- Ο ρόλος των Consultants και των διαφόρων Κρατικών και Ιδιωτικών Training Centers.
- Η συσχέτιση των απαιτήσεων των διεθνών Κωδικών I,S,P.S. & I.S.M., καθώς και των αντιστοίχων Συστημάτων Διαχείρισης (Management Systems), που βασίζονται σε αυτούς.

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

Μειωμένοι ρυθμοί παροχής Κυλινδρελαίου

Η μείωση του ρυθμού παροχής κυλινδρελαίου στις μηχανές SULZER RTA, προσφέρει σημαντική οικονομία στο λειτουργικό κόστος των μηχανών. Η μείωση του κόστους, μπορεί να είναι ισότιμη προς το 3% - 5% του κόστους των καυσίμων, εξαρτάται βέβαια από τις περιστάσεις. Η ελάττωση του ρυθμού παροχής είναι δυνατόν να επιτευχθεί χωρίς να επηρεασθούν δυσμενώς οι ρυθμοί φθοράς των χιτωνίων και των ελατηρίων των εμβόλων της μηχανής και χωρίς να αυξηθεί αντίστοιχα το κόστος των ανταλλακτικών. Οι χαμηλοί ρυθμοί της παροχής κυλινδρελαίου είναι κατ' ευθείαν ανεξάρτητοι της περιεκτικότητας σε θείο στο πετρέλαιο (Όλες οι τιμές πάνω από 1.5% σε θείο).

Ο προηγούμενος ρυθμός παροχής κυλινδρελαίου για τη λίπανση των κυλίνδρων των χαμηλοστροφών δεζελομηχανών SULZER RTA, είχε υπολογισθεί στην τιμή κάτω του 1.4 G/KWH. Τώρα οι μηχανές SULZER RTA του τελευταίου τύπου, σχεδιασμένες στα τελευταία πρότυπα σχεδίασης, μπορούν να λειτουργήσουν με ένα ρυθμό παροχής κυλινδρελαίου της τάξης του 1.1 G/KWH.

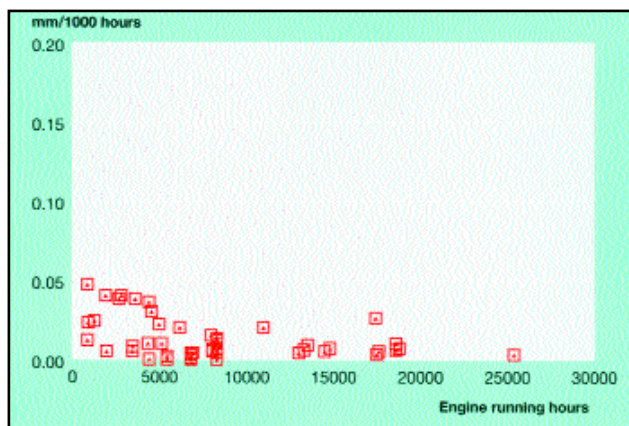
Ο ρυθμός παροχής μπορεί να ελαττωθεί παραπέρα στη τιμή του 0.9 G/KWH, μετά από ανάλυση της απόδοσης της από ένα συντηρητή μηχανικό της WARTSILA ο οποίος με κατάλληλες οδηγίες είναι δυνατόν να ελαττωθεί κλιμακωτά ο ρυθμός παροχής κυλινδρελαίου στη παραπάνω χαμηλή τιμή. Τυπικοί ρυθμοί παροχής της τάξεως του 1.6 G/KWH έχουν αναφερθεί από εμπειρίες στις μηχανές SULZER

RTA στα πλοία. Έτσι, ύστερα από τις παραπάνω σκέψεις μπορεί εύκολα να επιτευχθεί η οικονομία και η μείωση αντίστοιχα της κατανάλωσης κυλινδρελαίου κατά 0.5 έως 0.7 G/KWH στις μηχανές SULZER RTA.

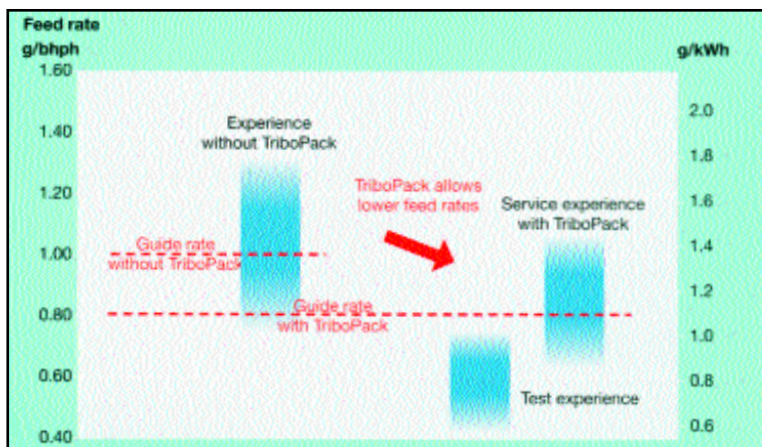
Τέτοια οικονομία κατανάλωσης κυλινδρελαίου είναι δυνατόν να έχει μία άμεση και σημαντική επίδραση στο κόστος λειτουργίας της μηχανής ειδικά σε μηχανές, μεγάλου διαμετρήματος κυλίνδρου.

Στην περίπτωση μίας μηχανής SULZER 7RTA84T-D ισχύος

29.400 KW, η οποία είναι κατάλληλη για ένα δεξαμενόπλοιο VLCC, η ελάττωση του ρυθμού κατανάλωσης κυλινδρελαίου από μία τυπική τιμή του 1,6 G/KWH στη νέα ενδεικτική τιμή του 1,1 G/KWH είναι δυνατόν να



Σχ. 1 Σε σχέση με τις ώρες λειτουργίας, φθορά του χιτωνίου μετρηθείσα σε μηχανές SULZER RTA οι οποίες λειτουργούν με την τεχνολογία «TRIBO PACK». Μεγίστη διαμετρική φθορά σε χιλ/1000 ώρες λειτουργίας, στη θέση του άνω νεκρού σημείου του πάνω ελατηρίου του εμβόλου.



Σχ. 2. Οι σκιασμένες επιφάνειες δείχνουν το εύρος των τυπικών ρυθμών λίπανσης του κυλινδρελαίου. Για τις μηχανές που έχουν κατασκευασθεί με την προσαρμογή της τεχνολογίας «TRIBO PACK», οι ενδεικτικοί ρυθμοί λίπανσης έχουν ελαττωθεί από την τιμή του 1,4 G/KWH σε 0,9 - 1,1 G/KWH. Οι νέοι ενδεικτικοί ρυθμοί λίπανσης υποστηρίζονται από ερευνητικές εμπειρίες των χαμηλών ρυθμών και ισχύουν για φορτία μηχανών μεταξύ του 50% και 100% και σε όλες τις περιπτώσεις της περιεκτικότητας σε θείο του καυσίμου, πάνω από το ποσοστό 1,5%.



ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

PHONE: (3210) 4147000

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

δημιουργήσει μία οικονομία στο ετήσιο κόστος κατά 100.000 USS με την αντίστοιχη τιμή του πετρελαίου στο ύψος των 1.300 USS/τόννο. Ελαττώνοντας το ρυθμό παροχής από την τιμή του 1,6 στο 0,9 G/KWH, αυξάνει ανάλογα το ποσοστό οικονομίας στο ύψος των 140.000 USS.

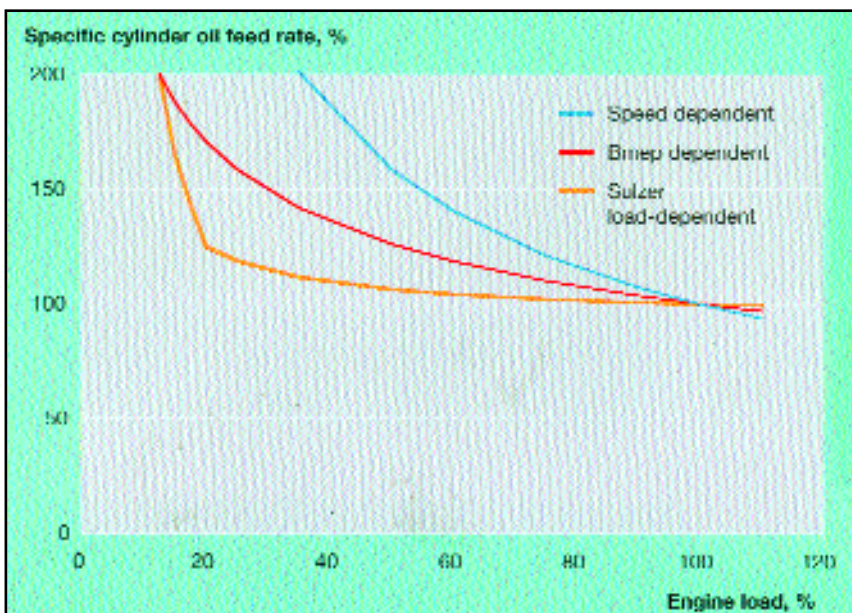
Με άλλα λόγια, η οικονομία στο κόστος μπορεί να είναι ίση περίπου του 3-5% της αξίας του καυσίμου, εξαρτάται βέβαια από τον τύπο της μηχανής, την ισχύ, την ταχύτητα, την πραγματική ελάττωση του ρυθμού παροχής του κυλινδρελαίου και τις σχετικές τιμές του καυσίμου και του κυλινδρελαίου.

Καλύτερη λειτουργία του εμβόλου

Οι χαμηλές καταναλώσεις του κυλινδρελαίου είναι δυνατές ανάλογα με την εξαιρετική συμπεριφορά της λειτουργίας του εμβόλου η οποία παραδοσιακά είναι αποτέλεσμα της κατασκευής των μηχανών SULZER RTA σήμερα, πάνω σε πρότυπες σχεδιάσεις και μελέτες.

Έχει αποδειχθεί ότι το κλειδί εξέλιξης στηρίζεται στη σχεδίαση του πακέτου του συστήματος "TRIBO PACK" (το έχουμε περίγραψει σε προηγούμενο τεύχος Γνώση και Τέχνη) το οποίο έχει σαν σταθερό σύστημα σ' αυτές τις μηχανές το 1999.

Αρκετά από τα σχεδιαστικά στοιχεία του συστήματος "TRIBO PACK" έχουν εφαρμοσθεί από προηγούμενες περιόδους, αυτό όμως έγινε μόνο όταν συνδυάστηκε (το σύστημα)



Σχ. 3. Το σύστημα συσσωρευτή (ACCUMULATOR) SULZER χρησιμοποιεί τον εξαρτούμενου φορτίου έλεγχο για ένα σωστό και σταθερό ειδικό ρυθμό παροχής του κυλινδρελαίου. Άλλα είδη ελέγχου αποδίδουν υψηλότερους ειδικούς ρυθμούς παροχής.

με ένα λογικό πακέτο το οποίο ικανοποίησε τις απαραίτητες απαιτήσεις, όπως:

- * Φυσιολογικά καλή επιφάνεια του χιτωνίου με σταθερή γεωμετρική υφή με στόχο τη καλή λειτουργική συμπεριφορά

- * Μακρά χρονικά διαστήματα επιθεωρήσεων, όπως ευρέως καθορίζονται από το πάνω ελατήριο του χρωμο-κεραμικού υλικού και την επικάλυψη με χρώμιο των αυλάκων των ελατηρίων του εμβόλου.

- * Επαρκής παροχή και διανομή του κυλινδρελαίου στις αντίστοιχες επιφάνειες.

- * Προστασία από τον ειδικό δακτύλιο αντιγυαλιστικής προστασίας (ANTI-POLISHING RING), ενάντια στο σχηματισμό και επικάλυψη καταλοίπων άνθρακος στο ανώτατο σημείο του εμβόλου.

- * Ικανοποιητικές και αισιόδοξες θερμοκρασίες των χιτωνίων ώστε να καθιστούν τις μηχανές ανεπηρέαστες από τις διαφορές ποσοτώσεις του θείου στο πετρέλαιο.

Το νέο πρότυπο σχεδιασμού έχει αποδειχθεί επιτυχές. Δημιουργεί με συνέπεια καλή συμπεριφορά λειτουργίας του εμβόλου με αντίστοιχους χαμηλούς και σταθερούς ρυθμούς φθοράς. Έχουν ήδη αναφερθεί φυσιολογικοί ρυθμοί φθοράς του χιτωνίου κάτω των 0,04 χιλ./1000 ώρες λειτουργίας με την αντίστοιχη κατανάλωση κυλινδρελαίου της τάξεως από 1,0 σε 1,4 G/KWH.

Μία ενδιαφέρουσα άποψη η οποία κατατείνει στην αυξανόμενη εμπιστοσύνη ανάμεσα στους διαχειριστές των πλοίων, είναι η σταθερότητα της λειτουργικής συμπεριφοράς και οι ρυθμοί φθοράς. Μετά από τέτοιες εξαιρετικές επιδόσεις και αποτελέσματα, είναι πολύ φυσική απόφαση η ελάττωση του ρυθμού παροχής κυλινδρελαίου.

Παραπέρα όμως, η εμπειρία έχει αποδείξει ότι, η ελάττωση του ρυθμού παροχής κυλινδρελαίου, σύμφωνα με τις νέες οδηγίες είναι να επιτευχθεί χωρίς το περιορισμό της ζωής του χιτωνίου ή των ελατηρίων των εμβόλων. Άρα λοιπόν, η μείωση του κόστους από την ελάττωση του ρυθμού παροχής κυλινδρελαίου δεν παρέχει σαν αντιστάθμισμα τα αυξανόμενα έξοδα εφοδιασμού ανταλλακτικών.

Η παραπέρα ελάττωση των ρυθμών λίπανσης των κυλινδρων στηρίζεται στα ικανοποιητικά αποτελέσματα των ερευνητικών δοκιμών. Δοκιμές στις μηχανές έχουν ήδη γίνει με ρυθμούς παροχής κυλινδρελαίου στο επίπεδο του 0.8G/KWH χω-

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

ρίς να δημιουργείται κανένα πρόβλημα.

Αδράνεια προς το θειάφι του καυσίμου.

