

**ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΛΕΣΧΗΣ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.
ΜΑΥΡΟΚΟΡΔΑΤΟΥ 11, 185 38 ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΩΔΙΚΟΣ 5023**

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ - ΜΑΡΤΙΟΣ 2006 • Νο 25

**ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
MARINE PLUS
NEW**

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

ΛΕΣΧΗ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

Μαυροκορδάτου 11, 185 38 Πειραιάς
ΚΩΔΙΚΟΣ 5023

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

Πρίντζης Αντ. - Μπουρδάρης Δημ.

Καρδακάρης Παντ. - Πετρόπουλος Αρ.

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ

ΜΟΥΡΑΤΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΛΑΕΝ

Πρόεδρος: ΠΡΙΝΤΖΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

Αντιπρόεδρος: ΜΠΑΛΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ

Γ. Γραμματέας: ΚΑΡΑΤΖΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Β' Γραμματέας: ΚΑΜΠΑΣΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

Ταμίας: ΜΟΥΡΑΤΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

Ταμίας Β': ΚΟΝΤΑΡΑΤΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

Υπ.Περιοδικού: ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΡ.

Έφορος Δ. Σχέσεων: ΜΠΟΥΡΔΑΡΑΣ ΔΗΜ.

Υπ. Δημοσίων Σχέσεων:

ΠΡΙΝΤΖΗΣ ΑΝΤ. - ΜΠΟΥΡΔΑΡΑΣ ΔΗΜ.

- ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ.

Λεσχιάρχης: ΚΟΝΤΑΡΑΤΟΣ ΔΗΜ.

Μέλη Δ.Σ.: ΡΑΠΕΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΡΕΦΕΛΕΤΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ

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.

ΣΥΓΧΡΟΝΑ, ΑΣΦΑΛΗ**ΑΝΘΡΩΠΙΝΑ ΠΛΟΙΑ**

Οι πλοιοκτήτες, οι διαχειριστές των πλοίων και γενικά όσοι έχουν σχέση με επαγγέλματα της θάλασσας, αυτές τις πολύ καλές ημέρες για την ναυτιλία, έχουν πολλούς λόγους να είναι ευχαριστημένοι. Έχουν όμως και πολλά παράπονα, όταν, στην κυριολεξία, εμφανίζεται και ένας νέος κανονισμός ή κάποια αναγκαία αναθεώρηση σχεδόν κάθε εβδομάδα, που καταπιέζουν τα πλοία σαν επιχείρηση αλλά και το ανθρώπινο δυναμικό που τα επανδρώνει. Μέσα από έναν καταιγισμό με νεώτερες υποχρεώσεις και επιθεωρήσεις, παρακωλύεται η λειτουργία του πλοίου και προστίθεται αρκετά μεγάλο κόστος στον ήδη πιεσμένο προϋπολογισμό εκμετάλλευσης ενώ παράλληλα το πλήρωμα πρέπει να εργάζεται πιο σκληρά.

Κάποτε η ναυτιλία και ειδικότερα η Ελληνική, ήταν ένας πραγματικά αυτό - διοικούμενος / ελεγχόμενος κλάδος, χωρίς όμως να είναι μια ανοικτή παραγωγική επιχείρηση. Συχνά στο παρελθόν, με τον ορθολογισμό της εποχής και την αμεσότητα στο κέρδος, σκεπάζανε τα προβλήματα που επαρουσιάζοντο και τα αντιμετώπιζαν πρόσκαιρα, αποφεύγοντας τα μεγάλα έξοδα. Οι κανονισμοί που τώρα έφτασαν να επιβαρύνουν το πλοίο, ήρθαν σε ισχύ μετά από διάφορα ατυχήματα και απώλειες, τα αίτια των οποίων συνήθως οφείλονταν σε δύο κύριες πρακτικές που είχαν επικρατήσει: α) λειτουργία πλοίων με μέσο όρο ηλικίας πάνω από 15 χρόνια και β) Πλημμελή συντήρηση στα περισσότερα από αυτά.

Για να είμαστε δίκαιοι, η αγορά έπαιξε πάντα τον ρόλο της στα προβλήματα της ναυτιλίας διεθνώς. Αυτή ιστορικά υπονομεύει γενικά την ποιότητα κατασκευής και συντήρησης του πλοίου με τελικό αποδέκτη πάντα την ασφάλεια του. Τα τελευταία χρόνια όμως, δαπανώνται πολλά χρήματα για να εξασφαλιστεί μία ποιοτική λειτουργία του πλοίου γενικά, αλλά έως και πολύ πρόσφατα, η ανταμοιβή για τους πλοιοκτήτες ήταν ανεπαρκής για να καλύψει πλήρως όλες τις υποχρεώσεις τους προς τρίτους και σαν επένδυση να τους αποδώσει τα αναμενόμενα. Αρχικά στον τομέα των δεξαμενόπλοιων για παράδειγμα και τελευταία και στα φορτηγά, ένας μικρός σχετικά κύκλος από ναυλωτές έχει για ένα μεγάλο διάστημα απολαύσει ένα πολύ κερδοφόρο μονοπώλιο. Και έτσι, πα-



← ρατηρήθηκε το φαινόμενο να μεταφέρεται αρκετό ποσοστό της καλής απόδοσης έξω από την ναυτιλιακή επιχείρηση με αποτέλεσμα η καλυτέρευση των συνθηκών εργασίας και γενικά διαβίωσης του ανθρώπινου δυναμικού να θυσιάζεται, ακόμη και σήμερα, στην ιδέα ενός χρυσού μελλοντικού ειδώλου.

Σήμερα, σχεδόν όλες οι εταιρείες χτίζουν πλοία εκτός Ελλάδος και εκτός Ευρώπης. Υπήρξαν πολλές δυσκολίες στο να εξασφαλιστούν μερικές ευκολίες για το ανθρώπινο δυναμικό ενάντια στην επικρατούσα άποψη, ιδιαίτερα στις χώρες της άπω ανατολής, ότι τον πρώτο λόγο έχει το φορτίο, έτσι ώστε να μειώνεται ο χώρος διαβίωσης και πολλές είναι οι περιπτώσεις που έγινε μάχη για να συμπεριληφθεί ένας ανελκυστήρας, ο οποίος δεν προβλεπόταν στα αρχικά σχέδια του ναυπηγείου, αν και το ύψος του κομοδεσίου ήταν αρκετά μεγάλο. Ακόμη και για να παίξει το πλήρωμα πινγκ πονγκ, θα έπρεπε να αναδιπλώνεται το τραπέζι μόνο για το παιχνίδι, λόγω έλλειψης χώρου. Η απουσία ατομικής τουαλέτας και μπάνιου είναι κάτι πολύ συνηθισμένο ακόμη και στις πλέον σύγχρονα σχεδιασμένες κατασκευές.

Είναι αξιοσημείωτο ότι έχουμε καταφέρει σήμερα να κατασκευάζουμε μηχανές, μηχανήματα και συσκευές που βελτιώνουν την απόδοση και την ασφάλεια του σύγχρονου πλοίου, φθάνοντας όμως στο σημείο να καταλήγουμε σε έναν επικίνδυνο συνδυασμό : την ταχύτερη διακίνηση φορτίων και εξυπηρέτηση επιβατών, αλλά με παράλληλη μείωση στον αριθμό του πληρώματος. Ένα πλοίο 15.000 DWT, μεταφοράς ξηρού φορτίου, κάποτε είχε πλήρωμα 36 ατόμων και έκανε, στην καλύτερη περίπτωση, 4 με 5 ημέρες να φορτώσει και πολύ περισσότερες για να ξεφορτώσει. Αυτό είχε ένα μεγάλο πλεονέκτημα διότι το πλοίο φορτωνόταν και ξεφορτωνόταν πιο προσεκτικά και ταυτόχρονα έδινε την ευκαιρία στους ανθρώπους του πληρώματος να έρθουν σε επαφή με τον έξω κόσμο και να βελτιώσουν τις γνώσεις τους και τις απόψεις για τα σύγχρονα επιτεύγματα ανά τον κόσμο. Μία τακτική και μία εξέλιξη από την οποία τα τότε καλά πληρώματα έγιναν πλοίαρχοι / μηχανικοί, που με την σειρά τους έγιναν πλοιοκτήτες.

Στην εποχή μας, ένα πλοίο 170.000 DWT, μεταφοράς ξηρού φορτίου, επανδρώνεται από 22 εξαντλημένους από τα σύγχρονα κανονικά τους καθήκοντα, τα τακτικά γυμνάσια και τις συχνές επιθεωρήσεις ναυτικών, οι οποίοι δεν βγαίνουν ποτέ από το πλοίο, μιας και η φορτω-εκφόρτωση γίνεται πολύ γρήγορα, με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται η ψυχολογία τους με αντίκτυπο στην συμπεριφορά τους και προς τις ανάγκες του πλοίου. Επιπλέον, σήμερα, οι ναυτικοί επανδρώνουν πλοία

α πολύ μεγάλα σε όγκο, έχοντας τις περισσότερες φορές να αντιμετωπίσουν, εκτός από τα κουραστικά καθήκοντα και την μοναξιά τους, τις πιέσεις των νέων κανονισμών με αποκορύφωμα τους πιο πρόσφατους για την ασφάλεια του πλοίου από τρομοκρατικές ή πειρατικές ενέργειες. Παρ' όλα αυτά αποτελεί έκπληξη ότι δεν έχουμε πολύ περισσότερους ψυχικά ασθενείς ναυτικούς.

Σε σύγκριση με το παρελθόν, από τον πλοίαρχο έως και τον πλέον χαμηλόβαθμο ναυτικό, κανείς δεν αμείβεται σήμερα τόσο καλά για την δουλειά αυτή. Κάποτε η θάλασσα προσέφερε μεγάλα οικονομικά οφέλη και ο ναυτικός ήξερε ότι κάνοντας κάποια οικονομία θα μπορούσε κάποτε να αγοράσει ένα σπίτι ή ένα οικόπεδο. Σήμερα, αντίθετα, εάν συγκρίνουμε τους μισθούς, λαμβάνοντας υπ' όψιν και τον χρόνο που παραμένει άνεργος, ο ναυτικός αμείβεται σχετικά χαμηλότερα, παρ' όλη την ταλαιπωρία και την απομόνωση του για μήνες, από ότι για μία ήσυχη και πιο ασφαλή δουλειά στην στεριά.

Βέβαια δεν μπορούμε να παραβλέψουμε κάποιες από τις τεχνολογικές βελτιώσεις που έγιναν προς όφελος της ασφάλειας του πλοίου και ας δίνουν στο πλήρωμα περισσότερες ώρες ιδιαίτερης φροντίδας. Πράγματι, τα σημερινά πλοία έχουν φθάσει σε σχεδόν τέλεια μορφή, σχεδιαστικά και κατασκευαστικά. Αλλά μαζί με την τεχνολογική εξέλιξη θα πρέπει να θυμόμαστε πάντα να βελτιώνουμε και τις συνθήκες διαβίωσης των ανθρώπων που εργάζονται σε αυτά. Ο διεθνής ναυτιλιακός κόσμος και ιδιαίτερα κάθε συνάδελφος Αρχιμηχανικός, δεν πρέπει να ξεχνά ότι η ανθρώπινη παρουσία στο πλοίο είναι η βάση για κάθε καλό και δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να επιτρέπει να υποφέρει ο άνθρωπος σαν τμήμα στην οποιαδήποτε πρόοδο.

Ένα καλύτερο μέλλον πρέπει να εξασφαλιστεί για την Ελληνική ναυτιλία, και το μέλλον αυτό θα είναι καλύτερο όσο τα πλοία θα ανήκουν σε παραδοσιακά σοβαρούς και έντιμους πλοιοκτήτες που περιστοιχίζονται από ανθρώπους που έχουν τάξει την ζωή τους για να πετύχουν κάτι περισσότερο στην διασφάλιση της ομαλής και αποδοτικής λειτουργίας του πλοίου και προπαντός την διαφύλαξη της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής. Πρέπει το πλοίο να παραμείνει μία επικερδής επιχείρηση, χωρίς να σταματήσει όμως η φροντίδα για το πλήρωμα του. Εξάλλου η ιστορία έχει αποδείξει ότι το πλοίο και ο άνθρωπος έχουν συνυπάρξει αρμονικά στο παρελθόν, σε άλλες πολύ πιο δύσκολες, οικονομικά και τεχνολογικά, εποχές.

Γ. Ι. Καρπαθάκης

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
TURBOMECHANIKI

Η κοπή της Πρωτοχρονιάτικης πίττας της Λέσχης των Αρχιμηχανικών

Στις 24 Ιανουαρίου 2006, μέσα σε μια ευχάριστη ατμόσφαιρα στη πολυτελή αίθουσα του Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος, έγινε η κοπή της Πρωτοχρονιάτικης πίττας της Λέσχης των Αρχιμηχανικών Ε.Ν.

Μεγάλη ήταν η συμμετοχή των Επισήμων και του πλήθους των συναδέλφων και των φίλων της Λέσχης.

Μετά την καθιερωμένη ομιλία του Προέδρου της Λέσχης και τη κοπή της πίττας, επακολούθησε δεξίωση με πλούσιο μπουφέ και ποτά.

Η ομιλία του Προέδρου



Αγαπητοί συνάδελφοι, φίλοι και συνεργάτες της Λέσχης, Κυρίες και Κύριοι, αγαπητοί προσκεκλημένοι. Ευχαριστούμε όλους που τόσο μαζικά ανταποκριθήκατε στο κάλεσμά μας για να γιορτάσουμε τη κοπή της Πρωτοχρονιάτικης πίττας της Λέσχης των Αρχιμηχανικών

Ευχόμεθα σε όλους τους συναδέλφους, στους διάφορους φορείς και τις τοπικές εκκλησιαστικές αρχές, στη ναυτιλιακή κοινότητα στους συνδικαλιστικούς φορείς και σε όλους τους αξιωματικούς και τα πληρώματα που ταξιδεύουν, ο καινούργιος χρόνος να είναι πλούσιος σε χαρές, ευημερία, πρόοδο και υγεία. Ιδιαίτερα να είναι ειρηνικός χωρίς πολέμους.

Ευχαριστούμε όσους μας απέστειλαν ευχές για το καινούργιο χρόνο.

Κοντά μας σήμερα βρίσκονται και συμμετέχουν μαζί μας σ' αυτή την ωραία γιορτή οι: κ.κ.

- Αναστάσιος Νεράντζης Υφυπουργός Μεταφορών
- Βασίλης Μιχαολιάκος Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας
- Ιωάννης Τραγάκης Αντιπρόεδρος της Βουλής

- Παναγιώτης Μελάς βουλευτής Α. Πειραιά της Ν.Δ.
- Γρηγόρης Νιώτης βουλευτής Β. Πειραιά του ΠΑΣΟΚ.

- Χρήστος Αγραπίδης Δήμαρχος Πειραιά.
- Κλεομένης Μπουγάς Ανθυποπλοίαρχος Λ.Σ. Εκπρόσωπος Υ.Ε.Ν.

- Χρήστος Ξυδός Εκπρόσωπος GEAR CLUB
- Εμμανουήλ Γιαλούρης Μέλος της Κ.Ε. του ΛΑΟΣ.
- Χρήστος Γερασίμου Εκπρόσωπος της Λέσχης Αρχιπλοίαρχων.

- Μανίδης Εκπρόσωπος του Συνδέσμου Διπλωματούχων Ναυπηγών.

- Κωνσταντίνος Κυριαζής Πρόεδρος Ένωσης Επαγγελματιών Καλλιθέας

- Βύρων Τομάζος Πρόεδρος ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

- Χρήστος Ντούνης Επίτιμος Αρχηγός Λ.Σ.

- Ιωάννης Ιακώβου Εκπρόσωπος L.R.S.

- Λάμπρος Χαχάλης Συνάδελφος Εκπρόσωπος BUREAU VERITAS.

- Βασιλική Ριγάκου Διευθύντρια βιβλιοθήκης ΑΣΟΕ.

- Ανδρέας Χαλκιάπουλος Επίτιμο μέλος της Λέσχης.

Ευχητήρια τηλεγραφήματα μας έστειλαν οι κ.κ.:

- Μανώλης Κεφαλογιάννης Υπουργός Ε.Ν.

- Δημήτρης Λιντζέρης Βουλευτής Β. Πειραιά ΠΑΣΟΚ

- Γιώργος Βασιλείου Βουλευτής Β. Πειραιά.

Ν.Δ. Δημήτρης Μητσάτσος Γεν. Διευθυντής HELMEPA.

Προτού αρχίσει το τελετουργικό αυτής της γιορτής, κρατήθηκε ενός λεπτού σιγή για τους συναδέλφους και όλους τους ναυτικούς που έχουν χαθεί.

Ο Πρόεδρος συνέχισε. Συνηθίζεται σ' αυτές τις εκδηλώσεις να γίνεται μία αναδρομή σε γεγονότα και προβληματισμούς που έλαβαν χώρα και απασχόλησαν στο πέρασμα του προηγούμενου χρόνου, τα οποία αρκετά έμειναν σαν κληρονομιά στον επόμενο χρόνο. Εγώ δεν θα κρατήσω αυτή τη συνήθεια αλλά θα προσπαθήσω να αναφερθώ με περιορισμένη λεπτομέρεια σε διάφορα τρέχοντα θεσμικά θέματα τα οποία ήδη Απασχολούν το ναυτιλιακό χώρο, στη γενική τους μορφή.

Ένα θέμα που χρειάζεται ιδιαίτερη συζήτηση είναι η προσωπικότητα του Αρχιμηχανικού και η συμπεριφορά ευτυχώς μερικών γραφείων και των εκπροσώπων τους. Κατά το πρόσφατο παρελθόν έχουν αναφερθεί στο Δ.Σ. της Λέσχης ανάρμοστες κατά κάποιο τρόπο συμπεριφορές προς τους Αρχιμηχανικούς κατά τη διάρκεια της παραμονής τους εκτός Ελλάδος για



ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ

← εργασίες επιθεωρήσεων, δεξαμενισμού, αποκατάστασης βλαβών των πλοίων και άλλες δραστηριότητες που έχουν σκοπό την ασφαλή λειτουργία και τη ναυσιπλοΐα του πλοίου. Οι άτυπες συμπεριφορές είναι η διαμονή στα νοσοκομεία των πλοίων και σε άθλιες μερικές φορές καμπίνες με αρκετές ελλείψεις παροχών υγιεινής και άνετης διαμονής.

Κατά το πρόσφατο παρελθόν, οι Αρχιμηχανικοί διέμεναν σε ξενοδοχεία τα οποία παρείχαν στοιχειώδεις ανέσεις οι οποίες άγγιζαν το οικογενειακό τους περιβάλλον. Είναι απαραίτητες οι διάφορες τυπικές ανέσεις όπως η παροχή στοιχειωδών τρόπων ανάπαυσης και υγιεινής ώστε να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει τις υποχρεώσεις του και την επαγγελματική δραστηριότητα του της επομένης ημέρας.

Το έργο το οποίο προσφέρει ο Αρχιμηχανικός είναι αξιόλογο και υπεύθυνο και είναι απαραίτητο να ενεργεί με καθαρό μυαλό, χωρίς άγχος και προβληματισμούς και σ' αυτό συνηγορεί η ψυχική και η φυσική του κατάσταση. Οποσδήποτε, επιτελεί ένα ιδιόμορφο έργο γιατί το αντικείμενο-πλοίο είναι ιδιόμορφο στη δομή και τη λειτουργία του και χρειάζεται ειδική μεταχείριση.

Η αξιοπρέπεια και η προσωπικότητα των Αρχιμηχανικού επιβάλλεται να είναι σεβαστή γενικά. Η συνεργασία του με τους διάφορους φορείς και συνεργάτες να είναι αποτελεσματική γιατί, όπως και να γίνει, στο διάστημα των δραστηριοτήτων του εκπροσωπεί τον πλοιοκτήτη και το γραφείο κατ' επέκταση.

Καλείται, όταν χρειασθεί, να αντιμετωπίσει και να αποφασίσει λύσεις σε προβλήματα με σκοπό την αποδοτική και απρόσκοπτη λειτουργία και τη ναυσιπλοΐα του πλοίου μετά το πέρας των απαιτούμενων επίσκεψών και επιθεωρήσεων.

