

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

ΑΠΡΙΛΙΟΣ - ΜΑΪΟΣ - ΙΟΥΝΙΟΣ 2006 • Νο 26

**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.

Λεσχίαρχος: 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.

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2006

Με κάθε μεγαλοπρέπεια και άρτια οργάνωση, απ' όλες τις απόψεις, όπως βέβαια μας έχουν συνηθίσει κάθε δύο χρόνια διοργανωτές, διοργανώθηκε κι' αυτή τη χρονιά από τη Δευτέρα 5 Ιουνίου μέχρι τη Παρασκευή 9 Ιουνίου 2006, η Διεθνής Ναυτιλιακή Έκθεση "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2006" στο εκθεσιακό χώρο του πρώην ανατολικού αεροδρομίου του Ελληνικού.

Είναι πραγματικά καμάρι για τη ναυτιλιακή οικογένεια και την Ελλάδα η διοργάνωση της έκθεσης των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ που έχει επάξια εξελιχθεί σαν το μεγαλύτερο διεθνές γεγονός, έχει επίσης αποκτηθεί αξιόλογο διεθνές κύρος και ακτινοβολία. Αυτό φαίνεται από τα ζεστά σχόλια του διεθνούς Ναυτιλακού Τύπου.

Πέρα από μερικές ατυχείς οργανωτικές αδυναμίες που παρουσιάστηκαν στο ρυθμό λειτουργίας του εκθεσιακού χώρου, η γενική εντύπωση ήταν άριστη. Φέτος η επιτυχία της διοργάνωσης και της λειτουργίας ξεπέρασε κάθε προηγούμενη χρονιά. Οι εκθέτες ξεπέρασαν τους 1700 από διάφορες 74 χώρες τα δε εθνικά περίπτερα έφθασαν τα 20.

Πέραν όμως από όλες τις δραστηριότητες οι οποίες αναπτύσσονται κατά τη διάρκεια των διαφόρων εκθέσεων, τα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ ειδικότερα προσφέρουν το πλέον κατάλληλο χώρο για διάφορες συναλλαγές οι οποίες έχουν άμεση σχέση με τη λειτουργία της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας και τις διάφορες μορφές εμπορικής δραστηριότητας γενικότερα.

Αισθησιακά και με εντυπωσιακό γούστο ήταν διακοσμημένα όλα τα περίπτερα. Ιδιαίτερα καλοστημένα ήταν τα εθνικά περίπτερα των διαφόρων χωρών.

Πολυποίκιλα τα εκθέματα υψηλής τεχνολογίας σχεδιασμού τα οποία κάλυπταν κάθε μορφής απαιτήσεις. Ειδικότερα οι η-



← ηλεκτρονικές συσκευές και μηχανήματα αυτού-
ματου ελέγχου της λειτουργίας του πλοίου και
των επικοινωνιών. Πράγματι, εάν θα πρέπει να
αναφερθεί η εφαρμογή της καινούργιας τεχνο-
λογίας στα πλοία, ο μοναδικός τομέας ο οποί-
ος πραγματικά θα πρέπει να χαρακτηριστεί
σαν "καινούργια τεχνολογία" είναι ο αυτόματος
έλεγχος της μηχανολογικής εγκατάστασης
του πλοίου, η λειτουργία και ο έλεγχος των ε-
πικοινωνιών και ο σύγχρονος ρυθμός λειτουρ-
γίας της ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Η παραπέρα
αναφορά της εφαρμογής καινούργιας τεχνο-
λογίας στα πλοία,... συζητείται.

Εδώ θα πρέπει να παρατηρήσουμε ιδιαίτερα
τη χαρακτηριστική απουσία ήλεκτρο νικών συ-
στημάτων και βοηθημάτων εκπαίδευσης στη
γενική της μορφή και επίσης δια φορές μονά-
δες "προσομοίωσης (SIMULATION). Αυτά τα
εκθέματα βέβαια δεν είναι εμπορεύσιμα άμεσα
και στην ουσία δεν αποφέρουν αξιόλογο εμπο-
ρικό κέρδος.

Διαβάζοντας στο ναυτιλιακό τύπο διάφορα
σχόλια μέσα από άρθρα και συνεντεύξεις, στα-
θήκαμε ιδιαίτερα σε ένα άρθρο του Νομάρχη
Πειραιά και Νήσων στην οικονομική εφημερίδα
"ΕΧΠΡΕΣ" ο οποίος μεταξύ άλλων αναφέρεται
και στο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης τονίζο-
ντας "την ουσιαστική αναβάθμιση και αναδιορ-
γάνωση της Ναυτικής Εκπαίδευσης".

Σωστό και εύστοχο το σχόλιο του Νομάρχη
Πειραιά. Το θέμα αυτό σηκώνει μεγάλη ου ζή-
τηση, παρά το γεγονός της πρόσφατης ψήφι-
σης από τη Βουλή, το Μάρτιο 2006, του νόμου
3450 που αναφέρεται στο θέμα "αναβάθμιση
και αναδιάρθρωση της Ναυτικής Εκ παίδευ-
σης" της οποίας υποτίθεται ότι τα προβλήματα
θεωρούνται λυμένα μετά την εφαρμογή του
νόμου. Σχετικά όμως με το νόμο και το περιε-
χόμενο του δεν έχουν εκφραστεί ευμενείς κρι-
τικές και σχόλια, ο οποίος θεωρείται κατώτε-
ρος των απαιτήσεων που χαρακτηρίζουν τις
σημερινές ανάγκες μιας σύγχρονης ναυτικής
εκπαίδευσης γενικότερα.

Με την ευκαιρία λοιπόν των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ η
οποία έχει χαρακτηριστεί από πολλούς φορείς
σαν θεσμός ανάπτυξης των δραστηριοτήτων
στο πλοίο και της ναυπηγοεπισκευαστικής
δραστηριότητας γενικά των επισκευαστικών
βάσεων δε διαπιστώσαμε καμία προσπάθεια έ-
στω και σε βαθμό συζήτησης, καμία πρόοδο ε-
παναδραστηριοποίησης των επισκευαστικών
βάσεων ειδικά του Περάματος. Σκέψεις και λύ-
σεις έχουν εκφραστεί κατά το παρελθόν, απο-
τέλεσμα όμως κανένα. Συνεχίζεται η οικονομι-
κή και κοινωνική εξαθλίωση των εργαζομένων,
η μιζέρια και η κακομοιριά χαρακτηρίζουν έ-
ντονα το χώρο. Η δυναμική ναυπηγοεπισκευα-
στική δραστηριότητα χωλαίνει ή είναι ανύπαρ-
κτη παραγωγικά, "μας έφαγαν οι γείτονες". Κα-
μία προσπάθεια αποκατάστασης δεν γίνεται.
Υπήρξαν κάποιες ελπίδες βελτίωσης ύστερα
από την ίδρυση του ΒΙ.ΠΑ σχιστού αλλά για το
θέμα αυτό δεν είναι ακόμη καιρός για σχόλια.
Εν αναμονή των αποτελεσμάτων.

Τελειώνοντας αυτές τις λίγες γραμμές θα θέ-
λαμε να εκφράσουμε θερμά συγχαρητήρια
στους διοργανωτές της έκθεσης για την άψο-
γη διοργάνωση και λειτουργία και, επειδή υ-
πήρξαν κάποια σχόλια ως προς τον εκθεσιακό
χώρο, ευχόμεθα το 2008 η επόμενη έκθεση να
διοργανωθεί και να επιστρέψει στο παραδο-
σιακό της χώρο που είναι ο Πειραιάς.

Έχουμε πληροφορηθεί ότι ο νέος εκθεσια-
κός χώρος έχει ήδη αποφασισθεί με τη σύμ-
φωνη γνώμη του βασικού μετόχου που είναι το
Ελληνικό Δημόσιο και τη Νομαρχιακή και τη
τοπική αυτοδιοίκηση του Πειραιά να μεταφερ-
θεί στη περιοχή Παλατάκι στο λιμάνι σε έκτα-
ση 45 στρεμμάτων. Το νέο εκθεσιακό Κέντρο
αναμένεται να είναι έτοιμο στα τέλη του 2007,
κατά συνέπεια η επόμενη διοργάνωση των ΠΟ-
ΣΕΙΔΩΝΙΩΝ 2008 να πραγματοποιηθεί στο φυ-
σικό της χώρο, στο Πειραιά.

Ευχόμεθα

ΓΝΩΣΗ και ΤΕΧΝΗ

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
TURBOMECHANIKI

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Μετά από εμπειρία αρκετών χρόνων εφαρμογής του διεθνή κώδικα ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων (ISM), έχουν καταγραφεί αρκετά προβλήματα που αντιμετώπισαν πολλές ναυτιλιακές εταιρίες διότι τα συστήματα εφαρμογής απεδείχθησαν πολύπλοκα και απροσάρμοστα στην συνήθη ναυτική πρακτική.

Αποτέλεσμα εφαρμογής αυτών των συστημάτων, πολλές φορές, ήταν ότι αντί να ξεκαθαρίζουν τις επιμέρους ενέργειες και λειτουργίες, αντίθετα να τις περιπλέκουν με συνηθισμένο αποτέλεσμα από την μία πλευρά να παρατηρείται αύξηση της γραφειοκρατίας και των προσπαθειών του πληρώματος και από την άλλη να υπάρχει μείωση της αποδόσεως κέρδους προς την επιχείρηση γενικά, μετά από την δημιουργία πολλών άσκοπων λειτουργικών εξόδων.

Αυτά τα προβλήματα, συνήθως, είναι αποτέλεσμα κακής αντίληψης, ερμηνείας και εφαρμογής του κώδικα.

Είναι γεγονός ότι όταν πρωτοεμφανίστηκε η ιδέα εφαρμογής του κώδικα, όλοι μας το αντιληφθήκαμε σαν ένα επιπλέον γραφειοκρατικό φορτίο. Για τις ανάγκες της αρχικής εφαρμογής, οι περισσότερες εταιρίες ανέπτυξαν συστήματα τα οποία δεν ανταποκρίνονταν στις πραγματικές λειτουργίες ή μεθόδους τους και λίγο αργότερα έγινε αντιληπτή η ανάγκη αρκετών αναθεωρήσεων και μετατροπών.

Όταν μέσα από τις υιοθετούμενες διαδικασίες δεν αναγνωρίζεται η ταυτοποίηση με την περιγραφόμενη εταιρία και τα πλοία της, θα πρέπει άμεσα να διορθωθεί η περιγραφή και οι απαιτούμενες διαδικασίες, έτσι ώστε το σύστημα να είναι λειτουργικό και να αντιπροσωπεύει το πραγματικό αντικείμενο αναφοράς και τους προκαθορισμένους σκοπούς της εταιρείας διαχείρισης.

Αυτό που συνιστάται γενικά είναι να έχουμε σαν γνώμονα ότι τα εγχειρίδια του συστήματος που αναπτύσσει κάθε εταιρία, πρέπει να περιγράφουν τις διάφορες διαδικασίες και οδηγίες με τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται ότι χρησιμοποιούνται σαν υπενθύμιση προς τους εργαζόμενους και όχι σαν βιβλία για την εκπαίδευσή τους. Επίσης είναι σημαντικό στην διατύπωση των διαδικασιών να περιέχονται πάντα οδηγίες σχετικά με την συμμόρφωση προς τους νέους κανονισμούς και διατάξεις σύμφωνα με τον IMO και την σημαία του πλοίου, προετοιμαζόμενοι, όσο είναι δυνατόν, απέναντι στην νέα τάση των ασφαλιστών να επιρρίπτουν όλες τις ευθύνες των ζημιών στους πλοιοκτήτες, μέσω της εύκολης σχετικά οδού αποδείξεων μη συμμόρφωσης προς τον κώδικα ασφαλούς διαχείρισης.

Οι εργαζόμενοι στα γραφεία και τα πλοία, κάθε

ειδικότητας, έχουν περάσει πολλά στάδια ιεραρχικής εξέλιξης, είναι άρτια εκπαιδευμένοι να αντιμετωπίζουν όλες τις βασικές επαγγελματικές τους ανάγκες. Τις επιπλέον εξελίξεις και αντίστοιχες διεθνείς οδηγίες που προκύπτουν, ο καθένας από αυτούς γνωρίζει που να τις αναζητήσει όταν χρειασθεί.

Έχει γίνει γνωστό ότι κάποιες εταιρίες έχουν αναπτύξει συστήματα υπερβολικά πολύπλοκα, σε σημείο να υπάρχει αναλυτικός κατάλογος ελέγχου ακόμη και για την παραλαβή - παράδοση μιας απλής βάρδιας γέφυρας ή μηχανοστασίου. Δεν μπορεί κανείς από εμάς να πιστέψει ότι ένας έμπειρος αξιωματικός ο οποίος έχει παραλάβει και παραδώσει βάρδια χιλιάδες φορές στην καριέρα του, θα πρέπει πράγματι να χρησιμοποιήσει κατάλογο ελέγχου για αυτόν τον σκοπό, παραμελώντας ακόμη και μέρος των ουσιαστών υποχρεώσεων του στην διάρκεια του χρόνου που πρέπει να παραλάβει αυτά τα καθήκοντα.

Από την δική μας εμπειρία, εκτεταμένοι κατάλογοι ελέγχου συνήθως συμπληρώνονται από τους ειδικούς επιθεωρητές τρίτων που εξετάζουν το πλοίο ο εάν είναι κατάλληλο για ναύλωση μεταφοράς κάποιου ειδικού φορτίου, έλεγχο από τις αρχές, τους ασφαλιστές ή τους υποψήφιους αγοραστές και γενικά σε αυτές τις περιπτώσεις που το πλοίο αντιμετωπίζεται ερευνητικά / ανταγωνιστικά και δεν ευνοείται σαν επιχείρηση.

Έχει πλέον αποδειχθεί ότι η εφαρμογή του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης είναι απλά το πώς θα γίνουν οι λειτουργίες του πλοίου πιο ασφαλείς. Ο σκοπός ανάπτυξης των εγχειριδίων του συστήματος, που γίνεται ακολουθώντας πάντα τον διεθνή κώδικα και τους εκάστοτε νέους κανονισμούς, είναι περισσότερο η εκτίμηση του κινδύνου και η αποφυγή του.

Θα πρέπει να υπάρχει σοβαρός λόγος δημιουργίας καταλόγου ελέγχου (check list) και μόνον όταν η εν λόγω διαδικασία είναι πολύπλοκη και υπάρχει υποψία ότι κάτι μπορεί να παραληφθεί, όπως ας πούμε η προετοιμασία της μηχανής και της γέφυρας κατά την άφιξη ή την αναχώρηση του πλοίου ή όταν πρέπει να επισκεφτεί κάποιο μέλος του πληρώματος έναν κλειστό χώρο. Στις περιπτώσεις αυτές υπάρχουν αρκετά πράγματα που πρέπει να γίνουν υπό πίεση και σε μικρό χρονικό διάστημα και ο κατάλογος ελέγχου έχει μεγάλη αξία και όχι όταν πρόκειται για λειτουργίες που απαιτούν λίγες κινήσεις τις οποίες κάθε υπεύθυνος ναυτικός έχει εκπαιδευτεί και γνωρίζει πώς να εκτελέσει ασφαλώς, αποφεύγοντας τις άσκοπες ενέργειες.



ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ

◀ Ακόμη και στις περιπτώσεις των περιοδικών ελέγχων του συστήματος (Audits), στην εταιρία ή το πλοίο, το ζητούμενο από τον επιθεωρητή (Auditor) είναι εάν ακολουθείται ο κώδικας ασφαλούς διαχείρισης και όχι να ελέγξει μια στοίβα από χαρτιά που έχουν μαζευτεί. Για παράδειγμα, ο επιθεωρητής χρειάζεται να εξετάσει το σύστημα σχετικά με τις καταγραφές για την συντήρηση του πλοίου. Αυτό έχει σαν σκοπό να βεβαιωθεί ότι το πλήρωμα προστατεύεται και στην πραγματικότητα όλοι θα πρέπει να ενδιαφέρονται για την σωστή ακολουθία των συντηρήσεων και να είναι σίγουροι ότι όλα τα συστήματα μπορούν να εργασθούν ανά πάσα στιγμή ικανοποιητικά και με ασφάλεια. Όλοι του πληρώματος π.χ. θα πρέπει να γνωρίζουν την κατάσταση των αναπνευστικών συσκευών ανάγκης από τις οποίες είναι δυνατό κάποια μέρα να εξαρτηθεί η ζωή τους.

Υπάρχουν σημεία που δεν πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο σύστημα γιατί θεωρούνται άσκοπα και χωρίς να προσδίδουν κάποιο ουσιαστικό κέρδος στην ασφάλεια, όπως όμως υπάρχουν και σημεία που θα πρέπει να προστίθενται, όταν γνωρί-

ζουμε ότι θα διευκολύνουν τις λειτουργίες και θα κάνουν πιο ασφαλή την εργασία στο πλοίο, σε ένα πλήρως ελεγχόμενο και συνειδητά ασφαλές περιβάλλον.

Η φιλοσοφία του κώδικα είναι να έχουμε απλά και ουσιώδη συστήματα ασφαλούς διαχείρισης (SMS), γιατί μόνο όταν ένα σύστημα είναι απλό, τότε αυτό μπορεί να λειτουργήσει με ακρίβεια. Αντίθετα, εάν είναι πολύπλοκο, τότε δεν θα είναι δυνατόν να ακολουθείται πάντα και σωστά σε όλες του τις λεπτομερείς. Γι' αυτό και είναι πολύ σημαντικό να έχουμε υπ' όψιν μας όταν αναπτύσσουμε ένα νέο σύστημα ή όταν κάνουμε κάποιες αλλαγές ή αναπροσαρμογές, να φροντίζουμε ώστε το αποτέλεσμα να είναι όσο γίνεται πιο απλό, λιτό και κατανοητό.

Με αυτόν τον τρόπο θα κρατηθεί το σύστημα ζωντανό και λειτουργικό, προς όφελος της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων, θα προστατευθεί το περιβάλλον μας και γενικά θα βελτιωθεί ποιοτικά και θα αποδώσει κέρδη η ναυτιλιακή επιχείρηση.

Γ. Ι. Καρπαθάκης

ΧΡΗΣΙΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΡΟΛΟΓΙΑ

ΒΙΟΚΑΥΣΙΜΟ - BIOFUEL

Τα βιοκαύσιμα είναι μία μεγάλη πηγή ενέργειας διεθνώς. Προέρχονται από δάση, από βάλτους και αγροτικές βιολογικές μάζες, από οργανικά στερεά υγρά και αεριώδη άχρηστα υλικά και απορρίμματα τα οποία μεταλλάσσονται μετά από Δημοτικές, Αγροτικές και βιομηχανικές επεξεργασίες.

ΣΥΜΠΑΡΑΓΩΓΗ - COGENERATION

Η ταυτόχρονη παραγωγή ηλεκτρικής και θερμικής ενέργειας. Καλείται επίσης "Συνδυασμένη Ενέργεια και Δυναμική" (COMBINED HEAT AND POWER - CHP). Η μέθοδος αυτή ανεβάζει τις συνολικές στάθμες απόδοσης πάνω από 90%, ωστόσο, η παραγόμενη θερμότητα κατά τη διάρκεια της δυναμικής παραγωγής είναι μετатρέψιμη και χρήσιμη, π.χ. σε βιομηχανικές εφαρμογές και τη τροφοδότηση με θέρμανση των τοπικών περιοχών.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ - ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΟΥ ΚΥΚΛΟΥ COMBINED - CYCLE TECHNOLOGY

Η χρήση δύο διαφορετικών διαδικασιών παραγωγής ενέργειας π.χ. μηχανής καύσης πετρελαίου και ατμοστρόβιλος, στον ίδιο ενεργειακό χώρο. Η δεύτερη διαδικασία χρησιμοποιεί θερμότητα η οποία απελευθερώνεται από τη πρώτη.