Ένα άλλο ενδιαφέρον πλεονέκτημα των εξαιρετικών χαρακτηριστικών της λειτουργίας των μηχανών SULZER RTA, οι οποίες σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν με τα τελευταία σχεδιαστικά πρότυπα είναι ότι, οι μηχανές είναι καθαρά ανεπηρέαστες προς τη περιεκτικότητα του θει-

παροχής κυλινδρελαίου είναι πράγματι εφαρμόσιμος για όλες τις περιεκτικότητες θείου του καυσίμου από 1,5% και υφίσταται ανάγκη αύξησης του ρυθμού λίπανσης ανάλογα με το περιεχόμενο θείου στο καύσιμο. Οι σκέψεις αυτές καταστούν τον οδηγό ρυθμού παροχής κυλινδρελαίου των μηχανών SULZER RTA και αντίστοιχα τις μηχανές υψηλά ανταγωνιστικές όταν συγκρίνονται με άλλες χαμηλόστροφες μηχανές των οποίων η σχεδίαση στηρίζεται στην "ελεγ-

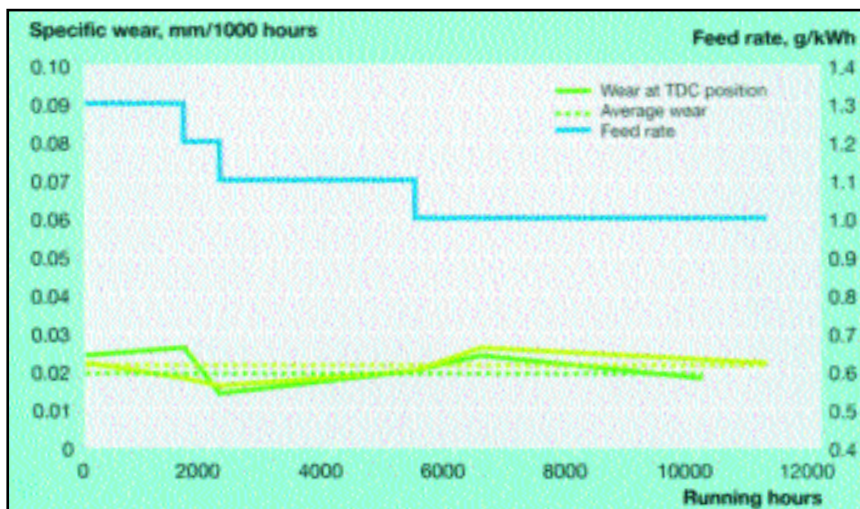
ρέχεται από μία ηλεκτροκινούμενη μονάδα λιπαντηρίου στο κάθε κύλινδρο σε δύο σειρές λιπαντικών αυλακών, ώστε να αποδίδεται πολυσταθμική λίπανση. Ο συγχρονισμός της παροχής του κυλινδρελαίου προς την επιφάνεια του χιτωνίου είναι αυτορυθμιζόμενος, σύμφωνα με τη διαφορά πίεσεως του λιπαντικού και τη πίεση των αερίων στο κύλινδρο.

Η διαφορά του λιπαντικού στην επιφάνεια του χιτωνίου παρέχεται από τους αύλακες στην επιφάνεια του χιτωνίου και από τα ελατήρια του εμβόλου. Το σύστημα αυτό είναι αρκετά αξιόπιστο και χρειάζεται ελάχιστη συντήρηση.

Αυτό είναι ένα καλά διαδεδομένο σύστημα το οποίο έχει χρησιμοποιηθεί σαν στάνταρ στις χαμηλόστροφες μηχανές SULZER από του τέλους του 1970. Συστήθηκε το 1975 με τον τύπο CLU-3 σύστημα με υδρομηχανική κίνηση και αναπτύχθηκε στη πάροδο των χρόνων με τη προσθήκη του ηλεκτρονικού ελέγχου (με το τίτλο CLU-3 σύστημα το 1995) για να εξυπηρετήσει πολυσταδιακή λίπανση.

Η βασική λειτουργία του συστήματος του συσσωρευτή της SULZER από την αρχή της εφαρμογής του είναι ότι, έχει έλεγχο εξαρτημένο από το φορτίο, ο οποίος προσαρμόζει το ρυθμό παροχής του κυλινδρελαίου σύμφωνα με το φορτίο της μηχανής. Αυτό σημαίνει ότι, δεν χρειάζεται χειροκίνητη ρύθμιση όταν είναι διάφορο το φορτίο της μηχανής. Όταν το φορτίο μειώνεται, ο ειδικός ρυθμός παροχής (G/KWH) παραμένει ουσιαστικά σταθερός σε σχέση προς το πραγματικό φορτίο λειτουργίας της μηχανής. Ο ειδικός ρυθμός παροχής στο 20% του φορτίου είναι μόνο 25% πάνω από το πλήρες φορτίο.

Αυτή η μικρή αύξηση της ειδικής παροχής με την ελάττωση του φορτίου το οποίο επιτυγχάνεται από το "σύστημα συσσω-



Σχ. 4 Η φθορά του χιτωνίου παραμένει πράγματι σταθερή εφόσον ο ρυθμός παροχής του κυλινδρελαίου έχει ελαττωθεί κατά διαστήματα από την τιμή του 1,3 στο 1,0 G/KWH σε δύο κύλινδρους μίας μηχανής SULZER τύπου 10RTA96C. Η διαμετρική φθορά του χιτωνίου εμετρήθη στο άνω νεκρό σημείο του πάνω ελατηρίου του εμβόλου.

ου στο καύσιμο.

Το γεγονός είναι ότι, σαν μέρος των μέτρων του συστήματος "TRIBO PACK", οι θερμοκρασίες της επιφάνειας του χιτωνίου διατηρούνται κυρίως πάνω από το σημείο υγροποίησης (DEW POINT). Το αποτέλεσμα αυτό προλαμβάνει τη διάβρωση των παραγόντων της καύσης πάνω στις επιφάνειες λειτουργίας του χιτωνίου. Το αλκαλικό περιεχόμενο του κυλινδρελαίου που εκφράζεται από το Βαθμό Βασικής αντίδρασης (BASE NUMBER-BN) είναι ωστόσο απαραίτητο να αποδώσει ένα έξτρα παράγοντα ασφαλείας.

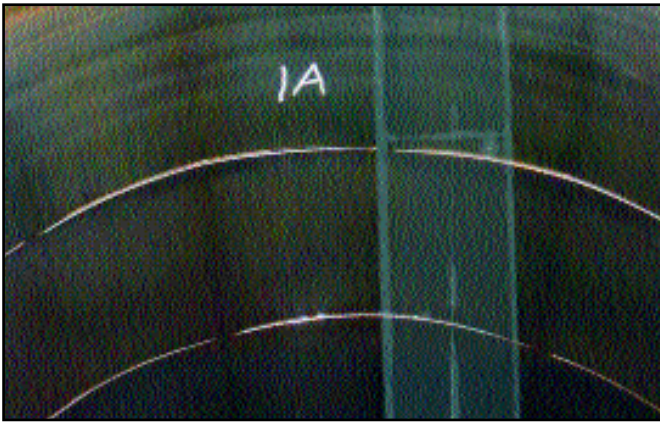
Ο νέος οδηγός των ρυθμών

χόμενη διάβρωση" η οποία χρειάζεται ένα προσεκτικό ισοζύγιο μεταξύ του Βασικού Βαθμού (BASE NUMBER-BN) του λιπαντικού του κυλίνδρου και τις περιεκτικότητας του θείου στο καύσιμο.

Αποδεδειγμένο σύστημα λίπανσης του κυλίνδρου.

Είναι αναγκαίο να σημειωθεί ότι, ο παραπάνω αναφερόμενος χαμηλός ρυθμός φθοράς του χιτωνίου επιτυγχάνεται από τη χρήση του "καλώς-καθιερωμένου" συσσωρευτού της λίπανσεως των κυλίνδρων της SULZER.

Στο σύστημα συσσωρευτού (ACCUMULATOR) της SULZER, το λιπαντικό του κυλίνδρου πα-



Σχ. 5 Η επιφάνεια του χιτωνίου ενός εκ των κυλίνδρων της μηχανής RTA96C η οποία παρουσιάζεται μετά από τη μέτρηση που αναφέρεται στο σχ. 4. Η περίπτωση αυτή είναι τυπική για ένα ρυθμό παροχής κυλινδρελαίου της τάξης του 1,0 G/KWH.



Σχ. 6 Τυπική κατάσταση των ελατηρίων του εμβόλου για ένα ρυθμό παροχής κυλινδρελαίου της τάξης του 1,0 G/KWH. Η παραπάνω κατάσταση των ελατηρίων συμπίπτει με την περίπτωση του σχ. 5

ρευτού" της μηχανής SULZER, έχει, από αρκετών χρόνων, αποδώσει στις μηχανές SULZER ένα πλεονέκτημα πάνω στο σύνηθες φορτίο της μηχανής, συγκριτικά με τις μηχανές άλλων κατασκευαστών. Πράγματι, οι ανταγωνιστές έχουν πρόσφατα εφαρμόσει συστήματα λίπανσης των κυλίνδρων τα οποία παρομοιάζουν στην απόδοση του συσσωρευτού της SULZER.

Το σύστημα CLU - 3 συσσωρευτού της SULZER έχει αποδειχθεί κατά τη διάρκεια δοκιμών των μηχανών επαρκές και ελεύθερων προβλημάτων σε ρυθμούς παροχής λαδιού της τάξης του 0,8 G/KWH.

Σχετικά με το μέλλον, η WARTSILA επίσης σήμερα αναπτύσσει εναλλακτικά συστήματα λίπανσης των κυλίνδρων τα οποία θα παρουσιάσει σε μερικά όταν οι ρυθμοί παροχής της λίπανσης των κυλίνδρων θα ζητηθούν από τους διαχειριστές των πλοίων να είναι κάτω από τις σημερινές ενδεικτικές τιμές. Τα υπό ανάπτυξη συστήματα θα διαθέτουν ελεγχόμενο συγχρονισμό, ακριβή πλέον ποσοτική μέτρηση και βελτιωμένη διανομή στην επιφάνεια του χιτωνίου.

Τα παραπάνω τα οποία γίνονται αρκετά απαραίτητα, εφ' όσον οι ποσότητες των λιπαντικών κυλινδρελαίων είναι αξιοσημείωτα ελαττωμένες κάτω από

τις σημερινές ενδεικτικές τιμές. Αυτές οι νέες εναλλακτικές διαδικασίες, θα χρειασθούν όμως, εκτεταμένες έρευνες και δοκιμές συμπεριλαμβανομένων και των δοκιμών στις μηχανές επί πλοίων, προτού διατεθούν για παραγωγή.

Η εμπειρία των νέων χαρακτηριστικών χαμηλών ρυθμών λίπανσης θα γίνει παράγων ενδιαφέρουσας συνεισφοράς απέναντι στην ανάπτυξη του επομένου βήματος.

Ελάττωση των ρυθμών παροχής

Οι νέοι ρυθμοί παροχής κυλινδρελαίου είναι δυνατόν να μεθοδευτούν για όλες της μηχανές που έχουν κατασκευασθεί πάνω στα στάνταρ του συστήματος "TRIBO PACK".

Για τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές οι οποίοι προγραμματίζουν να βελτιστοποιήσουν τους ρυθμούς παροχής πέρα και κάτω από τις χαρακτηριστικές τιμές, συνιστώνται οι αναθεωρημένες συστάσεις μέσω των Οργανισμών παροχής υπηρεσιών της WARTSILA.

Προ της ελάττωσης του ρυθμού παροχής του κυλινδρελαίου, οι χειριστές μηχανών θα πρέπει να βεβαιωθούν ότι η μηχανή λειτουργεί ικανοποιητικά

σε κάθε περίπτωση. Οι ελαττώσεις του ρυθμού λίπανσης θα πρέπει να γίνονται κατά μικρά χρονικά διάστημα τα και γύρω στις 1000 ώρες λειτουργίας.

Προ από κάθε διάστημα, συνιστώνται οι παρακάτω επιθεωρήσεις.

- * Οπτική επιθεώρηση των χιτωνίων και των ελατηρίων των εμβόλων.

- * Ανάλυση του δείγματος κυλινδρελαίου το οποίο θα λαμβάνεται από τις κάτω επιφάνειες του εμβόλου, για τη περιεκτικότητα σε ψήγματα μετάλλων και τον έλεγχο του "ΒΑΣΙΚΟΥ ΒΑΘΜΟΥ" (BASE NUMBER).

- * Μέτρηση της εγκοπής μεταξύ των άκρων των ελατηρίων του εμβόλου, για να διαπιστώνεται το μέγεθος της φθοράς των ελατηρίων του εμβόλου.

- * Μέτρηση της φθοράς των χιτωνίων.

Οι παραπάνω διαδικασίες θα δώσουν στους χειριστές των μηχανών τη διαβεβαίωση κατά πόσον θα αποφασίσουν τη μείωση του ρυθμού λίπανσης των κυλίνδρων. Μέσα από αυτές τις ενδείξεις είναι δυνατές οι ελαττώσεις του ρυθμού λίπανσης και οι παραπέρα σημαντικές μειώσεις του λειτουργικού κόστους.

Η WARTSILA αρχίζει την κατασκευή Ελίκων στην ΚΙΝΑ

Εταιρική συνεργασία με τον Οργανισμό CME μέλος του Ναυπηγικού Ομίλου C.S.S.C (CHINA STATE SHIPBUILDING CORPORATION)

Η WARTSILA θα αρχίσει την κατασκευή ελίκων στη Κίνα. Η εταιρεία WARTSILA PROPULSION: η οποία ανήκει στον όμιλο της WARTSILA και αντίστοιχα η εταιρεία ZHENJIANG CME CO, LTD.(CME) η οποία ανήκει ολοκληρωτικά στον Όμιλο CHINA STATE SHIPBUILDING CORPORATION (CSSC), υπέγραψαν συμβόλαιο για την ίδρυση και εγκατάσταση μίας συλλογικής επιχείρησης. Το 55% των εταιρικών κεφαλαίων θα ανήκει στη WARTSILA και το 45% θα ανήκει στην εταιρεία CME και η ονομασία θα είναι "WARTSILA - CME ZHENJIANG PROPELLER CO. LTD.