Κατά τα προηγούμενα χρόνια, στην Ιαπωνία βασικά, οι υπεύθυνοι για τη παρακολούθηση Αρχιμηχανικοί ήταν οι βασικοί παράγοντες συνεργασίας μεταξύ του ναυπηγείου και της εφοπλιστικής εταιρίας. Υπάρχουν παραδείγματα ικανότητας των Ελλήνων Αρχιμηχανικών οι οποίοι υπέδειξαν διορθώσεις στις προδιαγραφές και τη ναυπήγηση του πλοίου, αποδεκτές από τα ναυπηγεία, χωρίς καμία έξτρα επιβάρυνση στη διαμόρφωση της τελικής τιμής του πλοίου.

Έχουν αναφερθεί παρεμβάσεις στις διαδικασίες σχεδίασης του συστήματος φορτοεκφόρτωσης, ερματισμού/αφερματισμού, στην παραγωγή και τη διανομή

της ηλεκτρικής ενέργειας, στη διάταξη του μηχανοστασίου, στο μέγεθος και την απόδοση διαφόρων βοηθητικών μηχανημάτων και εγκαταστάσεων, στον αυτοματισμό της μηχανολογικής εγκατάστασης γενικότερα, στη μελέτη και παροχή ευκολιών κατά τα διαστήματα επιθεωρήσεων και επισκευών μηχανών και μηχανημάτων και στο σχεδιασμό και τη διάταξη των διαφόρων σωληνουργικών εγκαταστάσεων μηχανοστασίου και καταστρώματος.

Αυτά και άλλα τα οποία βγαίνουν μέσα από τη πείρα και τη γνώση του πλοίου και όχι τις πρακτικές ικανότητες των σχεδιαστών του ναυπηγείου, ήταν οι διάφορες ενέργειες διόρθωσης και αναθεώρησης των προ διαγραφών των προηγούμενων εποχών με αποτέλεσμα να παρουσιάζονται σήμερα πιο άρτια συντεταγμένες.

Όμως, παρά τη σύγχρονη εξέλιξη των σημερινών

προδιαγραφών (SPECIFICATION) ναυπήγησης, χρειάζεται αρκετή προσοχή στη μελέτη και τη διαπραγμάτευση, διότι, τα ναυπηγεία, στη προσπάθειά τους, λόγω ανταγωνισμού, να διαμορφώνουν χαμηλότερες τις τιμές των πλοίων, ρυθμίζουν το τελικό κόστος σε βάρος του εξοπλισμού, των απαιτήσεων της μηχανολογικής εγκατάστασης, των παρο-



χών ενδιαίτησης του πληρώματος κλπ.

Τέλος, σχετικά με την αξιοπρέπεια και τη προσωπικότητα των Αρχιμηχανικών γενικά, θα ήθελα να αναφέρω το εξής. Κατά διαστήματα, ο Ιαπωνικός Σύνδεσμος Εξαγωγέων Πλοίων (JAPANESE SHIP EXPORTERS ASSOCIATION - J.S.E.A), εξέδιδε μία μαύρη λίστα (BLACK LIST) στην οποία αναφέρονται τα ονόματα Αρχιμηχανικών διαφόρων εθνικοτήτων οι οποίοι με άτυπες ενέργειες και απαιτήσεις παρεμπόδιζαν την εξέλιξη της ναυπήγησης. Προσωπικά, είχα διαπιστώσει ότι, οι λιγότεροι Αρχιμηχανικοί που ανέφερε η λίστα ήσαν οι Έλληνες.

Ένα άλλο διαχρονικό και πάντα επίκαιρο θέμα είναι η Ναυτική Εκπαίδευση η οποία κληροδοτείται από τον ένα χρόνο στον άλλο. Εμείς πολλές φορές έχουμε ασχοληθεί με το θέμα και έχουμε εκφράσει τις απόψεις μας. Σήμερα ακόμη υπάρχουν ερωτήματα τα οποία χρειάζονται υπεύθυνες και τεκμηριωμένες απαντήσεις, όπως:

1. Από ότι έχουμε διαπιστώσει, το πρόσφατο σχέδιο νόμου που αφορά τη Ναυτική Εκπαίδευση και πρόκειται να ψηφισθεί από τη Βουλή παρουσιάζει ου- ➔

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΔΡΑΚΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ

◀ σιαστικά κενά τα οποία χρειάζονται λεπτομερή συζήτηση.

2. Πως δένεται η Ναυτική Εκπαίδευση και ποια σχέση έχει με τις απαιτήσεις S.T.C.W.

3. Ποια είναι η βασική σκοπιμότητα της Ναυτικής Εκπαίδευσης και τι εξυπηρετεί.

4. Αξία των διπλωμάτων ή πτυχίων και οι προϋποθέσεις απασχόλησης των πτυχιούχων.

5. Συζήτηση χρειάζεται η κατάργηση των διπλωμάτων των Αξιωματικών καταστρώματος και μηχανής με την αντικατάστασή των με "Πιστοποιητικά ικανότητας" τα οποία εκδίδονται μετά από υποτυπώδεις εξετάσεις στάνταρ ερωτηματολογίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις S.T.C.W.

6. Το υπό ψήφιση σχέδιο νόμου δίδει την εντύπωση πολύπλοκου γρίφου του οποίου στη σύνταξή του συμμετείχαν διάφοροι σύμβουλοι και "ειδικοί σύμβουλοι" οι οποίοι προφανώς δεν έχουν γνώση απόλυτα των ουσιαστικών θεμάτων του πλοίου και τις Ναυτικής Εκπαίδευσης παραπέρα, με αποτέλεσμα τις περιπτώσεις παραπληροφόρησης των υπευθύνων.

7. Ρωτάμε, οι νέες απαιτήσεις παρέχουν τις δυνατότητες και με ποιές προϋποθέσεις στους αξιωματικούς του Ε.Ν.

να εισάγονται στις σχολές δοκίμων αξιωματικών του Λ.Σ. και σε άλλες ειδικές σχολές του Λ.Σ. και του Πολεμικού Ναυτικού.

Δεν κάνουμε υστερόβουλη κριτική ούτε είναι στις προθέσεις μας να παραπληροφορήσουμε το χώρο. Έχουμε όμως το δικαίωμα σαν απόλυτοι γνώστες του αντικειμένου και γνωρίζοντας σαφώς τις ανάγκες του και τους προβληματισμούς, να εκφράσουμε κατά κάποιο τρόπο τις απόψεις και τις σκέψεις μας -άσχετα εάν γίνονται αποδεκτές από τους ασχολούμενους με τη Ν.Ε., όπως έχει συμβεί κατά το παρελθόν.

Τα επιτυχή αποτελέσματα του συστήματος και των απαιτήσεων του, βασίζονται κατά τη γνώμη μας, σε τρεις ουσιαστικές παραμέτρους:

α. Την εκπαίδευση και το περιεχόμενό της.

β. Τους εκπαιδευόμενους

γ. Τους εκπαιδευτές

Αυτές οι παράμετροι είναι στενά συνδεδεμένες και χρειάζονται ειδικούς και αποτελεσματικούς προγραμματισμούς σε κάθε περίπτωση ξεχωριστά. Σε τελευταία ανάλυση οι Αρχιμηχανικοί, καλούμεθα εκ των πραγμάτων να αποδεχθούμε, να αξιολογήσουμε και να αξιοποιήσουμε τα αποτελέσματα αντίστοιχα.

Ένας μεγάλος παράγων που αναφέρεται στο περιεχόμενο της Εκπαίδευσης είναι οι νέες τεχνολογίες, όπως συνηθίζεται να λέγεται για τις οποίες χρειάζεται μία πιο πλατειά εξήγηση: Τι νοούνται νέες τεχνολογίες, πως επιλέγονται, πως διδάσκονται, πως προσαρμόζονται και ποιες είναι οι πηγές άντλησης αυτής της θεωρίας.

Χρειάζεται χρόνος για την αποτελεσματική εφαρμογή και την επιτυχία του προγράμματος. Είναι αρκετά ενωρίς για ενθουσιασμούς. Χρειάζεται ακόμη μεγάλη συλλογική προσπάθεια με τους ανθρώπους που γνωρίζουν και χειρίζονται το αντικείμενο/πλοίο. Χρειάζονται γνώσεις και μελετημένες παρεμβάσεις στην εκπόνηση των κανόνων λειτουργίας και της δομής της διδακτέας ύλης και στην επιλογή του διδακτικού και εποπτικού προσωπικού με κριτήρια αξιοκρατικά.

Ε υ χ ό μ ε θ α πραγματικά να επιτύχει ο νέος θεσμός εκπαίδευσης.

Στη συνέχεια θα ήθελα να αναφερθώ στη ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα και κατά μείζονα λόγο στην επισκευαστική οργάνωση του Πέραματος και την ίδρυση του βιομηχανικού πάρκου του Σχιστού. ΒΙ.ΠΑ.Σ. Τελικά,

παρά τις επιτόπιες επισκέψεις διαφόρων φορέων και υπευθύνων κατά το παρελθόν και τις διαβεβαιώσεις και τις υποσχέσεις, το Πέραμα παραμένει έρημο χωρίς ουσιαστικές επισκευαστικές δραστηριότητες εγκαταλειμένο με έντονη τη παρουσία της ανεργίας και της μιζέριας στη περιοχή. Εμείς, έχουμε από δεκαπενταετίας ασχοληθεί με τους επισκευαστικούς χώρους και ειδικά με το Πέραμα και είχαμε εκφράσει τις αμφιβολίες μας σχετικά με την επαναλειτουργία του χώρου, δυστυχώς όμως δε διαψευστήκαμε.

Σε ότι αφορά την ίδρυση και τη λειτουργία του βιομηχανικού πάρκου του σχιστού, ας μας επιτραπεί να έχουμε μερικά ερωτήματα.

1. Εάν είναι άκρως επιβεβλημένη η δυναμική επαναδραστηριοποίηση του Πέραματος και είναι κατά κάποιο λόγο δεμένη με την ανάγκη της ίδρυσης και της λειτουργίας του Πάρκου πάνω σε σύγχρονα πρότυπα.

2. Εάν η λειτουργία του πάρκου θα εξυπηρετήσει θετικά και αποτελεσματικά τις επισκευαστικές ανάγκες της ναυτιλίας.

3. Τα πρότυπα πάνω στα οποία θα λειτουργήσει το πάρκο.

4. Εάν θα βελτιωθούν η τεχνολογία και η τεχνοτρο- ➔



ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ GOLTEN MARINE

← πία της επισκευής.

5. Βελτίωση της παραγωγής με παράλληλη μείωση του τελικού κόστους της επισκευής.

6. Πρόγραμμα εκπαίδευσης και παράλληλη τεχνική κατάρτιση.

Πρότυπα (STANDARDS) παραγωγής. Έλεγχος ποιότητας. Νέες τεχνολογίες. Μηχανολογικός εξοπλισμός σύμφωνα με τις ηλεκτρονικές μεθόδους CAD/CAM.

7. Εργαστήρια-δοκιμαστήρια "εξασφάλισης" της ποιότητας, εξελιγμένη μηχανογράφηση με αντίστοιχη προσαρμογή μοντέρνων μηχανοτεχνικών και λογισμικών εφοδίων (HARDWARE/SOFTWARE PROGRAMS)

8. Ασφαλή και οργανωμένα μέσα και μέτρα πυρασφάλειας.

9. Καλά οργανωμένο σύστημα αποχετεύσεων σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις. Σύγχρονες εγκαταστάσεις επικοινωνίας, οδικές διευκολύνσεις πρόσβασης προς οποιονδήποτε προορισμό.

10. Μέσα μαζικών μεταφορών και μετακίνησης κοινής χρήσης.

11. Ευκολίες άμεσης και οργανωμένης πρόσβασης στους ειδικούς χώρους και στα υπό επισκευή πλοία. Βελτίωση του ειδικού οδικού δικτύου.

12. Οργάνωση και παροχή κατάλληλων και σύγχρονων χώρων ενδιαίτησης, εστίασης και υγιεινής για τους εργαζόμενους και οργάνωση της απαιτούμενης εποπτείας.

Όσον αφορά τις μεγάλες ναυπηγικές μονάδες, λόγω περιορισμένου δεν θα αναφερθούμε ιδιαίτερα. Υπάρχουν θέματα για συζήτηση.

Οι σχέσεις των Αρχιμηχανικών με όλους τους χώρους της επισκευαστικής δραστηριότητας είναι διαχρονικές και αρμονικές.

Ευχόμενα ο καινούργιος χρόνος να προάγει ακόμη παραπέρα κάθε δραστηριότητα και επιτυχία στο μεγάλο έργο της ναυπηγοεπισκευής.

Ένα άλλο καυτό θέμα που απασχολεί τους εργαζόμενους στη θάλασσα και τους συνταξιούχους είναι η παρεχόμενη ιατροφαρμακευτική περίθαλψη.

Σύντομη συζήτηση που είχαμε με τον Πρόεδρο του Οίκου του Ναύτη καπετάν Θανάση Βαρίνο μας διαβεβαίωσε ότι, πράγματι, έχει γίνει ουσιαστική πρόοδος γενικά στις συμπεριφορές του Οίκου του Ναύτη, όπως είναι η βελτίωση του χρόνου αναμονής στους αντίστοιχους χώρους με τις κατάλληλες παρεμβάσεις και παρεχόμενες υπηρεσίες από το αντίστοιχο υγειονομικό και διοικητικό προσωπικό.

Αυξήθηκε ουσιαστικά ο αριθμός των θέσεων των απασχολούμενων γιατρών και δόθηκαν αντίστοιχες αυξήσεις στους γιατρούς.

Παρά τις μεγάλες προσπάθειες που καταβάλλει η παρούσα Διοίκηση για τη βελτίωση και αναμόρφωση των παρεχομένων υπηρεσιών, είναι ακόμη δύσκολο να γκρεμισθούν οι διάφορες κατεστημένες συνήθειες και εκμετάλλευση του πόνου και των αναγκών περίθαλψης των ασφαλισμένων ναυτικών από διάφορους οργανωμένους επιτηδευούς και ασυνείδητους απατεώνες. Κουράγιο.

Δεν ξεχνούμε το σχολείο ΑΡΓΩ. Απευθύνουμε έκκληση συμπαράστασης προς όλους τους φορείς και τους ασχολούμενους στο ναυτιλιακό χώρο, εφοπλιστική κοινότητα και στους επισκευαστές και τους εφοδιαστές. Μη ξεχνάμε τα παιδιά των συναδέλφων ναυτικών τα οποία δεν διαθέτουν τις φυσικές ικανότητες

έκφρασης και συμμετοχής στις διάφορες κοινωνικές δραστηριότητες. Οι προσπάθειες του ΔΣ και ο αγώνας ένταξης ενεργά στο κοινωνικό περιβάλλον, είναι μεγάλες. Όμως δεν τελειώνουν ποτέ. Παράκληση είναι να μεγαλώνει η συναισθηματική συμπαράσταση όλων στον

αγώνα του ΔΣ του σχολείου. Μεγάλο και αξιοπρεπές το έργο. Η κάθε μορφής βοήθεια δεν θα πρέπει να θεωρείται ζητιανιά. Η μεγάλη προσπάθεια της αποπεράτωσης και της συμπλήρωσης με τα διάφορα απαιτούμενα εφόδια των νέων κτιριακών εγκαταστάσεων της Αναβύσσου, συνεχίζεται.

Άφησα τελευταίο το θέμα των εκπώσεων στα εισιτήρια μεταφοράς τις οποίες παρέχει η Ένωση Ακτοπλοϊκών Εφοπλιστών, στους συνταξιούχους ναυτικούς. Είναι ένα θέμα θεσμικής παροχής σαν ένδειξη εκτίμησης προς τους συνταξιούχους ναυτικούς για τη προσφορά τους στα χρόνια της απασχόλησής τους στα πλοία.

Όμως, τους τελευταίους μήνες δεν είναι πάγια η έκπτωση αλλά την μεταβάλλουν ανάλογα με την εποχή και τη πληρότητα των πλοίων.

Κάποια αναθεώρηση και βελτίωση της παροχής είναι θέμα συναισθηματικό. Στην περίπτωση αυτή, θα λέγαμε δεν θα πρέπει να προτάσσεται η εμπορική σκοπιμότητα.

Ευχαριστώ θερμά που είχατε την υπομονή να με ακούσετε. Ευχόμεθα και πάλι καλή χρονιά, με ειρήνη, υγεία και προκοπή σε όλους.



ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ BOILER TECHNICA

**ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
Λ. ΚΕΛΕΠΟΥΡΑΣ**

**ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
Λ. ΚΕΛΕΠΟΥΡΑΣ**

Η ετήσια χοροεσπερίδα της Λέσχης

Η ετήσια χοροεσπερίδα των Αρχιμηχανικών πραγματοποιήθηκε την 18η Μαρτίου 2006 στο κοσμικό κέντρο των Αστεριών Γλυφάδας.

Το πλούσιο καλλιτεχνικό πρόγραμμα και η μεγάλη συμμετοχή των συναδέλφων και φίλων της Λέσχης, έδωσαν ένα ιδιαίτερο τόνο στη διασκέδαση.

Την εκδήλωση παρακολούθησαν:

- Αναστάσιος Νεράντζης Υφυπουργός Ανάπτυξης
- Παναγιώτης Μελάς Βουλευτής Ν.Δ. Α΄Πειραιά
- Ηλίας Σιωνίδης Αντιναύαρχος Αρχηγός Λ.Σ.
- Γεράσιμος Πανάς Πρόεδρος Λέσχης Αρχιπλοιάρχων

- Κωνστ/νος Σταματάκης Πρόεδρος του Συνδέσμου Ναυπηγών Μηχανικών

- Λεωνίδα Βλαχόπουλος Πρόεδρος GEAR CLUB

Μια ιδιαίτερη παρουσία ήταν της Προέδρου της γυναικείας Οργάνωσης WISTA HELLAS (WOMEN INTERNATIONAL SHIPPING & TRADING ASSOCIATION) κ. Βίκη Ρούσσου. Η WISTA HELLAS είναι η μοναδική γυναικεία οργάνωση που υπάρχει στο ναυτικό χώρο.

Ευχητήρια μηνύματα έστειλαν:

- Μανώλης Κεφαλογιάννης Υπουργός Υ.Ε.Ν.
- Αριστοτέλης Παυλίδης Υπουργός Αιγαίου
- Βασίλης Μηχαλιόκος Υφυπουργός Ενικής Άμυνας.

- Ιωάννης Τζοάνος Γενικός Γραμματέας Υ.Ε.Ν.

Ο Πρόεδρος και το Δ.Σ. της Λέσχης ευχαριστεί ιδιαίτερα τους χορηγούς της βραδιάς οι οποίοι με την ιδιαίτερη προσφορά τους ομόρφυναν τη βραδιά:

Η εταιρία "MARINE PLUS" του κ. Δημήτρη Βρανόπουλου ο οποίος πρόσφερε τον καθ' όλα άψογο στολισμό των τραπεζιών και της εισόδου της αίθουσας της εκδήλωσης. Ήταν πραγματικά εντυπωσιακός ο στολισμός τον οποίο φρόντισε ιδιαίτερα ο κ. Δημήτρης Βρανόπουλος. Τον ευχαριστούμε ιδιαίτερα.

Τα λουλούδια προς τις κυρίες στην είσοδο του κέντρου προσέφερε ο κ. Παναγιώτης Κόκκινης, σωληνωργικές εργασίες πλοίων. Ευχαριστούμε θερμά.

Το ιδιαίτερο και εντυπωσιακό δώρο προς τους κυρίους, ήταν ευγενής προσφορά της εταιρίας "MET-LOCKAST" HELLAS LTD., Ιωάννης και Απόστολος Λώτος. Ένα μεγάλο ευχαριστώ από τη Λέσχη.

Ο χαιρετισμός του Προέδρου της Λέσχης Αντωνίου Πρίντζη. Καλησπέρα σας και καλώς ήλθατε.

Συνάδελφοι, φίλοι της Λέσχης, Κυρίες, Δεσποινίδες και Κύριοι, Σας καλωσορίζουμε και σας ευχαριστούμε μέσα από τη καρδιά μας που ανταποκριθή-

κατε στο κάλεσμα μας και σας ευχόμεθα καλή διασκέδαση.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω και να τονίσω ιδιαίτερα τη παρουσία των κυριών και των δεσποινίδων, το ωραίο φύλλο, που στολίζουν με τη παρουσία τους την ατμόσφαιρα της διασκέδασης αυτής της βραδιάς.