ΚΟΙΝΗ ΓΡΑΜΜΗ ΠΑΡΟΧΗΣ - ΚΟΙΝΟΣ ΟΧΕΤΟΣ COMMON RAIL.

Η μέθοδος της έγχυσης πετρελαίου η οποία καταργεί το βασικό της χρήσης μίας αντλίας πετρελαίου ανά κύλινδρο. Το σύστημα της κοινής γραμμής/τεχνολογία COMMON RAIL κατασκευάζεται και συνίσταται από μία σειρά ειδικών συσσωρευτών συνδεδεμένων μεταξύ των με σωληνάκια μικρής εσωτερικής διατομής.

Η πίεση της έγχυσης ρυθμίζεται ανάλογα κατά βούληση και ο χρονισμός της έγχυσης (αρχή και τέλος) ελέγχεται με ηλεκτρονική διαδικασία. Οι κατασκευαστές μηχανών WARTSILA έχουν χρησιμοποιήσει τη τεχνολογία κοινής γραμμής/Common Rail για να κατασκευάσουν την "άκαπνη μηχανή" (SMOKELESS ENGINE) η οποία ελαττώνει επίσης τις εκπομπές οξειδίων του Αζώτου και του διοξειδίου του Άνθρακος NOx και CO2.

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
GOLTEN MARINE

Εντυπωσιακά τα αποτελέσματα λειτουργίας για το πρώτο στροβιλοφουσητήρα τύπου TCA



Η επιθεώρηση και ο καθορισμός της κατάστασης του TCA77 στροβιλοφουσητήρα.

Δυόμισι χρόνια μετά από τη λειτουργία του μοναδικού πρώτου στροβιλοφουσητήρα τύπου MAN TCA, ο οποίος έχει τοποθετηθεί στο 37.600 DWT. πλοίο μεταφοράς χημικών M/T JO SEQUOIA της Νορβηγικής εταιρίας JO TANKERS, ο στροβιλοφουσητήρας τύπου TCA77 παρουσίασε ικανοποιητική κατάσταση μετά από 14.000 ώρες λειτουργίας. Μετά από το τέλος του περασμένου Αυγούστου, μια ομάδα από τέσσερις τεχνικούς της MAN-B&W DIESEL υπό την ηγεσία ενός Μηχανικού του τμήματος δοκιμών του AUGSBURG πραγματοποίησε στο παραπάνω στροβιλοφουσητήρα TCA77 μία σειρά λεπτομερών επιθεωρήσεων κατά την παραμονή του πλοίου στη Σιγκαπούρη.

Συνεπεία των μακρών χρονικών διαστημάτων επιθεώρησης και συντήρησης των στροβιλοφουσητήρων τύπου TCA, η παραπάνω κανονική ενδιάμεση επιθεώρηση έγινε με τη σύμφωνη γνώμη των Νορβηγών Πλοιοκτητών. Οι έλεγχοι αυτοί πραγματοποιήθηκαν με σκοπό να διαπιστωθούν τα ενδιάμεσα λειτουργικά αποτελέσματα προ των καθορισμένων εργασιών συντήρησης οι οποίες έχουν γενικά προγραμματισθεί μόνο μετά από το χρονικό διάστημα λειτουργίας 25.000 ωρών.

Προσεκτική εκτίμηση

Η ομάδα της MAN-B&W επισκέφθηκε το πλοίο για διάστημα πέντε ημερών με σκοπό να προβεί σε θερμοδυναμικές μετρήσεις. Η ομάδα έκανε σύγκριση των νέων δεδομένων αποτελεσμάτων με εκείνα τα οποία μετρήθηκαν κατά τη διάρκεια των αρχικών δοκιμών και της προσαρμογής του στροβιλοφουσητήρα.

Κατά τη σύγκριση των νέων δεδομένων, η ομάδα παρατήρησε μόνο μία ελαφρά απώλεια της απόδοσης του στροβιλοφουσητήρα. Το αποτέλεσμα αυτό ήταν μερική συνέπεια της υποδειγματικής εργασίας συντήρησης και της φροντίδας του προσωπικού του μηχανοστασίου, το οποίο πραγματοποιεί το ξηρό καθαρισμό του στροβίλου ημερησίως και του υγρού καθαρισμού αντίστοιχα του μέρους του αέρα με νερό, μηνιαία. Η εξαιρετική κατάσταση των πτερυγίων του στροβίλου αναφέρεται στο σχ.1

Μετατροπές

Ο μηχανισμός του υγρού καθαρισμού με τον οποίο είχε αρχικά εφοδιασθεί ο στροβιλοφουσητήρας μετατράπηκε κατά την διάρκεια της συντήρησης ρουτίνας μετά από 6000 ώρες λειτουργίας. Η σκοπιμότητα της μετατροπής ήταν, η παροχή αέρος →

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ BOILER TECHNIKA



Σχ. 1. Η εξαιρετική κατάσταση των πτερυγίων του στροφείου του στροβίλου καταγράφεται σ' αυτό το σχήμα, μετά από φωτογράφιση «κλειστής απόστασης» που πάρθηκε κατά την επιθεώρηση μετά από 14.000 ώρες λειτουργίας.

μέσα από ένα περιφερειακό σωλήνα ο οποίος αποκλείει τη παραμονή νερού μετά από τον υγρό καθαρισμό του στροβιλοφυσητήρα, κατά συνέπεια, αποφεύγεται η αντίστοιχη διάβρωση. Η ενέργεια αυτή είχε μεγάλη επιτυχία.

Επειδή η ελαστικότητα της βάσης στήριξης του δοχείου του λαδιού μετά από 2500 ώρες λειτουργίας, παρουσίασε μερικά αδύνατα σημεία, χρησιμοποιήθηκε μία διορθωτική λύση για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Αυτή η προσωρινή λύση αντικαταστάθηκε με μία νέα βάση περισσότερης δύσκαμπτης σχεδίασης.

Εμπιστοσύνη στη σχεδίαση

Η εγκατάσταση και προσαρμογή της παραπάνω νέας σχεδίασης, έγινε υπό την επίβλεψη δύο παραγόντων, του Αρχιμηχανικού της εταιρίας και του αρχηγού της ομάδας. Ο αρχηγός της ομάδας προέβλεψε με εμπιστοσύνη ότι, "η νέα εξελιγμένη εγκατάσταση είναι αρκετά ανθεκτική". Συνεπώς το δοχείο του λαδιού του στροβιλοφυσητήρα θα λειτουργήσει με αυξημένη απόδοση.

Ο Αρχιμηχανικός, με κάπως έντονο τόνο, υπενθύμισε στην ομάδα της MAN-B&W DIESEL SERVICE ότι, η ταχύτητα του πλοίου, είναι κατά πρώτο λόγο ο ουσιαστικός παράγων μείωσης του κόστους "εκτός ναύλου" OFF-HIRE. Μια ώρα που το πλοίο ήταν εκτός λειτουργίας το κόστος υπολογίζεται πάνω από χίλια δολάρια.

Έχοντας κατά νου τα παραπάνω και, με τη θετική βοήθεια του πληρώματος του μηχανήματος του M/T "JO SEQUOIA", η ομάδα εργασίας της MAN-B&W, εξάρμοσε τον στροβιλοφυσητήρα μέχρι το επίπεδο των τριβών, μέσα σε χρονικό διάστημα μίας ημέ-

ρας μόνο. Το σχ.2 δείχνει τη κατάσταση τόσο των ακτινικών όσο και των ωστικών τριβών που μοιάζουν, όπως λέγεται "σαν καινούργια", μετά από 14.000 ώρες λειτουργίας.

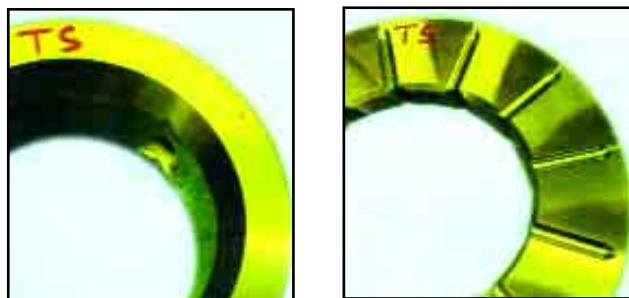
Εξοικονόμηση πολύτιμων ωρών

Η προσαρμογή του τροχού του συμπιεστή αέρος με την εφαρμογή του καινοφανούς συστήματος "υπερκοχλίωσης" (SUPER BOLT) και του κατά τρόπο εύκαμπτου άξονα ειδικής κατασκευής, απέδειξαν ακόμη μία φορά, την εξοικονόμηση πολύτιμων ωρών λειτουργίας. Όλα τα αξιοσημείωτα εξαρτήματα εξαρμόστηκαν για τη σχετική επιθεώρηση σε σύντομο χρονικό διάστημα. Ο εμπειρικός έλεγχος από την ομάδα MAN-B&W δεν αποκάλυψε σημεία ιδιάορφης διάβρωσης πάνω στο στροφέιο του στροβίλου, με άλλα λόγια, βρέθηκαν σε εξαιρετική κατάσταση.

Ο ωστικός δακτύλιος και ο δακτύλιος του λαβυρίνθου βρέθηκαν επίσης άρτιοι. Οι δύο ακτινικοί τριβείς δεν έδειξαν κανένα σημείο φθοράς ο δε ωστικός τριβέας, ο οποίος είχε αντικατασταθεί μετά από 6.000 ώρες λειτουργίας (συνεπεία μιας σχεδιαστικής μετατροπής), έδειξε μία εμφάνιση "σαν καινούργιος". Αυτό αποδεικνύει ότι, οι παρούσες λειτουργικές συνθήκες της υψηλής πίεσεως και της χαμηλής θερμοκρασίας αντίστοιχα του λαδιού, δημιουργούν μία εξαιρετική ατμόσφαιρα και ένα περιβάλλον άκρως ικανοποιητικό για τη λειτουργία των τριβών.

Μια τελική "δυναμική δοκιμή" (CRACK TEST) των πτερυγίων του στροβίλου πιστοποίησε ότι, η συνολική δομή του στροβιλοφυσητήρα συνεχίζει να είναι σε αισιόδοξη κατάσταση, μετά από υπόδειξη του Αρχιμηχανικού, η ομάδα αποκατέστησε την άρμωση του TCA77 στροβιλοφυσητήρα άμεσα.

Εν τω μεταξύ η επόμενη επιθεώρηση προγραμματίστηκε να γίνει μετά από χρονικό διάστημα δύο ετών.



Σχ. 2 Εξαιρετική κατάσταση του δίσκου του ωστικού τριβέα και του ακτινικού τριβέα αντίστοιχα μετά από 14.000 λειτουργικές ώρες.

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ VIOFILTER

**ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
Λ. ΚΕΛΕΠΟΥΡΑΣ**

**ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
Λ. ΚΕΛΕΠΟΥΡΑΣ**

Δύο νέοι τύποι δίχρονων μηχανών K80ME - C και S80ME - C.

Κοπενχάγη 29 Μαρτίου 2006.
Ένας ευρύς εκσυγχρονισμός του προγράμματος των μηχανών MAN-B&W DIESEL μεγέθους 80 χιλ., έχει πρόσφατα τεθεί υπ' όψη στους προνομιούχους και εξουσιοδοτημένους κατασκευαστές μηχανών. Το αποτέλεσμα αυτής της ενέργειας είναι οι νέες σειρές μηχανών K80ME-C και S80ME-C με μια σημαντική αύξηση της ονομαστικής ισχύος.

Η νέα μηχανή S80ME-C έχει σχεδιασθεί για πελάτες οι οποίοι διαθέτουν πλοία VLCC και υπερμεγέθη BULK CARRIERS. Αντίθετα, η νέα μηχανή K80ME-C καλύπτει τις ανάγκες μεσαίων και μεγάλων χωρητικότητας TEU-εμπορευματοκιβωτίων πλοία.

Η αύξηση της παραγωγής ισχύος κατορθώθηκε, σ' αυτές τις νέες μηχανές με ένα συνδυασμό νεωτερισμών και κατάλληλων προσπαθειών ανάπτυξης των χαρακτηριστικών της σχεδίασης.

1. Σχεδίαση του θαλάμου καύσεως με τη έννοια "OROS"***

- Μείωση της θερμοκρασίας των επιφανειών.

2. Διολισθαίνον τμήμα του καυστήρα

-Μείωση των καταλοίπων

-Εξελιγμένη διαδικασία καύσεως

-Λειτουργία χωρίς καπνούς

3. Διαμόρφωση της δέσμης των ελατηρίων των εμβόλων

-Τεχνική του καθαρισμού των ελατηρίων (CLEANING PISTON RINGS-CPR)

-Δακτύλιοι καθαρισμού των ελατηρίων

-Ειδική κατεργασία της πάνω επιφάνειας της κεφαλής του εμβόλου

-Αυξημένο ύψος του πρώτου ελατηρίου του εμβόλου

-Δακτύλιοι χαλκού περιμετρικά της ποδιάς του εμβόλου

4. Έδρα βαλβίδας του τύπου "W-SEAT"

- Αυξημένο χρονικό διάστημα μεταξύ των επιθεωρήσεων (TIME BETWEEN OVERHAULING - TBO)

5. Λιπαντήριο κυλίνδρων τύπου "ALPHA"

6. Βάση και σκελετός μηχανής

-Διπλοί ενδότες (STAY BOLTS)

-Νέα σχεδίαση των κυρίων εδράνων

-Εύκαμπτος ωστικός δακτύλιος

Οι μηχανές "ME" αποδίδουν βελτιωμένες ενέργειες ελέγχου, ειδικά στα χαμηλά φορτία, επιτρέποντας στο πλήρωμα του μηχανοστασίου να χειρίζονται αποδοτικότερα τις μηχανές. Επί πλέον, ένας νέος τρόπος μειώνει τις εκπομπές των οξειδίων του αζώτου (NOx).

Οι απαιτήσεις των νέων μηχανών οδήγησαν στην ανάγκη μίας νέας διαμόρφωσης του χαλύβδινου σκελετού που απεικονίζει το συνδυασμό τριγωνικού σχήματος πλαίσιο σκελετού.

Η ανάπτυξη της σχέσης ισχύος προς το βάρος, επιτυγχάνεται χωρίς συμβιβασμούς για την αξιοπιστία που χαρακτηρίζει την επιλογή των μηχανών MC και MC-C από τους εφοπλιστές σε παγκόσμια κλίμακα.

Το υπάρχον πρόγραμμα των μηχανών, με την εφαρμογή αμφοτέρων το μηχανικό και το ηλεκτρονικό τρόπο ελέγχου λειτουργίας, θα υπάρχει στις εμπορικές διαδικασίες παράλληλα με τους σχεδιασμούς των νέων τύπων των μηχανών.

Οι νέοι τύποι των μηχανών "K80" και "S80" οι οποίοι χαρακτηρίζονται με το χαρακτηρισμό Mk 9, θα είναι επίσης διαθέσιμες, τόσο με τον ηλεκτρονικό όσο και με το μηχανικό ελεγχόμενο τύπο (ME-C και MC-C τύπους), για πλοία τα οποία θα παραδοθούν από το 2009.

Τα χαρακτηριστικά στοιχεία ισχύος και ταχύτητας των μηχανών Mk 9 είναι:

ΣΤΟΙΧΕΙΑ

	6-9S80ME-C	6-12K80ME-C
Ισχύς/KW/κύλινδρο	4510	4530
Ταχύτητα (στρ/λεπτό)	78	104
Ειδική καταν (γρ/KWH)	167	171
Διαδρομή εμβόλου (χιλ)	3450	2600
Διάμ. κυλίνδρου (χιλ)	800	800
Μέση πραγμ. πίεση (BAR)	20	20
Μεγίστη πίεση καύσης (BAR)	160	160
Ταχύτητα εμβόλου (μ/δευτ)	9	9

Κατανάλωση λιπαντικού λαδιού: 6-9 KG/κύλ/24 ώρες.
Κατά προσέγγιση ρυθμός κατανάλωσης κυλινδρελαίου 0,7 γραμ/KWH.

*** OROS - Σχήμα των σκελετών των μηχανών από την έννοια "όρος" (βουνό) της Ελληνικής λέξης. (Δηλαδή το σχήμα του "BOYNOY".

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
cool dynamic

Ο Αιχμαλωτίσας τους Ανέμους SIR BEAUFORT

Η ιστορία της ναυτιλίας μας είναι πανάρχαια όσο και ο κόσμος. Σιγά-σιγά οι πρώτοι θαλασσανθρώποι μας αρχίζουν να γνωρίζονται με τη ναυτιλία, με το εμπόριο, με τις συναλλαγές κι αρχίζουν να αλληλοδανειζονται από τους αλλόφυλους και αλλόγλωσσους, πείρα, γνώσεις, το λόγο και τη ποίηση. Μα εκείνο που περισσότερο τους ενδιέφερε ήταν να μάθουν πως θα μπορούσαν να "δαμάσουν" τους ανέμους για να τους "ζεύουν" στα πανιά τους.

Έτσι, "αιχμαλωτίζουν" το καλό άνεμο "ούριο" στη πρύμη τους. Στα νυκτερινά ταξίδια τους μαθαίνουν να διαβάζουν τον αστερόφωτο ουρανό. Γνωρίζουν λ.χ. το Σείριο (Αχ Σιράχ τον έλεγαν οι Άραβες). Το άστρο που "ανάβει" χρυσούς αμέθυστους στον ουρανό. Και σιγά-σιγά δαμάζουν και τον Ωκεανό. Αυτή τη τρομαχτική ανοιχτή, που πιστεύουν ότι πίσω της έ-

του Δημοσιογράφου
Χρίστου Κίκιρη

κρυβε τον "Αιώνιο Άδη".

Τους ανέμους απεικόνισαν αργότερα οι Αθηναίοι ανάγλυφα στο γνωστό κάτω από τον ιερό βράχο της Ακρόπολης "Πύργο



των Ανέμων" (και ένας παλιός φίλος εκδότης κυκλοφόρησε το παρακάτω έγχρωμο δελτάριο).

Οι άνεμοι τότε είχαν την ονομασία: ΣΚΙΡΩΝ-ΖΕΦΥΡΟΣ-ΛΙΨ-ΒΟΡΕΑΣ-ΚΑΙΚΙΑΣ-ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ-ΣΥΡΟΣ-ΝΟΤΟΣ-ΕΥΡΟΣ.

Ο SIR BEAUFORT "αιχμαλώτισε τον άνεμο".

Με την ευκαιρία της Παγκόσμιας Ημέρας της Μετεωρολογίας που γιορτάζεται στις 23 Μαρτίου κάθε χρόνο, θα αναφερθούμε στους ανέμους και στη κλίμακα "BEAUFORT". Φυσικά, το σημείωμα αυτό δεν απευθύνεται στους πολυταξιδεμένους θαλασσανθρώπους οι οποίοι γνωρίζουν άριστα τη κλίμακα. Δεν κομίζει δηλαδή "Γλαύκας εν Πειραιεί-κατά παράφραση του εν Αθήναις".

Γνωρίζουν λοιπόν οι θαλασσανθρώποι μας πως τον Άνεμο τον "Πατέρα των κυμάτων" δάμασε και αιχμαλώτισε το 1806 ο SIR BEAUFORT πρόκειται για τον Άγγλο Ναύαρχο που ύστερα από πολλά πειράματα του με όργανα ακριβείας, σε στεριές και θάλασσες ταξινόμησε τη ταχύτητα και τα σημάδια του ανέμου, σε μία πολύτιμη κλίμακα που φέρει το όνομά του.