Η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας αναπτύσσεται με γοργό ρυθμό και το 15% των νέων πλοίων ναυπηγούνται σήμερα στη χώρα. Η Κίνα επίσης αναπτύσσεται σε μία σημαντική χώρα παραγωγής ναυτιλιακού εξοπλισμού. Η κατασκευή ελίκων στη Κίνα είναι το πρώτο βήμα της WARTSILA να αναπτύξει τη παραγωγή της σ' αυτή την αναπτυσσόμενη αγορά, δήλωσε ο Πρόεδρος της WARTSILA.

Η CHINA STATE SHIPBUILDING CORPORATION (CSSC) είναι το πρωτοπόρο ναυπηγικό συγκρότημα.

Για την CSSC είναι αρκετά ενδιαφέρον να δημιουργήσει ένα δίκτυο εφοδιαστών ανταγωνιστικού εξοπλισμού και ε-

φοδίων για την αυξανόμενη ζήτηση των πλοίων. Με τη σχεδίαση και την εμπειρία της WARTSILA και παράλληλα με τις κατασκευαστικές ικανότητες της CME, οι εταιρείες θα δημιουργήσουν έναν ανταγωνιστικό προμηθευτή ελίκων οι οποίες θα έχουν τη μεγάλη ευκαιρία ανάπτυξης στο χώρο της παγκόσμιας αγοράς.

Η εταιρεία θα παράγει τύπους ελίκων της LIPS και KAIDA. Το επίπεδο αγοράς της εταιρικής συνεργασίας θα καλύπτει όλο τον κόσμο. Η εταιρική συνεργασία θα αρχίσει τις δραστηριότητες της στις εγκαταστάσεις CME στη περιοχή

ZHENJIANG κάπου 220 χλμ. δυτικά της SHANGHAI.

Ο κινεζικός εταίρος θα προμηθεύσει τον εξοπλισμό παραγωγής και το προσωπικό της εγκατάστασης, ενώ, η συμμετοχή της WARTSILA θα είναι η σχεδίαση και οι εμπειρίες κατασκευής. Οι εργασίες προσδοκείται να έχουν ήδη αρχίσει μετά βέβαια μετά από την έκδοση και τη λήψη των απαραίτητων αδειών εργασίας. Η Διοίκηση θα είναι συλλογική με τη συμμετοχή της CME και της WARTSILA. Η νέα εταιρεία θα απασχοληθεί περίπου 270 εργαζόμενους.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΣΩΝΠΑΠ

Πρόεδρος	: Παναγιώτης Τριαντάφυλλος
Αντιπρόεδρος Α΄	: Κων/νος Αδαμόπουλος
Αντιπρόεδρος Β΄ &	
Δημόσιες Σχέσεις	: Γιώργος Αλογάκος
Γεν. Γραμματέας	: Απόλλων Καρακαλάς
Ταμίας	: Αντώνης Μιχαλάκης
Ειδικός Γραμματέας	: Νίκος Φιριππής
Ταμίας Β΄	: Δέσποινα Στριφτού
Μέλος	: Γιώργος Βλάσσης
Μέλος	: Γιώργος Κουμπουρλής

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

ΔΕΛΤΙΟ ΕΝΗΜΕΡΩΣΕΩΣ ΕΛΙΝΤ

Από το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας λάβαμε την παρακάτω ανακοίνωση την οποία δημοσιεύουμε ευχαρίστως.

Στις 2 Ιουνίου 2004 το Νέο Διοικητικό Συμβούλιο περιόδου 2004-2006 του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας, όπως άλλωστε προέκυψε από τις αρχαιρεσίες της 24ης Μαΐου 2004, συγκροτήθηκε σε σώμα και έχει ως ακολούθως:

Πρόεδρος:	ΜΑΡΙΟΣ ΣΤΕΡΓΙΟΥ	- Ναυηγός Μηχανολόγος Μηχανικός - Διευθύνων Σύμβουλος και Γενικός Διευθυντής LAMDA SHIPYARDS S.A. - Διευθύνων Σύμβουλος & Γενικός Διευθυντής ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ ΑΝΕ
Αντιπρόεδρος:	Δρ. ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΨΑΡΑΥΤΗΣ	- Ναυηγός - Θαλάσσιες Μεταφορές - Καθηγητής ΕΜΠ
Γ. Γραμματέας:	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΒΟΥΡΑΣ	- Διπλ. Ναυηγός Μηχ/γος - Μηχ/κος - Γενικός Διευθυντής KAPPA MARINE CONSULTANTS LTD
Ταμίας:	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΠΑΣΣΑΣ	- Διπλ. Μηχανολόγος Μηχανικός - Ελεύθερος Επαγγελματίας

Τακτικά Μέλη Δ.Σ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:	- Διπλ. Ναυηγός Μηχ/γος Μηχ/κος - Γενικός Διευθυντής OCEANKING TECHNICAL AND TRADE LTD
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΑΡΒΑΤΕΣ:	- Διπλ. Ναυηγός Μηχ/γος - Μηχ/κος - Πρόεδρος Ενώσεως Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων
ΒΥΡΩΝ ΤΟΜΑΖΟΣ	- Διπλ. Μηχανολόγος - Πρόεδρος WARTSILA GREECE S.A. - Πρόεδρος TECHNAVA A.E.

Αναπληρωματικό Μέλος Δ.Σ.

ΜΑΡΚΕΤΟΣ ΔΑΜΙΓΟΣ	- Ναυηγός Μηχ/γος - Μηχ/κος - Ελεύθερος Επαγγελματίας
-------------------------	--

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΛΙΝΤ
ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΕΛΕΝΤΖΑΣ - Εταίρος ΕΛΙΝΤ

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΑ

Μουσική Δισκογραφία - Σινερά

Σαν ένα διαρκές μνημόσυνο στη μνήμη του Κώστα Παπαζαχαρίου και για την αγάπη και το μεγάλο ενδιαφέρον του για το Περιοδικό συνεχίζουμε αυτή τη συνεργασία με καλλιτεχνικό ρεπορτάζ που θα επιμελείται η κόρη του ΕΦΗ ΠΑΠΑΖΑΧΑΡΙΟΥ

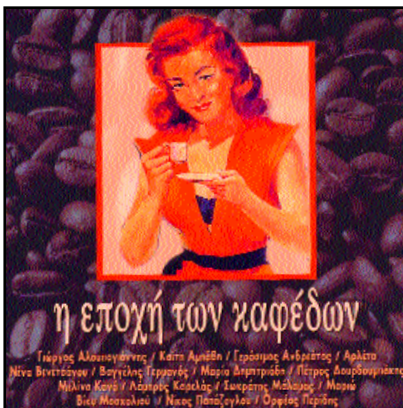
NITS -1974

"Είμαι στην Αθήνα και είμαι εδώ... / Υπάρχουν πολλά ερείπια εδώ/ Και είμαι ένα από αυτά / φοβάμαι... / Κάπου ένα τηλέφωνο χτυπάει / Κάπου κάποιος τραγουδάει / Τραίνα και πλοία και αεροπλάνα / Είμαι στην Αθήνα και βρέχει"... τραγουδούν στο νέο τους άλμπουμ αυτοί οι ιπτάμενοι Ολλανδοί που δεν έχουν σταματήσει να δίνουν μουσική της ψυχής στα τριάντα χρόνια της δημιουργικής τους πορείας. Λυρισμός και μελωδία τα μεγάλα ατού τους, η αδυναμία τους στη φύση δηλωμένη εδώ και χρόνια, οι προβληματισμοί πάνω στον κόσμο μας και τα πιστεύω τους σταθερά. Οι Nits εξακολουθούν να ρίχνουν "βουτιές στη θάλασσα της αγάπης και στις καρδιές του κόσμου... Απολαύστε τους!

Συλλογή

Η ΕΠΟΧΗ ΤΩΝ ΚΑΦΕΔΩΝ

Στον καφέ, το "πιο ουσιαστικό ρόφημα της επικοινωνίας", όπως



αναφέρει ο Γιάννης Ξανθούλης στο εσώφυλλο του άλμπουμ, είναι αφιερωμένη αυτή η "αρωματική" συλλογή που πήρε το όνομα της από το ομότιτλο μυθιστόρημα του συγγραφέα. Την αδυναμία τους στο ρόφημα δηλώνουν μελωδικά, με συνθέσεις δικές τους ή τρίτων, παλιότερες ή νεότερες, οι Βίκυ Μοσχολιού, Νίκος Παπάζογλου, Μελίνα Κανά, Σωκράτης Μάλαμας, Ορφείας Περίδης, Αρλέτα, Νένα Βενετσάνου, Βαγγέλης Γερμανός, Μαρία Δημητριάδη, Μαριώ, Γεράσιμος Ανδρεάτος, Πέτρος Δουρδουμπάκης, Γιώργος Αλουπογιάννης κ.α..

Σειρά

ALL THAT MAGIC:
vol. 3 CINEMA
FANTASTICO, vol. 4 DEEP
BLUE SEA, vol. 5 JAZZY



Τρία νέα άλμπουμ-συλλογές εκδίδονται από τη Lyra στην πολύ καλή σειρά "All That Magic",

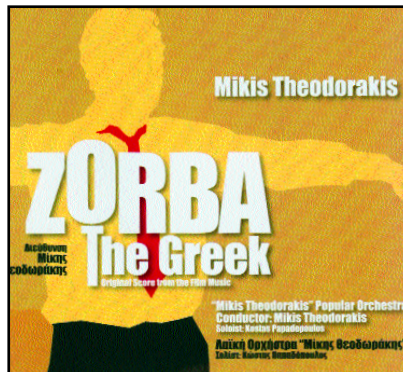


που αναδεικνύει τη μαγεία του ελληνικού τραγουδιού χωρίς όρια ή προσδιορισμούς, κάτω από την επιμέλεια του δημοσιογράφου και συνεκδότη του περιοδικού "Jazz και Τζαζ", Γιώργου Χαρωνίτη. Στο "Cinema Fantastico" οι Ελ. Αρβανιτάκη, Klaudia Delmer, Κλειώ Δενάρδου, Ελ. Καραϊνδρου, Λ. Κηληδόνης, Βίκυ Μοσχολιού, Ν. Παπάζογλου, Δ. Πουλικάκος, Γ. Πουλόπουλος, Δ. Σαββόπουλος, Π. Σιδηρόπουλος, Στ. Σπανουδάκης, Ν. Ξυδάκης, Σαβ. Γιαννά-

του, Ν. Ζιώγαλας δημιουργούν ένα "φανταστικό" σάουντρακ ερμηνεύοντας κομμάτια από ταινίες ή κομμάτια που έχουν σχέση με τη μεγάλη οθόνη. Στο "Deep Blue Sea" ακούγονται τραγούδια εμπνευσμένα από το υπέροχο 'μεγάλο γαλάζιο', με τις φωνές των Ελ. Αρβανιτάκη, Σαβ. Γιαννάτου, Δ. Σαββόπουλου, Γ. Κούτρα, Κ. Καράλη, Αρλέτας, Τζένης Βάνου, Ν. Παπάζογλου, Ρέννας Κουμιάτη, Αν. Μουστάσου, Γ. Πουλόπουλου, Χρ. Θηβαίου, Καίτης Χώματα, Θ. Παπακωνσταντίνου, Μικρές Περιπλανήσεις. Τέλος στο "Jazzy", η ατμόσφαιρα γίνεται χαλαρή και χαρούμενη, οι ρυθμοί κυλάνε γλυκά και παιχνιδιάρικα, τα χρώματα εναλλάσσονται: Αλίκη Βουγιουκλάκη, Δ. Σαββόπουλος, Ελ. Αρβανιτάκη, Mode Plagal, Β. Γερμανός, Ίασις, Κ. Καπνίσης, Λ. Κηλαηδόνης, Χειμερινοί Κολυμβητές, Klaudia Delmer, Δ. Ψαριανός, Γ. Κοντραφούρης κ.α. καθώς και ένας επίλογος με σύμπραξη εξαιρετων μουσικών σε τζαζ αυτοσχεδιασμό πάνω στο "Τζίνι" του Μιχ. Σιγανίδη, δίνουν το στίγμα.

ΜΙΚΗΣ ΘΕΟΔΩΡΑΚΗΣ - ZORBA THE GREEK

Τριανταεπτά χρόνια μετά η μουσική που έκανε χιλιάδες ξένους να ανακαλύψουν και να επισκεφθούν την Ελλάδα, η μουσική του περίφημου "Ζορμπά", ηχογραφείται και πάλι από τον Μίκη Θεοδωράκη και κυκλοφορεί σε δίγλωσση έκδοση (ελληνικά / αγγλικά). Ο μεγάλος συνθέτης ξαναμπάνει στο στούντιο, διευθύνει την ομώνυμη ορχήστρα του και δίνει την αυθεντική μουσική της ταινίας, έναν Ζορ-



μπά με σύγχρονο ήχο, βάζοντας τέλος στις πολυάριθμες απομιμήσεις που κυκλοφορούν στην διεθνή αγορά. Σολίστας στο μπουζούκι ο Κώστας Παπαδόπουλος.