Κάθε χρόνο, η παρουσία όλων σας είναι ο μεγάλος παράγων της επιτυχίας της εκδήλωσης και κατά κάποιο τρόπο η ενίσχυση των οικονομικών της Λέσχης.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ επίσης σε όλους τους φίλους και συνεργάτες για τις προσφορές των δώρων του λαχνού που αυτή τη χρονιά ξεπέρασε σε αριθμό όλες τις εποχές. Οι λαχνοί και αντίστοιχα τα δώρα της φετινής χρονιάς έφθασαν τον αριθμό 566. Ευχαριστούμε θερμά και πάλι και ευχόμεθα με υγεία και με τον ίδιο ρυθμό να μας ενισχύσετε και του χρόνου.

Ιδιαίτερα θα ήθελα να επισημάνω τη παρουσία σήμερα εδώ της κυρίας Δέσποινας Παπαστελιανού η οποία θα πρέπει να χαρακτηρίζεται η ηρωίδα μητέρα η οποία μαζί με τις άλλες μητέρες αγωνίζονται σκληρά για να κρατήσουν το σχολείο ψηλά και να λειτουργεί με αξιοπρέπεια. Εμείς οι Αρχιμηχανικοί, το τονίζουμε συνέχεια, έχουμε αναπτύξει μία διαχρονική ευαισθησία και αγάπη για τα παιδιά του σχολείου. Είναι παιδιά ναυτικών και με κάποια έννοια είναι και δικά μας παιδιά.

Αρκετοί μέσα σ' αυτή την αίθουσα, προς τιμή τους, έχουν κατά καιρούς εκφράσει τη συμπάραστασή τους και έχουν ενισχύσει τις προσπάθειες του Δ.Σ. του σχολείου.

Το σχολείο, είναι γεγονός, έχει συνεχείς ανάγκες για να υπάρχει και να λειτουργεί με αξιοπρέπεια. Πολλά θα ήθελα να αναφέρω, καταλαβαίνω όμως ότι δεν είναι η κατάλληλη στιγμή. Όμως, επικαλούμεθα τα συναισθήματα και τις ευαισθησίες σας. Να μη ξεχνάμε τα παιδιά του ΑΡΓΩ. Η παράκληση μας δεν έχει την έννοια της ζητιανιάς. Είναι ως τη χαρακτηρίσω λόγοι ιδιαίτερης ευαισθησίας και ανθρωπιάς. Δεν νομίζω ότι είναι τόσο μεγάλο το υλικό τίμημα όσο μεγάλη είναι η αντίστοιχη αξία της αγάπης σας.

Τέλος ευχαριστούμε τη Διεύθυνση του κέντρου και το προσωπικό τις προσπάθειες της καλής οργάνωσης της βραδιάς και το άψογο σέρβις. Επίσης, ευχαριστούμε τους καλλιτέχνες και τους μουσικούς της ορχήστρας για το ωραίο και κεφάλαιο πρόγραμμα.

Ευχαριστούμε και σας ευχόμεθα καλή διασκέδαση.

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
cool dynamic

Έδρανα Τριβής THORDON BEARINGS

Σύντομη Τεχνική Παρουσίαση

Γενικά για την Thordon Bearings Inc

• Μέλος του Ομίλου Thomson - Gordon, Burlington, Ontario, Canada

• Σχεδιάστρια και Κατασκευάστρια Συστημάτων Εδράνων Τριβής Υψηλής Απόδοσης από το 1970 για:

- Πλοία
- Πλατφόρμες Άντλησης Πετρελαίου
- Υδροηλεκτρικούς Σταθμούς Παραγωγής
- Αντλίες
- Άλλες Βιομηχανικές Εφαρμογές
- Κατασκευάζει και Χρησιμοποιεί το THORDON - ένα Μοναδικό Πολυμερές Κράμα ως την Επιφάνεια Τριβής των Εδράνων

• Πάνω από 25 χρόνια εμπειρίας σε εφαρμογές εδράνων τριβής

• Τα συστήματα εδράνων τριβής της Thordon εγγυώνται:

- Υψηλή Απόδοση
- Συνεχείς έλεγχοι στα εργαστήρια της Thordon
- Νέα σχέδια εδράνων και τροποποιημένα πολυμερή για βελτιωμένες λύσεις
- Παρακολούθηση και Υποστήριξη των προϊόντων της μετά την εγκατάσταση

• Άμεση Παράδοση

• Μόλις Μερικές Ημέρες μετά την παραγγελία μέσω του εκτεταμένου δικτύου διανομής της που είναι εδραιωμένο σε 55 χώρες ανά τον κόσμο με Τοπικές Αποθήκες Ανταλλακτικών

• Διαθέσιμη Αποθήκη Stock και στον Πειραιά

Πρωτοπόρος Στην Τεχνολογία Εδράνων Τριβής

Τα έδρανα τριβής Thordon ξεχωρίζουν για:

- Υψηλή Απόδοση
- Καινοτομική Σχεδίαση

ση

- Αξιοπιστία
- Εξαιρετικό Χρόνο Φυσιολογικής Φθοράς
- Μεγάλο Εύρος Εφαρμογών
- Φιλικά Προς το Περιβάλλον

Οι διαδικασίες ποιότητας της Thordon έχουν πιστοποιηθεί κατά ISO 9002 από το 1993 και βρίσκονται στην διαδικασία αναβάθμισης σε ISO 9001.

Έδρανα Τριβής Thordon - Ουσιαστικά Πλεονεκτήματα

Φιλικά για το Περιβάλλον

Σχεδιασμένα για λειτουργία απαλλαγμένη από ρύπανση, τα έδρανα Compac λιπαίνονται με το νερό της θάλασσας ή με το υψηλής περιεκτικότητας σε νερό Thor - Lube. Τα έδρανα πηδαλίου SXL και ο εξοπλισμός καταστρώματος λειτουργούν καλά με ξηρή λίπανση, χωρίς λάδι.

Μειωμένος Χρόνος Παράδοσης - Αντικατάστασης

Με περισσότερους από 55 διανομείς ανά τον κόσμο, και διαθέσιμο ευρετήριο ανταλλακτικών σε όλα τα μεγάλα λιμάνια, δεν χρειάζεται αναμονή στο



ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ BELLOW HELLAS

← λιμάνι ή στο ναυπηγείο για έδρανα Thordon.

Εκτεταμένες Αναφορές

Με πάνω από 25 χρόνια εμπειρίας στην προμήθεια εδράνων τριβής, η Thordon έχει αναπτύξει εκτεταμένη λίστα αναφορών.

Πλήρης Έγκριση από Μηογνώμονες

Η Thordon βρίσκεται σε στενή συνεργασία με όλους τους μεγάλους μηογνώμονες και διαθέτει πλήρη σειρά εγκρίσεων για τα προϊόντα της

Μεγάλη Διάρκεια Ζωής

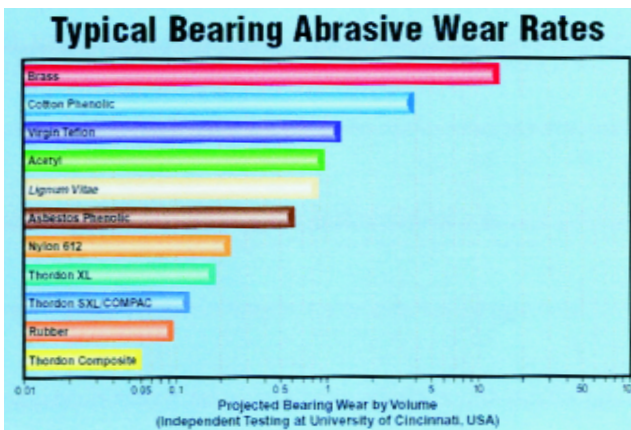
Αναφορές εδώ και 25 χρόνια έχουν δείξει ότι τα έδρανα Thordon παρέχουν μεγαλύτερη διάρκεια ζωής σε σύγκριση με τα έδρανα που αντικαθιστούν.

Χαμηλή Τριβή

Οι συντελεστές στατικής και δυναμικής τριβής των εδράνων Thordon είναι χαμηλότεροι από αντίστοιχους άλλων συνήθων υλικών που χρησιμοποιούνται σε έδρανα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την μείωση της απαιτούμενης ροπής εκκίνησης, την μείωση του θορύβου και την απάλειψη της ολίσθησης.

Υψηλή Αντοχή στην Απόξεση

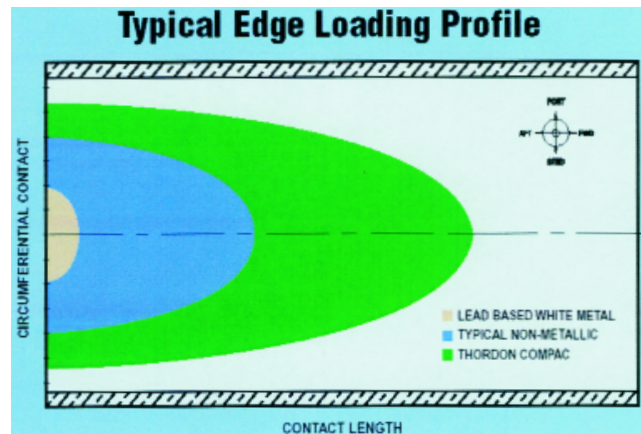
Χάρη στις ελαστομερικές τους ιδιότητες, τα έδρανα Thordon, έχουν την τάση να αποστρακίζουν και εν συνεχεία να αποβάλλουν τα τραχεία σωματίδια, επιτρέποντας σε αυτά να διαπερνούν το έδρα-



νο χωρίς να προσκολλώνται σε αυτό.

Αποσβένουν την φόρτιση των άκρων

Υπό συνθήκες φόρτισης των άκρων του εδράνου, που προκαλούνται από μικρό - μετατοπίσεις του άξονα λόγω κακής ευθυγράμμισης, το υλικό Thordon παρεκκλίνει ελαφριά, και διανέμει επιτυχώς το φορτίο προστατεύοντας το έδρανο και τον άξονα από πιθανή φθορά



Αντοχή σε υψηλή πίεση

Η προηγμένη τεχνολογία πολυμερών της Thordon επιτρέπει υψηλές ειδικές πιέσεις που φθάνουν τα 118 bar για έδρανα πηδαλίου και λόγους μήκους / διαμέτρου 2:1 για άξονες προπέλας.

Μεγάλη ελαστικότητα / Αντοχή σε κρούσεις

Εξ' αιτίας της ελαστομερούς τους φύσης απορροφούν τα κρουστικά φορτία χωρίς να καταστρέφονται.

Διαβρώνονται δύσκολα

Τα έδρανα Thordon όντας ηλεκτρικά αδρανή, αντιστέκονται στην διάβρωση που προκαλεί το νερό της θάλασσας, τόσο στην επιφάνεια του εδράνου όσο και στην στέγαση.

Εύκολη κατεργασία και τοποθέτηση

Απαλλαγμένα από άσβεστο και επτά φορές ελαφρύτερα από τον μπρούντζο, τα έδρανα της Thordon, διαμορφώνονται και τοποθετούνται εύκολα, γρήγορα και με ασφάλεια ενώ εγκαθίστανται εν ψυχρώ".

Λίπανση είτε με νερό είτε με λάδι

Τα έδρανα τριβής της Thordon αποδίδουν καλά με λιπαντικό το νερό, αλλά και με Thor-Lube ή λάδι. Αντίθετα με τα μεταλλικά έδρανα, τα Thordon θα εξακολουθήσουν να αποδίδουν καλά στην περίπτωση που συμβεί εισροή θαλασσινού νερού στην χοάνη.

Διαμορφώσεις Εδράνων Τριβής Thordon

- Υδρολίπαντα έδρανα αξόνων προπέλας Compac, Composite, XL
- Κλειστά συστήματα Thor - Lube Έδρανα XL
- Έδρανα Πηδαλίων Έδρανα SXL

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΓΕΝΙΚΗ ΦΙΛΤΡΩΝ

Έδρανα Thordon COMPAC

- Μεγάλος & Προβλέψιμος Χρόνος Φθοράς
- Σχεδιασμένα να φθάνουν ή και να ξεπερνούν το 10ετή κύκλο επιθεώρησης και αντικατάστασης
- Απ' ευθείας Μετατροπές
- Εγκαθίστανται συνήθως στον ίδιο χώρο με τα έδρανα τριβής λευκού μετάλλου, έχοντας εξασφαλίσει την τροφοδοσία νερού και αφαιρώντας τους πίσω δακτυλίους στεγανοποίησης Έδρανο Ελαστομερούς Πολυμερούς Κράματος απαλλαγμένο από ρύπανση



Έδρανα Thordon COMPOSITE

- Αξιόπιστη λύση για πολύ θολά νερά
- 15 χρόνια εμπειρίας σε πλοία που ταξιδεύουν στον ποταμό Mississippi - τον πιο λασπώδη στον κόσμο, επιβεβαιώνουν φθορά σε πραγματικές συνθήκες μεταξύ 0.25 -0.38 mm το χρόνο



Έδρανα Thordon XL

- Γενικής χρήσης έδρανα
- Εξαιρετική απόδοση σε σύγκριση με τον ανταγωνισμό
- Διαθέσιμα σε διαμόρφωση ράβδων ή πλήρους κυλίνδρου



Έδρανα Πηδαλίων Thordon SXL



Thordon SXL Έδρανα Πηδαλίου Εγγύηση 10ετούς Διάρκειας Ζωής

Για κάθε εγκατάσταση σε νεότευκτο πλοίο, τα έδρανα πηδαλίου Thordon SXL εγγυώνται ότι για 10 χρόνια θα βρίσκονται εντός των προδιαγραφών φθοράς σύμφωνα με την Κλάση ειδάλλως η Thordon Bearings Inc. θα τα αντικαταστήσει με καινούργια έδρανα χωρίς χρέωση. Σε επισκευές και αντικαταστάσεις υπαρχόντων εδράνων πηδαλίου, με Thordon SXL, εγγυώνται ότι θα βρίσκονται εντός των προδιαγραφών φθοράς σύμφωνα με την Κλάση για χρόνο διπλάσιο από αυτόν των εδράνων που αντικαθιστούν με μέγιστο τα δέκα χρόνια ειδάλλως η Thordon Bearings Inc. θα τα αντικαταστήσει με καινούργια έδρανα χωρίς χρέωση.

Thordon SXL Έδρανα Πηδαλίων

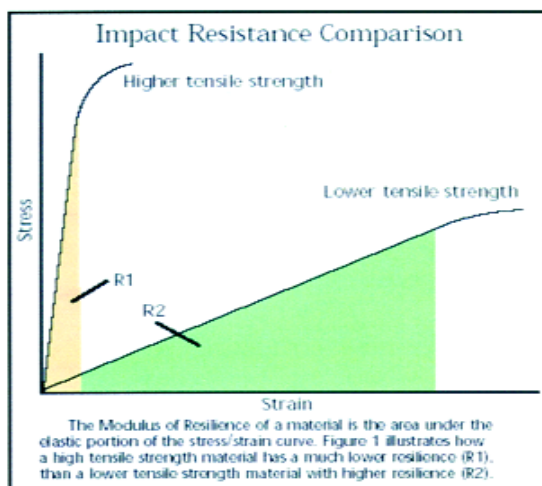
Υψηλή Αξία & Απόδοση για Ιδιοκτήτες και Ναυπηγεία

Μεγάλη Διάρκεια Ζωής, Χαμηλή Τριβή Λειτουργίας χωρίς ρύπανση, Υψηλή αντίσταση στην απόξεση, Σχεδιασμένα για υψηλές πιέσεις, Μειωμένος χρόνος επισκευής, Εξομάλυνση της φόρτισης των άκρων, Πλήρη έγκριση από Νηογνώμονες, Εκτεταμένες αναφορές, Μεγάλη αντοχή σε κρούσεις.

SEA END LAND KOLLIAS

KIMI

KIMI



Resilience Comparison					
Material	Yield Stress psi	Yield Stress MPa	Modulus of Elasticity psi	Modulus of Elasticity MPa	Modulus of Resilience psi MPa
Thordon SXL	3,500	24.1	20,000	138	306.0 2.11
Bronze C93200	20,000	138.0	14.5 x10 ⁶	100 x10 ³	13.8 0.10

Συμπεράσματα:

- Ανώτερα έδρανα τριβής για κάθε εφαρμογή
 - Για όλα τα νεότευκτα πλοία, αξιόπιστες λύσεις απαλλαγμένες από ρύπανση
 - Για τα υπάρχοντα πλοία:
 - Αντικατάσταση κάθε υδρολίπαντου εδράνου με έδρανα τριβής Thordon
 - Αντικατάσταση συστημάτων εδράνων με λίπανση ελαίου με φιλικά για το περιβάλλον συστήματα Thor Lube
 - Εγγυημένη απόδοση και αντοχή
 - Άμεση παράδοση
 - Διαθέσιμη αποθήκη εδράνων στον Πειραιά
 - Τεχνογνωσία και εξειδικευμένο service
- Παραμένουμε πάντα στην διάθεση σας για οποιαδήποτε περαιτέρω πληροφορία ή επεξήγηση αναφορικά με τα μοναδικά ελαστομερή έδρανα τριβής Thordon.

Τιμήθηκε η ελληνική ναυτιλία

Απονεμήθηκαν τα Lloyds List Greek Shipping Awards

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

Τετάρτη, 30 Νοεμβρίου 2005 07:00

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ναυτιλία στο σύνολο της τιμήθηκε στο πρόσωπο ορισμένων από τους σπουδαιότερους εκπροσώπους της στη διάρκεια της τελετής απονομής των "Lloyd's List Greek Shipping Awards" που για δεύτερη χρονιά οργάνωσε στην Αθήνα η Lloyd's List.

Ως το πρόσωπο της χρονιάς της ελληνικής ναυτιλίας βραβεύθηκε από τους Lloyd's List, ο κ. Ιωάννης Αγγελικούσης, για την δραστηριότητα στο τομέα μεταφοράς υδροποιημένου φυσικού αερίου, αλλά και τη γενικότερη παρουσία των εταιρειών του ομίλου στη ναυτιλία τόσο στον τομέα των δεξαμενόπλοιων όσο και της μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Η εταιρεία του Ομίλου Ρέστη η Firt Financial ανεδείχθη ως η "Dry Cargo Company" της χρονιάς. Το βραβείο παρέλαβε ο κ. Βίκτωρ Ρέστης. Ο όμιλος Ρέστη κέρδισε το συγκεκριμένο βραβείο λόγω της εξαγοράς των 32 πλοίων της MISC.

Το βραβείο της καλύτερης εταιρείας δεξαμενόπλοιων της χρονιάς παρέλαβε ο κ. Γιώργος Προκοπίου της Dynacom Tankers Management. Με ειδικό βραβείο, βραβεύθηκε ο Καπετάν Παναγιώτης Τσάκος για την προσφορά στη ναυτιλιακή βιομηχανία παραλαμβάνοντας το Lloyds' List/Propeller Club Lifetime Achievement Award.

Βραβείο έλαβε και η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών η οποία εκπροσωπήθηκε από τον πρόεδρο της κ. Νίκο Ευθυμίου. Η ΕΕΕ τιμήθηκε με το Safety or Environmental Achievement Award για τις προσπάθειες που καταβάλλει για την ναυπήγηση εύρωστων και ασφαλών πλοίων.

Το βραβείο "Man of the Sea" 2005 παρέλαβε ο Λου Κολλάκης της Majestic International Cruises από το γενικό γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του YEN Γιώργο Βλάχο. Με το βραβείο αυτό τιμήθηκε στο πρόσωπο του έλληνα εφοπλιστή η ιδιαίτερη ευαισθησία που δείχνει η ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια για τα φιλανθρωπικά ζητήματα.

Το βραβείο απονεμήθηκε στον Λου Κολλάκη για το έμπρακτο ενδιαφέρον, που επέδειξε για τη θεομηνία που έπληξε τις περιοχές της Νοτιοανατολικής Ασίας από το Τσουνάμι. Η εταιρεία προσέφερε δωρεάν στο υπουργείο Εξωτερικών το κρουαζιερόπλοιο "Ocean Monarch" το οποίο μετέφερε ανθρωπιστική βοήθεια στη Σρι Λάνκα καλύπτοντας πλήρως από ίδια κεφάλαια όλα τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου, μισθούς πληρωμάτων, τροφοδοσία, ασφάλειες.