Ένταση	Ταχύτητα κλίμακα	Δράση του ανέμου στη στεριά	Άνεμος	Δράση του ανέμου στη θάλασσα
0	<1	Ο καπνός υψώνεται κατακόρυφα	Νηλεμά δίνουσα	Θάλασσα λεία, μπουνάτσα
1	1-5	Κινεί τον καπνό, έσο όμις τον ανεμοδείκτη	Υποπνέων ελαφρά αύρα	Τρακαδιή κύματα
2	6-11	Ο άνεμος γίνεται αισθητός στο πρόσωπο, θροίλζουν τα φύλλα	Ασθενής	Μικρά κύματα
3	12-19	Τα φύλλα και τα ελαδιά κινούνται συνεχώς	Λεπτός	Μικροκύματα κύματα με σφρό
4	20-28	Ο άνεμος σηκώνει σκόνη	Μέτριος	Συνεχά κύματα με σφρό
5	29-38	Τα δέντρα κινούνται	Λεπτός	Πικρά κύματα με σφρό
6	39-49	Τα δέντρα λυγίζουν	Ισχυρός	Μεγάλα κύματα
7	50-61	Φύλλα αποσπώνται	Σφοδρός	Οι κορυφές των κυμάτων αρχίζουν να σπένε
8	62-74	Σπασμένα κλαδιά	Θυελλώδης	Κύματα ψηλά και σπινθήρη
9	75-98	Σπασμένα δέντρα	Θύελλα	Ο σφρός διασκορπίζεται
10	89-102	Σπριζωμένα δέντρα	Ισχυρή θύελλα	Πολύ ψηλά κύματα
11	103-117	Ζημιές σε οικοδομές	Σφοδρή θύελλα	Το νερό διασπείνεται σε μικρές σταγόνες σαν λεπτή βροχή
12	118 και πάνω	Σημαντικές καταστροφές	Τυφώνας	Άγρια θάλασσα

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ BELLOW HELLAS

Το οδοιπορικό του Περάματος και το κατάντημά του

Η αξία του Περάματος ξεκίνησε να φαίνεται πριν τριάντα χρόνια και οι άνθρωποι που το έχτισαν σιγά-σιγά κοντεύουν να χαθούν. Μετά λύπης διαπιστώνω ότι οι ιθύνοντες δεν νοιάστηκαν γι' αυτό και το μέλλον του από το οποίο εξαρτώνται τόσο οι εργαζόμενοι όσο και αυτοί οι οποίοι επενδύουν στο Πέραμα, αλλά η ιδιωτική πρωτοβουλία από μόνη της δεν επαρκεί για να επιφέρει την ίαση του προβλήματος αν όχι την εξάλειψή του, θα πρέπει όμως να επενδύσουμε σε αυτήν διότι στην χώρα μας μόνο η ιδιωτική πρωτοβουλία φέρει αποτελέσματα έστω και δύσκολα και σε βάθος χρόνου παρασύροντας και το κράτος σε κάποιες κινήσεις αντί του αντιθέτου. Ο χρόνος λοιπόν πέρασε σε βάρος του Περάματος φθείροντας το συνεχώς όπως και οτιδήποτε υγιές υπάρχει στην χώρα αυτή και λειτουργεί. Φυσικά όλοι δηλώνουν αναρμόδιοι ιδίως οι αρμόδιοι γι' αυτό λοιπόν μόνο η ιδιωτική πρωτοβουλία μπορεί να επιφέρει θετικά αποτελέσματα όπως είναι ο φορέας τον οποίο απαρτίζουμε.

Η καραμέλα ότι η Ελλάδα έχει ακριβά εργατικά χέρια, και ότι μαστίζετε από απεργίες και διάφορα άλλα τα οποία μας κρατούν αγκιστρωμένους σε νοοτροπίες του παρελθόντος, πρέπει άμεσα να εξαλειφθούν διότι αντικατοπτρίζουν ένα μέρος της αλήθειας όχι όμως ολόκληρη και με διαφορές σε διάφορα σημεία.

Για το κατάντημα του Περάματος δεν φταίνε οι εργαζόμενοι οι οποίοι αποτελούν μέρος του προβλήματος όχι όμως και κύρια αιτία όπως κάποιους συμφέρει να ισχυρίζονται, διότι χέρια εργατικά σαν και αυτά του Περάματος δεν υπάρχουν παντού διότι εμείς προσφέρουμε ποιότητα υπηρεσιών και όχι ποσότητα. Άλλοι λοιπόν είναι οι παράγοντες που μας δείχνουν ακριβούς με αποτέλεσμα να πληρώνουμε όλοι ο καθένας από την μεριά του το κόστος των επιπτώσεων αυτών. Το Πέραμα λοιπόν πρέπει να διαδραματίσει το ρόλο που του αρμόζει τόσο σε εθνικό όσο και διεθνές επίπεδο διότι οι εξελίξεις είναι ραγδαίες και άμεσες, πάντα βασιζόμενο στα λιγοστά εργατικά χέρια που το απαρτίζουν με προοπτική να εισέλθει "νέο αίμα" στο χώρο διότι για την Ελλάδα η ναυτιλία είναι νευραλγικής οικονομικής σημασίας και το Πέραμα αποτελεί μέρος αυτού. Γι' αυτό λοιπόν απαιτείται η συμμετοχή όλων, τόσο των εργαζομένων -επιχειρηματιών - πλοιοκτητών από κοινού για την επανάκτηση της χαμένης αίγλης και αξίας του Περάματος.

Με την είσοδο μας στον 21^ο αιώνα απαιτούνται τολμηρές και αποφασιστικές κινήσεις οι οποίες θα αλλάξουν την μέχρι σήμερα νοοτροπία που επικρατεί στην αγορά και συγκεκριμένα στο χώρο της ναυπη-

γοεπισκευής, όπου η κάθε επιχείρηση δρα μεμονωμένα σε ένα πλαίσιο απομονωτισμού βασιζόμενη στο όνομα του εκάστοτε επιχειρηματία κάθε φορά.

Στόχος αυτής της πρωτοβουλίας κινήσεων είναι η ομαδοποίηση και συνεργασία των επιχειρήσεων όλων των ειδικοτήτων μέσα σε ένα πλαίσιο το οποίο θα αποφέρει κύρος και εγγυήσεις του φορέα του οποίου απαρτίζουμε στην αγορά και σαν παρουσία και σαν παροχή υπηρεσιών. Συγκεκριμένα αναφέρω ενδεικτικά τα εξής:

- Ορθότερη κοστολόγηση μιας εργασίας εφ' όσον αυτό θα προκύπτει μέσα από συλλογική έρευνα.

- Χρόνος εξυπηρέτησης όλο το 24ωρο

- Κάλυψη σε οποιοδήποτε σημείο του κόσμου τόσο σε έμπυχο δυναμικό όσο και σε υλικοτεχνική υποδομή για όλες τις ειδικότητες

- Ανταγωνιστικοί χρόνοι

- Κάλυψη έκτακτων αναγκών και επίλυση αυτών από άρτια καταρτισμένο τεχνικό δυναμικό

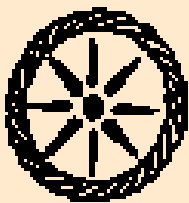
Έτσι λοιπόν μπορούμε να παρέχουμε ποιότητα με υψηλά standards ανεξαρτήτως κόστους και σε ανταγωνιστικούς χρόνους, πάντοτε μέσα από την υγιή συνεργασία σε ένα πνεύμα συλλογικής προσπάθειας.

Πιστεύουμε στις ανάγκες της εποχής βάση των οποίων θα πρέπει να προσαρμοστούμε για την αναβάθμιση του Περάματος το οποίο βρίσκεται σε δυσχερή θέση και ολισθαίνει προς το χειρότερο. Θα πρέπει άμεσα εμείς οι επισκευαστές να ανακτήσουμε το χαμένο έδαφος τόσο σε επίπεδο εμπιστοσύνης των πλοιοκτητών απέναντι μας όσο και στην μεταξύ μας συνεργασία.

Για να επιτευχθεί αυτό απαιτείται να αλλάξουν οι μέχρι σήμερα κανόνες λειτουργίας του Περάματος που έχουν σαν αποτέλεσμα την αύξηση του εργατικού κόστους και συνεπώς την δημιουργία κακού κλίματος και μεταστροφής των πλοιοκτητών σε εναλλακτικές εκτός Ελλάδος λύσεις. Εφ' όσον λοιπόν το επιθυμούν και οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζοντας μας πλέον σαν ενιαίο φορέα μπορούμε να γίνουμε πιο ανταγωνιστικοί, πιο ευέλικτοι και σαφώς πιο διαπραγματεύσιμοι.

Θα χρειαστεί η κυβέρνηση να κατανοήσει την συναλλαγματική αξία -ναυτιλία -επισκευή-σιδηροβιομηχανία και με την συμμετοχή των συμβούλων της να συμβάλει στην ανάπτυξη αυτού του τομέα με σύνεση και υπευθυνότητα και αν χρειαστεί ας αντιγράψουμε ξένα επιχειρηματικά μοντέλα τα οποία έχουν επιτύχει στο παρελθόν και σήμερα με στόχο την μεγαλύτερη ευελιξία στις συναλλαγές.

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΓΕΝΙΚΗ ΦΙΛΤΡΩΝ



WOMEN'S INTERNATIONAL SHIPPING AND TRADING ASSOCIATION HELLAS

Δ Ε Λ Τ Ι Ο Τ Υ Π Ο Υ

Με τη συμμετοχή πάνω από 80 στελεχών της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, ολοκληρώθηκε το σεμινάριο με θέμα "Derivatives and Risk Management in Shipping", που διοργάνωσε η WISTA Hellas, την Πέμπτη 13 Απριλίου 2006, στον Ναυτικό Ομιλο Ελλάδος. Βασικοί ομιλητές στο σεμινάριο ήταν οι διακεκριμένοι καθηγητές κ. Μανώλης Καβουσάνος, Καθηγητής του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, και Δρ. Ηλίας Βισβίκης, Επίκουρος Καθηγητής του ALBA Graduate Business School.

Τις εργασίες του σεμιναρίου άνοιξε η πρόεδρος του νέου Δ.Σ. της WISTA Hellas, κ. Μαρία-Χριστίνα Κτιστάκη, παρουσιάζοντας τα μέλη του νέου διοικητικού συμβουλίου της WISTA και εκφράζοντας τις ευχαριστίες της στην απερχόμενη πρόεδρο της WISTA Hellas, κ. Βίκυ Ρούσου, για την αξιόλογη διετή θητεία της.

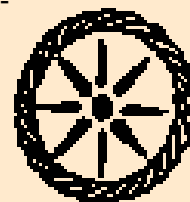
Τη συζήτηση συντόνισε η κ. Ελίζαμπεθ Ιωαννίδη, μέλος της WISTA Hellas και Chartering Manager στην Oceanbulk Maritime SA, μία από τις ναυτιλιακές εταιρίες με έντονη παρουσία στα ναυτιλιακά παράγωγα, ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '90.

Το σεμινάριο ανέδειξε ένα από τα πιο επίκαιρα θέματα της ναυτιλίας, τα Παράγωγα (Derivatives) και τη Διαχείριση Κινδύνου (Risk Management). "Η ναυλαγορά είναι ιστορικά μία από τις πιο μεταβλητές αγορές", εξήγησε ο κ. Μανώλης Καβουσάνος. "Κύριο μέλημα των εφοπλιστών, ναυλωτών, επενδυτών και γενικότερα όσων καλούνται να παίρνουν αποφάσεις, που εμπεριέχουν ρίσκο, είναι ο κίνδυνος του ναύλου. Ο κίνδυνος να μειωθούν σημαντικά τα έσοδα από αντίξοες ή απρόβλεπτες αλλαγές στην ναυλαγορά", σημείωσε.

Οι παραδοσιακοί τρόποι διαφύλαξης του ναύλου από τις διακυμάνσεις της ναυλαγοράς είναι η χρονοναύλωση περιόδου (period time-charter) και τα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς φορτίου (contracts of affreightment). "Ο ναυτιλιακός τομέας εξελίσσεται συνεχώς. Ως αποτέλεσμα δημιουργήθηκε η ανάγκη ενός διαφορετικού, πιο ευέλικτου μέσου προστασίας και διαχείρισης του κινδύνου. Αρχικά το ναυτιλιακό συμβόλαιο BIFFEX και μετέπειτα η δημιουργία και εξαπλώση των Συμβολαίων Μελλοντικής Εκπλήρωσης (FFAs) στα μέσα της δεκαετίας του '90, προσέφεραν εναλλακτικά μέσα για την διαχείριση κινδύνου", ανέφερε η κ. Ελισάβετ Ιωαννίδη.

Κάθε επενδυτική κίνηση εμπεριέχει ρίσκο. Η χρήση των ναυτιλιακών παραγώγων και η σωστή διαχείριση κινδύνου δεν αποσκοπούν στην εξαφάνιση ή μείωση του ρίσκου. Στην πραγματικότητα ο σκοπός της σωστής διαχείρισης κινδύνου είναι να καταγραφούν οι παράμετροι, που επηρεάζουν την ναυλαγορά, προκειμένου οι επαγγελματίες του κλάδου να μπορούν, ανάλογα με τις τάσεις της αγοράς, να προστατευθούν από τις διακυμάνσεις στις τιμές των ναύλων.

"Τα ναυτιλιακά παράγωγα, σε συνδυασμό με σωστή και συνεχή ενημέρωση από εξειδικευμένους μεσίτες, μπορούν να βοηθήσουν τον Έλληνα εφοπιστή να λάβει τις σωστές αποφάσεις", σημείωσε ο κ. Ηλίας Βισβίκης, και χρησιμοποιώντας ένα παράδειγμα, έδειξε πως μπορεί να επιτευχθεί η σωστή αντιστάθμιση κινδύνου (hedging) προσαρμόζοντας τα παράγωγα, αυτό το πολύ ευέλικτο μέσο, στις δικές του ανάγκες.

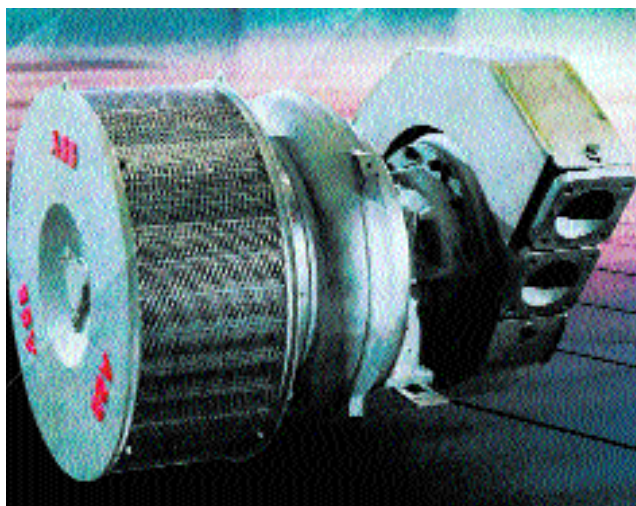


SEA END LAND KOLLIAS

KIMI

KIMI

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΗ ΥΨΗΛΗ ΠΙΕΣΗ ΣΕ ΣΤΡΟΦΙΛΟΦΥΣΗΤΗΡΕΣ ΓΙΑ ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ



Το σύστημα ABB κατασκευής τουρμπο-φυστητήρων προχώρησε στη κατασκευή και προσέθεσε στην ήδη υπάρχουσα σειρά TPS τα μοντέλα στροβιλοφυστητήρων F33/32/31 που αναπτύσσουν σχέσεις πιέσεων στα πλήρη φορτία, της τάξεως 5,2 με σκοπό την ελάττωση των εκπομπών αερίων, στη τελευταία γενιά των δηζελομηχανών και μηχανών φυσικού αερίου.

Οι στροβιλοφυστητήρες TPS..-F33/32/31 έχουν σχεδιασθεί για μικρές μέσου-αριθμού στροφών και μεγάλες υψηλού αριθμού στροφών μηχανές δίζελ και μηχανές φυσικού αερίου οι οποίες αναπτύσσουν ισχύ από 500 μέχρι 3300 KW. Αυτοί οι στροβιλοφυστητήρες είναι αρκετά όμοιοι στην κατασκευή με εκείνους του τύπου TPS-DE- χαρακτηρίζονται από τις ίδιες διαστάσεις για ευκολία αναβάθμισης-αλλά είναι ικανοί για υψηλότερες αποδόσεις και υψηλότερες σχέσεις από τους προηγούμενους. Αυτά τα χαρακτηριστικά, κατά την εταιρία ABB αποδίδουν νέες προοπτικές ανάπτυξης στους κατασκευαστές δηζελομηχανών και μηχανών φυσικού αερίου καθώς επίσης και στους χειριστές.

Υψηλότερες σχέσεις πίεσεως και αποδόσεις είναι πράγματι τα ζητούμενα για την ανάπτυξη μηχανών ντήζελ με μεγαλύτερη πραγματική μέση ενδεικτική πίεση (BRAKE MEAN EFFECTIVE PRESSURE-BMEP) και χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμου αντίστοιχα.

Ο κύκλος ντήζελ χαρακτηρίζεται από μία υψηλή θερμοκρασία της καύσης και την ικανότητα καύσης χαμηλού βαθμού καύσιμα. Όμως, συνεπεία αυτών των χαρακτηριστικών, αυτές οι μηχανές επίσης εκτιμάται ότι, παράγουν μη επιβλαβή καυσαέρια εξαγωγής.

Μια ουσιαστική λύση σ' αυτό το πρόβλημα είναι η εφαρμογή της "Αρχής MILLER". Στην Αρχή MILLER ο τροφοδοτικός αέρας για τη καύση ένα μέγεθος υψηλότερο από εκείνο που χρειάζεται για τον κανονικό κύκλο της μηχανής με σκοπό να αντισταθμίσει τη μειωμένη ποσότητα αέρος συνεπεία της ρύθμισης του χρόνου κλεισίματος της βαλβίδος εισαγωγής. Ήτοι, η εκτόνωση του αέρος και η προκύπτουσα ψύξη η οποία αναπτύσσεται μέσα στο χώρο καύσης, συνεισφέρει θετικά στη μείωση της ποσότητας του οξειδίου του αζώτου N0x το οποίο παράγεται κατά την καύση στις δηζελομηχανές. Σε μία μηχανή φυσικού αερίου, αντί της μειώσεως των εκπομπών, η ψυκτική ενέργεια μειώνει το ενδεχόμενο των κτύπων.

Οι στροβιλοφυστητήρες του τύπου TPS..-F, όπως και οι προηγούμενοι τύποι, TPS..-D/E, διατίθενται σε τέσσερα διαφορετικά μεγέθη TPS48 - TPS52 - TPS57 - TPS61.

Ο τύπος TPS..-F32, ο οποίος αναπτύσσει σχέση πίεσεως 5,0 καλύπτει ισχείς από 500 έως 2800 KW ανά στροβιλοφυστητήρα για τετράχρονες δηζελομηχανές και μηχανές φυσικού αερίου. Για τον τύπο TPS..-F31 η σχέση πίεσεως φθάνει το 5,2. Ο τύπος TPS..-F33 έχει σχέση πίεσεως μέχρι 4,75 και αναπτύσσει ισχείς από 500 έως 3300 KW ανά στροβιλοφυστητήρα.