ΜΙΚΗΣ ΘΕΟΔΩΡΑΚΗΣ - ΔΕΚΑΟΧΤΩ ΛΙΑΝΟΤΡΑΓΟΥΔΑ ΤΗΣ ΠΙΚΡΗΣ ΠΑΤΡΙΔΑΣ

"Τα 16 από τα "18 Λιανοτράγουδα Της Πικρής Πατρίδας" γράφτηκαν μέσα σε μια μέρα - στις 16 του Σεπτεμβρίου του 1968- στο Παρθέني της Λέρου, ύστερα από κρυφό μήνυμα του Μίκη Θεοδωράκη με την παράκληση να μελοποιήσει κάτι δικό μου ανέκδοτο. Τα λιανοτράγουδα αυτά τα ξαναδούλεψα στο Καρλόβασι της Σάμου τον Νοέμβριο του 1969... Δεν σκόπευα να τα εκδώσω και είχα ζητήσει να μη δημοσιευτούν και να μη μεταφραστούν, παρά μόνο να τραγουδηθούν. Αλλά, να που τα περισσότερα δημοσιεύτηκαν κιόλας σε πολλά ντόπια και ξένα περιοδικά και μεταφράστηκαν σε αρκετές γλώσσες. Έτσι δεν υπάρχει πια λόγος να επιμείνω στην αρχική μου απόφαση. Τα 18 Λιανοτράγουδα είναι αφιερωμένα στον Μίκη Θεοδωράκη...": τι άλλο χρειάζεται να προσθέ-

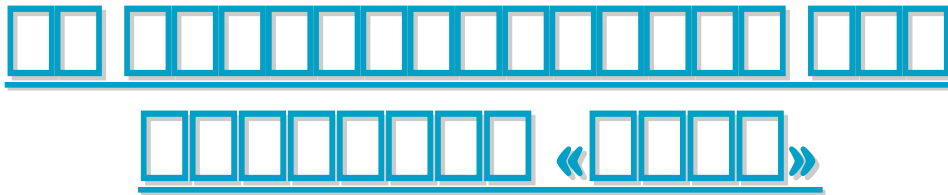
σουμε στα συγκινητικά αυτά λόγια του Γιάννη Ρίτσου που υπάρχουν στο εσώφυλλο του άλμπουμ; Απλώς να πούμε ότι η συγκεκριμένη έκδοση αποτελεί ζωντανή ηχογράφηση συναυλίας που έδωσε ο Μίκης Θεοδωράκης στην Ιερουσαλήμ το 1973, με άξιους ερμηνευτές τη Μαρία Φαραντούρη, τον Πέτρο Πανδή, την Αφροδίτη Μάνου και τον Αχιλλέα Κωστούλη.

MILVA 10 SONGS BY MIKIS THEODORAKIS

Η Ιταλίδα ντίβα ερμηνεύει υπέροχα δέκα τραγούδια του Μίκη



Θεοδωράκη σε έναν δίσκο που έχει πουλήσει πάνω από ένα εκατομμύριο αντίτυπα ήδη στη Γερμανία. Η Milva αποδίδει στα ιταλικά τραγούδια σε ποίηση των Μάνου Ελευθερίου, Ιάκωβου Καμπανέλλη, Τάσου Λειβαδίτη, Γιώργου Σεφέρη, Μ. Cantoni, Μ. Galleriani και του ίδιου του συνθέτη με τον οποίο διατηρεί στενή φιλία. Ανάμεσα τους τα αγαπημένα "Το τραίνο φεύγει στις 8", "Το Περιγιάλι", "Μοιρολόι της βροχής" κ.α. Την ενορχήστρωση και την διεύθυνση ορχήστρας έχει η Natale Massara.



ΟΙ ΝΕΕΣ ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΒΥΣΣΟ

Στην προσπάθεια να βρεθούν χορηγοί, για να αποπερατωθεί το υπό κατασκευή κτιριακό συγκρότημα του παιδαγωγικού συγκροτήματος στην Ανάβυσσο Αττικής και μετά από τις διάφορες επαφές που είχε η Πρόεδρος κ. Δέσποινα Παπαστελιανού με τον κ. Γιάννη Κ. Λύρα του ιδρύματος LYRAS FAMILY CHARITABLE TRUST η οικογένεια ΛΥΡΑ μετά από εισήγηση των κ.κ. Γιάννη Κ. Λύρα και Γιάννη Μ. Λύρα, αποφάσισε να βοηθήσει την αποπεράτωση του ειδικού σχολικού κτηρίου στην Ανάβυσσο.

Η απόφαση ανακοινώθηκε με τη παρακάτω επιστολή την οποία η Λέσχη των Αρχιμηχανικών αισθάνεται την υποχρέωση να δημοσιεύσει:

PARALOS MARITIME CORPORATION S.A.
23, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ, 185 35 PIRAEUS, GREECE
TELEPHONE: + 30 210 4221 310
TELEFAX: + 30 210 4221 318

Σωματείο Ναυτικών Γονέων
Παιδιών με Ειδικές Ανάγκες
"Η ΑΡΓΩ"
Κ. Μαυρομικάλη 23 & Σαλαμίνας
185 45 Πειραιάς

Πειραιάς 05 Μαΐου 2004

Θέμα: Δωρεά για αποπεράτωση κέντρου ειδικής αγωγής

Αγαπητή κυρία Παπαστελιανού,

Εν συνεχεία των διαφόρων επαφών που είχαμε σχετικά με την ανωτέρω δωρεά, είμαστε στην ευχάριστη θέση να σας ανακοινώσουμε ότι κατόπιν εισηγήσεως των κ.κ. Γιάννη Κ. Λύρα και Γιάννη Μ. Λύρα, το ίδρυμα Lyras Family Charitable Trust αποφάσισε να βοηθήσει στην αποπεράτωση της κατασκευής του κέντρου ειδικής αγωγής στην Ανάβυσσο Αττικής.

Το ποσό της δωρεάς ανέρχεται σε € 440,700 και περιλαμβάνει την αποπεράτωση της κατασκευής των κτιρίων από την εταιρεία Preconstructa A.E.B.E. € 350,000, χωματουργικές εργασίες και περίφραξη οικοπέδου από την εταιρεία Χριστοφάκης Α.Τ.Ε.Ε. € 23,475 και Φ.Π.Α. για τις ανωτέρω εργασίες €67,225.

Η δωρεά πραγματοποιήθηκε λαμβάνοντας υπ' όψιν τις πιο κάτω προϋποθέσεις, σύμφωνα με το Πρακτικό σας Νο. 281/07-01-2004.

1. Τη διαβεβαίωση ότι το Ίδρυμα σας θα ανταποκριθεί στα αυξημένα διαχειριστικά έξοδα μετά την ολοκλήρωση του έργου από πηγές όπως ο Οίκος του Ναύτου, τα ειδικά προγράμματα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, το Ελληνικό Δημόσιο και από άλλες πηγές.

2. Τη συμμετοχή στο Διοικητικό Συμβούλιο του Ιδρύματος ενός μέλους της οικογένειας Λύρα ή ενός αντιπροσώπου που θα ορίζεται από την οικογένεια.

3. Μέχρι την αποπεράτωση του έργου τα κτίρια θα είναι πλήρως εξοπλισμένα.

4. Με την αποπεράτωση, το κτίριο να ονομαστεί "Μαρία Ιωάννου Λύρα" και να αναρτηθεί μαρμάρινη πλάκα στην οποία θα αναφέρεται ότι η ολοκλήρωση του κτηρίου έγινε δυνατή με δωρεά από το

Lyras Family Charitable Trust εις μνήμην Κωνσταντίνου, Αγγέλας και Χρυσάνθης Λύρα.

5. Το έργο θα αποπερατωθεί εντός 5 (πέντε) μηνών από την ημέρα επανέναρξης των εργασιών.

Ελπίζουμε ότι με την ολοκλήρωση του έργου και την εξασφάλιση της καλής λειτουργίας του να ανακουφιστούν οι οικογένειες των παιδιών που φροντίζετε και εσείς να συνεχίσετε με μεγαλύτερο σθένος το σπουδαίο έργο σας.

Στη διάθεση σας για οποιαδήποτε διευκρίνιση ή συμπληρωματική πληροφορία.

Με εκτίμηση
Γιάννης Κ. Λύρας
Κοιν.: Γιάννης Μ. Λύρας

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η Λέσχη των Αρχιμηχανικών που από τη περίοδο της ίδρυσης του σχολείου στέκεται δίπλα στη διοίκηση του Αργώ και ενισχύει συναισθηματικά τις προσπάθειες του Διοικητικού Συμβουλίου για την αξιοπρεπή ύπαρξη και λειτουργία, θεωρούμε πολύ μεγάλη τη προσφορά του Ιδρύματος Λύρα η οποία τιμά ιδιαίτερα τους χορηγούς. Έχουμε ιδιαίτερα τονίσει και πιστεύουμε ότι, το Σχολείο Αργώ με τη μορφή και τη σκοπιμότητα που λειτουργεί και υπηρετεί σήμερα, θα μπορούσε να υπάρχει ενισχυόμενο και συντηρούμενο από χορηγούς της εφοπλιστικής κοινότητας και της ναυτιλιακής δραστηριότητας παραπέρα, χωρίς να έρχεται στην ανάγκη να παρακαλεί ή και να απαιτεί ακόμη, τη συμβολή και τη συμμετοχή στα υπερβολικά έξοδα ύπαρξης και λειτουργίας διαφόρων φορέων οι οποίοι μερικοί ευτυχώς, όπως πληροφορούμεθα, καθυστερούν τη θεσμική τους προσφορά για αρκετό διάστημα.

Θα θέλαμε να ευχηθούμε, μέσα από αυτές τις σκέψεις, η Αξιόλογη προσφορά του ιδρύματος Λύρα να γίνει φωτεινό παράδειγμα και για άλλους χορηγούς που ευτυχώς θα υπάρξουν αρκετοί μέσα στο χώρο των Ελλήνων καραβοκυραίων και επιχειρηματιών.

ΓΝΩΣΗ και ΤΕΧΝΗ

• Από τις 14 μέχρι τις 22 Μαΐου πραγματοποιήθηκαν στη Ρόδο οι αγώνες SPECIAL OLYMPICS στους οποίους πήραν μέρος και τα παιδιά του ΑΡΓΩ, τα οποία κατέκτησαν ένα χρυσό μετάλλιο στη ποδηλασία και ένα αργυρό στη κολύμβηση. Τα εισιτήρια μεταφοράς των παιδιών και των εκπαιδευτών ήταν ευγενής προσφορά του καπετάν Μάκη Αγούδημου.

Στις 30 - 04 - 2004 πραγματοποιήθηκαν οι καθιερωμένοι αγώνες "ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΙΑ 2004" για 4η συνεχή χρονιά. Στους αγώνες πήραν μέρος: Το σχολείο ΑΡΓΩ - η Ιταλική σχολή Αθηνών (γυμνάσιο), το Λεόντειο Λύκειο Πατησίων (δημοτικό) - Τα 13° και 21° δημοτικά σχολεία Κερατσινίου - Το Κ.Ε.Ε.Π.Ε.Α. "Ορίζοντες - Άγιος Συμεών Σαλαμίνας - Ο Πειραιϊκός Σύνδεσμος γονέων κηδεμόνων και φίλων ΑΜΕΑ και Ε.Ε.Ε.Ε.Κ Πειραιά - Το 5° δημοτικό σχολείο Περάματος.

Τους αγώνες παρακολούθησαν αρκετοί επίσημοι προσκεκλημένοι γονείς και φίλοι. Οι αγώνες είχαν μεγάλη επιτυχία.

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

Από το Νηογνώμονα LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

Στη συνεργασία ενημέρωσης της Λέσχης Αρχιμηχανικών πάνω στις Διεθνείς κανόνες και απαιτήσεις, λάβαμε από τον Νηογνώμονα LRS τη παρακάτω πληροφόρηση για την ενημέρωση των μελών μας. Για καλύτερη κατανόηση και ερμηνεία, τη δημοσιεύουμε όπως είναι γραμμένη στην Αγγλική γλώσσα.

Dear Sirs,

Please find below the latest information from USCG, for your information and records.

SITREP 6: PORT STATE CONTROL ISPS/MTSA ENFORCEMENT ACTIONS, R 211418Z MAY 04 COMDT COGARD WASHINGTON DC//G-M//

The following is the latest SITREP directive confirming USCG/ ISPS enforcement intentions

SUBJ: **SITREP 6: PORT STATE CONTROL ISPS/MTSA ENFORCEMENT ACTIONS**

REF: (A) DRAFT NVIC 06-03, CHANGE 1 COAST GUARD PORT STATE CONTROL TARGETING AND BOARDING POLICY FOR VESSEL SECURITY AND SAFETY. (B) MTSA/ ISPS IMPLEMENTATION SITREP

1. BACKGROUND:

A. THE MARITIME TRANSPORTATION SECURITY ACT OF 2002 (MTSA) AND THE INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE (ISPS) COME INTO FULL EFFECT ON 01 JULY 2004, PROVIDING THE FRAMEWORK FOR ESTABLISHING GLOBAL MARITIME SECURITY. THE US WILL CONSISTENTLY AND AGGRESSIVELY VERIFY IMPLEMENTATION OF THE MTSA AND/OR ISPS CODE ON FOREIGN FLAGGED VESSELS CALLING ON US PORTS, AND WILL TAKE THE APPROPRIATE CONTROL ACTIONS TO ENSURE VESSEL COMPLIANCE.

B. REF (A), DRAFT NVIC 06-03, CHANGE 1, IS CURRENTLY IN THE CONCURRENT CLEARANCE PROCESS AND WILL BE RELEASED THIS MONTH. IT WILL BE AVAILABLE ON THE INTRANET AT [HTTP://CGWEB.CQMDT.USCG.MIL/G-MP/NVIC.HTML](http://CGWEB.CQMDT.USCG.MIL/G-MP/NVIC.HTML).

2. ACTIONS BEGINNING ON 01 JULY 2004:

A. THIS SITREP CLARIFIES CONTROL AND ENFORCEMENT ACTIONS DISCUSSED IN SITREP 2 AND SHOULD BE USED IN CONJUNCTION WITH THE POLICY AND PROCEDURES ESTABLISHED IN REF (A).

B. ALL FOREIGN VESSELS WILL BE BOARDED AT THEIR FIRST US PORT OF ARRIVAL, EITHER DOCKSIDE OR AT SEA, TO VERIFY THEY HAVE FULLY IMPLEMENTED THE PROVISIONS OF THE MTSA AND/OR THE ISPS CODE. BOARDING PROCEDURES ARE OUTLINED IN REF (A).

C. FOREIGN FLAGGED VESSELS THAT HAVE BEEN EXAMINED DURING THE PRE-ENFORCEMENT PHASE (01 APRIL TO 30 JUNE 2004) AND VERIFIED MTSA AND/OR ISPS COMPLIANT DO NOT NECESSARILY HAVE TO BE BOARDED AT THEIR FIRST US PORT OF CALL ON OR AFTER 01 JULY 2004. ALL OTHER FOREIGN FLAGGED VESSELS HAVE TO BE BOARDED AT THEIR FIRST US PORT OF CALL ON OR AFTER 01 JULY 2004. COTPS/OCMIS WILL USE APPROPRIATE COORDINATION AND CONSIDER CONTROLS (COTP ORDER) TO ENSURE REQUIRED FOREIGN FLAGGED VESSELS ARE EXAMINED FOR MTSA AND/OR ISPS COMPLIANCE PRIOR TO DEPARTURE.