Άλλες εταιρείες που τιμήθηκαν με βραβεία ήταν η Μινωικές Γραμμές ως η καλύτερη ακτοπλοϊκή εταιρεία, η George Moundreas & Co ως η καλύτερη ναυλομεσιτική εταιρεία του έτους, η Royal Bank of Scotland ως Shipping Financier of the Year, η Ulysses Systems η οποία παρέλαβε το βραβείο καινοτομίας (Technical Innovation Award), ο κ. Αντώνης Αργυρόπουλος της Cantor Fitzgerald (Lloyd's List's Newsmaker of the Year) Επίσης βραβεύθηκε και η ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά (Piraeus International Centre Award), ενώ ειδικό βραβείο (Greek Seafarer of the Year) απενεμήθη στον καπετάνιο Γιάννη Λαζάρου για τη διάσωση 15 ινδονήσιων ψαράδων τον προηγούμενο Ιούλιο.

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ LEO MARINE

Οι δραστηριότητες του Σχολείου «ΑΡΓΩ»



Με δελτίο τύπου, η Διεύθυνση του Σχολείου μας πληροφορεί ότι ξεκίνησε η διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου των κτηριακών εγκαταστάσεων του Σχολείου της Αναβύσσου Αττικής. Σχετικά με την ολοκλήρωση του έργου πιστεύεται ότι θα έχει συμπληρωθεί μέχρι τα μέσα του μηνός Μαΐου 2006, ώστε να γίνουν τα εγκαίνια της ολοκληρωμένης λειτουργίας του συγκροτήματος στις αρχές του μηνός Ιουνίου 2006 και να είναι σε θέση το ίδρυμα να στεγάσει τα παιδιά που έχουν προγραμματισθεί που έχουν άμεση ανάγκη με αποτέλεσμα να ανακουφισθούν οι οικογένειές τους.

Η διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου του συγκροτήματος ήταν απαραίτητη απαίτηση των ειδικών κανονισμών για να είναι σε θέση τα παιδιά να κινούνται και να αθλούνται με ασφάλεια για τη σωματική τους ακεραιότητα.

- Τα μέλη της Ένωσης Προσωπικού του Λιμενικού Σώματος Αττικής κ.κ. Γεώργιος Δριβάκος Πρόεδρος, Αθανάσιος Τσατσούλης Αντιπρόεδρος και Ιωάννης Διζέλος Γεν. Γραμματέας, επισκέφθηκαν το Σχολείο και σε μία πραγματικά ωραία και συγκινητική ατμόσφαιρα προσέφεραν δωροεπιταγές με τις οποίες αγοράστηκαν

διάφορα υλικά για τη λειτουργία των εργαστηρίων.

Αξιέπαινος η προσφορά της παραπάνω Συνδικαλιστικής Ένωσης η οποία δείχνει ότι, ανάμεσα στις προσπάθειες του Συνδι-



καλιστικού χώρου για την επίλυση των οικονομικών διεκδικήσεων των εργαζομένων, παράλληλη είναι και η προσπάθεια επαφής με τις θεσμικές ανάγκες και η επικοινωνία με τον ευρύτερο κοινωνικό χώρο.

Η Λέσχη των Αρχιμηχανικών Ε.Ν. επικροτεί και συγχαίρει την Ένωση Προσωπικού του Λιμενικού Σώματος Αττικής για την παραπάνω ευγενή προσφορά και την αγάπη τους προς τα παιδιά του "ΑΡΓΩ". Τέτοιες εκδηλώσεις καταγράφουν ιδιαίτερες ευαισθησίες οι οποίες θα πρέπει να επιβραβεύονται με την ανάλογη διάκριση και εκτίμηση γενικότερα.

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ OLYMPIC TURBOS



Από τις αθλητικές δραστηριότητες του Σχολείου Φωτογραφίας

- Στα πλαίσια των γενικών δραστηριοτήτων του "ΑΡΓΩ" και ιδιαίτερα των αθλητικών εκδηλώσεων, διοργανώθηκε στις 30 Μαΐου 2006, στο Δημοτικό κολυμβητήριο της Αθήνας κολυμβητική ημερίδα. Στη διοργάνωση αυτή συμμετείχαν 10 παιδιά. Συνδιοργανωτής ήταν ο Αθλητικός Όμιλος "Πρωτοπόροι". Η οργάνωση άξιζε συγχαρητήρια διότι, κάθε τέτοια προσπάθεια έχει σαν απώτερο σκοπό να δίδει την ευκαιρία στα παιδιά με ειδικές ανάγκες να αισθάνονται ισότιμα μέλη στις γενικότερες προσπάθειες μιας οργανωμένης κοινωνίας. Μπράβο παιδιά.

Στις 31 Μαρτίου 2006, έγινε η πρώτη συ-

νεργατική ημερίδα μπάσκετ τρεις με τρεις, που συνδιοργανώθηκε από τη Νομαρχία Πειραιά, τον Αθλητικό Οργανισμό Δήμου Δραπετσώνας και το σχολείο "ΑΡΓΩ". Στους Αγώνες συμμετείχαν φορείς Ειδικής Αγωγής και σχολεία της Τυπικής Εκπαίδευσης. Σκοπός της συνδιοργάνωσης ήταν η άρση των κοινωνικών διακρίσεων και η ενσωμάτωση των ατόμων με αναπηρίες στο κοινωνικό σύνολο, μέσα από το Αθλητικό Ιδεώδες το οποίο προάγει την ευγενή άμιλλα των συμμετεχόντων. Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε;

Το 1ο Ειδικό Σχολείο Δραπετσώνας.
Το ΚΕΠΕΛ "Ορίζοντες"

Την Ειδική Επαγγελματική Σχολή Πειραιά

Το 1ο Γυμνάσιο Δραπετσώνας

Το 2ο Λύκειο Δραπετσώνας

Το 6ο Γυμνάσιο Κερατσινίου

Το 4ο Λύκειο Κερατσινίου

Ιδιαίτερα ευχαριστούμε το Λεόντειο Λύκειο Πατησίων για την εθελοντική του προσφορά.

Χαιρετισμό απηύθυναν:

Ο Νομάρχης Πειραιά Γιάννης Μίχας

Ο δήμαρχος Δραπετσώνας Αραβιά-

δης
Η Πρόεδρος του "ΑΡΓΩ" Δέσποινα Παπαστελιανού

Ο Πρόεδρος του Αθλητικού Οργανισμού Δραπετσώνας Αρ. Παπαμιχαήλ.

Μαζική ήταν οι συμμετοχή πολλών παραγόντων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, του Τοπικού Αθλητισμού, της Τοπικής Εκπαίδευσης, της εκκλησίας με επικεφαλής τον Πατέρα Νικόλαο Εκπρόσωπο του Μητροπολίτη Πειραιά Σεραφείμ, της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης με επικεφαλής το Νομάρχη Πειραιά Γιάννη Μίχα και άλλων Διοικητικών Παραγόντων και Κοινωνικών φορέων. Ιδιαίτερα έντονη και ζωντανή ήταν η παρουσία των παιδιών μαθητών των παραπάνω σχολείων.

Χαρακτηριστικό ήταν το μήνυμα του Υφυ-

πουργού Πολιτισμού Γιώργου Ορφανού και η παρουσία του Υφυπουργού Μεταφορών Ανάσταση Νεράντζη.

**ΕΚΘΕΣΗ ΖΩΓΡΑΦΙΚΗΣ ΚΑΙ
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΓΟΝΕΩΝ
ΠΑΙΔΙΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ
"Η ΑΡΓΩ"
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ Σωκράτης / Grundtvig 2,
ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΥΠΟΤΡΟΦΙΩΝ.**

Το Σωματείο Ναυτικών Γονέων Παιδιών με Ειδικές Ανάγκες "Η ΑΡΓΩ", διοργανώνει σε συνεργασία και με την υποστήριξη την Νομαρχίας Πειραιά, (10, 11, 12 Μαΐου 2006) τριήμερη έκθεση ζωγραφικής, προϊόντων εργαστηρίων και λοιπών υπηρεσιών του "ΑΡΓΩ", στον Πολυχώρο "ΑΠΟΛΛΩΝ" της Νομαρχίας (Ερμούπολέως και Πηλίου 1, Καμίνια).

Τετάρτη 10 έως Παρασκευή 12 Μαΐου 2006, ώρα 10.00 - 17.00, έκθεση ζωγραφικής και προϊόντων εργαστηρίων.

Το απόγευμα της Παρασκευής θα πραγματοποιηθεί ημερίδα παρουσίασης της συνολικής δράσης του ΑΡΓΩ.

Παράλληλα, κατά τις ημερομηνίες 7 έως 13 Μαΐου 2006, θα πραγματοποιηθεί η εβδομάδα υλοποίησης εκπαιδευτικής σύμπραξης για το έτος 2005-06 στην οποία το ΑΡΓΩ συμμετέχει ως εταίρος, με τίτλο Creative Cultural Integration. Για την συγκεκριμένη εβδομάδα, νέοι και νέες με ή χωρίς ειδικές ανάγκες από την Φινλανδία και την Ιταλία, θα συνυπάρξουν, θα συνεργαστούν και θα ανταλλάξουν στοιχεία πολιτισμού. Τα αποτελέσματα της εκπαιδευτικής σύμπραξης που πραγματοποιείται για δεύτερη συνεχή χρονιά, θα παρουσιαστούν στην απογευματινή ημερίδα της 12ης Μαΐου.

Συμμετέχοντες φορείς:

- The College of the Home Mission Society of the Church of Finland (Φινλανδία)

- Centro di Crescita Comunitaria (Ιταλία)
- Σωματείο Ναυτικών Γονέων Παιδιών με Ειδικές Ανάγκες "Η ΑΡΓΩ" (Ελλάδα)

Στόχοι της Δράσης είναι η προαγωγή της Ευρωπαϊκής συνεργασίας στη δια βίου εκπαίδευση, η ενίσχυση της συνεργασίας εκ-



παιδευτών και εκπαιδευομένων, η ανταλλαγή εμπειριών και καλών πρακτικών και μεθόδων, να συμβάλει στην αύξηση της ευαισθητοποίησης έναντι της Ευρωπαϊκής πολυμορφίας, κοινωνικής και πολιτισμικής.

Το σχέδιο χρηματοδοτείται με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και από το Ίδρυμα Κρατικών Υποτροφιών (ΙΚΥ) μέσω του Προγράμματος Σωκράτης / Grundtvig 2.

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ METLOCAST HELLAS

**ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
METLOCAST HELLAS**

**ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
HERMES**

GEORGE A. ZANIOS

**ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
HERMES**

GEORGE A. ZANIOS

ΔΑΚΤΥΛΙΟΙ ΣΤΕΓΑΝΟΤΗΤΑΣ ΕΛΙΚΟΦΟΡΟΥ ΑΞΟΝΑ

SIMPLEX COMPACT 2000

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

1936: Πρώτες δοκιμές από τους κατασκευαστές των τριβών και των δακτυλίων στεγανότητας για ελαιολιπαινόμενους ελικοφόρους άξονες και τριβείς.

1948: Οι δακτύλιοι στεγανότητας της χοάνης του ελικοφόρου άξονα χαρακτηρίζονται απαραίτητοι στη χρήση για τις ελαιολιπαινόμενες χοάνες των ελικοφόρων αξόνων.

1970: Το σύστημα "SIMPLEX COMPACT SEAL" συνεχίζει την εξαιρετική εξέλιξη, σαν ιδέα, των δακτυλίων στεγανότητας παγκοσμίως.

1992: Σύσταση και διάθεση της 3ης γενιάς του συστήματος "SIMPLEX COMPACT SC 2000" των δακτυλίων στεγανότητας του ελικοφόρου άξονα.

Οι δακτύλιοι στεγανότητας "SIMPLEX COMPACT SC 2000" είναι η τελευταία σχεδίαση που στοχεύει:

- Στην ανάπτυξη της προστασίας του περιβάλλοντος.
- Στην προέκταση του χρόνου ζωής του συστήματος στεγανότητας
- Στην αύξηση της ασφάλειας λειτουργίας.

Οι τελευταίες λειτουργικές απαιτήσεις χρειάστηκαν ένα επαναπροσδιορισμό της σχεδίασης σχετικά με την παρούσα τεχνολογία κατασκευής του συστήματος στεγανότητας που οδήγησαν σε μία παραπέρα ανάπτυξη.

Λιπαντική μικρο-μεμβράνη

Η ποιότητα του δακτυλίου στεγανότητας της χοάνης εξαρτάται τελικά από τη τεχνική της ποιότητας της επιφάνειας επαφής μεταξύ των ακμών των δακτυλίων στεγανότητας και της επιφάνειας του αντιστοιχού χιτωνίου επαφής (LINER), η αποκαλούμενη "στεγανωτική ικανότητα" ή "λιπαντικό κενό" (SEALING LUBRICATING GAP).

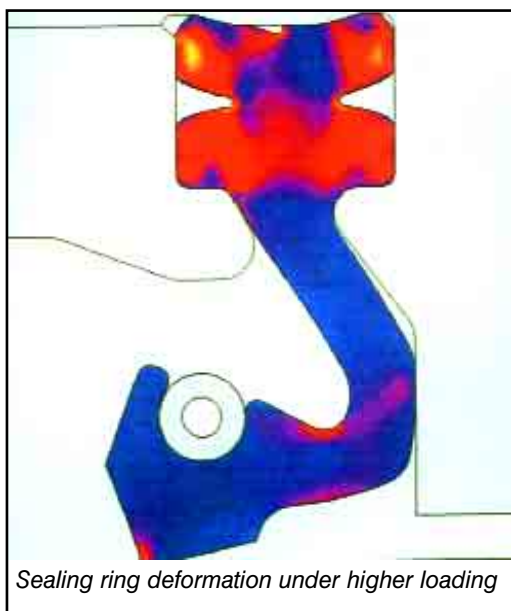
Μονό μία άκρως λεπτή και σταθερή λιπαντική μεμβράνη αποδίδει ικανοποιητική λιπαντική απόδοση.

Για τη σχεδίαση του συστήματος στεγανότητας τύπου SC 2000 έχουν χρησιμοποιηθεί οι πλέον σύγχρονες τεχνικές. Έχουν δε χρησιμοποιήσει για τις μελέτες και Η/Υ με χαρακτηριστικές και ανάλογα τεχνικά λογισμικά (SOFTWARE).

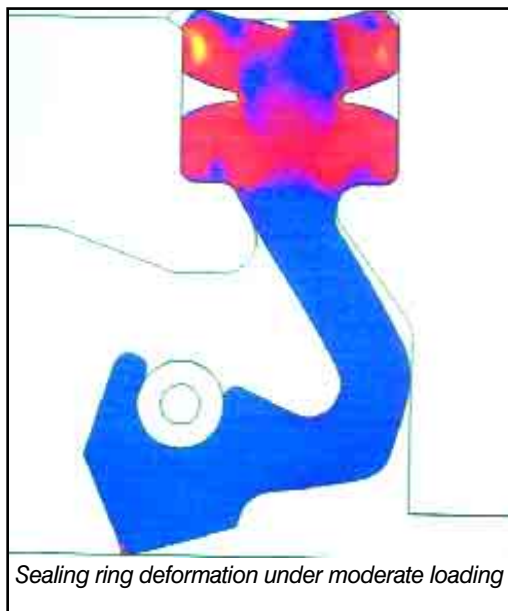
Κατάλληλο άκρο (γόνατο) επαφής του δακτυλίου του συστήματος "SIMPLEX COMPACT".

Ένα ειδικό χαρακτηριστικό γνώρισμα της δομής των δακτυλίων στεγανότητας τύπου COMPACT είναι η μορφή του άκρου επαφής (γόνατο) το οποίο συνθέτει μία σημαντική προϋπόθεση της σύγχρονης κίνησης του δακτυλίου στεγανότητας και των αξονικών κινήσεων του άξονος.

Ένας παραπέρα στόχος ανάπτυξης της περιοχής του γόνατου του δακτυλίου στεγανότητας είναι



Sealing ring deformation under higher loading



Sealing ring deformation under moderate loading

**ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
GEORGE MOUNDEAS**

η αντίσταση στην υποδοχή φορτίων συνεπεία της σκληρότητας και της άκαμπτης ιδιότητας του άκρου επαφής. Η περίπτωση αυτή μαζί με το κατάλληλο και πολυσύνθετο γόνατο έχει σαν αποτέλεσμα κάποια εξέλιξη στη γενική δομή του δακτυλίου στεγανότητας SC 2000.

Με τα διαφορετικά βυθίσματα, ο δακτύλιος στεγανότητας SC 2000 δέχεται διάφορα φορτία όπου το γόνατο του δακτυλίου με την αποδοχή των φορτίων πιέζεται προς τα πίσω ενάντια στο μεταλλικό τοίχωμα της φωλέας του συστήματος.

Το πρόσφατα ανεπτυγμένο γόνατο και το ειδικά σχεδιασμένο χείλος του δακτυλίου SC 2000 εγγυάται ότι, η καταπόνηση στο δακτύλιο δεν αυξάνει γραμμικά με την επίδραση της υδροδυναμικής πίεσης.

Σε σχέση με τη πίεση λειτουργίας το φορτίο στο δακτύλιο στεγανότητας ελαττώνεται. Επιπλέον, οι δυνάμεις μεταφέρονται στο δακτύλιο με τέτοιο τρόπο που το χείλος παραμένει, κάτω από τις πιέσεις, γωνιακά σταθερό.

Το σύστημα "CLICK" σαν γενική σκέψη σύσφιξης.

Η γενική ιδέα σύσφιξης "CLICK" είναι μία χαρακτηριστική εξέλιξη του συστήματος SC 2000 η οποία σε περίπτωση μεγάλων διαμέτρων δακτυλίων, επιτρέπει κατά την άρμωση των επί μέρους δακτυλίων να παραμένουν στην αντίστοιχη μεταλλική φωλέα τους χωρίς το κίνδυνο να παραμορφωθούν ποικιλότροπα ή ακόμη να πιεσθούν εκτός της φωλέας.

Αυτή η προσδιορισμένη και κατά κάποιο τρόπο καθιερωμένη θέση προσαρμογής είναι προϋπόθεση της ακριβούς και συγκεκριμένης συμπεριφοράς του "χαρακτηριστικού γόνατου και ζωτικής σημασίας για τη διατήρηση της λιπαντικής μικρομεμβράνης μεταξύ του άκρου του χείλους του δακτυλίου και της επιφάνειας του χιτωνίου.

Επειδή το σύστημα "CLICK" εγγυάται ότι, ο δακτύλιος διατηρείται σε ένα σταθερό επίπεδο, χωρίς το κίνδυνο στρέβλωσης, η επιφάνεια επαφής της ακμής του χείλους επί του χιτωνίου διαμορφώνεται στο ελάχιστο, ώστε αποφεύγεται η είσοδος θαλάσσιου νερού ή η διαρροή λαδιού από τους χώρους των δακτυλίων.

Υψηλή αξιοπιστία

Με τη σχεδίαση του SC 2000 συστήματος στεγανότητας έχει συσταθεί και καθιερωθεί μία εξ' ολοκλήρου νέα γενική ιδέα με αξιόπιστα αποτελέσματα απόδοσης συγκριτικά με τις προηγούμενες γενιές συστημάτων στεγανότητας των ελικοφόρων αξόνων. Το σύστημα SC 2000 καθιερώνει νέα πρότυπα

στη ναυπηγοβιομηχανία.

Η προσοχή στη προστασία του περιβάλλοντος ήταν μια ενδιαφέρουσα προϋπόθεση κατά τη νέα σχεδίαση και μελέτη και με αυτή τη σκέψη καθιερώθηκε μία αύξηση στη λειτουργική αξιοπιστία. Οι αλλαγές στη σχεδίαση έφεραν μία χαρακτηριστική απόδοση του φορτίου στο χείλος των δακτυλίων στεγανότητας, με αποτέλεσμα να εξασφαλισθεί μία μακρύτερη λειτουργική ζωή των υπό φθορά μερών, π.χ. χιτώνιο και δακτύλιοι.