Τα στροφεία των συμπιεστών του αέρος των τύπων TPS..-F στροβιλοφυστητήρων είναι απλής σχεδίασης κατασκευασμένα από κράμα αλουμινίου. Παρουσιάζουν μία βελτιωμένη προσαρμογή στροφείου/άξονος που είναι υπολογισμένη για υψηλότερη λειτουργική απόδοση, των ειδικά σχεδιασμένων διάχυσης και ροής του αέρος (DIFFUSER RINGS) και των παρεμβαλλόμενων τοιχωμάτων για την επανακυκλοφορία του αέρος αυξάνοντας τα ασφαλή και ακραία όρια των κρούσεων (SURGE MARGINS), και ενός νέου σχετού δια-



ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ LEO MARINE

← κλάδωσης της αναρρόφησης. Αυτά τα στροφεία είναι του τύπου διαιρουμένων πτερυγίων με οπισθοκλινή πτερύγια (BACK SWEEP BLADES) που αποδίδεται υψηλότερη δυνατή απόδοση (μέχρι 84%) και σχέση πίεσως πάνω από 5,0 και ένα επίσης υψηλό ανάπτυσμα της επιφάνειας του συμπιεστή αέρος.

Το μέρος του στροβίλου του TPS...-F στροβιλοφυσητήρα δεν έχει αλλάξει πρακτικά. Αποτελείται από την ίδια διάταξη ανάμικτης ροής στροβίλου/δακτυλίου ακροφυσίου όπως και ο τύπος TPS...-DE ώστε να επιτυγχάνεται η κατάλληλη χρήση παλμικής ροής καυσαερίων (PULSE) και επίσης η παραγωγή σταθερών πιέσεων. Το περίβλημα εισόδου των καυσαερίων εξαγωγής της μηχανής με ένα, δύο, τρεις ή τέσσερις οχετούς εισόδου ώστε να προσαρμόζονται όλα τα συστήματα παλμικής ροής των καυσαερίων εξαγωγής. Ειδικές απαιτήσεις στην αγορά των δηζελομηχανών και των μηχανών φυσικού αερίου οδήγησε στη σχεδίαση του τύπου TPS με διάφορη γεωμετρική δομή του στροβίλου (VARIABLE GEOMETRY - VTG).

Ένα άλλο πλεονέκτημα του στροβίλου και του συμπιεστή αέρος είναι η ικανότητα τους να πλένονται και να καθαρίζονται με τη χρήση συσκευών εκτόξευσης νερού.

Όλοι οι στροβιλοφυσητήρες του τύπου TPS έχουν το πλεονέκτημα έδρασης του άξονος του στροφείου με τη βοήθεια συνήθων επιπέδων τρι-

βέων, είναι ένα είδος ευρείας χρήσης από την ABB TURBO SYSTEM, όπου έχει κατασκευάσει πάνω από 40.000 μονάδες με τη τεχνολογία των επιπέδων τριβέων.

Οι τριβείς TPS είναι σχεδιασμένοι ώστε να λιπαίνονται από το κύκλωμα λιπαντικού λαδιού της μηχανής.

Η ισορροπία του άξονος σε όλες τις ταχύτητες έχει εξασφαλισθεί με τη προσαρμογή του αξονικού τριβέα μεταξύ των δύο ακτινικών τριβέων. Η υψηλής ποιότητας τεχνολογία κατασκευής των τριβέων εγγυάται σύμφωνα με τη διαβεβαίωση των κατασκευαστών, μακρόχρονη ασφάλεια και αξιοπιστία κάτω από διάφορες συνθήκες λειτουργίας. Το απλό τμήμα της φωλιάς του τριβέα είναι ελαιολιπαινόμενο μόνο στη περίπτωση των δηζελομηχανών, αλλά, υδρόψυκτες μονάδες διατίθενται για τις μηχανές φυσικού αερίου.

Σχεδιάζοντας τη σειρά των TPS στροβιλοφυσητήρων η εταιρία ABB TURBO SYSTEMS μείωσε τον αριθμό των εξαρτημάτων με τα παρακάτω πλεονεκτήματα:

- * Αύξηση της αξιοπιστίας και της προσφοράς
- * Ελάττωση και απλοποίηση των εργασιών συντήρησης
- * Ελάττωση των αναγκών προμήθειας υπέρογκων ανταλλακτικών
- * Προέκταση της λειτουργικής ζωής αυτού του αξιόλογου μηχανήματος.

Στις 27 Ιουνίου 2006 τελευταία ημέρα που άνοιξε

η Λέσχη μας πριν τις καλοκαιρινές διακοπές Ιουλίου

- Αυγούστου ο Πρόεδρος και το Δ.Σ. αποφάσισαν και

παρέθεσαν μια μικρή γιορτή με μεζέδες και ποτά,

κρασί, μπίρα για όλους του φίλους και τα μέλη της

Λέσχης μας.

Τα ποτά και το κρασί της προσωπικής του κάβας

εχορήγησε ο Γιάννης Παρασκευόπουλος της TUR-

BOMED και τον ευχαριστούμε.

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ OLYMPIC TURBOS

Από την εταιρία "ENVIROCOUSTICS" - NON DESTRUCTIVE TESTS

**Λάβαμε την παρακάτω πληροφόρηση την οποία αναφέρουμε
για ενημέρωση των μελών της Λέσχης**



Η Envirocoustics ABEE επέκτεινε προσφάτως τις εμπορικές δραστηριότητες της με την έναρξη συνεργασίας της με τον όμιλο εταιρειών της OLYMPUS NDT. Η συνεργασία περιλαμβάνει την προώθηση στην ελληνική και κυπριακή αγορά των προϊόντων των οίκων R/D Tech, Panametrics-NDT, Staveley (Nortek & Sonic) και NDT Engineering Corporation. Τα προϊόντα αυτά αφορούν αυτοματοποιημένα και μη συστήματα δινορρευμάτων (eddy currents) και υπέρηχων για τον ποιοτικό έλεγχο υλικών και την ανίχνευση ελαττωμάτων κατασκευών. Το εύρος εφαρμογών ξεκινάει από παχυμέτρηση και επεκτείνεται μέχρι την ανάλυση ατελειών συγκόλλησης, εξέλασης, χύτευσης, φθοράς και διάβρωσης.

Η ευρεία ποικιλία παχυμέτρων υπέρηχων καλύπτει τόσο τις συνήθεις εφαρμογές ανίχνευσης διάβρωσης σε εργοταξιακό επίπεδο όσο και τις απαιτητικές εφαρμογές ποιοτικού ελέγχου πλαστικών και προηγμέ-

νων υλικών αλλά και μέτρησης πάχους γυαλιού σύνθετης γεωμετρίας (π.χ. μπουκαλιών).

Τα παχύμετρα της σειράς MG2 είναι τα μοναδικά με δυνατότητα απεικόνισης A-Scan, παρέχουν γρήγορες και ακριβείς μετρήσεις και έχουν ένα πλήθος αυτοματοποιημένων λειτουργιών, συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας εφαρμογών σε υψηλή θερμοκρασία, μέτρησης πάχους μπογιάς, καθώς και αποθή-



κευσης μετρήσεων και επεξεργασίας στον Η/Υ. Το προηγμένο παχύμετρο υπέρηχων 37DL διαθέτει πρόσθετες δυνατότητες μέτρησης, αναπαράστασης μετρήσεων και χειρισμού (A-Scan, B-Scan, Data logger).

Η σειρά συσκευών ανίχνευσης ατελειών (UT flaw detectors) EPOCH παρέχει ποικιλία προϊόντων, που καλύπτουν ένα πλήρες εύρος εφαρμογών

από απλούς ελέγχους ανίχνευσης ρωγμών μέχρι σύνθετες αεροδιαστημικές εφαρμογές. Το νέο EPOCH LT είναι ο ελαφρύτερος (1 kg), ο λεπτότερος (38 mm) και ο πιο εύχρηστος ανιχνευτής της αγοράς.

Η ποικιλία των συσκευών Μη Καταστροφικού Ελέγχου επεκτείνεται και στον τομέα των πολυσυσκευών με το πρωτοποριακό πολυλειτουργικό OmniScan, το οποίο έχει τη δυνατότητα να αλλάζει από απλό ανιχνευτή σφαλμάτων (UT flaw detector), σε συσκευή phased array UT, eddy current phased array και απλή συσκευή δινορρευμάτων (eddy current). Η OLYMPUS NDT διαθέτει επίσης όργανα για την επιθεώρηση σωληνώσεων (MS5800) με υπέρηχους και δινορρέυματα, αυτοματοποιημένα συστήματα παχυμέτρησης και ελέγχου συγκολλήσεων, αυτοματοποιημένα συστήματα phased array, καθώς και μια μεγάλη ποικιλία από κεφαλές υπέρηχων και δινορρευμάτων.

Για περισσότερες πληροφορίες: τηλ.: 210 2846 801 - 4, fax: 210 2846 805, sales@envirocoustics.gr, www.envirocoustics.gr



ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ

όταν το πλήρωμα αγνοεί τη τεχνολογία και τους κανόνες στο πλοίο

Παρά το γεγονός της υποχρεωτικής εγκατάστασης στο πλοίο του συστήματος ασφαλούς ναυσιπλοΐας και επικοινωνίας, το πλήρωμα φυλακής της γέφυρας ενός πλοίου 34.000 τόνων πλοίου μεταφοράς εμπορευμάτων παρέβη τους κανονισμούς αποφυγής σύγκρουσης μετά από μία σύντομη συνομιλία με τις συσκευές ραδιοεπικοινωνίας με ένα λάθος πλοίο.

Ερωτάται λοιπόν, κατά πόσον η χρήση της ήδη υφιστάμενης τεχνολογίας στο πλοίο θα είναι δυνατόν να προλάβει ένα ατύχημα.

Η αναφορά του ατυχήματος από την Υπηρεσία Έρευνας Ναυτικών Ατυχημάτων (MARITIME ACCIDENT INVESTIGATION BOARD - MAIB του Ηνωμένου Βασιλείου που ακολούθησε τη σύγκρουση του "WASHINGTON SENATOR" και του "LYKES VOYAGER" έφερε στο φως την απροθυμία του πληρώματος μερικών πλοίων να ακολουθήσουν τα βήματα της σύγχρονης τεχνολογίας και να αρχίσουν να χρησιμοποιούν τα πρόσφατα συστήματα τα οποία έχουν εγκατασταθεί στα πλοία τους. Στη περίπτωση της σύγκρουσης των παραπάνω πλοίων στα στενά της TAIWAN ταξιδεύοντας με μία ταχύτητα της τάξεως των 17 και 19 κόμβων αντίστοιχα και με το "WASHINGTON SENATOR" να έχει αλλάξει πορεία σύμφωνα με κάποια εντολή πορείας την οποία ο αξιωματικός της γέφυρας κακώς εθεώρησε δεδομένη σε σχέση με το πλοίο "LYKES VOYAGER".

Χρησιμοποιώντας τη συσκευή ραδιοεπικοινωνίας V.H.F., ο αξιωματικός φυλακής του "WASHINGTON SENATOR" συνομίλησε και συμφώνησε πορεία "δεξιά - δεξιά" αντίστοιχα με κάποιο άλλο πλοίο το οποίο εκ λάθους νόμιζε ότι ήταν το "LYKES VOYAGER", συνομιλούσε πράγματι με ένα άλλο πλοίο αγνώστων στοιχείων (UNIDENTIFIED VESSEL). Εν τω μεταξύ όταν αναγνωρίστηκε το σφάλμα της άτυπης συνεννόησης και έγινε αντιληπτό ότι θα διασταυρωθούν οι πορείες των δύο πλοίων, ήταν πλέον πολύ αργά για να προληφθεί το γεγονός της σύγκρουσης.

Εάν είχαν τηρηθεί οι απαιτούμενοι Κανόνες για την αποφυγή των συγκρούσεων (COLLISION REGULATIONS - COLREGS), το ατύχημα δεν θα είχε συμβεί, αλλά το "WASHINGTON SENATOR" αν είχε προβεί κατάλληλα στους κανονικούς χειρισμούς και με σύμφωνες ενέργειες και του "LYKES VOYAGER", θα είχαν καταλήξει στον απαιτούμενο σχεδιασμό, για την αποφυγή του ατυχήματος. Έχοντας αποφασισθεί οι διάφορες ενέργειες και σκέψεις κατά παράβαση των Κανόνων, η φρόνιμη κίνηση θα ήταν η λήψη κάθε διαθέσιμης και κατάλληλης πρόνοιας ώστε να διαπιστωθεί ότι, τελικά θα είχαν συμφωνηθεί οι τυπικές κινήσεις με το αντίστοιχο πλοίο με αποτέλεσμα κάθε πλοίο να είχε πληροφορηθεί τις κινήσεις του άλλου.

Όμως, παρά το γεγονός ότι, στη περίπτωση αυτή και τα δύο πλοία ήταν εφοδιασμένα με το κατάλληλο

σύστημα "AIS" δεν χρησιμοποιήθηκε για την αναγνώριση. Εάν είχαν τηρηθεί οι κανόνες και είχε χρησιμοποιηθεί η συσκευή "AIS" το πλοίο "WASHINGTON SENATOR" θα μπορούσε εύκολα να αναγνωρίσει με ποιο πλοίο είχε επικοινωνήσει και το ατύχημα θα είχε αποσοβηθεί.

Στην αντίστοιχη αναφορά σημειώθηκε ότι, η συσκευή η οποία χρησιμοποιήθηκε για τη συνομιλία είναι κατά κάποιο τρόπο δυνατόν να υπερκαλύψει λειτουργικά το ραντάρ, τη συσκευή AIS και τα δεδομένα στοιχεία από τους χάρτες, είναι πιθανόν να δημιουργηθεί



Η συσκευή AIS του πλοίου WASHINGTON SENATOR

μία άτυπη διαφορά αποτελεσμάτων σ' αυτού του είδους τις καταστάσεις. Στην αναφορά, αναφέρεται επίσης ότι, είναι δυνατόν τα πληροφοριακά στοιχεία τα οποία παρέχονται από τη κατάλληλη συσκευή "AIS", μπορούν πολύ εύκολα και άμεσα να είναι διαθέσιμα από τις συσκευές των δύο πλοίων και να διασυνδεθούν κατ' ευθείαν στις οθόνες των ραντάρ. Αυτή η διαδικασία είναι σήμερα εφικτή και εύκολη.

Τέλος θα ήταν δυνατή η παροχή και η λήψη πρώτης ειδοποίησης την οποία το πλοίο "LYKES VOYAGER" δεν συμμετείχε στην πρόταση ασφαλούς πλου την οποία το πλοίο "WASHINGTON SENATOR" φαντάστηκε ότι είχε προβεί. Αυτή η διαδικασία θα είχε συντελεσθεί μέσα στον σχεδόν αληθή-χρόνο αναφοράς των κινήσεων των πλοίων, πιθανώς με το σύστημα "AIS".

Η ΣΥΣΚΕΥΗ VHF ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΝΑΓΓΕΛΙΑΣ ΣΗΜΑΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Η χρήση της ραδιοεπικοινωνίας σαν βασική μέθοδος επικοινωνίας στη περίπτωση μιας κλήσης κινδύνου μετά από το γεγονός σύγκρουσης, σύμφωνα με την έρευνα, θα ήταν επίσης ανεπαρκής, εφ' όσον βέ- ➔

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ METLOCAST HELLAS

**ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
METLOCAST HELLAS**

**ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
HERMES**

GEORGE A. ZANIOS

**ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
HERMES**

GEORGE A. ZANIOS

← βαια δεν θα υπήρξε ανταπόκριση στις προσπάθειες από άλλα πλοία ή από τις Υπηρεσίες Έρευνας και Διάθεσης (SEARCH AND RESCUE - SAR). Θα πρέπει να δίδεται η εντύπωση ότι, το πλήρωμα αρκετών πλοίων είναι απρόθυμο ή μάλλον διστακτικό να υιοθετήσει τις συστάσεις των νέων τεχνολογιών σαν μέρος των προ-σπαθειών βεβαίωσης της ασφάλειας στα πλοία. Η αναφορά ανέφερε ότι, στη προκειμένη περίπτωση καταδεικνύεται ξεκάθαρα ο κίνδυνος της χρήσης του διαύλου 16 του VHF, από τα πλοία του SOLAS για τη μετάδοση σημάτων συναγερμών, επιφυλακής, από τη μάλλον χρήση του συστήματος ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΚΛΗΣΗΣ (DIGITAL SELECTIVE CALLING - DSC), το οποίο θα έχει ενεργοποιήσει τις υπηρεσίες "SAR" (SEARCH AND RESCUE) της ξηράς και όλα τα παραπλέοντα πλοία SOLAS στη περιοχή.

Συνεχίζεται να αναφέρεται: "Αυτό το ατύχημα είναι ένα ανάμεσα στα διάφορα τα οποία πρόσφατα έχουν διερευνηθεί από την Υπηρεσία Έρευνας Ναυτικών Ατυχημάτων (MARITIME ACCIDENT INVESTIGATION BOARD - MAIB) στα οποία ο δίαυλος 16 του VHF έχει χρησιμοποιηθεί σαν μέσον αναγγελίας σημάτων κινδύνου από τα πλοία SOLAS, αντί του συστήματος DSC. Είναι πιθανόν ότι, εφ' όσον ο δίαυλος 16 του VHF είχε χρησιμοποιηθεί γι' αυτό το σκοπό, για αρκετά χρόνια προ της καθιέρωσης του GMDSS αρκετοί διαπιστευμένοι ναυτιλλόμενοι είχαν δυσκολίες στη μετάβαση στο νέο σύστημα".

"Η συνηθισμένη χρήση του διαύλου 16 για τη μετά-

δοση σημάτων συναγερμού και κινδύνου, πρέπει να είναι δύσκολο να "Σπάσει" κυρίως το γεγονός ότι οι ναυτιλλόμενοι επικοινωνούν με τη ραδιοσυσκευή VHF, δεν θα πρέπει να ακούγεται, ή το χειρότερο, να μη δίδεται απάντηση ή σημασία".

ΑΠΡΟΘΥΜΙΑ ΓΙΑ ΑΛΛΑΓΗ

Φαίνεται ότι, παρά το γεγονός της προόδου της τεχνολογίας και των κανονισμών που σχεδιάστηκαν για την αποφυγή πιθανοτήτων ατυχημάτων, οι ναυτιλλόμενοι βρίσκονται ακόμη σε ένα στάδιο περιπτώσεων να κάνουν πράγματα με τον οποίο πάντα έχουν συνηθίσει να κάνουν και είναι απρόθυμοι να αρχίσουν να αποδέχονται την χρήση της τεχνολογίας η οποία έχει εφαρμοσθεί στα πλοία, υποτίθεται για όφελος τους.

Σ' αυτή την κατάσταση, η νέα τεχνολογία μπορεί να γίνει μία υποχρέωση αντί για πλεονέκτημα, στη προκειμένη περίπτωση εάν άλλα πλοία θεωρούν ότι, ένας Πλοίαρχος παίρνει πληροφόρηση από ένα υποχρεωτικό εξοπλισμό, και στη συνέχεια παίρνει αποφάσεις οι οποίες βασίζονται σε λανθασμένες υποθέσεις, είναι πολύ πιθανόν να προξενήσει ένα ατύχημα. Εάν η λύση βρίσκεται σε κατάλληλα αυξημένη εκπαίδευση, πιο στενή παρακολούθηση της έμμονης διαδικασίας από τη ξηρά ή με άλλα μέτρα, η πρόοδος της ναυτικής τεχνολογίας θα είναι ανώφελος εάν δεν εφαρμόζεται σωστά πάνω στο πλοίο και, εάν ακόμη δεν χρησιμοποιείται σαν μέρος της συνολικής ρουτίνας ασφαλείας.

Ο χαρακτηρισμός του εργαζόμενου στη θάλασσα

Στην "ΠΛΟΙΑΡΧΙΚΗ ΗΧΩ" τεύχος 386, (Μάρτιος-Απρίλιος 2006), της Ενώσεως Πλοίαρχων, διαβάσαμε μια επιστολή του καπετάν Φρίξου Δήμου την οποία με την άδεια της "ΠΛΟΙΑΡΧΙΚΗΣ ΗΧΟΥΣ" Και του καπετάν Φρίξου Δήμου, για εντυπωσιακούς λόγους αξίζει να αναδημοσιεύσουμε, προσθέτοντας τις απόψεις και τα σχόλιά μας.