C. MTSA AND ISPS VERIFICATION EXAMS WILL BE CONDUCTED DOCKSIDE AS ISPS PRIORITY II (ISPS-II) EXAMS UNLESS THE VESSEL IS IDENTIFIED FOR AN ISPS PRIORITY I (ISPS-I) OR A HIGH INTEREST VESSEL (HIV) BOARDING. A VESSEL IDENTIFIED AS AN HIV MAY HAVE ITS ISPS COMPLIANCE VERIFIED DURING THE HIV BOARDING OR DURING A SUBSEQUENT DOCKSIDE ISPS-II EXAM. SINCE ISPS COMPLIANCE DATA WILL BEGIN BEING COLLECTED ON 01 JULY 2004, FEW IF ANY VESSELS WILL BE INITIALLY IDENTIFIED AS ISPS-I VESSELS. BETWEEN 01 JULY AND 31 AUGUST 2004, CARGO OPERATIONS CAN BE CONDUCTED BEFORE ISPS-II EXAMS ARE COMMENCED.

D. A FOREIGN FLAGGED VESSEL THAT ARRIVED ON OR BEFORE 30 JUNE AND FOUND IN PORT ON 01 JULY WITHOUT AN INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE (ISSC) OR A USCG APPROVED VESSEL SECURITY PLAN (VSP) SHOULD BE EXPELLED FROM PORT.

A FOREIGN FLAGGED VESSEL THAT, PRIOR TO 1 JULY, MADE ARRANGEMENTS FOR ISSUANCE OF THEIR ISSC AT THE US PORT WHERE THEY ARE LOCATED WILL NOT BE EXPELLED FROM PORT SO LONG AS THE ISSC IS ISSUED DURING THAT PORT VISIT.

E. A FOREIGN FLAGGED VESSEL ARRIVING IN THE US ON OR AFTER 01 JULY 2004 WITHOUT AN ISSC OR A USCG APPROVED VESSEL SECURITY PLAN (VSP) SHOULD BE DENIED ENTRY TO THE US, EVEN IF THEY CLAIM THEY WILL BE RECEIVING THEIR ISSC IN THE US.

F. "CERTIFICATES OF COMPLIANCE WITH ISPS" OR

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

OTHER LIKE DOCUMENTS PRESENTED BY FOREIGN FLAGGED VESSELS SUBJECT TO SOLAS SHALL NOT BE ACCEPTED AS AN EQUIVALENT TO, OR IN LIEU OF, AN ISSC.

FOREIGN FLAGGED VESSEL INTERIM ISSCS WILL BE ACCEPTED SO LONG AS THEY HAVE BEEN ISSUED IN ACCORDANCE WITH THE PROVISIONS OF ISPS PART A, 19.4. INTERIM ISSCS ARE BEING DISCUSSED AT IMO. FURTHER POLICY GUIDANCE ON ACCEPTANCE OF INTERIM ISSCS WILL BE PROVIDED AFTER THE IMO MSC MEETING. FOREIGN FLAGGED VESSELS WITH CONSECUTIVELY ISSUED INTERIM ISSCS WILL BE SUBJECT TO THE CONTROL ACTIONS OUTLINED IN REF (A).

G. BOTH MARITIME SECURITY AND MARITIME MOBILITY OBJECTIVES MUST BE ACHIEVED TO SUCCESSFULLY IMPLEMENT MTSA/ISPS. OPERATIONAL COMMANDERS CAN AND SHOULD CONDUCT ISPS II BOARDINGS BOTH DAY AND NIGHT ON AND IMMEDIATELY AFTER 01 JULY 2004.

H. FOREIGN FLAGGED VESSELS ENGAGED IN OFFSHORE LIGHTERING OR DEEPWATER PORT OPERATIONS WITH CARGO BOUND FOR THE US SHOULD BE SCREENED FOR MTSA AND/OR ISPS COMPLIANCE WHEN THE LIGHTERING NOTICE : OR ARRIVAL NOTIFICATION IS RECEIVED. BEGINNING 01 JULY 2004, FOR ALL CASES OTHER THAN AN ISPS PRIORITY I BOARDING, OFFSHORE MTSA / ISPS VERIFICATION EXAMS SHOULD GENERALLY BE CONDUCTED CONCURRENT WITH A SCHEDULED TANK VESSEL, HIV OR LIGHTERING MONITOR EXAM. ADDITIONAL BOARDINGS AT CRITICAL DEEP WATER PORTS SHOULD BE CONDUCTED ON A CASE-BY-CASE BASIS AS RESOURCES ALLOW AND RISK WARRANTS. REFER TO POLICY ADVISORY COUNCIL DECISION 31-04 FOR ADDITIONAL GUIDANCE.

I. TIMELY AND ACCURATE DATA ENTRY INTO MISLE IS CRITICAL TO OUR MTSA AND ISPS IMPLEMENTATION EFFORTS. EXPECTED MTSA AND/OR ISPS VERIFICATION EXAMS MUST BE ENTERED IN THE MISLE SCHEDULER FUNCTION AT LEAST 24 HOURS PRIOR TO CONDUCTING THE VERIFICATION EXAM. WITHIN 4 HOURS OF THE COMPLETION OF A PORT STATE CONTROL BOARDING, THE STATUS OF A FOREIGN VESSEL'S MTSA AND/OR ISPS COMPLIANCE ALONG WITH, AS APPLICABLE, THE CONTROL ACTIONS TAKEN AND A SUMMARY OF DEFICIENCIES THAT LED TO THE CONTROL ACTIONS MUST BE ENTERED INTO MISLE.

3. A. CAREFUL TIME AND RESOURCE MANAGEMENT WILL BE REQUIRED TO VERIFY ISPS/MTSA COMPLIANCE ON ALL FOREIGN FLAGGED VESSELS AT THEIR FIRST US PORT CALL. IN ORDER TO BALANCE THE WORKLOAD ASSOCIATED WITH SURGE OPERATIONS AND MEET MARITIME SECURITY AND MOBILITY NEEDS IT IS IMPERATIVE THAT WE MAXIMIZE OUR PRE-ENFORCEMENT EFFORTS AS OUTLINED IN REFERENCE (B), MTSA / ISPS IMPLEMENTATION SITREP 2.

FIELD UNITS SHOULD ALREADY BE VERIFYING FOREIGN FLAGGED VESSELS WITH ISSCS HAVE FULLY IMPLEMENTED THE MTSA AND ISPS CODE. AS RESOURCES PERMIT, VERIFICATION EXAMINATIONS SHOULD BE EXPANDED TO ALL FOREIGN FLAGGED VESSELS WITH ISSCS, NOT JUST THOSE TARGETED FOR PORT STATE CONTROL EXAMINATIONS

B. AS WE APPROACH 01 JULY 2004 WE NEED TO SIGNIFICANTLY INCREASE OUR PRE-ENFORCEMENT ISPS/MTSA COMPLIANCE BOARDINGS. FOREIGN FLAGGED VESSELS WITH ISSCS MAKING REGULAR US PORT CALLS SHOULD BE TARGETED AS A PRIORITY FOR PRE-ENFORCEMENT VERIFICATION EXAMS; CRUISE SHIPS, CONTAINER SHIPS, LINER SERVICE AND OTHER VESSELS ON SCHEDULED RUNS WITH SHORT PORT CALLS SHOULD RECEIVE HIGHER PRIORITY.

C. NO CONTROL ACTIONS CAN BE TAKEN AGAINST FOREIGN FLAGGED VESSELS FOUND NON-COMPLIANT WITH MTSA OR ISPS PROVISIONS DURING THE PREENFORCEMENT PERIOD (PRIOR TO 01 JULY). HOWEVER, IF NON-COMPLIANCE IS IDENTIFIED DURING A PRE-ENFORCEMENT VERIFICATION EXAM, IT MUST BE DOCUMENTED IN MISLE IN THE SPECIAL NOTE SECTION AND A COMPLIANCE BOARDING WILL BE CONDUCTED AT THE FIRST US PORT OF ARRIVAL ON OR AFTER 01 JULY 2004. PRE-ENFORCEMENT RELATED SPECIAL NOTES SHOULD BE ENTERED IN MISLE TO EXPIRE 01 AUGUST 2004.

D. FOREIGN FLAGGED VESSELS HOLDING A VALID ISSC BUT FOUND WITH EITHER NO OR AN INCOMPLETE CSR DURING PRE-ENFORCEMENT VERIFICATION EXAMS SHOULD BE DOCUMENTED AS BEING COMPLIANT WITH ISPS. LACK OF A CSR IN AND OF ITSELF WILL NOT RESULT IN AN ISPS CONTROL ACTION HOWEVER IT SHOULD BE RECORDED AS A SECURITY RELATED DEFICIENCY AFTER 1 JULY 2004.

4. ADDITIONAL MTSA AND ISPS POLICY AND ENFORCEMENT GUIDANCE CAN BE FOUND ON THE G-MP WEBSITE AT [HTTP://CGWEB.COMDT.USCG.MIL/G-MP/HELPDESK.HTM](http://CGWEB.COMDT.USCG.MIL/G-MP/HELPDESK.HTM).

5. INTERNET RELEASE NOT AUTHORIZED.

6. REAR ADMIRAL LARRY L. HERETH, ACTING ASSISTANT COMMANDANT FOR MARINE SAFETY, SECURITY AND ENVIRONMENTAL PROTECTION SENDS.

Best regards,
Tony Field,
Manager,
MMS-EMEA.

Tel: +30 210458 0829

Fax: +30 210429 0424

Mobile: +30 6948 549159

e-mail: tony.field@lr.org / rnmsc.emepjraeus@lr.org

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ

Ο Πρόεδρος, το Διοικητικό Συμβούλιο και τα μέλη της Λέσχης των Αρχιμηχανικών Ε.Ν. συγχαίρουμε ιδιαίτερα το συνάδελφο Γιώργο Τούσσα για την εκλογή του στο αξίωμα του Ευρωβουλευτή.

Καλό κουράγιο Γιώργο από το νέο σου πόστο.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟ

Ευχαριστούμε θερμά την «**TURBOMED**» και τον **Γιάννη Παρασκευόπουλο** ο οποίος ανέλαβε όλα τα έξοδα της εκδήλωσης της Λέσχης με την ευκαιρία της έναρξης της καλοκαιρινής περιόδου.

Καλό καλοκαίρι με υγεία.

ΛΕΣΧΗ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ

Με την ευκαιρία της ανάληψης των καθηκόντων του Προέδρου του Οίκου του Ναύτου παρακαλούμε τον καπετάν **Θανάση Βαρίνο** να δεχθεί τα εγκάρδια συγχαρητήρια του Προέδρου, του Διοικητικού Συμβουλίου και των μελών της Λέσχης των Αρχιμηχανικών Ε.Ν.

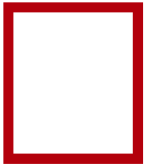
Μεγάλα τα προβλήματα και γνωστά ταλαιπωρούν από χρόνια τους ασφαλισμένους. Απαιτούν ιδιαίτερη φροντίδα και άμεσες λύσεις.

Πιστεύουμε ότι ο κατάλληλος άνθρωπος τοποθετήθηκε στη δύσκολη ομολογουμένως θέση.

Καπετάν Θανάση Βαρίνο καλή δύναμη.

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ



χω έλθει με μια μικρή συντροφιά σ' αυτή την παραθαλάσσια περιοχή αυτού του όμορφου τόπου.

Καλοκαιρινό σούρουπο. Τα χρώματα της δύσης μπερδεύονται με τα χρώματα της νύχτας που έρχεται. Μ' αρέσει να βλέπω το σούρουπο από τη μεριά της δύσης. Από εκεί η μέρα χασομερά και ο τόπος σκουραίνει σιγά-σιγά. Από αυτή τη μεριά, μοιάζει η μέρα που χάνεται με τη νύχτα που έρχεται. Το φως που χάνεται, το σκοτάδι που έρχεται, εκεί στο αντάμωμά τους, μοιάζει ν' αλλάζουν μεταξύ τους φιλί. Από τις άλλες μεριές, όλα σκοτεινιάζουν απότομα.

Έχω απομακρυνθεί από τη συντροφιά μου. Έχω βγάλει τα παπούτσια μου και περπατώ στη βρεγμένη άμμο. Το ελαφρό σκίρτημα της θάλασσας χαϊδεύει τα πόδια μου απαλά.

Ξαφνικά βρέθηκα πεσμένη κάτω. Το πόδι μου είχε μπερδευτεί στο σκοινί μιας βάρκας. Έτσι όπως έπεσα, άνοιξα τα χέρια μου. Με το ένα χαϊδεα την βρεγμένη άμμο και το άλλο το έβαλα να παίζει με το ελαφρύ ρυτίδωμα της θάλασσας. Έμεινα ακίνητη. Μια μαγεία με τύλιξε. Και τότε τους είδα να ξεπροβάλλουν μέσα από τη θάλασσα. Πρώτα εκείνη και μετά ο άνδρας. Τους γνώρισα αμέσως. Μα ναι, ήταν η Αφροδίτη και ο Ποσειδώνας, Ο θεός της θάλασσας και η θεά της ομορφιάς και του έρωτα. Χαμογέλασα, ποιος ξέρει σε ποια μουσική συνάντηση ήταν. Έσκυψαν πάνω μου και με βοήθησαν να σηκωθώ. Έκθαμβη, στάθηκα και τους κοίταξα δίχως να μιλώ. Αυτοί χαμογέλασαν, πιάστηκαν από το χέρι και εξαφανίστηκαν στην θάλασσα.

Χέρια απλώθηκαν και με έπιασαν, φωνές γνώριμες ήχησαν

στ' αυτιά μου. "Είσαι καλά; Είσαι εντάξει; Μήπως χτύπησες;" Η συντροφιά μου είχε δει το πέσιμο και έτρεξε να με βοηθήσει.