Η πίεση μεταξύ του χώρου του θαλάμου στεγανότητας είναι πραγματικά ελεγχόμενη με τη προσαρμογή και τη σύνδεση του αντίστοιχου θαλάμου με μία σωλήνα με τις παρακάτω συσκευές:

- * Με δεξαμενή 20 λίτρων η οποία είναι τοποθετημένη σε ένα καθορισμένο ύψος πάνω από τον άξονα στο μηχανοστάσιο, ή

- * με το σύστημα "στεγανότητας" το οποίο περιγράφεται παρακάτω σ' αυτές τις σημειώσεις ξεχωριστά, ή

- * με το χώρο αέρα του αντιρρυπαντικού συστήματος στεγανότητας "AIR SPACE".

SIMPLEX COMPACT 2000 Επιλογή του υλικού του δακτυλίου στεγανότητας.

Για τους δακτυλίους στεγανότητας του τύπου SC 2000, χρησιμοποιούνται τρεις διαφορετικοί τύποι υλικών

- * Το νέο "PERBUNAN - S"

- * Το "VITON - PLAIN"

- * Το "VITON - SUPERLIP"

Η επιλογή του υλικού για τους δακτυλίους στεγανότητας βασίζεται κυρίως στις λειτουργικές συνθήκες του πλοίου.

Οι χαρακτηριστικές παράμετροι είναι οι στροφές του άξονα και η απόσταση μεταξύ της αξονικής γραμμής του ελικοφόρου άξονα (CL) και της έμφορτης στάθμης της θάλασσας (LWL). Ο νέος τύπος "PERBUNAN-S" είναι το αποτέλεσμα της μεγάλης και εντατικής ανάπτυξης των προηγούμενων ετών. Η βελτιωμένη απόδοση αναφέρεται στο διάγραμμα P-V.

Το νέο υλικό "PERBUNAN-S" μπορεί να χρησιμοποιηθεί σήμερα αντί του "VITON-PLAIN" σε αρκετές εφαρμογές.

Για περιπτώσεις συντήρησης, το υλικό "PERBUNAN" της προηγούμενης γενιάς SC-1.

Επιλογή του υλικού του δακτυλίου στεγανότητας και η εφαρμογή του συστήματος ελέγχου της πίεσης (PRESSURE CONTROL SYSTEM).

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΛΟΥΚΑΣ

Οι παράμετροι λειτουργίας του συστήματος στεγανοποίησης SIMPLEX COMPACT, προσδιορίζονται σύμφωνα με τον παρακάτω τύπο.

$$v = \frac{A \cdot \pi}{60000} \cdot \eta \text{ (}\mu\text{/1'')}$$

$$p = 0,1 \cdot H + 0,25 \text{ (bar)}$$

Όπου:

V = περιφερειακή ταχύτητα του χιτωνίου ($\mu\text{/1''}$)

P = πίεση λαδιού στη χοάνη (bar)

A = μέγεθος του συστήματος

H = απόσταση από την αξονική γραμμή του άξονα και της επιφάνειας της θαλάσσης.

η = στροφές του άξονος ανά 1'

Για να προσδιορισθεί η ακριβής ποιότητα του υλικού και η εφαρμογή του συστήματος ελέγχου πίεσης για τις αντίστοιχες συνθήκες λειτουργίας θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι στροφές και η απόσταση από την αξονική γραμμή του άξονα και της επιφάνειας της στάθμης της θάλασσας στην έμφορτη κατάσταση.

PERBUNAN-S

Νιτρίλιο (NITRILE) ελαστικό ανθεκτικό στο λάδι και στο θαλάσσιο νερό με εξαιρετικές λειτουργικές ιδιότητες.

P = PERBUNAN-S ΣΕΙΡΑ
χωρίς έλεγχο της πίεσης

$$P_{\max} = 1,0 \text{ bar}$$

P + PERBUNAN-S σειρά

$$P_{\max} = 1,6 \text{ bar}$$

VITON - PLAIN

Ελαστικό φθορενίου (FLUORENE) για πολύ σοβαρές συνθήκες λειτουργίας. Ανθεκτικό στο λάδι και το νερό της θάλασσας.

VB + σειρά VITON - PLAIN

$$P_{\max} = 2,4 \text{ bar}$$

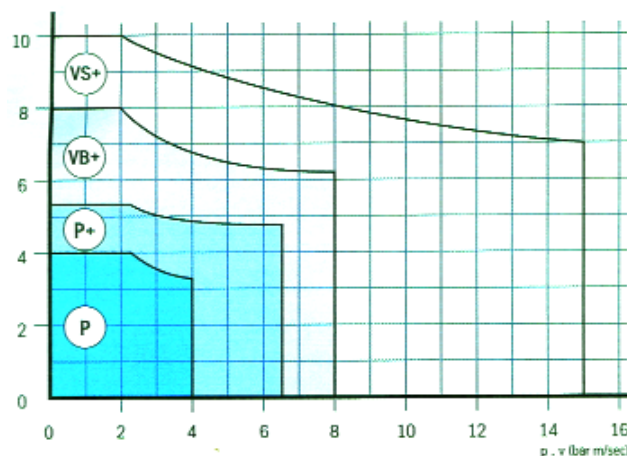
VITON - SUPERLIP

Ελαστικό φθορενίου με ειδικό υλικό επικάλυψης του άκρου του χείλους του δακτυλίου, για τις πλέον αυστηρές συνθήκες λειτουργίας. Ανθεκτικό στο λάδι και στο θαλάσσιο νερό

VS + σειρά VITON - SUPERLIP

$$P_{\max} > 2,4 \text{ bar}$$

Σημείωση: Το σημείο «+» σημαίνει, με έλεγχο της πίεσης στο θάλαμο στεγανότητας με μία ξεχωριστή μικρή δεξαμενή λαδιού.



Περιγραφή των διαφόρων τύπων

Οι διάφορες σειρές των συστημάτων στεγανότητας του τύπου SIMPLEX COMPACT (SC2) έχουν τα παρακάτω κωδικά χαρακτηριστικά:

Βασικοί τύποι των εξωτερικών συστημάτων στεγανότητας

- A. Χωρίς έλεγχο της πίεσης
- B. Με έλεγχο της πίεσης
- Z. Σύστημα «LEAKPROOF» με έλεγχο της πίεσης κυκλοφορητή και ελαττωμένη πίεση στη χοάνη.
- M. Σύστημα «MULTISAFE» με έλεγχο της πίεσης και εφεδρικό δακτύλιο.
- S. Αντιρυπαντικό σύστημα στεγανότητας τύπου «AIR SPACE» με θάλαμο αέρα και έλεγχο της πίεσης.

Δικαιώμα επιλογών

- C. Χιτώνιο με κεραμική επικάλυψη
- S1. Σύστημα «AIRSPACE» χωρίς αισθητήρα (SENSOR) ελέγχου του βυθίσματος.
- S2. Σύστημα «AIRSPACE» με αισθητήρα (SENSOR) ελέγχου του βυθίσματος.

Βασικοί τύποι των εσωτερικών συστημάτων στεγανότητας

- Z. Με κυκλοφορητή και δεξαμενή λαδιού.
- ZW. Λίπανση με νερό με κυκλοφορητή και δεξαμενή νερού.

Διαιρούμενα εξωτερικά και εσωτερικά συστήματα στεγανότητας

- E. Ολοκληρωτικά διαιρούμενα.
- F. Διαιρούμενο χιτώνιο μόνο.
- G. Διαιρούμενο κέλυφος μόνο.

Σημείωση:

* Είναι πιθανός ένας αριθμός συνδυασμών των παραπάνω αναφερομένων τύπων και επιλογών σε σχέση με την ειδική εφαρμογή του πλοίου.

* Οι τύποι S1, S2, E, F και ZW δεν είναι πιθανοί με την επιλογή C.

**ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΟΞΑΣ**

ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΣΤΕΓΑΝΟΤΗΤΑΣ

Αντικατάσταση των δακτυλίων χωρίς εξάρμωση άξονος

AFT SC2A Σύστημα

Περιγραφή: Το παρακάτω σκίτσο είναι η κλασική εφαρμογή του συστήματος στεγανότητας SC2 όπως χρησιμοποιείται για άξονες μικρής διαμέτρου.

Προδιαγραφή:

Αξονικά διαιρούμενο

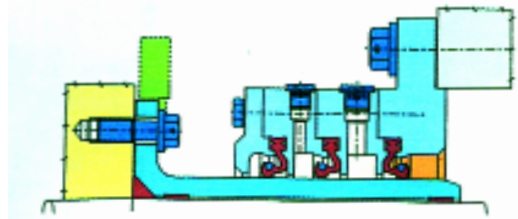
Κέλυφος: Χυτοσίδηρος

Χιτώνιο: Χρωμονικελιούχος χάλυβας

Δακτύλιοι: PERBUNAN-S, VITON-PLAIN (P-V DIAGRAM)

Δακτύλιος ανωδίου: Ψευδάργυρος

Aft SC2A Seal



AFT SC2B Σύστημα

Περιγραφή: Ένα ειδικό χαρακτηριστικό είναι ο έλεγχος της πίεσης του εξωτερικού συστήματος με τη βοήθεια μίας δεξαμενής 20 λίτρων τοποθετημένη στο χώρο του μηχανοστασίου.

Ο έλεγχος της πίεσης έχει σχεδιασθεί για μέσους και μεγάλης διαμέτρου άξονες. Χρησιμοποιείται συστήματα στεγανότητας μεγέθους 400 και πάνω.

Προδιαγραφή:

Διαιρούμενο αξονικά

Κέλυφος: Χυτοσίδηρος

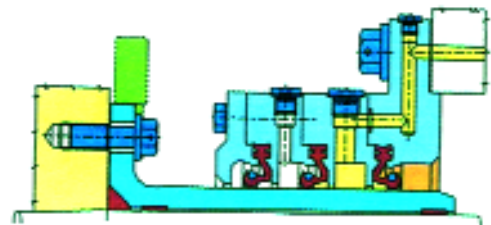
Χιτώνιο: Χρωμονικελιούχος Χάλυβας

Δακτύλιοι: PERBUNAN-S, VITON-PLAIN (P-V DIAGRAM)

Έλεγχος πίεσης: 20 λίτρα δεξαμενή

Ανώδιο: Ψευδάργυρος

Aft SC2B Seal



AFT SC2BC Σύστημα

Περιγραφή: Το χαρακτηριστικό αυτής της σειράς είναι η επικάλυψη της εξωτερικής επιφάνειας του χιτωνίου με ένα ειδικό κεραμικό υλικό. Η σειρά SC2 είναι σήμερα ότι καλύτερο στην τεχνολογία της στεγανότητας της χοάνης σε σχέση με τη φθορά του χιτωνίου.

Προδιαγραφή:

Ακτινικά διαιρούμενο

Κέλυφος: Χυτοσίδηρος

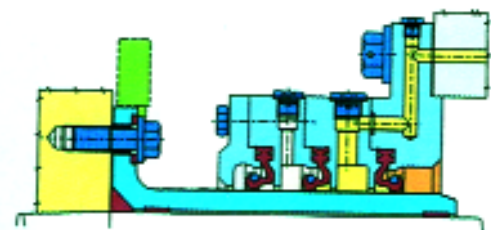
Χιτώνιο: Ειδικός χρωμονικελιομολυβδενιούχος χάλυβας / με κεραμικό

Δακτύλιοι: VITON-SUPERLIP (P-V DIAGRAM)

Έλεγχος πίεσης: 20 λίτρα δεξαμενή

Ανώδια: Ψευδάργυρος

Aft SC2BC Seal



MARKARIAN NEW

AFT SC2BE Σύστημα

Περιγραφή: Αυτό το σύστημα είναι εφοδιασμένο με ένα αξονικά διαιρούμενο χιτώνιο. Άρμωση και εξάρμωση του συστήματος γίνεται χωρίς την εξάρμωση του άξονα (το πίσω κέλυφος είναι επίσης αξονικά διαιρούμενο). Αυτή η σειρά SC2 χρησιμοποιείται κυρίως σε συχνές λειτουργίες. Τα αξονικά διαιρούμενα εξαρτήματα επιτρέπουν εύκολη και σύντομη συντήρηση.

Προδιαγραφή:

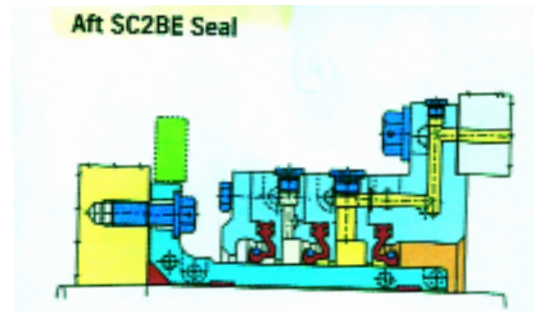
Αξονικά και ακτινικά διαιρούμενο

Κέλυφος: Χυτοσίδηρος

Αξονικά διαιρούμενο χιτώνιο: Ειδικός
χρωμιονικελιομολυβδενιούχος χάλυβας
Δακτύλιοι: PERBUNAN-S, VITON-PLAIN
(P-V διάγραμμα)

Έλεγχος πίεσης: 20 λίτρα δοχείο

Ανώδιο: Ψευδάργυρος



AFT SC2Z («στεγανό LEAKPROOF») Σύστημα

Περιγραφή:

Ειδικά χαρακτηριστικά αυτής της σειράς SC2, είναι:

- * Δοχείο βαρύτητας κάτω από τη γραμμή ερματισμού (BWL) με μεγαλύτερα βυθίσματα.

- * Το πίσω SC2 σύστημα στεγανότητας με κυκλοφορητή και σωλήνα συνδεδεμένη με το δοχείο κυκλοφορίας στο μηχ/σιο.

- * Συνεχής επιτήρηση

- * Οι συνθήκες της πίεσης ανάμεσα στους χώρους στεγανότητας συνιστούν περιβαλλοντική προστασία και εκτεταμένη διάρκεια ζωής των μερών τριβής.

Προδιαγραφή :

Ακτινικά διαιρούμενο

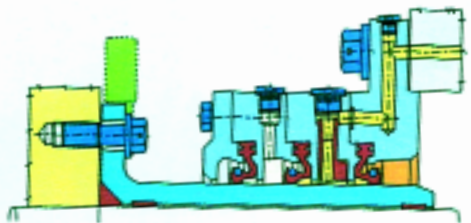
Κέλυφος: Χυτοσίδηρος

Ανώδιο: Ψευδάργυρος

Χιτώνιο: Χρωμιονικαλιούχος χάλυβας

Δακτύλιοι: PERBUNAN-S, VITON-PLAIN (P-V διάγραμμα)

Aft SC2Z Seal ("Leakproof")



AFT SC2M (Πολυ-ασφαλές «MULTISAFE») σύστημα

Περιγραφή:

Αυτό το σύστημα συμπεριλαμβάνει ένα δακτύλιο στεγανότητας (3R) ο οποίος είναι στραμμένος προς τη χοάνη και ο οποίος χρησιμεύει σαν εφεδρικός δακτύλιος. Χρησιμοποιώντας μία κατάλληλη παράκαμψη είναι δυνατόν είτε να επιτρέπεται στον εφεδρικό δακτύλιο να λειτουργεί χωρίς φορτίο πάνω στο χιτώνιο ή να ενεργοποιείται ο δακτύλιος όταν είναι αναγκαίο.

Προδιαγραφή:

Ακτινικά διαιρούμενο

Χιτώνιο: Χρωμιονικελιούχος χάλυβας

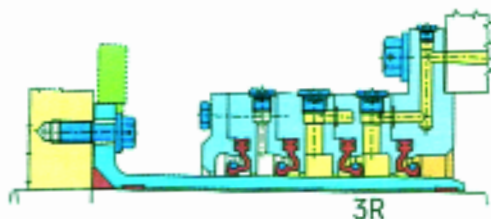
Έλεγχος πίεσης: Ελαιοδοχείο 20L

Κέλυφος: Χυτοσίδηρος

Δακτύλιοι: PERBUNAN-S, VITON-PLAIN (P-V διάγραμμα)

Ανώδιο: Ψευδάργυρος

Aft SC2M Seal ("Multisafe")



ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ INFOMARINE

AFT SC2S1/S2 με θάλαμο αέρα (AIRSPACE) σύστημα

Περιγραφή: Το σύστημα SC2S1/S2 «AIRSPACE» είναι το τελευταίο της σειράς SIMPLEX-COMPACT. Ένα σύστημα στεγανόγητας 4 δακτυλίων με ένα συνδυασμό χώρου αέρα επιτρέποντας τον απόλυτο διαχωρισμό του λαδιού της χοάνης και του νερού.

Προδιαγραφή:

Ακτινικά διαιρούμενο

Κέλυφος: Ορείχαλκος

Χιτώνιο: Ειδικός χρωμιονικελιομολυβδενιούχος χάλυβας

Δακτύλιοι: VITON-PLAIN

Έλεγχος πίεσης: σύστημα αέρα και 20 L ελαιοδοχείο.

Ανώδιο: Ψευδάργυρος

Aft SC2S1/S2 Seal ("Airspace")



Πρωραία συστήματα στεγανότητας για ελαιολιπαινόμενες χοάνες

Εσωτερικό SC2Z2 σύστημα

Περιγραφή: Το εσωτερικό σύστημα στεγανότητας είναι ανεξάρτητο από το εξωτερικό και δύναται να συνδυασθεί με ένα από τα παραπάνω αναφερομένων εξωτερικών συστημάτων.

Με κυκλοφορητή και ελαιοδοχείο 4/20L.

Προδιαγραφές:

Ακτινικά διαιρούμενο

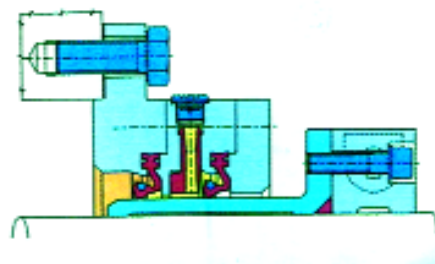
Κέλυφος: Χυτοσίδηρος

Χιτώνιο: Ειδικός χυτοσίδηρος

Δακτύλιοι: PERBUNAN-S, VITON-PLAIN (P-V διάγραμμα)

Αξονικά διαιρούμενος συνδετικός δακτύλιος: Χυτοσίδηρος

Aft SC2Z2 Seal



Εσωτερικό SC2FZ2 σύστημα

Περιγραφή: Για το εσωτερικό σύστημα το αξονικά διαιρούμενο χιτώνιο μετατοπίζεται πάνω στον άξονα, επίσης προσαρμόζεται ή εξαρμόζεται χωρίς την ανάγκη κάποιας εργασίας σχετικής με τον άξονα (εάν χρειασθεί το εσωτερικό κέλυφος μπορεί να εξαρμοσθεί αξονικά) με κυκλοφορητή και ελαιοδοχείο 4/20L.

Προδιαγραφές:

Ακτινικά διαιρούμενο

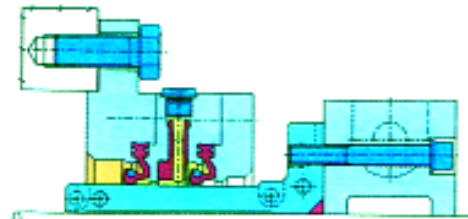
Κέλυφος: Χυτοσίδηρος

Χιτώνιο: Ειδικός χυτοσίδηρος

Δακτύλιοι: PERBUNAN-S, VITON-PLAIN (P-V διάγραμμα)

Αξονικά διαιρούμενος συνδετικός δακτύλιος: Χυτοσίδηρος

Fwd SC2FZ2 Seal



**ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
ADAMS HYDRAULICS**

Εσωτερικά συστήματα στεγανότητας για λιπαινόμενες με νερό χοάνες

FWD SC2WZ σύστημα

Περιγραφή: Για ανοικτών - άκρων υδατολιπαινόμενες χοάνες έχει αναπτυχθεί ο τύπος SC2WZ. Αυτό το SC2 σύστημα είναι εφοδιασμένο με ένα μηχανισμό «PNEW-MOSTOP» σε ένα ειδικό κέλυφος, το οποίο επιτρέπει την αντικατάσταση των δακτυλίων στεγανότητας χωρίς δεξαμενισμό ή οποιαδήποτε εργασία του άξονος (εάν χρειασθεί, το χιτώνιο και το εσωτερικό κέλυφος μπορούν να εξαρμοσθούν αξονικά).