Ο τίτλος της επιστολής "ΝΑΥΤΙΚΟΙ ή ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ" και αναφέρει η επιστολή:

Κατά τη πρόσφατη απεργία της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ) όλοι μιλάνε ακόμη και ο κ. Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας για ναυτεργάτες αντί του ορθού "ναυτικοί".

Σύμφωνα με το Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, αυτοί που εργάζονται στα πλοία ονομάζονται "ναυτικοί". Εργάτες θαλάσσης καλούνται οι εργαζόμενοι στα βοηθητικά ναυπηγήματα δηλ. πλωτούς γερανούς, πλωτές δεξαμενές, βυθοκόρους κλπ.

Στους Ναυτικούς περιλαμβάνονται οι Πλοίαρχος, αξιωματικοί, υπαξιωματικοί και το κατώτερο πλήρωμα.

Ο όρος "Ναυτεργάτης" δεν είναι συνώνυμος του "Ναυτικός" και φυσικά τελείως άσχετος με τον Πλοίαρχο και τους αξιωματικούς του ΕΝ.

Εξάλλου οι διάφορες Πανελλήνιες Ενώσεις ή Σύνδεσμοι, τα επαγγελματικά σωματεία των ναυτικών δηλαδή, απαρτίζουν τη Πανελλήνια Ναυτική και όχι ναυτεργατική Ομοσπονδία.

Συνεχίζει το σχόλιό του ο καπετάν Φρίξος Δήμου και

αναφέρει. Κατά την τελευταία απεργία της Π.Ν.Ο. πρωτοκλασάτος Υπουργός δήλωσε πως δεν καταλαβαίνει γιατί οι ναυτικοί ζητάνε διαφορετική φορολογική μεταχείριση από τους άλλους Έλληνες.... Βλέπετε τη θαλασινή ζωή τη γνωρίζει από τις διακοπές του στη Μύκονο και το παράθυρο του κλιματιζόμενου γραφείου του.... Την ίδια περίοδο άλλος Υπουργός "μετονομάζει" τους ναυτικούς σε ναυτεργάτες, φαίνεται ότι έτσι βλέπουν αυτούς που κυβερνούν τα μεγαθήρια του Εμπορικού στόλου μας ή διευθύνουν τις τεράστιες ιπποδυνάμεις του μηχανοστασίου. ΚΡΙΜΑ.

Το σχόλιό μας: Σαφώς και με φιλοσοφημένη λογική αναφέρεται η παραπάνω επιστολή στο πραγματικό χαρακτηρισμό του "ναυτικού" αντί του άτυπου "ναυτεργάτης". Συμφωνούμε και επικροτούμε απόλυτα το πνεύμα της επιστολής. Ψάξαμε να κατανοήσουμε ποια είναι η σκοπιμότητα της "μετάλλαξης" του σωστού χαρακτηρισμού του ναυτικού σε ναυτεργάτη. Εμείς, έχουμε εκφράσει τις απόψεις μας σε επί μέρους συζητήσεις σχετικά με το παραπάνω θέμα. Θέλουμε να πιστεύουμε ότι, είναι ατυχής λανθασμένη έκφραση κατά τη διάρκεια του απεργιακού αγώνα δημιούργησε το απαράδεκτο πρόβλημα και όχι κάποια σκόπιμη προσπάθεια υποτελούς ταξικού υποβιβασμού της ευγενούς ιδιότητας του "ναυτικού". Στο θέμα αυτό αναφέρθηκε στη τελευταία έκδοση και η "ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ" του Πανελληνίου Συνδέσμου Οικονομικών Αξιωματικών Ε.Ν.

ΓΝΩΣΗ και ΤΕΧΝΗ

**ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
GEORGE MOUNDEAS**

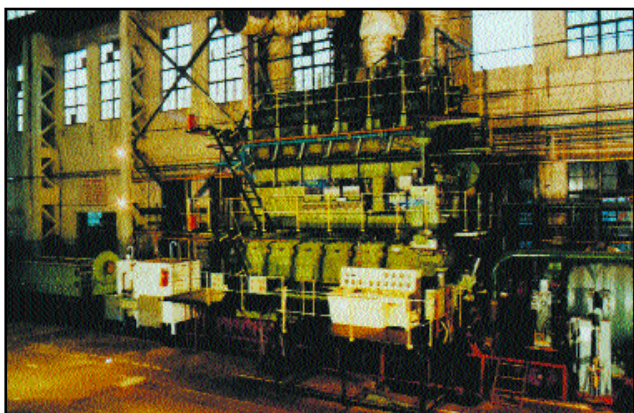


η Ιστορία της κατασκευής μηχανών

Η ιστορία κατασκευής μηχανών στη Κίνα για ναυτικά προωστήρια συστήματα και μηχανές παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας είναι χαρακτηριστική και ξεκινά από το απώτερο παρελθόν.

Από τις πρώτες μηχανές που κατασκευάστηκαν ήταν χαμηλόστροφες μηχανές B&W, καθ' ον χρόνο όμως κατασκευάζονταν ήδη οι μεσόστροφες μηχανές E390 διαμέτρου κυλίνδρων 390 χιλ. σε διάταξη V12 και V18 αντίστοιχα.

Οι μηχανές SULZER ήταν ο πρώτος καρπός της



Η πρώτη χαμηλόστροφη μηχανή SULZER 6RLA56 που κατασκευάστηκε από το ναυπηγείο DALIAN SHIPYARD το 1981

παραγωγής της εποχής εκείνης με την εξουσιοδοτημένη και προνομιούχο κατασκευή μηχανών που οι Κινέζοι κατασκευαστές - θα δοκίμαζαν λειτουργικά. Το 1978 με ένα εξουσιοδοτημένο προνόμιο/άδεια κάλυψε τη πλήρη σειρά του Ελβετικού Ομίλου χαμηλόστροφων μηχανών του τύπου RND-M και RL με ισχύ από 3.700 KW μέχρι 35 MW.

Το ναυπηγείο "SHANGHAI SHIPYARD" ήταν το πρώτο το οποίο συμπλήρωσε μία μηχανή με τη παραπάνω προνομιούχο εξουσιοδότηση. Ήταν μία εξακύλινδρη μηχανή του τύπου RND68M ισχύος 8000 KW και η οποία δοκιμάστηκε τον Απρίλιο του 1981. Η μηχανή αυτή εγκαταστάθηκε στο δεύτερο μιας σειράς φορτηγών πλοίων πολλαπλής σκοπιμότητας (MULTI PURPOSE) μεγέθους των 16.000 DWT τα οποία ναυπηγήθηκαν για λογαριασμό μίας Κινεζοπολωνικής εταιρίας "JOINT-STOCK SHIPPING COMPANY".

Κατά το ίδιο χρονικό διάστημα, το ναυπηγείο κατασκεύασε τέσσερις εξακύλινδρες μηχανές τύπου RD44 - που ο τύπος αυτός αντιπροσώπευε ένα πρόσφατο σχεδιασμό της εποχής εκείνης - για την εγκατάσταση σε ένα πλοίο εσωτερικών γραμμών. Οι Κινέζοι ανέπτυξαν ένα ενδιαφέρον για τη μηχανή αυτού

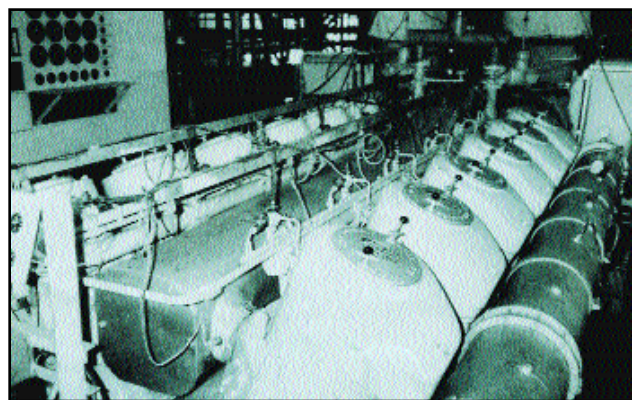
του τύπου των 440 χιλ. διαμέτρου κυλίνδρου, η οποία ήταν εκτός του επίσημου προγράμματος της SULZER για μερικά χρόνια. Εκτός από τη διάθεση των ρυθμιστών στροφών, οι μηχανές 6RD44 αναφέρεται ότι, είχαν κατασκευασθεί εξ' ολοκλήρου από εξαρτήματα εγχώριας παραγωγής.

Το 1982, το ναυπηγείο "SHANGHAI SHIPYARD", πιθανόν το μοναδικό εξουσιοδοτημένο από τη SULZER, που ασχολήθηκε με τη κατασκευή μηχανών διαφόρων τύπων RD, RND και RLB με το σύνηθες σύστημα στροβιλιζόμενης σάρωσης. Στο νέο τύπο μηχανής RTA με το νέο-σχεδιασθέν σύστημα ομοιόμορφης ροής του αέρα σαρώσεως. Το ναυπηγείο προσδοκούσε μία πρωτοπόρα προνομιακή εξουσιοδότηση σχετικά με το μικρότερο είδος αυτού του προγράμματος, το τύπο RTA38 διαμέτρου κυλίνδρων 380 χιλ.

Το ναυπηγείο "SHANGHAI SHIPYARD" κατασκεύασε επίσης εξακύλινδρες μηχανές του τύπου RTA58 για τη πρόωση των πλοίων BULK CARRIER μεγέθους 38.000 DWT παραγγελίας από την εταιρία CHINA'S BUREAU OF MARITIME TRANSPORTATION που χρειάστηκε επίσης εξακύλινδρες RLB56 μηχανές για τα έξι πλοία μεγέθους 20.000 DWT έκαστο. Ο στροφαλοφόρος άξονας της πρώτης μηχανής 6RLB56, για να καλυφθούν οι απαιτήσεις του χρόνου παράδοσης, παραγγέλθηκε στην Ιαπωνία αλλά, οι υπόλοιποι τύποι των μηχανών, εφοδιάστηκαν με άξονες οι οποίοι κατασκευάστηκαν στη SHANGHAI.

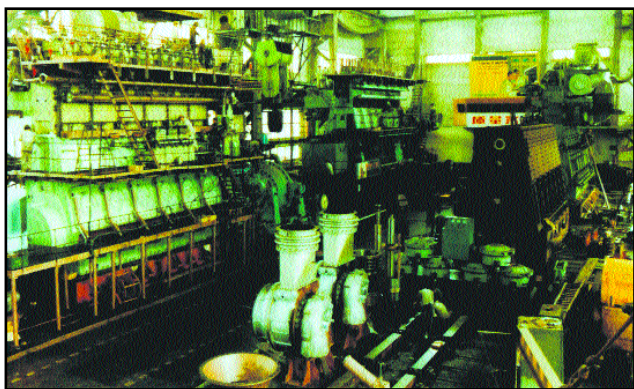
Στο Ναυπηγείο DALIAN SHIPYARD εχορηγήθηκε η προνομιούχος εξουσιοδότηση για τη κατασκευή SULZER χαμηλόστροφες μηχανές των οποίων η πρωτότυπη 6RLA56 δοκιμάστηκε τον Σεπτέμβρη του 1981.

Το ναυπηγείο DALIAN SHIPYARD εξουσιοδοτήθηκε επίσης από την MAN-B&W για τη κατασκευή χαμηλό-



Η πρώτη μηχανή PIELSTICK 12PC2-5V μέσω αριθμού στροφών κατασκευής HUDDONG SHIPYARD.

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΛΟΥΚΑΣ



Η πρώτη Κινέζικη μηχανή SULZER τύπου 6RND68M ισχύος 7.950 Kw, δοκιμάστηκε το 1981 στο SHANGHAI SHIPYARD.

στροφών μηχανών των σχεδιαστών της Κοπενχάγης, αρχίζοντας από την εξακύλινδρη τύπου L55GFCA για ένα ζευγάρι πλοίων BULK CARRIERS παραγγελίας της εταιρίας WHEELLOCK MARITIME του HONG KONG για παράδοση το 1983.

Καλή εμπειρία είχε επίσης αποκτηθεί από το ναυπηγείο DALIAN από τη συναρμολόγηση και τις δοκιμές αυτού του τύπου μηχανής, της οποίας τα διάφορα εξαρτήματα, με βάση αρκετά ανταγωνιστικών τιμών τα επρομήθευαν κατά το 1981/82, οι εξουσιοδοτημένοι από τη MAN-B&W Ιαπωνέζοι κατασκευαστές HITACHI. Η HITACHI επίσης παρείχε οδηγίες κατά τη διάρκεια της άρμωσης και των δοκιμών αυτών των μηχανών, οι οποίες εγκαταστάθηκαν σε δύο πλοία χύδην φορτίου με συμβόλαια παραγγελίας στο ναυπηγείο DALIAN από τους πλοιοκτήτες "GREEN ISLAND CEMENT GROUP" του HONG KONG. Στις αρχές του 1980 η παραπάνω Ιαπωνική εταιρία HITACHI προμήθευσε δύο πλήρεις 8L55GFCA μηχανές για άλλα υπό ναυπήγηση πλοία.

Το ναυπηγείο HUDONG SHIPYARD ασχολήθηκε επίσης με τη χορήγηση της εξουσιοδότησης από τη MAN-B&W για τη κατασκευή της μηχανής 8L55GFCA η οποία αποδίδει ισχύ 7.870 KW στο μέγιστο φορτίο της (MCR) στις 150 στροφές/λεπτό, για ένα BULK CARRIER το οποίο ναυπηγήθηκε στις εγκαταστάσεις του ναυπηγείου JIANGNAM SHIPYARD στη SHANGHAI για λογαριασμό της πλοιοκτήτριας εταιρίας "INTERNATIONAL UNITED SHIP-PING AND INVESTMENT COMPANY".

Οι σχεδιάστριες εταιρίες SULZER και MAN-B&W DIESEL χορήγησαν τεχνική υποστήριξη και τεχνική εκπαίδευση στις Κινεζικές εξουσιοδοτημένες και αναπτυσσόμενες εταιρίες κατασκευής χαμηλοστροφών μηχανών με μακράς διάρκειας επι-

σκέψεις εκμάθησης και παρακολούθησης σεμιναρίων στις κεντρικές εγκαταστάσεις της Ευρώπης για το προσωπικό σχεδίασης και παραγωγής.

Στον τομέα των τετράχρονων μηχανών, υπεγράφη τον Οκτώβριο του 1978 μία συμφωνία με την εταιρία SEMT-PIELSTICK επιτρέποντας στη τότε "CHINA CORPORATION OF SHIPBUILDING INDUSTRY" (CCSI), να κατασκευάσει δύο σειρές μηχανών των Γάλλων σχεδιαστών για σκοπούς ναυτικής πρόωσης και παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.

* Των 400 χιλ. διαμέτρου κυλίνδρου μηχανή τύπου PC2-400 (PC2-2, 2-3, και 2-5) μέσου αριθμού στροφών μοντέλα, αναπτύσσοντας ισχείς από 2.200 μέχρι 8.600 KW. στις 500-520 στροφές/1'.

* Των 280 χιλ. διαμέτρου κυλίνδρων υψηλόστροφες μηχανές προσφέροντας ισχείς από 1.765 μέχρι 5.900 KW στις 1030 στρ/1'.

Στο ναυπηγείο HUDONG SHIPYARD είχε παραχωρηθεί η προνομιακή εξουσιοδότηση για την κατασκευή των προγραμμάτων SEMT-PIELSTICK PC2-5 και 2-6. Έτσι, το 1981/82 κατασκευάστηκαν δύο τύποι μηχανών V12-κύλινδρες τύπου PC2-5, με αναπτυσσόμενη ισχύ η κάθε μία της τάξεως των 5.735 KW στις 520 στρ/1'.

Τα Κινεζικά ναυπηγεία ήταν σε θέση να ασχοληθούν με την κατασκευή μερικών εγχώριας σχεδίασης μεσοστροφών μηχανών, ιδιαίτερης μελέτης από το "SHANGHAI MARINE DIESEL ENGINE RESEARCH INSTITUTE" Η μηχανή του τύπου G300 ήταν μία τετράχρονη στροβιλοτροφοδοτούμενη με ψυγείο αέρος μηχανή με διάμετρο κυλίνδρου 300 χιλ. και διαδρομής των εμβόλων 380 χιλ. διαθέσιμη σε διάταξη έξη και οκτώ κυλίνδρους εν σειρά, και τύπου V12/16 κυλίνδρων. Ένα εύρος απόδοσης από 735 KW μέχρι 3.900 KW εκαλύπτετο με διάφορες ταχύτητες και αποδόσεις κατ' επιλογή.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΣΟΣΤΡΟΦΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ G300 ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

	Στάνταρτ	Αναβαθμισμένη
Διάμετρος κυλ.	300 χιλ.	
Διαδρομή	380 χιλ.	
Αριθμ. κυλίνδρων	6/8L-12/16V	
Ταχύτητα στρ/1'	400/600	600
Μέση ταχ.εμβόλου μ/1'	5,07/7,6	7,6
Μέση πίεση BAR	14	18,6
Μέγ. πίεση καύσης BAR	90/100	125
Σχ. συμπίεσης	11,8	11,5
Πίεση στροβ. BAR	2,1-2,3	2,7-2,9
Ισχύς KW.	735-3900	
Ειδ. καταν. +3%,γρ/KWH.	213	206
Βάρος σε τον.	17-21-25-30	
Διαστάσεις (ΜχΠχΥ)	4,9x1,65x2,72 m. (τύπος 6L) 6,78 X 2,55 - 2,89 μ. (τύπος V16)	

**ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΟΞΑΣ**



ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ "HELMEPA"

Μαζί με το φυλλάδιο της Ετήσιας Έκθεσης για το 2005 της HELMEPA, λάβαμε και τη παρακάτω επιστολή την οποία θεωρούμε υποχρέωση μας να δημοσιεύσουμε.

Η Λέσχη των Αρχιμηχανικών ΕΝ, αναγνωρίζει διαχρονικά το αξιόλογο έργο της HELMEPA και τις φιλικές διαθέσεις του αξιότιμου Γενικού Διευθυντού κ. Δημ. Μητσάτσου.

Αναφέρεται η επιστολή

Κατά την 24η Ετήσια Γενική Συνέλευση των μελών της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (HELMEPA), έγιναν οι αρχαιρεσίες για τη την ανάδειξη νέου Διοικητικού Συμβουλίου της Οργάνωσης. Ο κ. Νικόλαος Παπαδάκης εξελέγη ο νέος Πρόεδρος του Δ.Σ. Αξιοσημείωτη ήταν η παρουσία στη Συνέλευση του Γενικού Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ΙΜΟ κ. Ευθύμιος Μητρόπουλος ο οποίος ιδιαίτερα τόνισε ότι, η HELMEPA και ο ΙΜΟ μπορούν από διαφορετικές θέσεις και αφετηρίες να προσεγγίζουν τα προβλήματα της Ναυτιλίας. Οι βασικοί τους στόχοι όμως παραμένουν η εκπαίδευση των ναυτικών στη γενική της μορφή, και η αναπτυσσόμενη ευαισθησία των κοινωνικών παραγόντων και των επί μέρους φορέων στα περιβαλλοντικά προβλήματα. Ιδιαίτερα επίσης ανέφερε ότι, η αποστολή της HELMEPA να δημιουργεί και να καλλιεργεί κλίμα αισιοδοξίας και περιβαλλοντολογικής συνείδησης και ευαισθησίας στο γενικό χώρο της ναυτιλίας, συμπληρώνοντας έτσι ιδανικά το έργο του ΙΜΟ αποτελεί δε παράδειγμα προς μίμηση. Τελειώνοντας την ομιλία του ο Γενικός Γραμματέας του ΙΜΟ αναφέρθηκε στις δραστηριότητες της HELMEPA και την ίδρυση της INTERMEPA και των αντίστοιχων ΜΕΡΑΣ σε διάφορα μέρη του κόσμου. Κατά τη διάρκεια των εργασιών της Γενικής Συνέλευσης, δόθηκαν τιμητικά διπλώματα για τη προσφορά στο έργο της HELMEPA. Δόθηκαν στον καπετάν Μανώλη Καβουσανάκη ο οποίος ανακηρύχθηκε Επίτιμο Μέλος και στον κ. Νίκο Τσάκο επί τετραετία Πρόεδρο της HELMEPA ο οποίος συμμετείχε επί χρόνια στα Διοικητικά Συμβούλια και βοήθησε τόσο ο ίδιος όσο και η οικογένεια του στις δραστηριότητες της Οργάνωσης.