"Όχι, όχι, δεν χτύπησα, μια χαρά είμαι." "Μας τρόμαξες βρε παιδί μου!" Άκουγα σαν ηχώ τις γνώριμες φωνές. Μαζί τους είχαν πλησιάσει και μερικοί περαστικοί. Άλλοι από περιέργεια και άλλοι από ενδιαφέρον να βοηθήσουν.

Καθώς κοίταζα γύρω μου ζαλισμένη, τα μάτια μου στάθηκαν πάνω της. Τους παραμέρισα και την πλησίασα. "Ευχαριστώ!", της



είπα και της έδωσα το χέρι μου. Μου έδωσε το δικό της χαμογελώντας αμήχανα και με ρώτησε για ποιο λόγο την ευχαριστούσα. "Μα, που με βοήθησες να σηκωθώ!", της είπα. Εξακολούθησε να με κοιτά απορημένη. "Πώς σε λένε;", ρώτησα. "Όχι, δεν χρειάζεται να μου απαντήσεις, ξέρω! Σ' ευχαριστώ και πάλι, Αφροδίτη!" Αυτή εξακολουθούσε να μην μιλά. "Πες μου, πού μένεις;" "Εδώ μένω, να, το σπίτι εκείνο το δίπατο είναι, μένω στον πάνω όροφο." "Θα έρθω να σε δω, Αφροδίτη", της είπα.

Μάζεψα τα πράγματα μου και μαζί με τη συντροφιά μου ξεκινήσαμε για το σπίτι που μας φιλοξενούσε για κείνες τις λίγες μέρες. Και πήγα και την βρήκα την Αφροδίτη.

Ήταν μια κοπέλα περίπου εικοσιπέντε χρονών και δεν την έλεγαν Αφροδίτη, ούτε με είχε βοηθήσει να σηκωθώ. Έτυχε να περνά, είδε τον κόσμο και στάθηκε να δει τι συμβαίνει.

Εκείνη τη στιγμή, μπήκε μέσα στην κάμαρη ένας άνδρας. "Ο παππούς μου", με σύστησε η κοπέλα. "Θεέ μου", σκέφτηκα, "αν κρατούσε την τρίαينا, ίδιος ο Ποσειδώνας θα ήταν!"

Είχε μια γενειάδα γκριζογάλανη και μάτια καταγάλανα. Τα μαλλιά του, ανακατεμένο το χρυσάφι με το ασήμι και λίγο περισσότερο μακριά από το πρόπον. Είχε τα χρώματα της θάλασσας διάχυτα επάνω του. Παρ' όλη την ηλικία του -ήταν εβδομήντα πέντε, όπως μου είπε αργότερα-, ήταν επιβλητικός και λεβέντης. Έμοιαζε πράγματι

σαν αρχαίος θεός.

"Καλησπέρα κοπέλες μου!" Η φωνή του ήταν μπάσα και γεμάτη μουσική. "Τι κάνετε μέσα στην κάμαρη; Βγείτε έξω στην ομορφιά!" "Τι κάνεις κοπέλα μου;", με ρώτησε. "Σε βλέπω μια χαρά, δεν χτύπησες. Συγγνώμη βέβαια, εγώ φταίω για το πέσιμο σου, μα και συ πολύ αφηρημένη περπατούσες!" "Δεν καταλαβαίνω τι λένε", του είπα. Και τότε μου εξήγησε:

"Το σούρουπο, όταν ο καιρός είναι καλός, βγαίνω με τη βάρκα. Είχα λοιπόν σπρώξει τη βάρκα μερικά μέτρα στη θάλασσα κι εκείνη τη στιγμή τραβούσα το σκοινί που την έδενε με την ακτή. Έτρεξα και σε βοήθησα να σηκωθείς, δεν κάθισα περισσότερο όμως γιατί η βάρκα ήταν άδετη και έφευγε".

Τον κοίταξα και προσπαθούσα να εξηγήσω την παρουσία της γυναίκας δίπλα του. Όμως δεν τολμούσα να ρωτήσω. Από τη μια σκεφτόμουν όλη τη σκηνή έ-



ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

τσι όπως μου την περιέγραψε εκείνος, κι' έτσι θα ήταν. Κι' από την άλλη, ότι αυτό το σκηνικό με τη γυναίκα το οραματίστηκα σίγουρα. Όμως κάτι με έτρωγε πως δεν είχα κάνει λάθος. Τελικά, με πλάγιο τρόπο, προσπάθησα να ξεκαθαρίσω αν ήταν αλήθεια ή όραμα και τον ρώτησα:

"Μόνος πηγαίνετε με τη βάρκα;" "Μόνος", μου απάντησε. "Είναι όμως κακό αυτό, πάντα είναι κακό να φεύγεις μόνος στη θάλασσα και στην ηλικία μου ακόμα πιο κακό. Όμως, όταν ανοίγομαι στη θάλασσα με την "Αφροδίτη", μ' αρέσει πολύ που είμαστε οι δυο μας. "Αφροδίτη είπατε; Ποια Αφροδίτη;" τον ρώτησα. "Μα έτσι λένε τη βάρκα μου, κοπέλα μου, Αφροδίτη!" Βρε τι παιχνίδια μπορεί να παίξει το μυαλό! Σκεφτόμουν για λίγη ώρα αμίλητη την χθεσινοβραδινή σκηνή.

"Να σας προσφέρω κανένα δροσιστικό;" με ρώτησε η κοπέλα. Ο παππούς με κοίταξε μ' έναν περίεργο τρόπο. "Δε μου λες", με ρώτησε, "γιατί απ' όλους που ήταν εκεί πλησίασες την εγγονή μου και την ρώτησες κιόλας αν τη λένε Αφροδίτη;" Είχα σαστίσει, τι να του έλεγα; Ότι είδα τον Ποσειδώνα και την Αφροδίτη να βγαίνουν από την θάλασσα και να με βοηθούν να σηκωθώ, και ότι μετά μια περίεργη αίσθηση με έκανε να πάω προς την εγγονή του; "Δεν ξέρω",

του απάντησα "Ίσως μέσα στη ζαλάδα μου να νόμισα ότι εκείνη με βοήθησε." "Ναι, ίσως έχεις δίκιο", είπε ο παππούς, "όμως..." Δεν συνέχισε την κουβέντα του, μας άφησε απότομα και έφυγε.

"Μην τον συνερίζεστε", είπε η κοπέλα, "έχει κι' αυτός τις έγνοιες του." Η συμπεριφορά του κι' οι ερωτήσεις του όμως μου είχαν προκαλέσει την περιέργεια.

"Ο παππούς έχει και τη γιαγιά, ή μένει μόνος του;"; ρώτησα. "Μόνος του, η γιαγιά έχει πεθάνει."

"Πώς την έλεγαν τη γιαγιά σου, μήπως Αφροδίτη;" "Όχι, την έλεγαν όπως εμένα, έχω το όνομα της." "Τότε, το όνομα της βάρκας; Πώς; Έτσι τυχαία;"

Το κακό. Σηκώθηκε κι' εκείνη να έρθει προς τη μεριά μου, παραπάτησε και έπεσε στην θάλασσα. Φώναξα σαν τρελός βοήθεια και έπεσα κι' εγώ να την σώσω. Μας είδαν από την ακτή και σε λίγο ήρθαν αρκετές βάρκες. Τίποτα όμως, κοντά τριάντα χρόνια τώρα, τίποτα, δεν βρέθηκε τίποτα από την Αφροδίτη. Αντί για γάμος, έγινα ένα τρισάγιο στο σημείο που χάθηκε, με μερικά στεφάνια από λουλούδια.

Έφυγα κι' έλειψα τέσσερα χρόνια στη συνέχεια. Όταν γύρισα, παντρεύτηκα μια κοπέλα στην Α-

θήνα, έκανα παιδιά κι' εγγόνια. Ετούτη εδώ είναι η πρώτη εγγονή κι' έρχεται πρώτη φορά σε τούτο το μέρος.

Όταν πέθανε η γυναίκα μου και πήρα τη σύνταξη μου, ήρθα εδώ στον τόπο της καταγωγής μου για πρώτη φορά μετά τον χαμό της Αφροδίτης. Από τότε, έμεινα εδώ. Τα έλεγε αυτά και με κοιτούσε ίσια στα μάτια. "Πες μου, κοπέλα μου, γιατί με ρώτησες αν ήμουν μόνος στη βάρκα; Γιατί έλεγε την εγγονή μου Αφροδίτη; Τι είδες;"

Τότε του είπα κι' εγώ το παιχνίδι που μου έπαιξε η φαντασία μου τη στιγμή που έπεσα.

"Όχι, δεν πρέπει να ήταν φαντασία σου, κι' εγώ τη βλέπω, την έχουν δει κι' άλλοι. Η Αφροδίτη έρχεται συχνά εδώ. Νιώθω πως φταίω εγώ για τον χαμό της. Δεν έπρεπε να την πάρω με τη βάρκα. Ήξερα πως φοβόταν την θάλασσα. Η θάλασσα όμως την πήρε κοντά της και την κράτησε. Τώρα δεν πρέπει πια να την φοβάται. Για να μένει εκεί, θα πρέπει να της αρέσει. Είναι τόσο μαγεύτρα η θάλασσα!"

Είχε πέσει για τα καλά η νύχτα. Ο "Ποσειδώνας" - δεν ήξερα πως τον έλεγαν-, δεν είχα ρωτήσει, σηκώθηκε, πήγε και στάθηκε σε μια άκρη στο μπαλκόνι και στύλωσε το βλέμμα του στο σημείο της θάλασσας που εκείνος ήξερε. Το άρωμα από το νυχτολούλουδο πλανιόταν στον αέρα κι' έμοιαζε με πουλί που πεταρίζει και δεν θέλει να φύγει.

Τον άκουσα να οσμίζεται βαθιά τη μυρουδιά των λουλουδιών, της θάλασσας, της νύχτας. Το άρωμα αυτό, έμοιαζε σαν άστρο που περπατούσε παντού κι' αυτός προσπαθούσε ανασαίνοντας να φυλάκισι αυτό το πολύτιμο αστέρι.

Ρία Στριγκου

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΠΟΥ ΛΑΒΑΜΕ

- ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ Όργανο του Π.Σ.Ο.Α.Ε.Ν. Αρ. φύλλου 30 Μάρτιος - Απρίλιος 2004.
- GAC WORLD No 2 April 2004
- SHIPPING - INTERNATIONAL MONTELY REVIEW - April 2004
- ΠΛΟΙΑΡΧΙΚΗ ΗΧΩ Μάρτιος - Απρίλιος 2004
- ΤΑ ΝΕΑ ΤΟΥ ΣΩΝΠΑΠ - Του Σωματίου Πρακτόρων Αττικής, Μάρτιος - Απρίλιος 2004.
- ΤΑ ΝΕΑ ΤΗΣ ΠΕΜΜΕΚΕΝ Απρίλιος - Μάιος - Ιούνιος 2004
- ΤΟ ΜΑΤΣΑΚΟΝΙ - ΔΗΜ. ΟΡΓΑΝΟ ΤΗΣ ΠΕΝΕΝ - Μάρτιος - Απρίλιος 2004
- ΤΑ ΝΕΑ ΤΗΣ ΗΕΛΜΕΡΑ
- ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΗΕΛΜΕΡΑ 2003



Μέσα σε μία ωραία και ευχάριστη ατμόσφαιρα, στις 14 Μαΐου 2004, η PRIAMOS MARITIME S.A οργάνωσε μία δεξίωση στο χώρο της λίμνης της Βουλιαγμένης με προσκεκλημένους παράγοντες από το ναυτιλιακό χώρο του Πειραιά.

Στη δεξίωση η οργανώτρια ναυτιλιακή εταιρεία παρουσίασε τον Ρωσικό Νηογνώμονα RUSSIAN MARINE CLASSIFICATION και την Επιστημονική ηγεσία της Ναυτικής Ακαδημίας ADMIRAL MAKAROV της Πετρούπολης "ADMIRAL MAKAROV MARITIME ACADEMY".

Από τη πλευρά του Ρωσικού Νηογνώμονα παραβρέθηκαν οι:

Mr. V. Karpenko Deputy Director General. Mr. M. Kuteinikov Head of the RS Hull Department and the RS Resident Surveyor in Greece Mr. V. Kochetov,

οι οποίοι με τη σειρά τους απευθύνθηκαν προς τους προσκεκλημένους και έδωσαν μία εκτεταμένη πληροφόρηση σχετικά με την οργάνωση και τις δραστηριότητες του Ρωσικού Νηογνώμονα.

Από τη πλευρά της Ναυτικής Ακαδημίας της Πετρούπολης μίλησαν οι: Mr. Afanasief Vice President of the Academy and the Professor Sergey Korguzov εξειδικευμένος της Ναυτιλιακής Επιστήμης, οι οποίοι έκαναν μία ενδιαφέρουσα και λεπτομερή παρουσίαση της εικόνας και της δραστηριότητας της Ακαδημίας. Το τέλος των ομιλιών έκλεισε ο MR. ALEXEI TIMOFEEV Διευθυντής του P+I CLAIMS DEPARTMENT της INGOSSTRAKHINSURANCE COMPANY. Στη διάρκεια των ομιλιών έγινε παρουσίαση εικόνων μέσα από ένα VIDEO WALL.

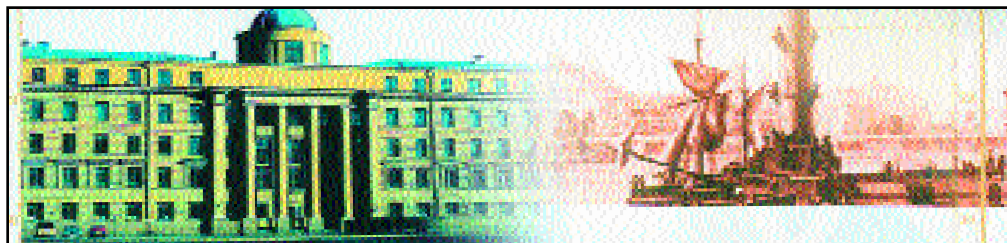
Τους προσκεκλημένους Ρώσους Επιστήμονες παρουσίασε ο Διευθύνων Σύμβουλος της PRIAMOS MARITIME S.A, CAPTAIN SERGEY I. SKLOVISKY. Ο κ. GEORGE TSIGARAS μέλος της PRIAMOS MARITIME αναφέρθηκε στους μακροχρόνιους καλλιτεχνικούς και θρησκευτικούς δεσμούς μεταξύ της Ρωσίας και της Ελλάδος.