Με κυκλοφορητή και δοχείο 4/20 L.

Προδιαγραφή:

Ακτινικά διαιρούμενο

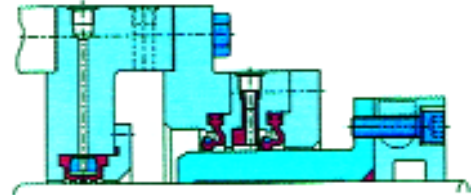
Κέλυφος: Ορείχαλκος

Δακτύλιοι: VITON PLAIN

Χιτώνιο: Χρωμιονικελιούχος χάλυβας

Αξονικά διαιρούμενος συνδετικός δακτύλιος: Χρωμιούχος χάλυβας

Fwd SC2WZ Seal



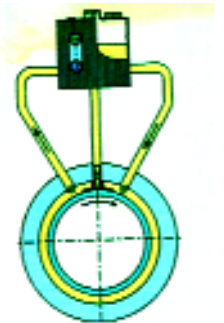
Κυκλοφορητής με δεξαμενή για το εσωτερικό σύστημα

Περιγραφή:

Ο κυκλοφορητής, το 1972 ήταν τμήμα του εσωτερικού συστήματος στεγανότητας και η λειτουργία του υπήρξε άκρως επιτυχής. Εγγυάται ότι, με την εγκατάσταση ενός δοχείου μικρής ψυκτικής ικανότητας, ο όγκος του λαδιού στο χώρο των δακτυλίων μεταξύ των δακτυλίων στεγανότητας κυκλοφορεί μόνιμα κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του συστήματος χωρίς την ανάγκη μιας πρόσθετης λιπαντικής μονάδας. Η περίπτωση αυτή έχει σαν αποτέλεσμα τη βελτιωμένη ψύξη και σταθερή λίπανση του συστήματος με αρκετά καθαρό λάδι το οποίο εγγυάται την αποφυγή επικαθίσης καταλοίπων του λαδιού στο ακραίο χείλος του δακτυλίου.

Τα πλεονεκτήματα οδηγούν φυσιολογικά σε μία προέκταση της λειτουργικής ζωής των δακτυλίων στεγανότητας κυρίως μέσα από την επίτευξη της μείωσης της θερμοκρασίας.

Στα συστήματα στις υδρο-λιπαινόμενες χοάνες, ο θάλαμος στεγανότητας και το ελαιοδοχείο συμπληρώνεται με γλυκό νερό.



SIMPLEX - COMPACT 2000

Διάγραμμα λαδιού του στεγανού «LEAKPROOF» συστήματος στεγανότητας

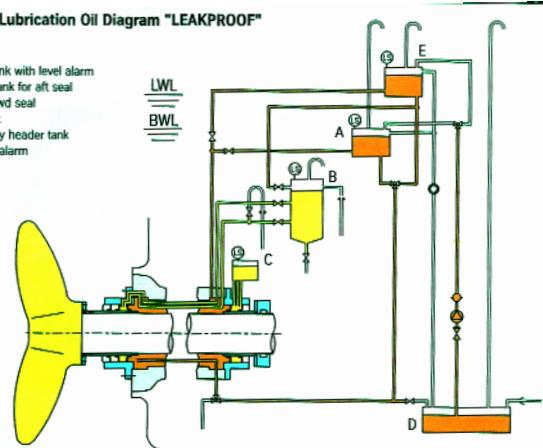
Με το σύστημα στεγανότητας «LEAKPROOF», το δοχείο βαρύτητας της χοάνης είναι τοποθετημένο με τέτοιο τρόπο ώστε η πίεση του λαδιού στη χοάνη να είναι ελαφρώς χαμηλότερη από την πίεση του θαλάσσιου νερού.

Ο χώρος λαδιού του συστήματος είναι συνδεδεμένος με μία μικρή δεξαμενή κατακάθισης 50L με δύο σωλήνες οι οποίες οδηγούνται μέσα από τη χοάνη.

Με την περιστροφή του άξονα, το λάδι κυκλοφορεί με τη βοήθεια του κυκλοφορητή με αποτέλεσμα οποιαδήποτε ποσότητα νερού το οποίο κάτω από ακραίες λειτουργικές καταστάσεις του πλοίου, εισέρχεται στο χώρο του λαδιού, θα οδηγηθεί με τη βοήθεια των σωλήνων στη δεξαμενή κατακάθισης και από εκεί να διοχετευθεί στο σύστημα σεντινών.

Sternube Lubrication Oil Diagram "LEAKPROOF"

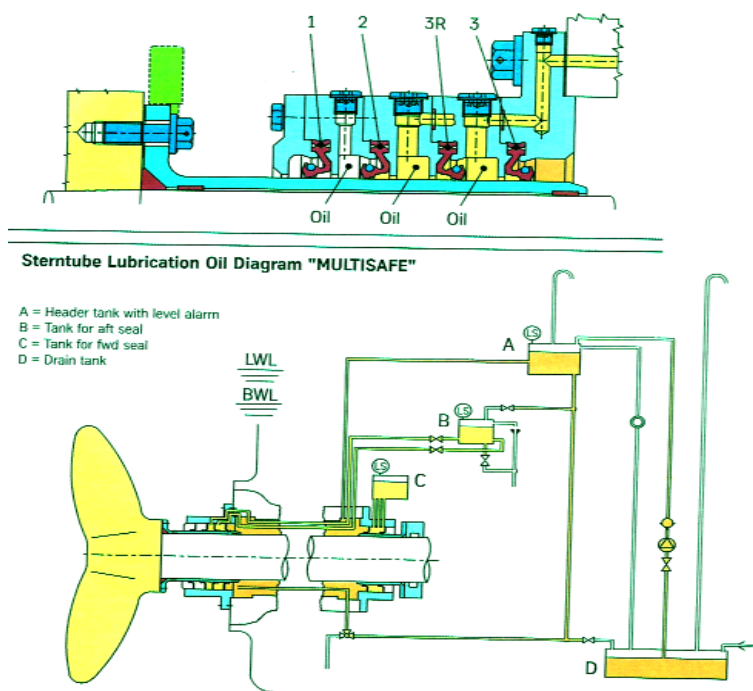
A = Header tank with level alarm
B = Settling Tank for aft seal
C = Tank for fwd seal
D = Drain tank
E = Emergency header tank with level alarm



ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ WORK STEEL

SIMPLEX - COMPACT 2000 **Σύστημα «MULTISAFE» -** **Πολυασφαλές στεγανότητας** **και διάγραμμα λαδιού**

Ο σχεδιασμός του συστήματος στεγανότητας SIMPLEX-COMPACT «Πολυασφαλές» (MULTISAFE) με τους 4 SC2 δακτυλίους στεγανότητας, είναι αποτέλεσμα της ειδικής ζήτησης της αγοράς. Αυτό το σύστημα περιλαμβάνει ένα δακτύλιο (3R) ο οποίος είναι τοποθετημένος με μέτωπο προς τη χοάνη και ο οποίος χρησιμοποιείται σαν εφεδρικός δακτύλιος με τη χρήση κατάλληλης παράκαμψης είναι δυνατόν να λειτουργήσει άνευ φορτίου στην επιφάνεια του χιτωνίου ή να ενεργοποιηθεί κατάλληλα όταν χρειασθεί.



SIMPLEX - COMPACT 2000 **Με χώρο αέρος (AIRSPACE)** **Αντιρρυπαντικό σύστημα** **στεγανότητας**

Το σύστημα με χώρο αέρος (AIRSPACE) είναι το τελευταίο της σειράς SIMPLEX COMPACT σύστημα στεγανότητας. Είναι ένα σύστημα 4 δακτυλίων με ένα χαρακτηριστικό χώρο στεγανότητας επιτρέποντας ένα ιδανικό διαχωρισμό του λαδιού της χοάνης και του θαλάσσιου νερού. Η διάρκεια ζωής της χοάνης μεγαλώνει με τον αποκλεισμό της εισόδου νερού στο χώρο της. Το σύστημα SIMPLEX 2000 «AIRSPACE» είναι χαρακτηρισμένο και εγκεκριμένο από τους βασικούς Νηογνώμονες σαν «Αντιρρυπαντικό Σύστημα Στεγανότητας».

* Το σύστημα «AIRSPACE» εγγυάται το διαχωρισμό του θαλάσσιου νερού και του λαδιού της χοάνης.

* Αποφυγή ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

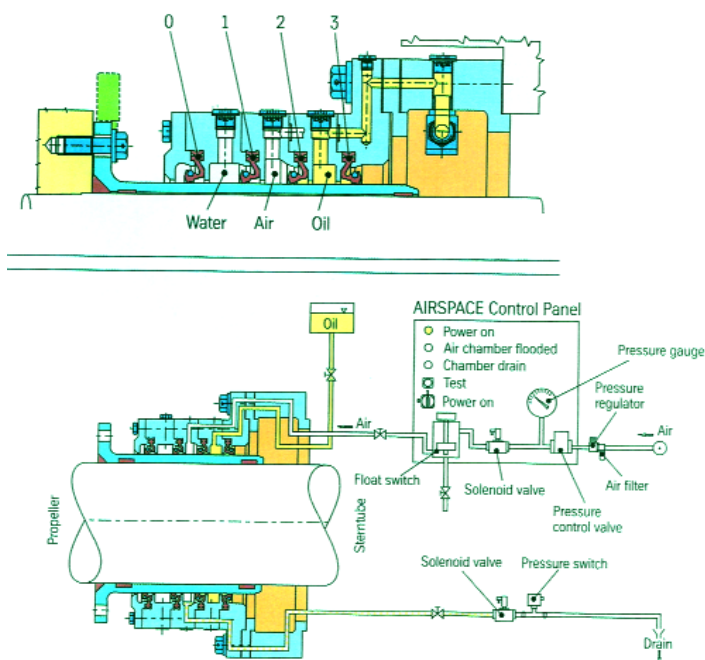
* Δεν διαφεύγει αέρας προς το θαλάσσιο χώρο.

* Σε περίπτωση διαφυγής αέρος προς το θαλάσσιο χώρο δεν παρασύρεται λάδι.

* Χαμηλή κατανάλωση λαδιού.

* Δοκιμαστικό κομβίο για την ένδειξη της κατάστασης στεγανότητας.

* Ασφαλής μετάβαση από το σύστημα «AIRSPACE» στη λειτουργία του συστήματος SC2B.



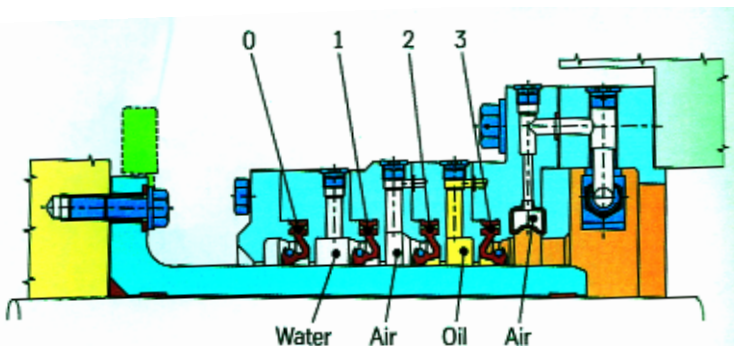
MARCO PUMP

SIMPLEX - COMPACT 2000

Ειδικές εφαρμογές

Το σύστημα SC2 «AIRSPACE» με τη λειτουργία της μεθόδου απόσβεσης των υψηλών πιέσεων κορυφής (PEAK PRESSURE-ABSORBER - PPA), είναι μια κατάλληλη επιλογή για τον οριακό περιορισμό των αρνητικών αποτελεσμάτων των αντικανονικών αξονικών και ακτινικών κραδασμών του άξονος πάνω στο συγκρότημα στεγανότητας.

Το ειδικό χαρακτηριστικό γνώρισμα αυτού του συστήματος στεγανότητας είναι η μέθοδος «Απόσβεσης των Υψηλών Πιέσεων Κορυφής» (PEAK PRESSURE ABSORBER-PPA). Αυτό είναι μια αναγκαία προϋπόθεση για την αξιόπιστη λειτουργία με ειδικές εφαρμογές στις περιπτώσεις παρουσίας ισχυρών αξονικών και ακτινικών κραδασμών του ελικοφόρου άξονα κατά τη διάρκεια της λειτουργίας.



Το Αρκτικό (ARCTIC) σύστημα στεγανότητας για λειτουργία στους πάγους

Το Αρκτικό σύστημα είναι ένα σύστημα SC2 «AIRSPACE» για παγοθραυστικά και για πλοία τα οποία εργάζονται σε περιοχές πάγου, επίσης, για πλοία με αντικανονικούς κραδασμούς του ελικοφόρου άξονα.

Η λειτουργική αξιοπιστία αυτού του τύπου στεγανότητας έχει ήδη αποδειχθεί κατά τη διάρκεια ειδικών δοκιμών και είναι σε εφαρμογή και λειτουργεί από το 1996.

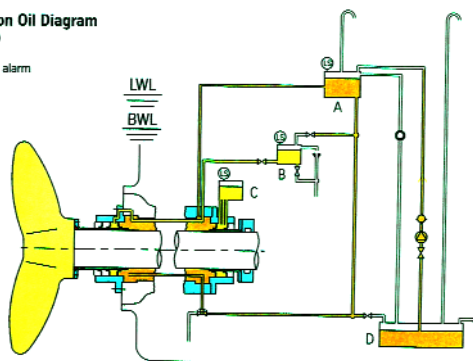
SIMPLEX - COMPACT 2000

Λίπανση της χοάνης

Διαγράμματα λαδιού του συστήματος λίπανσης της χοάνης. Φυσική και Δυναμική λίπανση

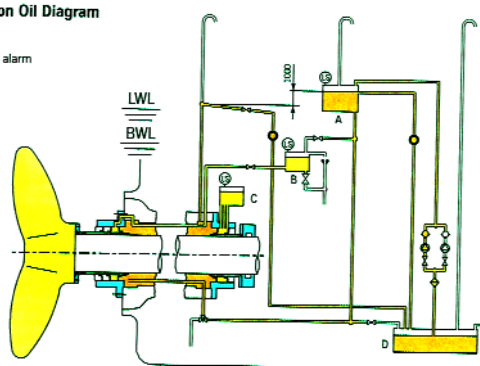
Stern tube Lubrication Oil Diagram
(natural lubrication)

A = Header tank with level alarm
B = Tank for aft seal
C = Tank for fwd seal
D = Drain tank



Stern tube Lubrication Oil Diagram
(forced lubrication)

A = Header tank with level alarm
B = Tank for aft seal
C = Tank for fwd seal
D = Sump tank



MARITECH

Το EcoSilencer ΛΥΝΕΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ MARPOL Annex VI ΓΙΑ ΜΕΙΩΣΗ ΘΕΙΟΥ ΣΤΟΝ ΑΕΡΑ

ΤΟ ΝΕΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΘΑ ΕΠΙΤΡΕΠΕΙ ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΧΡΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΡΙΝΩΝ
ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ, ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΟΝΤΑΣ ΠΟΛΥ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΕΣ ΜΕΙΩΣΕΙΣ
ΔΙΟΞΕΙΔΙΟΥ ΤΟΥ ΘΕΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΕΠΙΒΑΛΛΟΜΕΝΟ ΟΡΙΟ MARPOL VI,
ΧΩΡΙΣ ΧΗΜΙΚΑ Η ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΑ ΦΙΛΤΡΑ.

Ο Γεώργιος Σ. Καμίνης, πρωτοπόρος στην έρευνα και εφαρμογή νέας Ναυτικής Τεχνολογίας, μετά από λαμπρή καριέρα 19 ετών Εγκαταστάσεων και Παροχής Ποιοτικού Service σε Προπέλες CP, Thrusters και Water Jets, παρουσιάζει την μέθοδο ριζικής λύσεως του μεγάλου περιβαντολογικού προβλήματος από τα καύσιμα πλοίων με μεγάλη περιεκτικότητα ΘΕΙΟΥ, με το νέο σύστημα EcoSilencer σύμφωνα με την MARPOL VI.

Η ταχέως αναπτυσσόμενη Ναυτιλία αντιμετωπίζει αυξανόμενα προβλήματα από τις διάφορες ποιότητες και αναμίξεις καυσίμων, που επιβάλλει την ισχύ της MARPOL Annex VI.

Με τις λίγες αυτές γραμμές θα προσπαθήσουμε να βοηθήσουμε τους φίλους Πλοιοκτήτες, Διαχειριστές, Ναυπηγούς, Κατασκευαστές Πλοίων, Προμηθευτές Καυσίμων και όχι μόνον, συνοψίζοντας τρέχοντες κανονισμούς, απόψεις περί πετρελαίων και παρουσιάζοντας την οικονομική και πρακτική "συνισταμένη" των λύσεων για μόνιμη, αξιόπιστη και οικονομικότερη τεχνική αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων.

Μια τέτοια λύση υποστηρίζεται από τις Περιβαλλοντολογικές Οργανώσεις παγκοσμίως και τα Κράτη των Ηνωμένων Πολιτειών, Καναδά, Μεξικού, Η-

νωμένου Βασιλείου, Σουηδίας, Ολλανδίας, Νορβηγίας, Γερμανίας, Ισπανίας, Ιαπωνίας, Κορέας, Κίνας, Βενεζουέλας και Νοτίου Αφρικής. Τα Κράτη που είναι αδιάφορα είναι η Ρωσία, Ινδίες, Σαουδική Αραβία και Αργεντινή.

MARPOL Παράρτημα VI

Οι ισχύοντες κανονισμοί 14 και 18 προβλέπουν ότι όλα τα ποντοπόρα πλοία πρέπει να καταναλώνουν πετρέλαια με λιγότερο από 4,5% θείο (θειάφι). Ορίζουν επίσης τις πρώτες Περιοχές Ελέγχου Αναθυμιάσεων Θείου SECA (Sulphur Emission Control Areas), στις οποίες το όριο του Θείου περιορίζεται στο 1,5%, που ισχύει για όλα τα Επιβατηγά Φέρυ που ταξιδεύουν μεταξύ Ευρωπαϊκών λιμένων καθώς και όλα τα πλοία που ταξιδεύουν στην Βαλτική από 19ης Μαΐου 2006. Η Βόρειος Θάλασσα και το Αγγλικό Κανάλι θα ακολουθήσουν την 11η Αυγούστου 2007.

Ο IMO και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είχαν κατ' αρχήν δώσει έμφαση στις αναθυμιάσεις του οξειδίου του θείου (SOx) και Αζώτου (NOx). Όχι και στα Μικροσκοπικά Σωματίδια (PM=Particulate Matter) της καύσεως που μεταφέρονται με τα καυσαέρια και επιβαρύνουν το περιβάλλον. Το ποσοστό του 4,5% θείου θεωρείται τώρα ξεπερασμένο. Μια ομάδα επτά Ευρωπαϊκών Κρατών συνέστησε στον IMO αυστηρότερους κανονισμούς κατά τις μολύνσεις του αέρος. Η Επιτροπή Προστασίας του Περιβάλλοντος του IMO (MEPC=Marine Environmental Protection Committee) έχει δεσμευθεί να αναθεωρήσει το ANNEX VI μέσα στα επόμενα τρία χρόνια, λαμβάνοντας υπ' όψη μία δεύτερη φάση παγκοσμίου ορίου 3%, και ορίου στις περιοχές SECA 0,5%, όπου προφανώς θα συμπεριλάβει και τα Μικροσκοπικά Σωματίδια (PM).

Οι Πλοιοκτήτες που έχουν εξοπλίσει τα πλοία τους με Ecosilencer® θα είναι ήσυχοι και ισχυροί



Από την εγκατάσταση του EcoSilencer στο «PRIDE OF KENT» της P&O. Στην ομιλία του κατά την INTERFERRY 2005 στην Αθήνα, ο κ. John Garner της P&O ανέφερε πολύ ευνοϊκά για την απόδοσή του. Το ίδιο και ο κ. Mel Davies του BMT περί αυτής της Αφαιρετικής Τεχνολογίας.