Το νεοεκλεγέν Δ.Σ. το οποίο συγκροτήθηκε σε σώμα έχει ως εξής:

Πρόεδρος: Νικόλαος Παπαδάκης

Αντιπρόεδρος: Νικόλαος Τσαβλέρης

Γεν Γραμματέας: Αδαμάντιος Λαιμός

Ειδ. Γραμματέας: Μάνος Διαμαντής

Ταμίας: Νικόλαος Μπαφαλούκος

Αναπλ. Ταμίας: Σταύρος Ρούσσος

Μέλη: Γεώργιος Γράτσος, Παναγιώτης-Πήτερ Λιβανός, Γεώργιος Μακρυμίχαλος, Ειρήνη Νταϊφά, Ιάκωβος Περαντινός, Ιωάννης Πολυχρονόπουλος, Ιάκωβος Ρήγος, Μαρία Τσάκου, Ιωάννης Χαλάς,

HELMEPA ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΕΤΟΥΣ 2005

Κυρίες και Κύριοι,

Έχουμε τη χαρά να σας στείλουμε εσώκλειστα την Ετήσια Έκθεση των δραστηριοτήτων της HELMEPA για το 2005, που παρουσιάστηκαν στη Γενική Συνέλευση των μελών της ένωσης την 30 Μαρτίου 2006.

Στην Έκθεση περιγράφονται οι δραστηριότητες στο ναυτιλιακό τομέα και εκείνον της ενημέρωσης του ευρύτερου κοινού, τόσο στην Ελλάδα όσο και το εξωτερικό καθώς και πρωτοβουλίες που υλοποιήθηκαν στο πλαίσιο της INTERMEPA.

Το προηγούμενο έτος χαρακτηρίστηκε από ορισμένες ενθαρρυντικές στιγμές για το έργο της HELMEPA, όπως η παρουσίαση της INTERMEPA στον ΙΜΟ, η μεγαλύτερη ανταπόκριση εθελοντών στους καθαρισμούς ακτών και η αυξημένη συμμετοχή των παιδιών στην Παιδική HELMEPA σ' όλη τη χώρα.

Ικανοποίηση επίσης προκάλεσε το ενδιαφέρον που έδειξαν εθνικές αντιπροσωπείες στον ΙΜΟ στην εθελοντική προσέγγιση της HELMEPA, αποτέλεσμα της προώθησης της ιδέας των ΜΕΡΑ και της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης των νέων από το Γενικό Γραμματέα Ε. Μητρόπουλο και τον Πρόεδρο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Οργανισμού, Α. Χρυσοστόμου.

Οι προσπάθειες αυτές της HELMEPA δε θα ήταν δυνατό να πραγματοποιηθούν χωρίς την υποστήριξη όλων των μελών και κυρίως την εθελοντική δέσμευση των χιλιάδων Ελλήνων ναυτικών πάνω στα πλοία-μέλη. Συγκεκριμένες δραστηριότητες υλοποιήθηκαν με χορηγίες μελών, εταιρειών και οργανισμών, καθώς και ατόμων - φίλων της HELMEPA, οι οποίοι αναφέρονται στην τελευταία ενότητα της Έκθεσης μαζί με τις θερμές μας ευχαριστίες.

Καθώς η χρονιά αυτή φέρνει νέες προκλήσεις, η αποστολή της HELMEPA παραμένει πάντα επίκαιρη: να βοηθάει τον ανθρώπινο παράγοντα στη συμμόρφωση του με τη διεθνή ναυτιλιακή νομοθεσία και να συμπληρώνει αυτή τη νομοθεσία καλλιεργώντας περιβαλλοντική συνείδηση και πνεύμα ασφάλειας, από πλοιοκτήτη μέχρι τελευταίο ναύτη.

Κλείνοντας, επιτρέψτε μας να σας παροτρύνουμε σύμφωνα με τα λόγια του απεθάνοντος Προέδρου Νίκου Π. Τσάκου στον χαιρετισμό του προς όλους εσάς που πιστεύετε στις προσπάθειες μας, να συνεχίσετε να παρέχετε την υποστήριξη σας γιατί μαζί μπορούμε να κάνουμε τη διαφορά.

Με τιμή
Δημήτρης Κ. Μητσάτσος
Γενικός Διευθυντής

MERKOURIS MARKARIAN

Οι δραστηριότητες του Σχολείου «ΑΡΓΩ»



Στις 3 Απριλίου, στο Δημοτικό Κολυμβητήριο Κερατσινίου οργανώθηκε κολυμβητική ημερίδα από το σχολείο ΑΡΓΩ. συμμετείχαν οκτώ φορείς ειδικής αγωγής και κλασικής εκπαίδευσης.

Στις 6 Απριλίου στο Δημοτικό Στάδιο Κερατσινίου διοργανώθηκαν αθλητικοί αγώνες "τα παιδιά του κόσμου 2006". Συμμετείχαν 10 φορείς και 200 παιδιά συνολικά. Η ΛΕΣΧΗ των ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΝ. που στέκεται πάντοτε κοντά στο σχολείο και στα παιδιά, ήταν ο χορηγός με το ποσόν των 1500 ευρώ για την αγορά μπλουζάκια, καπέλα, μετάλλια κλπ.

Μεταξύ της 10ης και 12ης Μαΐου 2006, πραγματοποιήθηκε η έκθεση ζωγραφικής και προϊόντων των εργαστηρίων του ΑΡΓΩ, στον πολυχώρο "ΑΠΟΛΛΩΝ" στα Καμίνια του Πειραιά.

Το απόγευμα της Παρασκευής 12 Μαΐου 2006 πραγματοποιήθηκε ημερίδα παρουσίασης της συνολικής δράσης του ΑΡΓΩ. Παράλληλα αναφέρθηκαν τα αποτελέσματα της συνεργασίας με τους εταίρους του προγράμματος "ΣΩΚΡΑΤΗΣ/GRUNDTVING 2" (Ίδρυμα κρατικών υποτροφιών. Συμμετέχοντες φορείς ήταν: 1) THE COLLEGE OF THE HOME MISSION SOCIETY OF THE CHURCH OF FINLAND/ 2) CENTRO DI CRESCITA COMMUNITARIA ITALY και 3) ΤΟ ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΑΡΓΩ.

Στόχοι της δράσης είναι η προαγωγή της Ευρωπαϊκής συνεργασίας στη δια βίου εκπαίδευση, η ενίσχυση της συνεργασίας εκπαιδευτικών και εκπαιδευομένων, η ανταλλαγή εμπειριών, καλών πρακτικών και μεθόδων συμβολής στην αύξηση της ευαισθητοποίησης έναντι της Ευρωπαϊκής Πολυμορφίας, κοινωνικής και πολιτιστικής.

Ομιλητές: ο κος Πάρις Παπασωτηρίου, Επιστημονικός Διευθυντής του ΑΡΓΩ, παρουσίασε το έργο του ΑΡΓΩ από την αρχή της ίδρυσης μέχρι σήμερα. Η κα Μαρία Γεωργούλη κοινωνική λειτουργός του Σχολείου και ο Καθηγητής "Ειδικής Φυσικής Αγωγής" του ΑΡΓΩ κος Κωνσταντίνος Σούτος.

Παρευρέθηκαν οι παρακάτω επίσημοι προσκεκλημένοι:

Βαλσαμάκης αντινομάρχης ως εκπρόσωπος του Νομάρχη Γιάννη Μίχα. Πέτρος Μαντούβαλος βουλευτής Πειραιά

Γρηγόρης Νιώτης βουλευτής Β' Πειραιά.

Μαρωνίτης Πρόεδρος UNESCO Πειραιά και Νήσων

Πατήρ Ιερόθεος Βαμβακάρης. Εκπρόσωπος του Μητροπολίτη Πειραιά. Αντώνης Πρίντζης και Χρήστος Μουρατίδης. Πρόεδρος και Ταμίας της Λέσχης Αρχιμηχανικών ΕΝ.

Από τη Νομαρχία Πειραιά, τμήμα Προνοίας, η Διευθύντρια κ. Λυκογιώργη και η κοινωνική λειτουργός κ. Λιόλιου. Επίσης γονείς και φίλοι του ΑΡΓΩ.

Η ημερίδα είχε μεγάλη επιτυχία.

Στις 21 Ιουνίου 2006 θα γίνει η καθιερωμένη καλοκαιρινή γιορτή των παιδιών του ΑΡΓΩ στο κυποθέατρο Νικαίας.

Παρατίθεται η ομιλία της κοινωνικής λειτουργού κ. Μαρίας Γεωργούλα η οποία αναφέρεται στη κοινωνικοποίηση των ατόμων με αναπηρίες.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

Θα αναφερθούμε σήμερα στην κοινωνικοποίηση των ΑμεΑ, όμως, πριν απ' αυτό θα πρέπει να σταθούμε στον όρο κοινωνικοποίηση, αυτή καθ' αυτή. Να αναλύσουμε τον ορισμό της καθώς και το πώς αυτή συντελείται καθ' όλη την διάρκεια της ζωής του ατόμου.

Ο όρος λοιπόν κοινωνικοποίηση ορίζεται ως η κοινωνική αναπαραγωγή ενός κοινωνικού συνόλου. Το κοινωνικό σύνολο δηλαδή, μεταβιβάζει την κοινωνική κληρονομιά από την μια γενιά στην άλλη, ετοιμάζει τα άτομα να ενταχθούν στους κόλπους του και να γίνουν αποδεκτά από τα υπόλοιπα μέλη του. Από την πλευρά των ατόμων τώρα, κοινωνικοποίηση είναι η αποδοχή της κοινωνικής κληρονομιάς, η ταύτιση με το κοινωνικό σύνολο και η ένταξη σ' αυτό.

Η κοινωνικοποίηση διακρίνεται σε πρωτογενή που συντελείται στα πρώτα χρόνια της ζωής του ατόμου, όπου ο αποκλειστικός φορέας κοινωνικοποίησης είναι η οικογένεια και σε δευτερογενή, όπου η οικογένεια παύει πια ν' αποτελεί τον μοναδικό φορέα κοινωνικοποίησης. Η δευτερογενής κοινωνικοποίηση εκτείνεται σ' όλη τη διάρκεια της

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ INFOMARINE

ζωής του ατόμου, ενώ οι φορείς κοινωνικοποίησης, περιλαμβάνουν ένα πλήθος παραγόντων που είναι οι ομάδες των συνομηλίκων, τα μέσα μαζικής επικοινωνίας, οι θεσμοί της οργανωμένης πολιτείας, με κυρίαρχο τον εκπαιδευτικό θεσμό, καθώς επίσης και η εργασία.

Και αφού συνοπτικά δώσαμε την περιγραφή του όρου κοινωνικοποίηση, θα προχωρήσουμε λίγο πιο πέρα και θα σταθούμε σ' έναν όρο που αποτελεί και το κύριο θέμα αυτής της εισήγησης. Τον όρο κοινωνικός αποκλεισμός, που χαρακτηρίζει και εμπεριέχει την ομάδα - στόχο στην οποία σήμερα αναφερόμαστε, τα ΑμεΑ.

Ο άνθρωπος κατά τον Αριστοτέλη είναι "φύσει πολιτικό ζώον", έχοντας πάντα την ανάγκη να ζει μέσα σε ένα οργανωμένο κοινωνικό σύνολο. Όμως δυστυχώς, όλα τα μέλη της κοινωνίας δεν έχουν τις ίδιες δυνατότητες. Ζώντας σε μια κοινωνία φτιαγμένη για την επιβίωση των δυνατών και αρτιμελών, δεν έχουν όλοι τις ίδιες ευκαιρίες για την προσωπική τους ανάπτυξη και αυτοπραγμάτωση.

Κι έτσι τα τελευταία χρόνια άρχισε να χρησιμοποιείται ο όρος "κοινωνικός αποκλεισμός", για να δηλώσει αυτές ακριβώς τις ομάδες που δεν έχουν τις ίδιες δυνατότητες ανάπτυξης, συμμετοχής και αποδοχής από το υπόλοιπο κοινωνικό σύνολο.

Ο όρος "κοινωνικός αποκλεισμός" χρησιμοποιήθηκε από τη στιγμή που η Ενωμένη Ευρώπη, βρέθηκε αντιμέτωπη με το φάσμα της ανεργίας και του περιθωρίου. Και ως "κοινωνικός αποκλεισμός" δηλώνεται η περιθωριοποίηση ατόμων ή ομάδων, στέρηση δικαιωμάτων, ίσων ευκαιριών και δυνατοτήτων για ισότιμη πρόσβαση και συμμετοχή στο κοινωνικό γίγνεσθαι.

Οι εν λόγω κοινωνικές ομάδες δεν μπορούν να συμμετέχουν στον οικονομικό και κοινωνικό τρόπο ζωής των άλλων ατόμων. Εμποδίζεται η συμμετοχή τους στις κοινωνικές ανταλλαγές καθώς και σε κοινωνικά δικαιώματα που χαρακτηρίζουν την κοινωνική ένταξη.

Επομένως, ο κοινωνικός αποκλεισμός είναι η κατάσταση αποξένωσης του ατόμου από την αγορά εργασίας, τα κοινωνικά δίκτυα (συγγενείς, φίλους κ.λ.π.) και το κράτος.

Οι ρίζες του αποκλεισμού βρίσκονται βαθιά μέσα στους αιώνες και τους πολιτισμούς, ενώ πολλές χώρες αντί ν' αναπτύξουν μια κοινωνική πολιτική που "θ' αγκαλιάζει" αυτές τις περιθωριοποιημένες ομάδες ή τα άτομα, αντίθετα υιοθετεί δίκτυα πολιτικού αποκλεισμού με θύματα ευάλωτες κοινωνικά ομάδες. Ο κοινωνικός αποκλεισμός πέραν της αδυναμίας άσκησης κοινωνικών δικαιωμάτων, εμπεριέχει και ένα πλήθος άλλων επακόλουθων όπως,

χαμηλή αυτοεκτίμηση των αποκλεισμένων, αναξιοπρεπή διαβίωση - επιβίωση, αφού ο κοινωνικά αποκλεισμένος βρίσκεται μακριά από τους μηχανισμούς παραγωγής και διακίνησης αγαθών.

Στερείται και αυτού του δικαιώματος της εργασίας, που θεωρείται ως ο κατ' εξοχήν φορέα κοινωνικοποίησης και αυτοπραγμάτωσης του ενήλικα ανθρώπου.

Στη ζωή του σύγχρονου ανθρώπου, η εργασία καταλαμβάνει εξέχουσα θέση, συντελώντας στην ανάπτυξη και καταξίωση του. Μέσω της εργασίας πραγματοποιούνται οι κοινωνικές του σχέσεις και δίνονται ευκαιρίες ανάπτυξης των ικανοτήτων του. Η εργασία αποτελεί θεμελιώδη ανθρώπινη δραστηριότητα.

Εάν λοιπόν δεχθούμε ότι η θέση του ατόμου στην παραγωγική διαδικασία έχει πρωτεύοντα ρόλο στον καθορισμό της θέσης του και των σχέσεων του σ' όλα τα κοινωνικά επίπεδα, ας φανταστούμε πόσο μεγάλη βαρύτητα έχει για τα άτομα με νοητική υστέρηση.

Μια λοιπόν συγκεκριμένη ομάδα που πλήττεται από το φάσμα του κοινωνικού αποκλεισμού είναι και η ομάδα των ατόμων με αναπηρίες.

Τα άτομα με αναπηρίες, είναι αυτά που βρίσκονται έξω από την διαδικασία την κοινωνικοποίησης, όπως αυτή που περιγράφηκε πιο πάνω. Βρίσκονται στο "περιθώριο", αφού δεν έχουν τις ίδιες ευκαιρίες με τα υπόλοιπα μέλη της κοινωνίας για ισότιμη συμμετοχή.

Ας κάνουμε όμως μια ιστορική αναδρομή και ας δούμε την στάση της ελληνικής πολιτείας απέναντι στα άτομα με αναπηρίες και πιο συγκεκριμένα στα άτομα με νοητική υστέρηση.

Μόνο τα τελευταία χρόνια δυστυχώς, διαφαίνεται μια ευαισθητοποίηση της πολιτείας προς τα άτομα αυτά, η οποία βέβαια τις περισσότερες φορές παίρνει τη μορφή της φιλανθρωπίας και όχι της ενεργούς πολιτικής ανάληψης ουσιαστικής προσφοράς. Μέχρι πριν μερικά χρόνια αντί της πολιτείας έρχεται να πρωτοστατήσει η ιδιωτική πρωτοβουλία με την ίδρυση ιδρυμάτων που στόχο είχαν την προστασία, την εκπαίδευση, την περίθαλψη και πολύ αργότερα την παροχή επαγγελματικής κατάρτισης.

Κάτω κυρίως από την επιρροή χωρών του εξωτερικού άρχισε αργότερα να διαμορφώνεται μια πολιτική ίσων ευκαιριών για τα άτομα με νοητική υστέρηση σε συνάρτηση με τον υπόλοιπο πληθυσμό. Άρχισε να επανεξετάζεται το ζήτημα της ικανότητας των ατόμων με αναπηρίες και η δυνατότητα προσφοράς τους στην ευρύτερη κοινωνία.

Όμως, αναφορικά με τα άτομα με νοητική υστέ-

**ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
ADAMS HYDRAULICS**

ρηση τα πράγματα ήταν διαφορετικά. Μπορεί σήμερα να είμαστε ίσως περισσότερο έτοιμοι να τα αντιμετωπίσουμε ως ισότιμα μέλη της κοινωνίας, παλαιότερα όμως η κατάσταση ήταν διαφορετική. Φαινόμενα προκατάληψης και ρατσισμού, εκδηλώνονταν έντονα, χωρίς δυστυχώς να έχουν εκλείψει και στις μέρες μας.

Από το επίσημο κράτος αντιμετωπιζόνταν ως άτομα "μειωμένων ικανοτήτων", χωρίς ποτέ να γίνεται προσπάθεια για την κοινωνική ένταξή τους και ενσωμάτωση τους στο κοινωνικό σύνολο.

Στην ανάπτυξη των επιστημών της Παιδαγωγικής και της Ψυχολογίας, οφείλεται κατά ένα μεγάλο ποσοστό και η αρχή της ενασχόλησης του κράτους σε νομοθετικό επίπεδο, με τα άτομα με νοητική υστέρηση, οι οποίες έδωσαν έμφαση στην ατομικότητα και την δυνατότητα εκπαίδευσης τους.