Ιστορικά για τον Ρωσικό Νηογνώμονα και τη Ναυτική Ακαδημία ADMIRAL MAKAROV.

Ο Ρωσικός Νηογνώμων (RUSSIAN MARITIME REGISTER

ETIES - IACS, από το 1969. Το 1996 αναγνωρίστηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση (EU). Το 1997 έγινε εταιρικό μέλος του BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL - BIMCO και των Οργανισμών INTERTANKO και INTERCARGO. Εν τω μεταξύ η προσωπικότητα του Νηογνώμονα μεγαλώνει.

Κατανοώντας την αναγκαιότη-



OF SHIPPING - RS), ιδρύθηκε στις 13 Δεκεμβρίου 1913 όταν ο Υπουργός Εμπορίου και Βιομηχανίας ενέκρινε το καταστατικό.

Ο κύριος σκοπός του Νηογνώμονα ήταν η κατάταξη των πλοίων του θαλάσσιου χώρου, των ποταμών και των λιμνών.

Μέσα στα 90 χρόνια τα κύρια θέματα της δραστηριότητας του Ρωσικού Νηογνώμονα ήταν η ναυτική ασφάλεια, η ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, η ασφαλής μεταφορά των φορτίων και η προστασία του περιβάλλοντος.

Είναι ένα πλήρες μέλος του INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCI-

τα των αποφάσεων του IMO για τη διαμόρφωση και συγκρότηση νομίμων δραστηριοτήτων ενάντια στη διεθνή τρομοκρατία, ο Ρωσικός Νηογνώμονας είναι τώρα έτοιμος για τη διαπίστωση της ασφάλειας στα πλοία και στις εγκαταστάσεις των λιμανιών αντίστοιχα, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS.

Η Εθνική Ναυτική Ακαδημία "ADMIRAL MAKAROV STATE MARITIME ACADEMY.

Στις 7 Μαΐου 1876 με απόφαση του Αυτοκράτορα Αλεξάνδρου του II, εγκαινιάστηκε στην Αγία Πετρούπολη ένα σύστημα ναυτικών κλάσεων για τη κατάταξη των CLUB των ποταμό-



πλοίων γιωτ. Αυτές οι διαδικασίες κλάσης ήταν η αρχή της ίδρυσης του μεγαλύτερου στο κόσμο επιστημονικού και μορφωτικού κέντρου (όπως αναφέρεται στο ιστορικό της Ακαδημίας), εκπαιδεύοντας ειδικούς για το Ρώσικο Εμπορικό Ναυτικό.

Στη συνέχεια το Μάιο του 1902, ο Αυτοκράτωρ Νικόλαος ΙΙ ίδρυσε το κολέγιο της ναυσιπλοΐας ανοικτής -θαλάσσης με βάση τη Ναυτική μόρφωση και κατάρτιση. Σε σχέση με τη 200ή επέτειο της Αγίας Πετρούπολης, το κολέγιο ονομάστηκε μετά, Αυτοκράτωρ Μεγάλος Πέτρος.

Στις 13 Ιουνίου 1905 το κολέγιο ναυσιπλοΐας ανοικτής θαλάσσης αναγνωρίστηκε σαν τα Ηνωμένα Κολέγια της Αγίας Πετρούπολης για τη ναυσιπλοΐα ανοικτής -θαλάσσης και των ναυτιλλομένων μηχανικών της εμπορικής ναυτιλίας του Αυτοκράτορα Μεγάλου Πέτρου.

Το Φεβρουάριο 1919 τα ηνωμένα Κολέγια μετατράπηκαν σε Τεχνική Σχολή των Θαλάσσιων Επικοινωνιών και τον Ιανουάριο του 1924 μετεβλήθη σε Τεχνική Σχολή του Λένινγκραντ.

Το 1935 ιδρύθηκε το Υδρογραφικό Ινστιτούτο του GLAVSEV MORPUT.

Το 1954 τα παραπάνω Ινστιτούτα ενώθηκαν από τον ADMIRAL S.O. MAKAROV σε ανώτερο Κολέγιο Ναυτικής Μηχανολογίας. Τέλος το Δεκέμβριο του 1990 πήρε το τίτλο της Εθνικής Ναυτικής Ακαδημίας.

Η Ακαδημία αποτελείται από επτά βασικά τμήματα με τις επόμενες δραστηριότητες: Το Ναυτιλιακό τμήμα - Το τμήμα Διαχείρισης των Διεθνών Μεταφορών - Το τμήμα της Ναυτικής Μηχανολογίας - Το τμήμα της Ηλεκτρολογικής Μηχανολογίας - Το τμήμα Ραδιοηλεκτρολογίας - Το τμήμα Δραστηριοτήτων της Αρ-

κτικής και το τμήμα της Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Η εκπαίδευση των ειδικών για τις θαλάσσιες μεταφορές γίνεται σύμφωνα με τις Εθνικές Μορφωτικές Προδιαγραφές και με τη συμμόρφωση των απαιτήσεων και των Κανόνων STCW 78/95 του IMO.

Η Ακαδημία έχει λάβει διεθνείς αναγνωρίσεις μεταξύ αυτών και τη πιστοποίηση του 1994 του IMO τμήμα Μόρφωσης και Πιστοποίησης (DEPARTMENT OF EDUCATION AND CERTIFICATION).

Τελειώνοντας -θα θέλαμε να σημειώσουμε ότι, από τις αναφορές στο ιστορικό σημείωμα, η Ακαδημία είναι ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα της ναυτικής επιστήμης η οποία διαθέτει υψηλή επιστημονική δυναμική.

Γνώση και Τέχνη

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ KONGSBERG MARITIME (NORCONTROL)

Στο ξενοδοχείο LEDRA MARRIOTT (Λ. Συγγρού 115) η OCEAN KING ΤΕΧΝΙΚΗ και ΕΜΠΟΡΙΚΗ Ε.Π.Ε σε συνεργασία με το Νορβηγικό Όμιλο KONGSBERG MARITIME (πρώην NORCONTROL) τον οποίο αντιπροσωπεύει αποκλειστικά και ειδικεύεται σε συστήματα ηλεκτρονικού ελέγχου και αυτοματισμού των πλοίων, διοργάνωσε στα πλαίσια ενημέρωσης της Ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, τεχνική παρουσίαση με θέμα: "KONGSBERG INTEGRATED SHIP SOLUTIONS".

Η παρουσίαση κάλυψε συστήματα που αφορούν στον έλεγχο της λειτουργίας των συστημάτων τηλεχειρισμού και αυτοματισμού κυρίων και βοηθητικών μηχανών (ENGINE ALARM MONITORING - CONTROL AND BRIDGE MANEUVERING SYSTEMS). Στα συστήματα ελέγχου και διαχείρισης στάθμης δεξαμενών υγρού φορτίου και έρματος (CARGO CONTROL & LEVEL GAUGING SYSTEMS, BALLAST & DRAFT GAUGING SYSTEMS), και στο ολοκληρωμένο σύστημα ναυσιπλοΐας (INTEGRATED NAVIGATION SYSTEMS - VDR).

Επίσης έγινε παρουσίαση από το τμήμα INFORMATION TECHNOLOGY, συστημάτων που δίνουν τη δυνατότητα χειρισμού και μεταφοράς δεδομένων από το πλοίο προς τη ξηρά και αντιστρόφως (FLEET MASTER TECHNICAL LOG), καθώς και την ηλεκτρονική μορφή των ημερολογίων του πλοίου και του τρόπου καταγραφής δεδομένων (FLEET MASTER ELECTRONIC LOGBLIKS).

Την εισαγωγή στο θέμα και τη παρουσίαση των ομιλητών έκανε ο κ. Κώστας Χασιώτης, Διευθύνων Σύμβουλος της OCEANKING.

Μετά τη παρουσίαση ακολούθησε COCTAIL ευγενικά προσφερθέν από τη KONGSBERG MARITIME.

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ HELMEPA

Από το Γενικό διευθυντή της HELMEPA κ. Δημήτρη Μητσάτσο πήραμε μια επιστολή της οποίας δημοσιεύουμε. Η επιστολή μεταξύ άλλων αναφέρει:

"Εκ μέρους του Προέδρου Νίκου Π. Τσάκου και των μελών του νεοεκλεγέντος Διοικητικού Συμβουλίου της Helmepa, έχουμε τη χαρά να σας στείλουμε εσώκλειστα την Ετήσια Έκθεση του 2003.

Στα 21 χρόνια λειτουργίας της, η Helmepa παρέμεινε πιστή στις ιδρυτικές της αρχές εθελοντικής ευαισθητοποίησης και επιμόρφωσης του ανθρώπινου παράγοντα, συνεχίζοντας και το 2003 με αξιοσημείωτες προσθήκες στο χώρο της ναυτιλιακής ενημέρωσης.

Η ένωση ήταν ένας από τους πρώτους ναυτιλιακούς οργανισμούς που ασχολήθηκε με πρακτικό τρόπο με το νέο Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμένων (ISPS), προσφέροντας εξειδικευμένα σεμινάρια στις εταιρείες μέλη της και τους αξιωματικούς τους.

Τη χρονιά που πέρασε, η Helmepa εξέφρασε δημόσια τη διαμαρτυρία της για την άδικη κράτηση ναυτικών που ακολούθησε το περιστατικό του Tasman Spirit, γεγονός που, σε συνδυασμό με την εμφάνιση του κινδύνου τρομοκρατικής απειλής στη θάλασσα, αναδεικνύει ότι παρά την πρόοδο σε σημαντικά θέματα όπως η μείωση σοβαρών ατυχημάτων, προβλήματα παραμένουν.

Εκ μέρους όλων όσοι συμμετέχουν στη Helmepa, σας ευχαριστούμε για τη σταθερή υποστήριξη σας στους κοινούς σκοπούς. Πιστεύουμε ότι στις προσπάθειες μας μπορούμε να αντλούμε αισιοδοξία από τους μικρούς εθελοντές-παιδιά μέλη της Παιδικής Helmepa που συ-

μπλήρωσε φέτος 10 χρόνια συνεχούς δράσης".

ΚΩΔΙΚΑΣ I.S.P.S.

Στα "ΝΕΑ", την ενημερωτική τριμηνιαία έκδοση της HELMEPA αναφέρονται οι διάφορες ανησυχίες και απορίες που έχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, τα πλοία, τα ναυτιλιακά στελέχη και οι ναυτικοί γενικότερα οι οποίοι προετοιμάζονται για να συμμορφωθούν κατ' αρχήν με ελέγχους στα λιμάνια και μετά, με ανάμικτα συναισθήματα, να αντιμετωπίσουν ένα μέλλον με απρόβλεπτες συνθήκες.

Τα στελέχη της HELMEPA που εκτελούν το εκπαιδευτικό προγράμμα για την Ασφάλεια/Se275itu, είχαν την ευκαιρία να ακούσουν απορίες και ανησυχίες παράλληλα των συμμετεχόντων.

Μεγάλο μέρος των 450 ατόμων που έχουν παρακολουθήσει το πρόγραμμα SECURITY της HELMEPA εξακολουθούν να ανησυχούν κατά πόσον τα λιμάνια θα είναι έτοιμα να συνεργασθούν με τα πλοία όπως απαιτεί ο Κώδικας. Γενική είναι η υποψία πως ο Κώδικας θα εφαρμοσθεί με διαφορετικό σε κάθε χώρα τρόπο όπως θα συμβεί και με τον συμμόρφωσης των πλοίων. Οι ναυτικοί φοβούνται ότι, εκτός από καθυστερήσεις, θα προκύψουν προβλήματα όταν θα καταπλέουν σε λιμάνια όπου οι Αρχές θα αμφισβητούν την ασφάλεια της χώρας από την οποία καταπλέουν.

Μερικές από τις απορίες που εξακολουθούν να συζητούνται είναι οι παρακάτω:

* Όταν το πλοίο πρόκειται να παραλάβει φορτίο σε λιμάνι, ποιος είναι ο υπεύθυνος για την ασφάλεια του φορτίου, το πλοίο ή η Αρχή του λιμανιού.

* Ποιος έχει την ευθύνη του ελέγχου των στιβαδύρων που σε

πολλές περιπτώσεις είναι ανέφικτος.

* Θα μπορούν ο Αξιωματικός και το πλήρωμα ασφαλείας του πλοίου να εξακριβώνουν τη ταυτότητα εξουσιοδοτημένων από την Αρχή Αξιωματικών που θα θελήσουν να επιβιβασθούν στο πλοίο.

* Με δεδομένο ότι γίνονται καθυστερήσεις, πως θα ισορροπήσει η σωστή εφαρμογή του Κώδικα ISPS με την επιτυχή εμπορική λειτουργία του πλοίου.

* Πως μπορούν οι ναυτικοί να αναγνωρίζουν "μοντέρνες" και "καμουφλαρισμένες" εκρηκτικές ύλες, όπλα ή ακόμη ακόμα και άτομα με παραμονές διαθέσεις.

Η απάντηση στις απορίες αυτές δεν μπορεί να είναι άλλη από το ότι δυστυχώς μόνο η πράξη θα απαντήσει σε κάθε τέτοια ερώτηση δίνοντας συγχρόνως και την απαιτούμενη εμπειρία που σήμερα θα υπάρχει.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Σωστές και εύλογες οι παραπάνω απορίες οι οποίες εκφράζονται με το συναίσθημα της καλής και αποδοτικής λειτουργίας του Κώδικα ISPS, σε όλες του τις μορφές και απαιτήσεις. Αυτές δεν είναι μόνο απορίες αλλά είναι μερικά από τα εύλογα και πραγματικά "ΑΡΝΗΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ" που παρουσιάζει ο Κώδικας στη πρακτική του εφαρμογή και αρκετά άλλα που έχουμε επισημάνει στο πρόσφατο παρελθόν σε συγκεκριμένες και σε διάφορες συζητήσεις. Δυστυχώς από ότι έχουμε διαπιστώσει, κανένας φορέας ή αρχή που ασχολούνται με το Κώδικα έχει ασχοληθεί με τα στοιχεία αυτά τα οποία θα γίνουν αιτίες δυσλειτουργίας του συστήματος γενικά. Ευχόμεθα να αποδειχθούμε απαισιόδοξοι και να είναι τελικά αισιόδοξοι όλοι οι άλλοι.