ΗΛΙΑΣ ΤΣΙΓΚΑΡΗΣ

διότι θα είναι καλά προετοιμασμένοι να αντιμετωπίσουν τις νέες προκλήσεις με χαμηλό κόστος λειτουργίας και ασφάλεια

To EcoSilencer® ΔΙΝΕΙ ΤΗΝ ΛΥΣΗ

Στην συνεδρίαση της 18 Ιουλίου 2005, η MEPC υιοθέτησε Οδηγίες για τα επί του Πλοίου Συστήματα Καθαρισμού Καυσαερίων, δεχόμενη την εφαρμογή της νέας Τεχνολογίας Μειώσεως του Θείου "Abatement Technologies" δια της μεθόδου Scrubber με νερό θαλάσσης, όπως με το νέο σύστημα EcoSilencer. Οι οδηγίες παρέχουν επιβεβαίωση ότι το όριο των 6.0 γραμμαρίων εκπομπών ανά κιλοβάτ την ώρα αναφέρεται σε ένα πλοίο και όχι σε κάθε μονάδα καύσεως του πλοίου, επιτρέποντας την διάκριση εκείνων των πλοίων που επιτυγχάνουν γενικό αποτέλεσμα πολύ χαμηλότερο από το όριο των κανονισμών. Ένας στόχος που εύκολα επιτυγχάνεται από τα πλοία με EcoSilencer®. Το σύστημα αυτό ανταποκρίνεται στην θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που καθορίζει ότι "είναι βασικό να υπάρχουν οι κατάλληλες συνθήκες ώστε να προαγάγουν την εμφάνιση νέων τεχνολογιών μειώσεως των εκπομπών". Αυτό μεταφραζόμενο σημαίνει ότι αν το EcoSilencer® εγκατασταθεί στις κύριες (ή και βοηθητικές) μηχανές, τα καζάνια μπορεί να εξαιρεθούν αν τηρηθεί το όριο των 6.0 g/kWh ανά το πλοίο.

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΑΡΧΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Το EcoSilencer® εγκαθίσταται στη θέση της εξαμίσσεως του κινητήρος. Η εγκατάσταση και η λειτουργία του είναι απλή και δεν απαιτεί ιδιαίτερη φροντίδα, ούτε Χημικά ή εναλλάξιμα στοιχεία φίλτρων ή χρήση των οποίων απεδείχθει μη πρακτική και αντιοικονομική πάνω σε πλοία. Το EcoSilencer® είναι ένα απολύτως απλό ναυτικό σύστημα περιλαμβάνοντας την τεχνολογία του Scrubber με νερό θαλάσσης, που λειτουργεί τα τελευταία 30 χρόνια στα συστήματα αδρανούς αερίου πάνω σε χιλιάδες δεξαμενόπλοια με απόλυτη επιτυχία (*). Κατευθύνει τα καυσαέρια σε ένα διαμέρισμα όπου αλληλεπιδρούν με το θαλάσσιο νερό. Οι αναθυμιάσεις του διοξειδίου του θείου αντιδρούν με το θαλάσσιο νερό για να παράγουν αβλαβή θειούχα και θειικά άλατα. Επί πλέον το σύστημα ενεργεί και σαν παγίδα για την καπνιά και τα μικροσκοπικά σωματίδια (PM). Στην συνέχεια τα απόνερα καθαρίζονται μέσω ενός υδρο-κυκλωνικού φίλτρου (που δεν χρησιμοποιεί αντικαταστάσιμα στοιχεία). Τα απόβλητο οδηγείται σε μία δεξαμενή σέτλιν από όπου η καπνιά και τα λάδια μεταφέρονται με σιφόνι στην δεξαμενή πετρελαϊκών καταλοίπων του πλοίου. Το καθαρό νερό επιστρέφει στην θάλασσα. Το σύστημα EcoSilencer® συνεχώς επιτηρεί την κυκλοφορία ώστε να βεβαιώνεται ότι η ποιό-

τητα του νερού που επιστρέφει στην θάλασσα δεν υπερβαίνει τα κριτήρια EPA των Ηνωμένων Πολιτειών για εκφορτώσεις υγρών στην θάλασσα.

ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΘΕΙΟΥ 4,5%

Η Ναυτιλία υπολογίζεται να αντιμετωπίσει τα επόμενα 10 χρόνια μια έλλειψη πετρελαίων με χαμηλή περιεκτικότητα θείου μέχρι και 4,5 % κατά περίπου 150.000 μετρικούς τόνους ημερησίως, ενώ θα περισεύουν περίπου 300.000 μ.τ. ημερησίως ή 110 εκατομμύρια μ.τ. ετησίως πετρελαίου με υψηλότερη περιεκτικότητα θείου.

ΒΕΒΑΙΩΣΕΙΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ BUNKER(BDN)

Πολλοί προμηθευτές και ειδικότερα εκείνοι που δεν υπάγονται στις χώρες που έχουν υπογράψει την MARPOL Annex VI, δεν είναι πρόθυμοι ή δεν μπορούν να εφοδιάσουν τα πλοία με μία Βεβαίωση Παραδόσεως Bunker (BDN) με κάθε παράδοση μπόνκερ. Πολλοί διαχειριστές πλοίων δεν είναι ακόμη ενήμεροι των νέων απαιτήσεων που ετέθησαν σε ισχύ την 19η Μαΐου 2005, σύμφωνα με τις οποίες ο προμηθευτής πετρελαίων είναι νομικώς υπεύθυνος να επιβεβαιώνει γραπτώς τον διαχειριστή του πλοίου ότι ο εφοδιασμός του είναι σύμφωνος με την MARPOL Annex VI, κανονισμό 14 και 18. Μερικοί διαχειριστές πλοίων μπορεί να αγνοούν εάν μία βεβαίωση BDN που λαμβάνουν είναι συμβατή ή να μην θέλουν να ξέρουν. Το ερώτημα επεκτείνεται και στο εάν τα δείγματα πετρελαίου φέρουν την σωστή περιγραφή από τον προμηθευτή. Αυτή η κατάσταση θα αλλάξει μόλις οι Αρχές Ελέγχου Λιμένος (PSC) αρχίσουν να επιβάλουν πρόστιμα στα πλοία για έλλειψη πιστοποιητικών MARPOL. Όλες αυτές οι ερωτήσεις και διαδικασίες θα απλοποιηθούν με την εγκατάσταση του EcoSilencer®, που θα επιτρέπει στα πλοία να συνεχίσουν χρησιμοποιώντας το οικονομικότερο σημερινό πετρέλαιο με μεγάλη περιεκτικότητα θείου εξασφαλίζοντας το επιβεβλημένο από τον νόμο όριο του 1,5% αλλά και ακόμη χαμηλότερο. Άλλωστε το θείο είναι ευεργετικό στους δίχρονους κινητήρες Ντίζελ.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΚΟΣΤΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ 1,5% ΘΕΙΟΥ

Το επί πλέον κόστος των παγκοσμίως περιορισμένων ποσοτήτων είναι προς το παρόν κατά μέσον όρο 50 USD ανά τόνο. Σε σύγκριση με το κόστος εγκαταστάσεως και λειτουργίας του EcoSilencer®, που αποσβήνεται σε περίπου 3,5 χρόνια, για ένα πλοίο που π.χ. καταναλώνει 20.000 τόνους πετρελαίου ετησίως, αυτό μεταφράζεται σε επί πλέον ετήσιο κέρδος με το EcoSilencer® του 1.000.000 USD ετησίως για κάθε επόμενο χρόνο εκμεταλλεύσεως του πλοίου. Το κόστος συντηρήσεως του EcoSilencer® είναι μηδαμινό. Το scrub-



"Flamingos like the environment friendly Kamincos"

"Pioneers in searching, introducing and applying new technology"

Your best partner in Greek - Cypriot Marine,
Defence, Industrial & Environmental Markets

www.kaminco.com/story.htm Email: george.kaminis@kaminco.com

Since 1962



ber που κατασκευάζεται από υψηλής ποιότητας super-austenitic ανοξείδωτο χάλυβα, είναι ανθεκτικό για μακροχρόνια χρήση σε υπερβολικές θερμοκρασίες και έντονες χημικές συνθήκες και θα ζήσει περισσότερο από το πλοίο.

Αν όμως η επί πλέον επιβάρυνση του πετρελαίου 1,5% υπερβεί τα 100 USD ή και περισσότερο ανά τόνο, όπως εκτιμάται για τα επόμενα 3 χρόνια ένεκα αυξημένης ζήτησης και παγκοσμίου ελλείψεως, οι Διαχειριστές των π.χ. παρομοίων πλοίων που έχουν χάσει την ευκαιρία να εφοδιάσουν τα πλοία τους με το EcoSilenser® στον ενδιάμεσο χρόνο, θα υποχρεωθούν να αντιμετωπίσουν το επί πλέον ποσό των 2.000.000 USD ετησίως στο κόστος λειτουργίας του πλοίου.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Το EcoSilenser® συγκρινόμενο με το πετρέλαιο χαμηλής περιεκτικότητας θείου 1,5% είναι: α) Δύο φορές πιο αποτελεσματικό, β) Στο 1/3 του κόστους, γ) Εξασφαλίζει τον εφοδιασμό του πλοίου όπου και αν ευρίσκεται.

(* Ο Γεώργιος Σ. Καμίνης της KAMINCO παρουσίασε το σύστημα SCRUBBER για πρώτη φορά στην Ελλάδα το 1977 με τα συστήματα Αδρανούς Αερίου. Ανέλυσε την αρχή λειτουργίας του σε λεπτομερές άρθρο δημοσιευθέν στο 5° Τεύχος της ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ και στην ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ της 26ης Σεπτεμβρίου 1979).

WISTA HELLAS

(Women's International Shipping and Trading Association Hellas)

Δευτέρα, 3 Απριλίου 2006

Οι εκλογές για την ανάδειξη Διοικητικού Συμβουλίου της WISTA HELLAS πραγματοποιήθηκαν την 20η Μαρτίου 2006. Εξελέγησαν κατά σειρά οι ακόλουθες κυρίες:

Κα. Κτιστάκη Μαρία-Χριστίνα (Seabound Maritime Inc.)

Κα. Λαίου Αρετή (Venus Enterprises S.A)

Κα. Νοτιά Ειρήνη (Island Oil Hellas Limited)

Κα. Πουρνάρα Τζένη (Princess Transport inc.)

Κα. Χρυσάνθη Παναγιώτα (Andriaki Shipping Co.Ltd)

Κατόπιν συνεδρίασης το ΔΣ συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος Κτιστάκη Μαρία - Χριστίνα

Αντιπρόεδρος Νοτιά Ειρήνη

Γενική Γραμματέας Χρυσάνθη Παναγιώτα

Ταμίας Λαίου Αρετή

Μέλος Πουρνάρα Τζένη

Οι κυρίες Βερόνη Ειρήνη (Marispond, Hellas Inc), Walsh Helen (Overseas Maritime, Hellas, LTD), Πενθερουδάκη Γιάννα (Cosmos Shipping Co.Ltd) εξελέγησαν ως αναπληρωματικά μέλη και ως εξελεγκτική επιτροπή οι κυρίες Ιωαννίδη Ελίζαμπεθ (Oceanbulk Maritime S.A), Καραγιώργη Κατερίνα (HSBC BankPLC), και Λιούτα Βικτόρια (Shipowners Claims Bureau Hellas INC).

Με τιμή
WISTA Hellas

Κατασκόπευση από το Διάστημα και Συνεχής Παρακολούθηση των Φαινομένων Ρύπανσης του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος

Η Ευρώπη στρέφει τη πίεση της προς τους ρυπαίνοντες το Θαλάσσιο Περιβάλλον, χρησιμοποιώντας όργανα ελέγχου και επιτήρησης των διαρροών πετρελαιοειδών καταλοίπων. Το χαρακτηριστικό σύστημα θα είναι, η εγκατάσταση ενός Κεντρικού Δορυφορικού Δικτύου το οποίο θα ελέγχεται από το Διάστημα.

Η κίνηση αυτή θα αυξήσει ουσιαστικά την επιτήρηση της ναυσιπλοΐας στις περιοχές της Ευρώπης και θα αυξήσει την άσκηση πίεσης για να σταματήσει τις διαρροές καταλοίπων πετρελαίου και υδάτων που είναι ήδη το επίκεντρο της προσοχής στη Γαλλία και στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Οι ειδικοί προβλέπουν ότι, το σύστημα μπορεί να μετατραπεί κατάλληλα και να γίνει μία κατασκευή ναυτικής προσαρμογής ταχύτατης φωτογράφισης με τη βοήθεια ενός εξεζητημένου δορυφορικού συστήματος το οποίο θα ανιχνεύει και θα παρακολουθεί τις πορείες των εμπορικών πλοίων μέσα στους Ευρωπαϊκούς θαλάσσιους χώρους με σκοπό την ανίχνευση και τον καθορισμό των περιπτώσεων θαλάσσιας ρύπανσης.

Οι αντίστοιχες παράκτιες αρχές θα πληροφορούνται άμεσα για κάθε ύποπτη ρύπανση από τα πλοία με αποτέλεσμα να αποστέλλονται παρατηρητικά αεροπλάνα στον αντίστοιχο χώρο άμεσα.

Η σχετική πρωτοβουλία από τις Βρυξέλες της "περιπολίας από τους ουρανούς", δημιουργεί παραπέρα τη πρόθεση, για να τεθεί θέμα για μία πλέον δυναμική επιβολή μιας επίμαχης νέας οδηγίας που να αναφέρεται στην εγκληματικότητα που χαρακτηρίζει τη θαλάσσια ρύπανση. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει επιβάλει αυστηρές οικονομικές και ποινικές κυρώσεις για εσκεμμένες ή εκ προθέσεως ρυπάνσεις. Η Γαλλία, μέχρι σήμερα, έχει καθιερώσει την ανώτατη τιμή του ενός εκατομμυρίου EUR. (1,1 USD) σαν πρόστιμα για θαλάσσια ρύπανση και άμεσα επιβάλλει πρόστιμα της τάξεως των 500.000 EUR.

Όμως κάτω από τις κυρώσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις περιπτώσεις τέτοιων εγκληματικών ενεργειών, η οδηγία καθιερώνει μία μεγάλη καταδίκη 10 ετών η οποία είναι δυνατόν να επιβληθεί προς όσους εκ "προθέσεως προβαίνουν" σε ρυπάνσεις του θαλασσιού περιβάλλοντος οι οποίες οδηγούν σε "εκτεταμένες καταστροφές στη ποιότητα του νερού, στο ζωικό και το φυτικό είδος ή σε θάνατο και τραυματισμούς ατόμων".

Στις Ηνωμένες Πολιτείες, κύριες γραμμές κρουαζιέρας έχουν τιμωρηθεί με πρόστιμα της τάξεως μέχρι 18 εκατομμύρια δολάρια.

Το Δορυφορικό σύστημα θα είναι υπό τη διαχείριση της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας "EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY - EMSA", η οποία θα ζητήσει αυτή τη χρονιά προσφορές από τους προμηθευτές Δορυφορικών

Συστημάτων. Το σύστημα είναι δυνατόν να είναι έτοιμο για εφαρμογή και λειτουργία ενωρίς το έτος 2007. Θα χρειασθεί ένα συγκρότημα Δορυφορικού RADAR αποτύπωσης και απεικόνισης, για να ανιχνεύει ρυπάνσεις πετρελαίων στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Η υπευθυνότητα της Υπηρεσίας "EMSA" θα τελειώνει στο σημείο της πληροφόρησης των κρατών μελών για κάθε πλοίο το οποίο θα εντοπίζεται να προξενεί ρύπανση. Συστήματα παρακολούθησης της κυκλοφορίας όπως το σύστημα "AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM - AIS" θα χρησιμοποιηθούν για την αναγνώριση των υπόπτων πλοίων.

Οι αποδείξεις του Δορυφορικού ελέγχου, παρά το γεγονός ότι είναι συγκεκριμένες και ξεκάθαρες, γίνεται κατανοητό, δεν πρόκειται να έχουν νομικό βάρος για συγκεκριμένη νομική δίωξη. Θα εξαρτάται από τις παράκτιες αρχές να συγκεντρώσουν περισσότερες αποδείξεις από αέρος ή με πλωτά περιπολικά σκάφη που τελικά να αναγνωρίζουν και να ασκούν ποινικές κυρώσεις σε κάθε πλοίο που παραβαίνει τους κανόνες.

Μερικά Κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης χρησιμοποιούν ήδη τη Δορυφορική

κή τεχνολογία αλλά τα νέα εξελιγμένα συστήματα αποδίδουν μία ολοκληρωμένη και σταθερή επιτήρηση κατ' ευθείαν στους θαλάσσιους χώρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η υπηρεσία "EMSA" έχει ήδη προβεί σε προκαταρκτικές εργασίες με το Δορυφορικό κέντρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το Ευρωπαϊκό Γραφείο του Διαστήματος.

Ο επικεφαλής της "EMSA" δήλωσε στο τύπο ότι, "μερικά Κράτη Μελή έχουν ήδη διαπραγματευθεί με προμηθευτές εμπορικών παραστατικών-Δορυφορών".

Η υπηρεσία "EMSA" θα παρέχει υπηρεσίες προς όλα τα Κράτη Μέλη της Ένωσης τα οποία αποβλέπουν στη παροχή κλιμακωτών ή συνεχών υπηρεσιών

Ο παραπάνω παράγων σημείωσε επίσης ότι, οι περιπολίες από αέρος και θαλάσσης έχουν αποδειχθεί δαπανηρές συγκριτικά με τη Δορυφορική κάλυψη. Η παραπάνω αναφερόμενη κίνηση είναι πιθανόν να αμφισβητηθεί ή να προξενήσει συζητήσεις από την Εφοπλιστική κοινότητα οι οποίοι ήδη διαμαρτύρονται ότι έχουν γίνει θύματα του Ευρωπαϊκού και Αμερικάνικου "κυνηγιού" στις προσπάθειες να εντοπισθούν οι πρόξενοι ρύπανσης από τις διαρροές πετρελαιοειδών καταλοίπων.

Η οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία αναφέρεται στην εγκληματικότητα της θαλάσσιας ρύπανσης και καθορίζει και επιβάλει ποινές, είναι ήδη νομικά υπό αμφισβήτηση από μία αξιόλογη ομάδα του ναυτιλιακού σώματος η οποία ισχυρίζεται ότι, αντιβαίνει στις ισχύουσες ναυτικές συμβάσεις.



ΕΝΑ ΝΕΟ ΒΙΒΛΙΟ

Από το φίλο και διακεκριμένο μέλος της ναυτιλιακής οικογένειας Απόστολο Δόμβρο Μηχανολόγο-ηλεκτρολόγο, επίτιμο πρόεδρο του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας, λάβαμε το αντί τύπο του νέου του βιβλίου με τίτλο "ΚΟΚΚΙΝΑ ΚΥΜΑΤΑ" μαζί με ένα γράμμα του προς τη Λέσχη το οποίο αναφέρεται στα 25 χρόνια από την ίδρυση και την ύπαρξη της Λέσχης των Αρχιμηχανικών Ε.Ν.

Παρακάτω δημοσιεύουμε την επιστολή του κ. Α. Δόμβρου στην οποία διαπιστώνονται για μία ακόμη φορά τα ειλικρινή συναισθήματα του προς τη Λέσχη των Αρχιμηχανικών και τους Αρχιμηχανικούς γενικότερα.

Σχετικά με το νέο βιβλίο "ΚΟΚΚΙΝΑ ΚΥΜΑΤΑ", είναι μία χαρακτηριστική γραφή στη γλώσσα της ναυτοσύνης, που χρησιμοποιείται άπλετα η πρακτική ναυτική φρασεολογία και ο καθημερινός ναυτικός διάλογος και κάνει τον οποιοδήποτε αναγνώστη να το διαβάσει μέχρι το τέλος χωρίς διακοπή. Αν και η ιστορία του βιβλίου βασίζεται σε φανταστικά γεγονότα, όμως, διαβάζοντάς το είναι τόσο παραστατικά τα γεγονότα που αναφέρονται που σχηματίζεται η εντύπωση ότι, η ιστορία δεν διαφέρει καθόλου από μία πραγματική υπόθεση η οποία πιθανόν κάποτε να έχει συμβεί.