Αυτή όμως η μεταρρυθμιστική προσπάθεια δε σήμαινε και ταυτόχρονη ριζική αλλαγή των κοινωνικών στάσεων απέναντι στα άτομα με νοητική υστέρηση, οι οποίες κατά βάση παρέμεναν ρατσιστικές, με κυρίαρχη αντιμετώπιση, την ιδρυματική περίθαλψη των ατόμων αυτών. Από την μεταπολίτευση και έπειτα, πρωτοστατούντος του ιδιωτικού τομέα, δίνεται έμφαση στην καλλιέργεια της ψυχικής υγείας τους.

Αξίζει να αναφερθεί ότι οι ιδιωτικές αυτές πρωτοβουλίες στις περισσότερες των περιπτώσεων, πάρθηκαν από γονείς ή συγγενείς ατόμων με νοητική υστέρηση.

Έτσι, άρχισε σιγά - σιγά να γίνεται αποδεκτό ότι τα άτομα με νοητική υστέρηση, είχαν το δικό τους δυναμικό και με την παροχή της κατάλληλης εκπαίδευσης θα μπορούσαν να ζήσουν ημιανεξάρτητα, έχοντας παράλληλα και μια επαγγελματική απασχόληση.

Το επίσημο κράτος λοιπόν ξεφεύγοντας από την αρχή του ιδρυματισμού, προχωρά στην ίδρυση ειδικών τάξεων στον ίδιο χώρο των σχολείων της τυπικής εκπαίδευσης, με στόχο την ενσωμάτωση τους και την κοινωνική τους ένταξη. Σήμερα, εκτός των νηπιαγωγείων και δημοτικών σχολείων που λειτουργούν στις ενιαίες εκπαιδευτικές μονάδες, λειτουργούν επιπλέον Γυμνάσια και Λύκεια ειδικής αγωγής, καθώς και Τεχνικά Επαγγελματικά Εκπαιδευτήρια και Εργαστήρια Ειδικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης.

Έμφαση λοιπόν δίνεται και στην επαγγελματική προετοιμασία και κατάρτιση των ατόμων αυτών.

Γεγονός όμως είναι πως τα άτομα με νοητική υστέρηση, πλήττονται περισσότερο ίσως από τις άλλες κοινωνικά αποκλεισμένες ομάδες από το

φαινόμενο της ανεργίας. Και αυτό οφείλεται σε πολλούς παράγοντες όπως: παρουσιάζουν έλλειψη εκπαιδευτικών και επαγγελματικών προσόντων, ενώ συχνά είναι αντιμέτωπα με την προκατάληψη των εργοδοτών, που δυσχεραίνει την ένταξη τους στην αγορά εργασίας. Το μεγαλύτερο όμως πρόβλημα των ατόμων με νοητική υστέρηση είναι οι σχέσεις και η επικοινωνία με τους άλλους ανθρώπους, αφού το κοινωνικό τους επίπεδο είναι αρκετά χαμηλό, ελλείπει κυρίως των κοινωνικών διασυνδέσεων.

Έτσι, ενώ η νομοθετική μεταρρύθμιση των τελευταίων ετών, θεσπίζει νόμους για την επαγγελματική τους αποκατάσταση, αυτή είναι ιδιαίτερα δυσχερής, αφού το εκπαιδευτικό τους επίπεδο όπως είπαμε είναι ιδιαίτερα χαμηλό, δεν έχουν επαγγελματική εξειδίκευση και δεν έχουν αναπτύξει κοινωνικές δεξιότητες. Μέσα σ' όλα τα παραπάνω δεν πρέπει να παραβλέπουμε και την στάση της οικογένειας των ατόμων με νοητική υστέρηση, η οποία στις περισσότερες περιπτώσεις είναι άκρως υπερπροστατευτική και είναι ανασταλτικός παράγοντας στην επαγγελματική τους αποκατάσταση, θεωρώντας τα ίσως, ως μη "ικανά" να επιβιώσουν σ' ένα σκληρό εργασιακό περιβάλλον. Η επιτυχία ενός προγράμματος επαγγελματικής αποκατάστασης, θεωρείται ότι εξαρτάται κυρίως από την στάση των γονέων απέναντι σ' αυτό. Αφού δεν υπάρχει νομοθετική ρύθμιση που να υποχρεώνει τα άτομα με νοητική υστέρηση να συνεχίσουν την εκπαίδευση τους και την επαγγελματική τους κατάρτιση, η ευθύνη αυτή εναπόκειται στους γονείς, στο κατά πόσο δηλαδή θα κρατήσουν τα παιδιά τους στο σπίτι ή θα προτρέψουν την εκπαίδευση τους σε προστατευμένα εργαστήρια, ή στην παρακολούθηση προγραμμάτων κατάρτισης, δίνοντας τους έτσι την δυνατότητα να απασχοληθούν αργότερα στην ελεύθερη αγορά εργασίας. Όμως η συχνά αρνητική στάση της οικογένειας προς τις ικανότητες και τις δυνατότητες μάθησης των ατόμων με νοητική υστέρηση, οδηγεί στην μη ένταξη των ατόμων αυτών στην παραγωγική διαδικασία και στην οικονομική τους εξάρτηση από τους γονείς και τις κρατικές ή άλλες παροχές. Επομένως, η απομάκρυνση τους από τον παράγοντα εργασία, σημαίνει και απομάκρυνση από την κοινωνική συμμετοχή, την δημιουργία και την ολοκλήρωση, αφού η εργασία δεν είναι απλά μέσο επιβίωσης, αλλά παράγοντας ολοκλήρωσης και εξέλιξης του ατόμου. Στην αρνητική αυτή στάση των γονέων υπεισέρχονται παράγοντες όπως ο φόβος σεξουαλικής παρενόχλησης, φόβος απόρριψης από το εργασιακό περιβάλλον, αίσθηση ευθύνης απέναντι στο παι-

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ WORK STEEL

δί, φόβοι, δεν είναι κατά βάση παράλογοι.

Πραγματικά το εργασιακό περιβάλλον, είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικό και ευνοεί συγκρούσεις και ανισότητες και η παροχή της συνεχιζόμενης στήριξης του ατόμου που θα καταφέρει να εισέλθει σ' έναν εργασιακό χώρο στόχο θα έχει την αντιμετώπιση των καταστάσεων αυτών καθώς και την βοήθεια της προσαρμογής του ατόμου, όπως επίσης και την αποδοχή από την πλευρά των εργοδοτών και την κατανόηση των ιδιαιτεροτήτων του ατόμου με νοητική υστέρηση.

Είπαμε πριν ότι τα τελευταία χρόνια δίνεται έμφαση στην επαγγελματική κατάρτιση των ατόμων με αναπηρίες. Αξίζει όμως ν' αναφέρουμε ότι αυτή η επαγγελματική κατάρτιση είναι συνήθως επικεντρωμένη στα παραδοσιακά επαγγέλματα, π.χ. υφαντική, πλεκτική, κοπτική - ραπτική, χωρίς να λαμβάνονται ιδιαίτερα υπ' όψιν οι σημερινές ανάγκες της αγοράς εργασίας. Η κατάρτιση σε αντικείμενα που θα ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες της αγοράς εργασίας πολύ λίγο αναγνωρίζεται. Η προσαρμογή επομένως της εξειδίκευσης προς νέα αντικείμενα θα μπορούσε ίσως να συμβάλλει στην επαγγελματική αποκατάσταση των ΑμεΑ.

Ιδιαίτερη όμως βαρύτητα θα πρέπει να δοθεί και στην αρχή της Υποστηριζόμενης Εργασίας που στηρίζεται στο αξίωμα ότι όλοι οι άνθρωποι μπορούν να μετέχουν στην παραγωγική διαδικασία αν τους δοθεί η κατάλληλη εκπαίδευση και υποστήριξη.

Προσπαθήσαμε λοιπόν, να δώσουμε μια συνοπτική εικόνα της θέσης των ατόμων με νοητική υστέρηση στην Ελληνική Κοινωνία και κάναμε μια αναφορά στους παράγοντες εκείνους που αποτελούν τροχοπέδη στην κοινωνικοποίηση και κατ' επέκταση στην ομαλή κοινωνική τους ένταξη. Σίγουρα η αναφορά μας δεν ήταν επαρκής, πώς θα μπορούσε άλλωστε αφού είναι ένα θέμα που επιδέχεται άπειρες προεκτάσεις, όμως, αυτό που συμπερασματικά μπορούμε να πούμε, είναι πως ο δρόμος προς την πραγματική ενσωμάτωση των ατόμων με νοητική υστέρηση στην ελληνική κοινωνία είναι μακρύς και δύσκολος. Απαιτεί τη συνδρομή του κράτους με την παροχή ίσων ευκαιριών και όχι τον διαχωρισμό σε πολίτες δεύτερης και τρίτης επιλογής, την ευαισθητοποίηση όλου του κοινωνικού συνόλου και την εξάλειψη στάσεων ρατσισμού και οίκτου, αλλά και την καθοριστική συμβολή της ελληνικής οικογένειας, που όπως είπαμε αυτή και μόνο αυτή θα στηρίξει πραγματικά τα άτομα με νοητική υστέρηση στην ανάπτυξη των ικανοτήτων που θα συμβάλλουν στην κοινωνική και εργασιακή τους ένταξη.

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΗ ΣΩΜΑΤΙΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ Κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΣΟΥΤΟΥ

Κυρίες και κύριοι, καλησπέρα.

Λέγομαι Σούτος Κωνσταντίνος και θα σας παρουσιάσω τις δραστηριότητες και τις εκδηλώσεις του Αθλητικού Τμήματος του Αργώ που υλοποιήθηκαν μέσα στην σχολική χρονιά του 2005-2006. Πριν ξεκινήσω την παρουσίαση θα ήθελα να δούμε, λίγο μαζί, μέσα από τις διαφάνειες τα οφέλη που μπορεί να αποκομίσει ένα άτομο με αναπηρίες μέσα από την Αθλητική Άσκηση.

1. Βελτίωση των δεξιοτήτων αυτοεξυπηρέτησης και την ανεξάρτητη διαβίωση
2. ανάπτυξη των κινητικών και φυσικών ικανοτήτων
3. εκμάθηση των αθλητικών δεξιοτήτων
4. ελάττωση των συνεπειών της αναπηρίας
5. οφέλη που αφορούν την κοινωνικοποίηση του και την ισότιμη συμμετοχή του στα κοινωνικά δρώμενα
6. δομεί την αυτοπεποίθηση και αυτοεκτίμησή του
7. ενδυναμώνει τις δεξιότητες του για διαπροσωπικές σχέσεις
8. εμπλουτίζει τη ζωή του με δραστηριότητες που τον βοηθούν να ενταχθεί σε ομάδες αρτιμελών
9. μαθαίνει να διαχειρίζεται το άγχος που απορρέει μέσα από αισθήματα ανεπάρκειας και μειονεκτικότητας, εφόσον αναγνωρίζει την κατάστασή του και ενεργεί με σκοπό να την βελτιώσει.

Έτσι, φέτος υλοποιήθηκαν τα εξής προγράμματα.

1. Κολύμβηση
2. Καλαθοσφαίριση
3. Ποδηλασία
4. Bowling
5. Boccia
6. Στίβος
7. Ψυχοκινητική

Το Σωματείο Ναυτικών Γονέων Παιδιών με Ειδικές Ανάγκες "Η ΑΡΓΩ", πραγματοποίησε και πλήθος αθλητικών εκδηλώσεων στη χρονιά 2005 - 2006.

Τέλος, κάτι και για μας τους εργαζόμενους του Αργώ, διοργανώσαμε και διεξάγεται ακόμα το 1^ο Πρωτάθλημα Boccia Εκπαιδευτών του Αργώ προκειμένου να ψυχαγωγηθούμε και να αποσυμφορίσουμε ψυχολογικά από δυσκολίες του επαγγέλματος.

MARCO PUMP

Από την έκδοση **"CLASSIFICATION NEWS"** του **Νηογνόμωνος LRS** (Μάιος 17, 2006)

Διαδικασίες για την αλλαγή καυσίμου χαμηλής περιεκτικότητας σε θειάφι κατά το κατάπλου σε Περιοχές Ελέγχου εκπομπών Οξειδίων του Θείου (SULPHUR EMISSION CONTROL APEA - SEGA).

Πέρα από τη προηγούμενη πληροφόρηση στην οποία αναφέρθηκε η εφαρμογή σε ισχύ την 19 Μαΐου 2006 της χρήσης καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα θείου σε περιοχή που έχουν χαρακτηριστεί σε "Περιοχές Ελέγχου Εκπομπών Οξειδίων του Θείου". Παρακάτω αναφέρονται μερικές οδηγίες που έχουν σχέση με την ανάπτυξη των κατάλληλων διαδικασιών για την αλλαγή καυσίμου από υψηλό ποσό στο θείο σε καύσιμο με χαμηλό ποσοστό αντίστοιχα. Αναλυτικά:

1. Να διαβεβαιωθεί ότι, αρκετή ποσότητα κατάλληλου πετρελαίου για άμεση χρήση στο προωστήριο συγκρότημα μηχανών, λεβήτων και των ηλεκτρομηχανών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας παραμένουν συνεχώς διαθέσιμα κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αλλαγής καυσίμου από πετρέλαιο υψηλού ποσοστού σε θείο (HSFO) σε πετρέλαιο χαμηλού ποσοστού σε θείο (LSFO).

2. Επαλήθευση με τους κατασκευαστές μηχανών και εξοπλισμού ότι, οι κύριες και οι βοηθητικές και τα σχετικά μέσα και συσκευές κατεργασίας και προετοιμασίας είναι κατάλληλες για τη χρήση πετρελαίου χαμηλού ποσοστού θείου LSFO, κατά συνέπεια θα πρέπει να εφαρμοστούν οι συστάσεις και οι υποδείξεις των κατασκευαστών των μηχανών.

3. Να καθιερωθεί μια κατάλληλη διαδικασία στο πλοίο σχετικά με τον έλεγχο της συμβατότητας COMPATIBILITY των διαφόρων πετρελαίων τα οποία πρόκειται να χρησιμοποιηθούν στις διαδικασίες ανάμιξης κατά την αλλαγή του καυσίμου.

Προϋποτίθεται η ύπαρξη και χρήση στο πλοίο μιας συσκευής για στιγμιαία δοκιμή και διαπίστωση της συμβατότητας, ή χρησιμότερο θα είναι, η αποστολή δειγμάτων και των δύο ειδών του καυσίμου για ανάλυση από ανεξάρτητα εργαστήρια. Όπως είναι οι υπηρεσίες ανάλυσης πετρελαίων της καύσης και των πετρελεύσεων, "FOBAS".

4. Να υπολογισθεί ο χρόνος ο ο-

ποίος θα χρειασθεί για την αλλαγή των πετρελαίων από υψηλό σε χαμηλό ποσοστό θείου ώστε να επιτευχθεί το αποτέλεσμα του ορίου του 1,5% M/M θείου. Η διαδικασία αυτή είναι συνάρτηση των παρακάτω:

* Το ποσοστό σε θειάφι αμφοτέρων των πετρελαίων χαμηλού και υψηλού ποσοστού σε θειάφι.

* Ο ρυθμός της κατανάλωσης του πετρελαίου/καυσίμου.

* Ποσότητα του πετρελαίου υψηλού ποσοστού θείου που παραμένει ή που υπάρχει στο σύστημα καυσίμου προ της αλλαγής - θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψη η παραμένουσα ποσότητα πετρελαίου υψηλού ποσοστού θείου στις δεξαμενές: Δεξαμενή καθίζησης (SETTLING TANK), δεξαμενή ημερήσιας κατανάλωσης (SERVICE TANK), δεξαμενή αναμίξεως (MIXING TANK) και στο αντίστοιχο σύστημα των σωληνώσεων πετρελαίου.

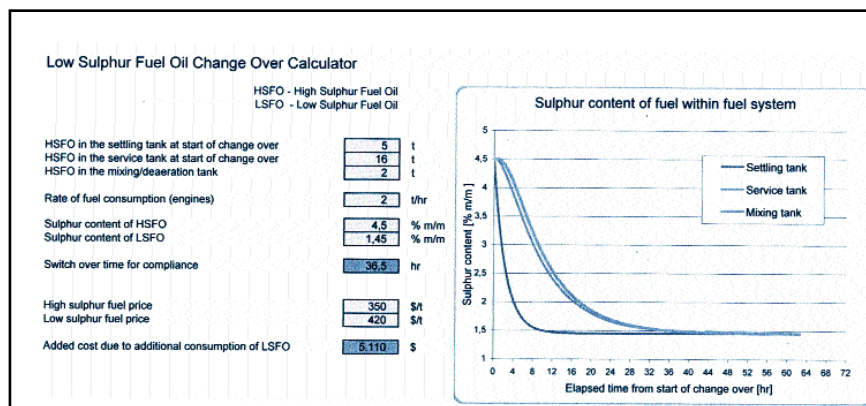
Ο Νηογνόμων LRS, όπως αναφέρεται στη παραπάνω αναφορά, έχει αναπτύξει ένα ενδεικτικό υπολογισμό αλλαγής πετρελαίου χαμηλού ποσοστού θείου, ο οποίος αποδίδει μία εκτίμηση του χρόνου και του κόστους που αναφέρονται κατά την ανάμιξη του πετρελαίου υψηλού ποσοστού θείου HSFO) στο όριο του 1,5 M/M. Ο υπολογισμός αυτός στηρίζεται στην πλήρη και κατ' ευθείαν ανάμιξη των δύο ειδών του πετρελαίου κατά τη διάρκεια της διαδικασίας πρόσμιξης, θα πρέπει να σημειωθεί ότι, ο παραπάνω υπολογισμός αναφέρεται μόνο για συμβουλευτικούς σκοπούς. Όμως, για το καθορισμό του ακριβούς ποσοστού θείου, συνιστάται η λήψη κατά διαστήματα της διάρκειας

της διαδικασίας, συνεχή δείγματα ώστε να αποκαλύπτονται κάποια απρόβλεπτα προβλήματα.

5. Στην περίπτωση που επιβάλλονται αλλαγές στο σύστημα των σωληνώσεων του πετρελαίου ή του συστήματος αποθήκευσης, στα με κλάση LRS πλοία θα χρειασθεί η έγκριση του Νηογνόμων, ώστε, να καταστεί δυνατή και χωρίς προβλήματα η χρήση του πετρελαίου χαμηλού ποσοστού θείου στο πλοίο.

Αναφορά σχετικά με τις διαδικασίες αλλαγής σε πετρέλαιο χαμηλού ποσοστού θείου θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στα έγγραφα ISM του πλοίου (Κεφάλαιο 7, PLANS FOR SHIPBOARD OPERATION). Σ' αυτή την περίπτωση θα περιλαμβάνονται οδηγίες κατά πόσον είναι εφικτή και κατάλληλη η αλλαγή σε πετρέλαιο χαμηλού ποσοστού θείου σε περιπτώσεις "κλειστών μηχανοστασίων" (UNMANNED ENGINE ROOM - UMS), εάν βέβαια εφαρμόζεται.

Ο Νηογνόμων LRS δύναται να παράσχει βοήθεια αναθεώρησης των ειδικών σχεδίων αλλαγής πετρελαίου χαμηλού ποσοστού θείου LSFO ώστε να καλύπτουν καλύτερη πρακτική εφαρμογή της διαδικασίας αλλαγής. Οι σχεδιασμοί του LSFO θα πρέπει τυπικά να αναφέρουν τις απαιτήσεις οι οποίες χρειάζονται πέρα από τις συνήθεις διαδικασίες και να συμπεριλαμβάνουν τα κατάλληλα σχέδια της εγκατάστασης μαζί με τη περιγραφή των διαδικασιών "αλλαγής" και τις ποσότητες του πετρελαίου οι οποίες είναι διαθέσιμες για τη λειτουργία του προωστήριου συστήματος και της εγκατάστασης παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.