Γνώση και Τέχνη

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

LLOYD'S REGISTER FOBAS (FUEL OIL BUNKER ANALYSIS SERVICE)

Ποιότητα - Ποσοτική συσσώρευση ποσοτικών καταλοίπων - Πρακτικές Οδηγίες

Η ποσοτική συσσώρευση χημικών καταλοίπων (WASTE CHEMICAL DUMPING) στα καύσιμα με κατάλοιπα (RESIDUAL FUELS) παρουσίασε και πάλι το Μάρτιο και τον Απρίλιο 2004 στον Αραβικό κόλπο μία απaráδεκτη κατάσταση. Από πληροφορίες του τύπου, ένα πλοίο ακινητοποιήθηκε στη Νότια Θάλασσα της Κίνας καθώς επίσης σε ένα άλλο αριθμό πλοίων διαπιστώθηκαν προβλήματα από τη παρουσία χλωριωμένων διαλύματα (CHLORINATED SOLVENTS) τα οποία δεν ανιχνεύονται με τις συνηθισμένες αναλύσεις.

Θα πρέπει να γίνει γνωστό ότι, αυτή η κατάσταση στον Αραβικό κόλπο έχει ήδη διορθωθεί και δεν θα υπάρξουν παραπέρα προβλήματα.

Ο Οργανισμός FOBAS πληροφορεί τους πελάτες του ότι, εάν εφοδιάζονται πετρέλαια στη περιοχή του Αραβικού Κόλπου, να αναφέρονται στους προμηθευτές πετρελαίου και να απαιτούν τη διαβεβαίωση ότι οι κανονισμοί και οι διαδικασίες που αφορούν τη προμήθεια πετρελαίων, παραμένουν υπό έλεγχο και να είναι 100% ικανοποιημένοι ότι το υπό πετρέλευση καύσιμο δεν είναι νοθευμένο.

Ο Κανονισμός ISO 8217 απαιτεί διατάξεις αναφορικά με τα ανεπιθύμητα κατάλοιπα και χημικά παράγωγα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, όμως, η προκειμένη περίπτωση, είναι δυνατόν να παρερμηνευθεί από ασυνείδητους προμηθευτές πετρελαίου. Είναι επίσης πιθανόν μερικοί προμηθευτές καυσίμων να αγνοούν

τους κινδύνους τους οποίους δημιουργούν στους παραλήπτες. Κατά συχνά χρονικά διαστήματα χρειάζονται πρόσθετες αναλύσεις με σκοπό να προστίθεται ένας σύντομος έλεγχος στο σύνηθες πρόγραμμα αναλύσεων. Η υπέρυθρη ανάλυση του πετρελαίου (FTIR -INFRARED) που θεωρείται σαν σύντομη γενική ανάλυση, δυστυχώς όμως στη προκειμένη περίπτωση αυτή η προσέγγιση δεν ισχύει, το πρόβλημα είναι ότι, ο τύπος των ανεπιθύμητων χημικών καταλοίπων τα οποία συσσωρεύονται ποικίλει εντελώς αξιοσημείωτα και δεν υπάρχει σύντομη ανάλυση που να καλύπτει το χημικό λεξιλόγιο γενικά.

Είναι ήδη γνωστή η περιπέτεια του πολυπροπυλενίου (POLYPROPYLENE SAGA) από το τέλος του 1990 που προξενεί πολυστηρένιο (POLYSTYRENE) και άλλων καταλοίπων κρυστάλλων και οργανικών οξέων τα οποία προέρχονται από λιπαρά οξέα, όμως η ποσότητα των οποίων είναι μερική. Δεν θα πρέπει να παραγνωρίζεται η οδηγία η οποία έχει ήδη καθιερωθεί από τη τελευταία αναθεώρηση του Οργανισμού CIMAC, συστάσεις 21, η οποία αναφέρεται στα "χρησιμοποιημένα λιπαντικά λάδια".

Όμως υπάρχει μία τάση ανησυχίας ότι, τα πλοία παραμένουν ευπρόσβλητα στη δημιουργία ζημιών (οπών) στα διαφράγματα που περικλείονται γύρω από το σύστημα πετρέλευσης και τα οποία υποβάλλουν τα πλοία σε προβλήματα FOBAS

Ενημέρωση του πληρώματος σχετικά με τη συλλογή αποδεικτικών στοιχείων.

Η σημασία καθαρής πληροφόρησης γύρω από τη διαχείριση του πετρελαίου

Υπενθυμίζεται στους πλοιοκλήτες και τους διαχειριστές ότι το πλήρωμα του μηχανοστασίου είναι καλά ενημερωμένο σχετικά με τις διαδικασίες συλλογής αποδεικτικών στοιχείων στη περίπτωση κατά την οποία διαπιστωθούν προβλήματα ή φαινόμενα στο πλοίο τα οποία πιθανολογούνται ότι έχουν σχέση με τη ποιότητα του πετρελαίου.

Το πρόγραμμα διαχείρισης του πετρελαίου του πλοίου, θα πρέπει να αρχίζει με το ξεκάθαρο προσδιορισμό των όρων παραγγελίας πετρελαίου οι οποίοι θα επαληθεύονται μέσα από τη λήψη αντί προσωπικών δειγμάτων του καυσίμου. Ξεχωριστή πολιτική θα πρέπει να αποδίδεται στην αποθήκευση στις δεξαμενές, εάν είναι δυνατόν, και έγγραφη τεκμηρίωση των κινήσεων και της διαδικασίας χειρισμού του υπό χρήση πετρελαίου κατά τις διαδικασίες επιμελούς μετάγγισης και αποθήκευσης.

Εάν υπάρξει υποψία για προβλήματα ποιότητας του πετρελαίου τότε μία είναι η διαδικασία η οποία θα πρέπει να εφαρμοσθεί από το πλήρωμα, δηλαδή, να είναι σε θέση να συλλέξει δείγματα από το σύστημα του πετρελαίου, συγκεκριμένα προ και μετά από το σύστημα φυγοκεντρικού καθαρισμού και από τα φίλτρα πετρελαίου (εάν όμως τα φίλτρα δημιουργούν προβλήματα τότε θα πρέπει να ληφθούν δείγματα πετρελαίου από τη πλευρά εισόδου στα φίλτρα και όσο το δυνατόν πιο κοντά προς τον αγωγό πετρελαίου προς τη



ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

Ο προσομοιωτής ΜΕ είναι ο τελευταίος ο οποίος διατίθεται από την Ακαδημία DIESEL της MAN-B&W. Η Ακαδημία είναι το συντονιστικό κέντρο εκπαίδευσης της MAN-B&W. Προσφέρει ένα μεγάλο εύρος μαθημάτων τα οποία είναι αποδεκτά παγκοσμίως. Τα μαθήματα αυτά είναι επί πλέον αποδεκτά και από τους πλοιοκτήτες και τη ναυτιλιακή βιομηχανία γενικότερα. Αρκετά από τα μαθήματα είναι μελετημένα και προσαρμοσμένα για πληρώματα νεοαναπηγούμενων πλοίων. Ενώ άλλα μαθήματα

προσφέρουν στους εκπαιδευόμενους τις τελευταίες διαθέσιμες τεχνολογικές πληροφορίες και εξελίξεις.

Η Ακαδημία DIESEL της MAN-B&W έχει ιδρύσει κέντρα γενικής εκπαίδευσης σε στρατηγικούς τόπους παγκόσμια, με τη συνεργασία διαπιστωμένων συνεργατών ή συνεταιίρων. Νέοι χώροι συμπεριλαμβάνουν τη ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ σε συνεργασία με το Πολυτεχνείο της Σιγκαπούρης και στη πόλη ΜΥΜΒΑΙ των Ινδών, σε συνεργασία με το Α-

σιατικό Ναυτικό Κέντρο Εκπαίδευσης και έρευνας (ASIAN MARITIME TRAINING AND RESEARCH CENTRE - AMTC).

Τα στοιχεία επαφής της Ακαδημίας DIESEL:

diesel-academy@manbw.dk
MAN-B&W DIESEL ACADEMY
TEGLHOLMSGADE 41
DK-2450 COPENHAGEN
DENMARK
TEL: +45 33 85 11 00
FAX: +45 33 85 10 49

ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ

Παρακαλούμε, όσους συναδέλφους συνταξιούχους που έχουν λάβει σημείωμα από το NAT για επιστροφή χρημάτων με σκοπό τη ρύθμιση της σύνταξης, να αποτανθούν στη Γραμματεία της Λέσχης συμπληρώνοντας ένα ερωτηματολόγιο με τα στοιχεία τους.

Ο σκοπός αυτής της ενέργειας είναι η οργάνωση μαζικών παραστάσεων και διαμαρτυριών της Λέσχης προς οποιαδήποτε κατεύθυνση και φορέα ενάντια αυτής της αψυχολόγητης και ακατανόητης ενέργειας του NAT.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΟΥΜΕ ΤΑ ΜΕΛΗ

ΤΗΣ ΛΕΣΧΗΣ ΟΤΙ ΜΕ ΤΗΝ

ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΤΩΝ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΩΝ ΔΙΑΚΟΠΩΝ Η ΛΕΣΧΗ

ΘΑ ΠΑΡΑΜΕΙΝΕΙ ΚΛΕΙΣΤΗ

ΑΠΟ 22-06-04 ΜΕΧΡΙ 07-09-04

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

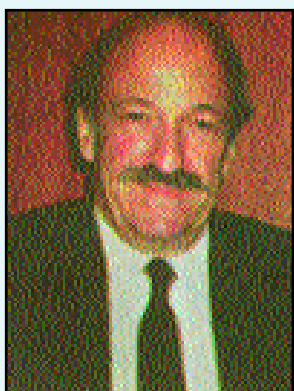
ΤΟ ΝΕΟΕΚΛΕΓΕΝ Δ. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ HELMEPA



Ο κ. Νίκος Τσάκος

Στις 22 Απριλίου 2004 πραγματοποιήθηκε με μεγάλη συμμετοχή μελών, στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος η Γενική Συνέλευση της HELMEPA, η οποία μεταξύ άλλων θεμάτων της ημερήσιας διάταξης έγινε και η εκλογή του νέου Διοικητικού Συμβουλίου.

Η γενική Συνέλευση με πρόταση του απερχόμενου Διοικητικού Συμβουλίου ανακήρυξε Επίτιμο Σύμβουλο της HELMEPA το πρώην Γενικό γραμματέα του IMO κ. WILLIAM W. O'NEIL και τον Πρόεδρο της έκθεσης ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ Α.Ε κ. Θεμιστοκλή Βώκο, Επίτιμο Μέλος της Οργάνωσης.



Ο κ. Ν. Παπαδάκης

Εν τω μεταξύ το νέο Προεδρείο συγκροτήθηκε σε σώμα με Πρόεδρο τον κ. Νίκο Τσάκο και Αντιπρόεδρο τον κ. Νικόλαο Παπαδάκη. Τα υπόλοιπα μέλη είναι τα παρακάτω:

Νικόλαος Τσαβλίρης	Γενικός Γραμματέας
Κωνστ. Κωνσταντακόπουλος	Ειδικός Γραμματέας
Αδαμάντιος Μ. Λαιμός	Αναπληρ. Ειδικός Γραμματέας
Σταύρος Γ. Ρούσσος	Ταμίας
Αντώνιος Παπαδημητρίου	Αναπληρωτής Ταμίας

Μέλη: Σπυρίδων Σ. Βαμβακάς, Γεώργιος Α. Γράτσος, Μανώλης Ν. Καβουσανάκης, Πήτερ Γ. Λιβανός, Γεώργιος Ι. Μακρυμίχαλος, Σταύρος Π. Μαυρίκης, Ιωάννης Α. Πολυχρονόπουλος, Ιωάννης Ν. Χαλάς.



Ο κ. Ν. Τσαβλίρης

Σύμβουλοι του Δ.Σ.: Ειδικός Αντώνης Δ. Φαράκλας,
Οικονομικός: Γεώργιος Σ. Γιαννάτος
Νομικός: Παναγιώτης Βρεττάκος
Επιστημονικός: Μιχάλης Σκούλος

Η Λέσχη των Αρχιμηχανικών Ε.Ν εύχεται στο νέο Προεδρείο και στα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της HELMEPA καλή επιτυχία στο έργο τους.

INFOMARINE

ΛΕΣΧΗ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

**Επιθυμούμε να συστήσουμε στις Ναυτιλιακές εταιρείες
που ζητούν Αρχιμηχανικούς ότι μπορούν να απευθύνονται
στη Λέσχη μας.**

**e-mail: supereng@otenet.gr
WEB SITE: www.superengclub.gr**

Τηλ. : 210 4291.273 - Fax: 210 4231.364

ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΤΗΣ ΛΕΣΧΗΣ “ΓΝΩΣΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ”

Η συγκέντρωση κατάλληλης ύλης και η σύνταξη και έκδοση του περιοδικού είναι πάντα ένα αξιοσημείωτο και δύσκολο πρόβλημα.

Η προσπάθεια για τη διατήρηση της εμφάνισης και γενικά της αξιοπρέπειας του περιοδικού είναι επίσης δύσκολο και επίπονο έργο τόσο για τους υπεύθυνους της έκδοσης όσο και για το Διοικητικό Συμβούλιο της Λέσχης.

Θεωρούμε υποχρέωσή μας να συνεχίζουμε

την εκάστοτε έκδοση με ευθύνη και σοβαρότητα όπως πηγάζουν μέσα από τον χώρο μας από τον χώρο μας, όμως ζητάμε τη βοήθεια και τη συμπαράσταση των συναδέλφων και φίλων της Λέσχης.

Παρακαλούμε λοιπόν όλους όσους έχουν χρόνο και δυνατότητες να μας βοηθήνε στη συγκέντρωση ύλης με προσωπικά κείμενα ή με μεταφράσεις τεχνικών γεγονότων.

Ευχαριστούμε
οι υπεύθυνοι της έκδοσης

NETWORK

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