Πέρα από τη πλοκή των γεγονότων, το βιβλίο έχει και τη συναισθηματική του πλευρά δηλαδή: "Ο Αλέξης Περάτης γνωρίζει τη Φοίβη Λαιμού ταξιδεύοντας με το φερμπότ ΜΑΡΙΛΕΝΑ, Στο πλοίο ατυχώς ξεσπάει πυρκαγιά. Σε μία σωστική σχεδία καταφέρνουν να μπουκνούν εκτός από τους δύο ο πρωταγωνιστές της ιστορίας, ένας παπάς, μία πόρνη, ένας φορτηγατζής, ένας λοκατζής, δύο Γερμανίδες τουρίστριες, ο Ύπαρχος του πλοίου και άλλοι ναυαγοί (πολύ χαρακτηριστική η φανταστική επιλογή των προσώπων)

Στη διάρκεια της περιπέτειας αναπτύσσεται μεταξύ του Αλέξη και της Φοίβης ένα τρυφερό αίσθημα, το οποίο θα επισκιασθεί αναπάντεχα από ένα τρομερό μυστικό...".

Διαβάζοντας το βιβλίο ξεχώρισα χαρακτηριστικά κάποια έντονη φρασεολογία η οποία εξυπνά έχει σχέση με την επαγγελματική και εμπορική δραστηριότητα του συγγραφέα.

Τελικά δεν θα ήθελα να κάνω κάποια διαφήμιση του βιβλίου, όμως εκφράζοντας τη προσωπική μου γνώμη ελεύθερα χωρίς καμία προκατάληψη και υστεροβουλία, τα "ΚΟΚΚΙΝΑ ΚΥΜΑΤΑ" είναι ένα βιβλίο αξιόλογο για κάθε αναγνώστη και χωρίς να υποβαθμίσω τη συγγραφική αξία των προηγούμενων 23 έργων του ιδίου, θα έλεγα ότι αξίζει τον κόπο να διαβαστεί.

ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΔΟΜΒΡΟΣ

Προς την Λέσχη Αρχιμηχανικών Ε.Ν.

Μαυροκορδάτου 11

185 38 Πειραιάς

Υπ' όψιν Προέδρου κ. Πρίντεζη

Φίλε κ. Πρόεδρε!

Για την 25η επέτειο από την ίδρυση της Λέσχης δεχθείτε τα θερμά μου συγχαρητήρια. Η Λέσχη Αρχιμηχανικών Ε.Ν. επιτελεί ένα πολύ σοβαρό έργο και η δραστηριότητά της είναι απαραίτητη στην επαγγελματική ενημέρωση των Μελών της και αντάξια της μεγάλης Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.

Εύχομαι η προσπάθειά σας να ευοδώνεται συνεχώς και οι Αρχιμηχανικοί σαν ηγέτες των τεχνικών της Ναυτιλίας μας να χαρούν μαζί μας πολλές αναγνωρίσεις από την ναυ-

ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΔΟΜΒΡΟΣ

ΚΟΚΚΙΝΑ ΚΥΜΑΤΑ

Μυθιστόρημα



τική μας οικογένεια.

Με φιλικούς χαιρετισμούς

Αποστόλης Δόμβρος

Επίτιμος Πρόεδρος Ελληνικού

Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας

Υ.Γ. Επισυνάπτω το τελευταίο βιβλίο μου "κόκκινα κύματα" με την παράκληση να παρουσιαστεί από το περιοδικό σας "Γνώση και Τέχνη".

Λίγα λόγια

για τη προσωπικότητα του Συγγραφέα.

Είναι πολύ γνωστός στον ευρύ ναυτιλιακό χώρο και όχι μόνο. ο Απόστολος Δόμβρος και σαν επαγγελματίας, έμπορος και συγγραφέας.

Όμως, θα αναφερθούμε σε μερικές λεπτομέρειες γύρω από τη προσωπικότητα του για να τον γνωρίσουν όσοι ίσως δεν τον γνωρίζουν.

Γεννήθηκε στην Αθήνα το 1937. Είναι μηχανολόγος - ηλεκτρολόγος πτυχιούχος του Πολυτεχνείου του Μονάχου. Ίδρυσε και διευθύνει στο Πειραιά από το 1965 τεχνικό γραφείο εξοπλισμού πλοίων. Είναι επίτιμος Πρόεδρος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας και μέλος του Δ.Σ. της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιά. Συντόνισε την Επιτροπή επιστροφής του Λέοντος του Πειραιά. Ως Πρόεδρος του Προικοννησιακού Συνδέσμου πέτυχε τη ναυπήγηση του κοπήλατου αλιευτικού σκάφους, τύπου σαντάλα, της Προποντίδας.

Είναι τακτικό μέλος της Εταιρίας Ελλήνων Λογοτεχνών. Έχει πρωτοεμφανιστεί στα Ελληνικά Γράμματα το 1981. Έργα του έχουν μεταφραστεί στα Γερμανικά, στα Αγγλικά, στα Ισπανικά, στα Τουρκικά και σε άλλες γλώσσες. Το έργο του έχει βραβευθεί με βραβεία και επαίνους (Αμπντί, Ιππεκτί, Παρνασσός, Εταιρία Ελλήνων Λογοτεχνών κ.ά.)

Είναι ο πρώτος Έλληνας που πάτησε το πόδι του στο Γεωγραφικό Βόρειο Πόλο.

Είναι ιδιαίτερα γνωστός και ξεχωριστός φίλος της Λέσχης των Αρχιμηχανικών και των μηχανικών γενικότερα.

Αντώνης Πρίντεζης

Πρόεδρος

Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν.

Ἡ ΑΝΟΙΞΙΣ Ἡ ΕΠΟΧΗ ΤῶΝ ΛΟΥΛΟΥΔΙΩΝ

Του Αριστείδη Χρ. Πετρόπουλου (Σκαρμπισιώτη)

Ἀνοιξη ανθοβολούσα εποχή...το μεγαλείο. Πολυσημά- ντο το νόημα της Ἀνοιξης, πρελούντιο της ζωής και της αναγέννησης. Κομίζει πνοή ζωής και χαράς, που εμείς οι ασπάλακες της αβίωτης πρωτεύουσας, αυτής της χαβού- ζας, δεν μπορούμε να ενωτισθούμε, επειδή έχουμε γυρί- σει την πλάτη στη ζωή. Κι όμως, με την εαρινή και θαλπωρή, μυριάδες μπουμπούκια φούσκω- σαν (φουσκοδεντρίες) λέγαμε τότε. Η φύση ξυ- πνά από το χειμωνιάτικο λήθαργο φυτά, έντο- μα, ζώα ζωντανεύουν.

Τα κελαηδήματα των πουλιών γίνονται μεθυ- στικά στο χώρο της καρδιάς και τα τραγούδια παραδοσιακά και τώρα διώχνουν την ερημιά απ' τον αυτόν του χωριού, του νησιού, το προ- άστιο. Δραπετεύουμε για λίγο από την μουντή αίσθηση του χειμώνα, από το γκριζο, από εκεί- νη την ατμόσφαιρα που κυριαρχούσε τους κρύους μήνες στο περιβάλλον απλά και την καρδιά μας. Ἀνοιξης.. είναι το άνοιγμα που νοιώθουμε όλοι. Τα λουλούδια που πλημμυρί- ζουν ευωδιές την φύση... τα ζώα, τα πουλιά, το διαλαλούν.

Οι δρόμοι γεμίζουν κίνηση, αγκαλιές και φι- λιά ντόπιων και συγχωριανών, που ζώνουν τη ζωή με τη ζωντανή παρουσία τους.

Λέγαν καλά, οι παλιοί το λόγο: Ὅτι ο κόσμος ομορφαίνει τον τόπο». Οι άνθρωποι με την κα- λόκαρδη «Καλημέρα» τους, σ' ανοίγουν την καρδιά. Και λες μέσα σου. «Εδώ υπάρχει Θεός μέγα τ' ονομά του».

Η ζωή και η κίνηση, ξαποσταίνει και το κορμί των ξωμάχων καθώς θα ακουμπήσουν την πλά- τη τους στο τοίχο του πέτρινου πεζουλιού με την ανθο- στόλιστη αυλή, με φρεσκοασβεστομένα τα τείχη των συ- νόρων της. Θα πουν τις έγνοιες και τα προβλήματα με τους ομότεχνους. Γενιές Θεών Τιτάνων οι ξωμάχοι, λεβέ- ντες και τα νεραϊδοκόριτσα, στις στεριές, στις στράτες και τα μονοπάτια σκορπούν περηφάνεια και μεγαλείο.

Διαλεχτός κόσμος καλόκαρδος, ελεύθερος από την ψευτιά και τον ξετσίποτο ψευτοπολιτισμό. Μπροστά σ' αυτούς τους γνήσιους ανθρώπους αισθάνεσαι μικρός.

Το ψυχικό τους μεγαλείο, η ψυχική τους αρχοντιά στην κουβέντα στη συναλλαγή, στο διάβα τους, παντού σε υ- ποβάλλει, σε χαροποιεί σε συγκλονίζει. Σ' αγγίζει ο Θεός απ' το φως των ντόμπρων ανθρώπων. Είναι πράγματι, πολ- ύ όμορφο να νιώθεις στο πλάϊ σου ένα και περισσότερα άτομα με τα χαρίσματα αυτά με τον γνήσιο χαρακτήρα.

Να ξέρεις ότι σε κάθε κακουχία η προβληματισμό σου, θα κάνουν το παν να φανούν χρήσιμοι, ότι σε κάθε δάκρυ κι αναστεναγμό θα τον σβήσουν μ' ένα χαμόγελο και θα σου δώσουν το σύνθημα να προχωράς πάντα μπροστά χωρίς αμφιβολία μα με απέραντη σιγουριά.

Οι σκέψεις γυρνούν, ενώ στο μυαλό μου σκιαγραφείται μια πολύ μακρινή εικόνα. Βρίσκομαι, λέει, εκεί στη γειτο- νιά στη (ρούγα μου) συζητώντας με γριούλες αναπολώ-

ντας τον παλιό καλό καιρό. Τι όμορφο συναίσθημα. Απ- τις σκέψεις μας ποτέ δε φεύγει το παρελθόν - εξ άλλου εκεί πλέον στηριζόμαστε.

Τι μέλλον μπορεί να έχουμε; Αφήνουμε τη σκυτάλη στα παιδιά και τα εγγόνια μας, στους συνανθρώπους μας. Ε-



κεί σ' αυτά τα χωριά του νησιού, του κάμπου και του βου- νού με τα περισσότερα φτωχικά σπίτια με τα μικρά τζά- κια, γεννήθηκαν και ανδρώθηκαν οι άνθρωποι, που έμα- θαν γράμματα και πολέμησαν κι έδωσαν της λευτεριάς την ανάσα.

Αυτά τα άγια χώματα τά 'χουμε κατάβαθα στην καρδιά μας. Πως να ξεχάσουμε την αυγή που μας ξυπνούν απ' το γλυκοῦπνι τα πουλιά της ρεματιάς που κελαηδούν την ομορφιά του τόπου που εμείς χαιρόμαστε.

Και μετά ο φίλος ήλιος, που έρχεται πιο κοντά στα δα- σιά μας στήθη.τ ον χορταίνεις παντού στο βουνό, στο κά- μπου, στις λαγκαδιές, στη θάλασσα.

Οι νύχτες είναι μικρές, τα ξημερώματα βιαστικά, οι δουλιές ατέλειωτες, οι ώρες μικρές. Η φύση είναι σοφή, ξέρει καλύτερα από τον καθένα το παιγνίδι της ζωής, των εναλλαγών, του περάσματος από το σκοτάδι στο φως. Και αυτό το παιγνίδι της ζωής, των εναλλαγών, του περά- σματος από το σκοτάδι στο φως. Και αυτό το παιγνίδι μας παρασύρει. Καλώς μας ώρισες ανθοβολούσα ΑΝΟΙ- ΞΗ. Ας την υποδεχτούμε με καθαρή καρδιά κι ευγνωμο- σύνη για το χάρισμα αλλά στην εξοχή όταν μπορούμε, στην Ελλάδα την διαφορετική των απλών ανθρώπων.

Ε Κ Δ Η Λ Ω Σ Ε Ι Σ

Με τη συμμετοχή πολλών μελών και φίλων, το GEAR CLUB Απόφοιτοι Μηχανικοί Σχολής Ασπροπύργου στις 15 Ιανουαρίου 2006 έκοψαν τη Πρωτοχρονιάτικη Πίττα στο ξενοδοχείο LEDRA MARRIOTT

Η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων ΠΕΠΕΝ στις 18 Ιανουαρίου 2006 στην αίθουσα τελετών του ΟΛΠ έκοψαν τη Πρωτοχρονιάτικη Πίττα

Η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών ΠΕΜΕΝ στις 17 Ιανουαρίου 2006 στην αίθουσα τελετών της Ένωσης, έκοψαν τη Πρωτοχρονιάτικη Πίττα.

Η Πανελλήνια Ένωση Συνταξιούχων Μηχανικών στις 19 Ιανουαρίου 2006, στο κοσμικό κέντρο "Αναγέννηση" της Πειραικής, έκοψαν τη καθιερωμένη Πρωτοχρονιάτικη Πίττα.

Η Λέσχη Αρχιπλοιάρχων, στις 29 Ιανουαρίου, στα γραφεία της Λέσχης έκοψαν την παραδοσιακή Πρωτοχρονιάτικη Πίττα.

Οι Συνταξιούχοι Πλοίαρχοι στις 26 Ιανουαρίου 2006, στην Αίθουσα τελετών του ΟΛΠ, έκοψαν τη παραδοσιακή Πρωτοχρονιάτικη Πίττα.

Η γυναικεία Οργάνωση "INTERNATIONAL WOMEN SHIPPING & TRADING ASSOCIATION - WISTA HELLAS. Στο ξενοδοχείο "METROPOLITAN" στις 3 Φεβρουαρίου 2006 οργάνωσε τη κοπή της Πρωτοχρονιάτικης Πίττας Μέσα σε πλήθος κόσμου Απηύθυνε χαιρετισμό η Πρόεδρος της Οργάνωσης κ. Βίκυ Ρούσσου.

Μέσα σε ωραία ατμόσφαιρα και με τη συμμετοχή των μελών και πολλών φίλων, στις 4 Φεβρουαρίου 2006, η Λέσχη Αρχιπλοιάρχων, στο ξενοδοχείο PARK της Αθήνας, οργάνωσε την ετήσιο χορό της Λέσχης.

Ο Σύνδεσμος Ναυπηγών- Μηχανικών Ελλάδος, στις 15

Φεβρουαρίου 2006, στα γραφεία του Συνδέσμου με τη συμμετοχή των μελών και πολλών προσκεκλημένων, έκοψαν τη Πρωτοχρονιάτικη Πίττα.

Η γνωστή στο Ναυτιλιακό χώρο Εταιρία "TECHNAVA", στις 28 Φεβρουαρίου 2006 με τη συνεργασία της εταιρίας "THORDON BEARINGS", παρουσίασε στην αίθουσα της Λέσχης των Αρχιμηχανικών ένα αρκετά ενδιαφέρον θέμα "Ελαστομερή έδρανα Πηδαλίων και αξόνων" της παραπάνω Εταιρίας.

Ομιλητές της παρουσίασης ήταν:

MR. JHON SHOW TECHNICAL DIRECTOR

MR. CAMBELL CUNNINGHAM AREA SALES MANAGER-EUROPE

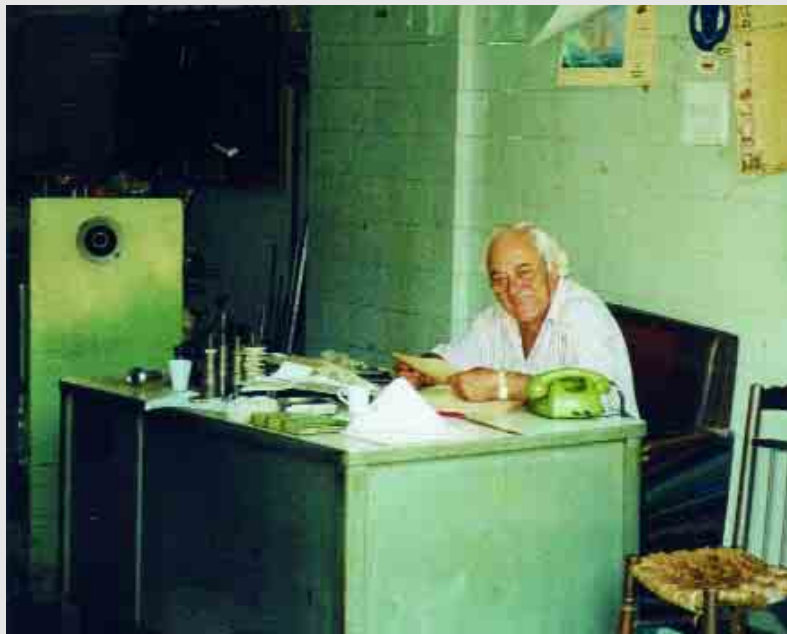
MR. LOUIS KELLY AREA SALES MANAGER-REGION

MR. ALLEN TAYLOR COMMERCIAL DIRECTOR

Μετά τη παρουσίαση προσεφέρθη πλούσιος μπουφές, ποτά, ενημερωτικό υλικό και αναμνηστικά δώρα.

Η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων ΠΕΠΕΝ, στο ξενοδοχείο "INTERCONTINENTAL", στις 11 Μαρτίου 2006 οργάνωσε τον ετήσιο χορό της Ένωσης Πλοιάρχων. Πολιτισμένη και ευχάριστη η ατμόσφαιρα με τη συμμετοχή των μελών και των φίλων των Πλοιάρχων και πολλών Επισήμων. Πλούσιο το καλλιτεχνικό πρόγραμμα της βραδιάς το οποίο παρουσίασαν οι Γιάννης Πετρόπουλος, Άντζελα Δημήτριου, ο Σπυράκος και άλλοι.

Σε όλους τους διοργανωτές των παραπάνω εκδηλώσεων, η Λέσχη των Αρχιμηχανικών και η "ΓΝΩΣΗ και ΤΕΧΝΗ ευχόμαστε ο καινούργιος χρόνος να είναι γεμάτος υγεία, ειρήνη και χαρά. Του χρόνου να οργανώσουν και να γιορτάσουν και πάλι αυτές τις ωραίες εκδηλώσεις.



Ένας χρόνος πέρασε από τον περασμένο Μάη που ο μαστρο-Μερκούρης (όπως του άρεσε να τον αποκαλούν) ξεκίνησε για το τελευταίο ταξίδι της ζωής του. Ταξιδευτής, ονειροπόλος, ρομαντικός, οραματιστής υπήρξε στην ιδιωτική του αλλά και επαγγελματική του ζωή. Όσοι τον γνώρισαν δεν ξεχνούν το χαμόγελό του, την καλοσύνη του, την ταπεινοφροσύνη του και τη δύναμή του για τη ζωή.

Υπήρξε πρότυπο γιού, πατέρα και παππού.

Στον επαγγελματικό τομέα ξεκίνησε το 1960 πρώτος την επισκευή των συστημάτων ανάφλεξης πετρελαίου που σήμερα συνεχίζουν οι δύο κόρες του.

Η επιμνημόσυνη δέηση υπέρ ανάπαυσης της ψυχής του ΜΕΡΚΟΥΡΙΟΥ ΜΑΚΑΡΙΑΝ θα τελεσθεί στις 21 Μαΐου 2006 ημέρα Κυριακή στον ιερό ναό του Προφήτη Ηλία του Πειραιά στις 9.30 π.μ.

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

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΠΟΥ ΛΑΒΑΜΕ

Τα Νέα της ΠΕΜΜΕΚΕΝ Ιανουάριος - Μάρτιος 2006

Το Ματσακόνι Δημοσιογραφικό Όργανο της ΠΕΝΕΝ. Ιανουάριος - Φεβρουάριος 2006.

GAG WORLD Ιανουάριος 2006

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Ιανουάριος 2006

ΗΧΩ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ Νοέμβριος Δεκέμβριος 2005

ISES NEWS - Πρώτη έκδοση 2006. Όργανο "INTERNATIONAL SHIP

ELECTRICAL AND ENGINEERING SERVICE ASSOCIATION-ISES

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, 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

MEKNAFT

TURBOMED