MARITECH

Για την πληροφόρηση των μελών της Λέσχης και των συναδέλφων αναφέρονται παρακάτω συντηρητικά, πίνακες μετατροπής των φυσικών μονάδων του Διεθνούς Συστήματος κατά ISO.

Οι πίνακες αναφέρονται σε ένα φυλλάδιο που έχει εκδοθεί από την MAN - B&W DIESEL A.S.

The ISO System of Units (abridged)

The International System of Units (SI units) consists of 7 Base Units.

The Supplementary Units support the Base Units.

The Derived Units are expressed in algebraically in terms of the Base Units. Some of the Derived Units have been given special names and symbols.

Additional Units, outside the SI Unit system, have been retained in the ISO Standards because of their practical value or because they are used in specialised fields.

The SI Prefixes are used to form names and symbols of multiples (decimals multiples and sub-multiples) of the SI Units.

SI Base Units

Quantity	Name	Symbol	Definition
length	metre	m	The length of the path travelled by light in vacuum during a time interval of 1/299792458 of a second.
mass	kilogram	kg	Is equal to the mass of the international prototype of the kilogram.
time	second	s	The duration of 9192631770 periods of the radiation corresponding to the transition between the two hyperfine levels of the ground state of the caesium 133 atom.
electricity current	ampere	A	Is that constant current which, if maintained in two straight parallel conductors of infinite length, of negligible circular cross-section, and placed 1 metre apart in vacuum, would produce between these conductors a force equal to $2 \cdot 10^{-7}$ newtons per meter of length.
absolute temperature*	kelvin	K	The unit of thermodynamic temperature, is the fraction 1/273.15 of the thermo-dynamic temperature of the triple point of water.

Quantity	Name	Symbol	Definition
substance amount	mole	mol	1. Amount of substance of a system which contains as many elementary entities as there are atoms in 0.012 kilogram of carbon 12. 2. When mole is used, the elementary entities must be specified and may be atoms, molecules, ions, electrons, other particles, or specified groups of such particles.
luminosity	candela	cd	The luminous intensity, in a given direction, of a source that emits monochromatic radiation of frequency $540 \cdot 10^{12}$ hertz and that has a radiant intensity in that direction of 1/683.

*also named thermodynamic temperature

Supplementary Units

Quantity	Name	Symbol
plane angle	radian	rad
solid angle	steradian	sr

Derived Units

Quantity	Name	Symbol	Expressed in Base, Supplementary or Derived SI Units
frequency	hertz	Hz	1 Hz = 1 s ⁻¹
force	newton	N	1 N = 1 kg m/s ²
pressure, stress	pascal	Pa	1 Pa = 1 N/m ²
energy, work, quantity of heat	joule	J	1 J = 1 N·m
power	watt	W	1 W = 1 J/s
electrical potential	volt	V	1 V = 1 W/A
temperature	celsius	°C	1 °C = 1 K*

* for mechanical stresses, N/mm² is widely used.

1 N/mm² = 10⁶ N/m²

** 1 (°C) = T₀(K), where T₀ = 273.15 K

Quantity	Name	Symbol	Definition
time	minute	min	1 min = 60 s
time	hour	h	1 h = 60 min
plane angle	degree	°	1 ° = π/180 rad
volume	litre	l	1 l = 1 dm ³
pressure	bar	bar	1 bar = 10 ⁵ Pa

SI Prefixes

Factor	Prefix	Symbol	Factor	Prefix	Symbol
10 ¹⁸	exa	E	10 ⁻¹	deci	d
10 ¹⁵	peta	P	10 ⁻²	centi	c
10 ¹²	tera	T	10 ⁻³	milli	m
10 ⁹	giga	G	10 ⁻⁶	micro	μ
10 ⁶	mega	M	10 ⁻⁹	nano	n
10 ³	kilo	k	10 ⁻¹²	pico	p
10 ²	hecto	h	10 ⁻¹⁵	femto	f
10	deca	da	10 ⁻¹⁸	atto	a

Conversion Constants

The tables listed below include the most common Units and Derived Units of the Scientific System (centimetre-gram-second = CGS), the Metric Technical System (metre-kilopond-second) and the System (foot-pound-second) for the SI System.

Note. Figures in **bold** are exact values.

Length (m)

1" (inch)	25.4 mm = 0.0254 m
1' (foot = ft) = 12"	0.3048 m
1 yd (yard) = 3' = 36"	0.9144 m
1 statute mile = 1760 yds	1609 m
1 n mile (international nautical mile)	1852 m

Area (m²)

1" sq (square inch)	0.6452 · 10 ⁻³ m ²
1' sq (square foot)	92.9 · 10 ⁻³ m ²

Volume (1 m³ = 1000 l)

1" cub (cubic inch)	16.39 · 10 ⁻⁶ m ³
1' cub (cubic foot)	28.32 · 10 ⁻³ m ³ = 28.32 l
1 gal* (gallon, imperial)	4.54 · 10 ⁻³ m ³ = 4.54 l
1 gal* (gallon, US)	3.785 · 10 ⁻³ m ³ = 3.785 l
1 bl (US petroleum barrel) = 42 gal (US)	0.159 m ³
1 bbl (dry bl US)	0.1156 m ³
1 registered ton = 100' cub	2.832 m ³

* 1 gal = 4 quarts = 8 pints

Velocity, Speed (m/s) (3.6 km/h = 1 m/s)

1 kn (knot) = 1 n mile/h	1.852 km/h = 0.5144 m/s
--------------------------	--------------------------------

Mass (kg)

1 lb (pound) = 16 ozs (ounces)	0.4536 kg
1 cwt (UK) (hundredweight) = 112 lbs	50.8 kg
1 long ton (UK) = 20 cwt = 2240 lbs	1,016 tons (metric) = 1016 kg
1 short ton (US) = 2000 lbs	0.907 tons (metric) = 907 kg
1 slug	14.59 kg

Density

1 lb/cub ft	16.02 kg/m ³
-------------	-------------------------

Force (1 kg m/s² = 1 N)

1 kp (kilopond)*	9.807 N
1 poundal	138.3 · 10 ⁻³ N
1 lbf (pound force)	4.448 N

* occasionally stated as kgt (kilogram force).

standard acceleration of freefall (g) = **9.80665 m/s²**

Pressure (1 N/m² = 1 Pa, 1 bar = 10⁵ Pa)

1 at (technical atmosphere) = 0.986 atm	735.5 mm Hg* = 10 m H ₂ O
1 atm (standard atmosphere) = 1.033 at	1.0133 bar = 760 mm Hg
1 kp/cm ² = 1 at = 0.9876 atm	98.07 · 10³ Pa = 0.9807 bar
750 mm Hg	10⁴ Pa = 1 bar
1 mm Hg = 1 torr	133.3 Pa = 0.1333 bar
1 mm H ₂ O	9.80665 Pa = 10⁻⁴ bar
1 psi (lbf/sq inch) = 0.07031 at	6895 Pa = 0.06895 bar

Hg T = 273 K, H₂O T = 277 K

ΗΛΙΑΣ ΤΣΙΓΚΑΡΗΣ

Stress (1 N/m²)

1 kpm ²	9807000 N/m ²
1 psi	6895 N/m ²

Dynamic Viscosity (N s/m²)

1 kp s/m ²	9.807 N s/m ² = 98.07 P (poise)
1 poundal s/sq ft	1.488 N s/m ²
1 lb/sq ft	47.88 N s/m ²

Kinematic Viscosity (m²/s)

1 sq ft/s	92.9·10 ⁻³ m ² /s = 92.9·10 ³ cSt (centi strokes)
1 cSt	10 ⁻⁶ m ² /s

Energy, Work (1 Nm = 1 J, Wh)

1 cal _{IT} (calorie)	4.1868 J
1 kpm	9.807 J
1 hph (metric)	2.648·10 ³ J = 0.7355 kWh
1 hph (UK and US)	2.685·10 ³ J = 0.7457 kWh
1 ft lbf	1.356 J
1 BTU (British Thermal Unit/hour, UK and US)	1.055 kJ

Power (1 kg m²/S² = 1 N m/s = 1 J/s = 1 W)

1 kpm/s	9.807 W
1 ps (metric) = 75 kpm/s	735.5 W
1 hp (UK and US) = 550 ft lbf/s	745.7 W
1 kcal _{IT} /h	1.163 W
1 ft lbf/s	1.356 W
1 BTU/h	0.2931 W

Moment of Inertia (kg m²)

1 GD ² *	4·10 ⁻⁷ kg m ²
1 WR ² *	1·10 ⁻⁷ kg m ²

G = W = mass (kg)

D = diameter of gyration

R = radius of gyration

* old notation

**I = $\int dm \cdot r^2$

d = a finite point

m_i = mass at the radius r**Specific Fuel Consumption (g/kWh)**

1 g/hph (metric)	1.3 g/kWh
------------------	-----------

Temperature Difference (K)

1 °C	1 °K
1 °fahrenheit (F)	$\frac{5}{9}$ °K

Temperature Levels (K)

1 °C	$t_c + 273.15 = K$
1 °F	$\frac{5}{9}(t_f - 32) + 273.15 = K$
F → C	$t_c = \frac{5}{9}(t_f - 32)$
C → F	$t_f = \frac{9}{5} \cdot t_c + 32$

Specific Heat Capacity (J/kg K)

1 BTU/(lb·°F) = 1 kcal _{IT} /(kg °C)	4.1868·10 ³ J/(kg K)
---	---------------------------------

Heat Conductance (W/(m K))

1 cal _{IT} /(cm·s·°C)	418.68 W/(m K)
1 kcal _{IT} /(m·h·°C)	1.163 W/(m K)
1 BTU/(ft·h·°F)	1.731 W/(m K)

Heat Transmission (W/(m² K))

1 cal _{IT} /(cm ² ·s·°C)	41.87·10 ³ W/(m ² K)
1 kcal _{IT} /(m ² ·h·°C)	1.163 W/(m ² K)
1 BTU/(ft ² ·h·°F)	5.678 W/(m ² K)

Reference Condition for Specific Fuel Oil Consumption (SFOC)

SFOC values refer to brake power and the following reference conditions (ISO):

Charge air coolant temperature	25 °C = 298.15 K
Blower inlet temperature	25 °C = 298.15 K
Blower inlet pressure	1 bar
Fuel oil lower calorific value (10200 kcal/kg)	42700 kJ/kg

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Δύο συνάδελφοι αρχιμηχανικοί Εμπορικού Ναυτικού και μέλη της Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν. συνέλαβαν την ιδέα και σχεδίασαν τις πόρτες των αυτοκινήτων ούτως ώστε σε περίπτωση συγκρούσεως και με ταχύτητα άνω των 60 Km/ώρα περίπου να ανοίγουν αυτομάτως, με σκοπό να απεγκλωβίζονται οι επιβάτες του οχήματος και να μπορούν να βγουν έξω ή να τους βγάλουν άμεσα και να σωθούν από πιθανή πυρκαγιά ή σοβαρό τραυματισμό.

Ο σχεδιασμός αυτός αφορά νέα κατασκευή και όχι μετατροπή παλαιών αυτοκινήτων.

Σημείωση: Εμείς με την σειρά μας εκφράζουμε τα συγχαρητήριά μας και ευχόμεθα ολόψυχα στους παραπάνω συναδέλφους καλή παραπέρα επιτυχία τόσο Εμπορική όσο και οικονομική, όσο και οικονομική. Θα είναι ευχαρίστηση όλων μας να ακούσουμε την αποδοχή της παραπάνω προσπάθειας από τις ενδιαφερόμενες εταιρίες. Συγχαρητήρια λοιπόν στον Νίκο Ράπηση και τον Δημήτρη Τρεβέδιο.

ΓΝΩΣΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

Ο ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΣΥΝΟΔΟΙΠΟΡΟΣ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Στη συνείδησή μας έχουμε ταυτίσει τη θάλασσα με την ίδια τη ζωή: Η ύπαρξη και η ανθρώπινη δραστηριότητα έχουν συμβολικά, τα γυρίσματα που χαρακτηρίζουν τον αγώνα, με το «ταξίδι». Σε κάθε μορφή αγώνα, αντίστοιχα με ένα ταξίδι, έχουμε αρχή και τέλος.

Υπάρχει πορεία με στόχο και προοπτική. Στα πλάτη του ορίζοντα στοχεύουμε σε μια «Ιθάκη». Κι όταν είσαι νέος, αυτό το ξεκίνημα για την πραγμάτωση του σκοπού δυναμιτίζει την περιέργεια του «ειδέναι», την επιθυμία της γνώσης του αγνώστου.

Η ψυχή φορτίζεται θετικά την αισιοδοξία για κατάκτηση. Και στο ξεκίνημα για το «ταξίδι» περισσεύουν οι ελπίδες. Η θάλασσα επιδρά ευεργετικά στη δύναμη θέλησης. Έχει μαγεία που διαθέτει γενικά τη φύση.

Αυτή όμως η φαινομενική ομορφιά της κρύβει μια επικινδυνότητα όπως εξάλλου και η ζωή μας. Η «θάλασσα» είναι το ίδιο βαθιά και στη γαλήνη και στη φουρτούνα. Την μπονάτσα διαδέχεται το ξαφνικό μπουρίνι. Οι εναλλαγές των καταστάσεων, η «Οδύσσεια», κανόνας και της ανθρώπινης Φύσης. Έχει κι αυτή «τρικυμίες». Τότε ο καθένας μας γίνεται «καπετάνιος», που με επιδεξιότητα, αυτοκυριαρχία κρατά το τιμόνι. Ξεπερνά τους «υφάλους» και κωφεύει στο τραγούδι - παγίδα των «σειρήνων» και είναι πολλές οι προκλήσεις. Το φτάσιμο στην «Ιθάκη» είναι η κατευθυντήρια γραμμή, ο φάρος, που τονώνει τη θέληση για δύναμη.

Έτσι αποκτά μian άλλη διάσταση η φράση. Ο καλός карабоκύρης στη φουρτούνα φαίνεται. Είναι πια ένα σύμβολο στάση ζωής και συμπεριφοράς. Και όσο περισσότερες τρικυμίες γνωρίζει, τόσο καλύτερα ισχυροποιείται ο χαρακτήρας.

Αλλά σ' αυτές τις μορφές αγώνα με το υγρό στοιχείο, πολλές φορές ο άνθρωπος συνειδητοποίησε τη δύναμη που έχουν τα πράγματα - γεγονότα ή το πεπρωμένο, ανεξάρτητα από τη δική του προσπάθεια και θέληση. Έτσι στη σύγχρονη λαϊκή αντίληψη, η μοίρα, διατηρώντας την μυθική της δύναμη, επεμβαίνει στα ανθρώπινα και «...του μέλλει να πνιγεί, ποτέ του δεν πεθαίνει». Φανερός ο συμβολισμός φράσης και για κάθε μορφή ενέργειας.

Ο άνθρωπος αδύναμος να επέμβει στο πεπρωμένο, έρμαιο στη δίνη των κυμάτων... πνίγεται, όταν κόβεται η ανάσα, και ο άγνωστος βυθός αδράχνει στα χέρια του το σώμα και την ψυχή. Τραγικός ναυαγός απλώνει τα ελεεινά, μικρά του χέρια ζητώντας «μια σανίδα σωτηρίας». Κουβέντα που επαναλαμβάνεται από το σύγχρονο άνθρωπο, όταν νιώθει «πνίγεται» στις μεγαλόπολεις, μόνος ανάμεσα... στους πολλούς χωρίς πίστη, φορτισμένος από σύγχυση. Ανοίγει το στόμα πελώριο σε μια κραυγή, ζητώντας «τη σανίδα σωτηρίας» στην τάση της φυγής.

Ωστόσο, ένας προβληματισμός, θα αναζητούσε σ' αυτόν τον πρωτογενή φόβο για το υγρό στοιχείο, τα σπέρματα βαθιάς εσωτερικότητας του ανθρώπου, που εκφράζεται με το θρησκευτικό συναίσθημα. Στις φουρτούνες συνειδητοποιώντας τη μικρότητά του, απευθύνει δέηση στη θεότητα. Το πλοίο σα σύμβολο γνωστό από σχετικές παραστάσεις στις κατακόμβες των Χριστιανών. Προχωρώντας σ' έναν πιο ειδικό συμβολισμό, αναφέρουμε το θέμα της λογοτεχνίας κυρίως, που ταυτίζει τη θάλασσα με τη γυναικεία φύση. Την καταγωγή αυτή ίσως θα τη ζητούσαμε στη θεωρία της «αρχής των όντων» του Θαλή, που την αποδίδει στο νερό, η μυθολογία, μέσα από τους αρμυρούς αφρούς, θέλει να γεννηθεί η γυναίκα - θεά Αφροδίτη. Η ανάδυση της ιδανικής

θηλυκότητας, που εκτός από την ομορφιά προικίζεται με τη χάρη του πνεύματος και την ορμή της συναισθηματικής κίνησης. Και όχι μόνο η Αφροδίτη, αλλά πολλές γυναικείες υπάρξεις του μύθου παραλαύνουν στο πάνθεο της αρχαίας θρησκείας. Σειρήνες - πριμαντόνες της άριας του νόστου, «κυράδες και κόρες της θάλασσας», σ' ένα αδελφωμα με τις Παναγίες των νησιών μας: Τη θαλασσινή της Άνδρου ή την Παναγία Αφροδίτισσα.

Μια συνέχεια στην ανθρώπινη ενόραση. Η ευαισθησία της λογοτεχνίας με την παρομοίωση ή τον ανθρωπομορφισμό, διακρίνει στη θάλασσα τις θηλυκές ιδιότητες: την ομορφιά, την ευλυγισία, το φως των χρωμάτων, γαλανό ή ξανθό, την τρυφερότητα στους καμπυλωτούς κόλπους, την εφηβική ή την πρόκληση της ωριμότητας.

Αρχίζει μ' εκείνες «τις υπέροχες θωπείες» των κυμάτων της, για να μπουρινιάσει μετά αφρίζοντας. «...Είναι σαν τη γυναίκα. Σε παρασέρνει με τα θέλητρά της, για να σε βάλει σε φουρτούνες!» λέει ο Μπερνάρ Σο. Το ίδιο επικίνδυνες και οι δύο σε μια ρευστή αστάθεια. Έτσι θέλει ο χαρακτήρας μιας γυναίκας ο λυρικός ποιητής Σημωνίδης ο Αμοργινός από τη θάλασσα έγινε διπρόσωπη: γελάει την μια μέρα... την άλλη φρενιάζει.

Πείσμων σαν την αδελφή του Μεγαλέξανδρου... Κι αλοίμονο στο ναύτη που δεν απαντά στην κλασική ερώτηση! Ωστόσο η Γοργόνα είναι ηρωίδα μιας τραγωδίας, σύμβολο της μάταιας αναζήτησης, μέσα στο θρήνο για τον χαμό του άντρα.

Γενικά ο άνθρωπος από την εποχή που εμφανίστηκε στη γη, δεν έπαυσε να εξαρτά την επιβίωσή του σε μεγάλο ποσοστό από το νερό που περιβάλλει τον πλανήτη μας, τόσο με τα προϊόντα της αλιείας όσο και με την ανταλλαγή αγαθών με τις θαλάσσιες μεταφορές.

Η τροφοδότιδα θάλασσα είναι ασφαλής, πρόβλεψη ότι η μελλοντική επιβίωση της ανθρωπότητας θα εξαρτηθεί κύρια από τη θάλασσα.

Του
Αριστείδη Χρ. Πετρόπουλου
(Σκαρμπισιώτη)

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ

OCEANKING

Η OCEANKING με την ευκαιρία ανάληψης της αποκλειστικής αντιπροσώπευσης του οίκου κατασκευής λεβήτων TEI GREENS OVERSEAS LIMITED (TEIGOL), στα πλαίσια των εκπαιδευτικών και ενημερωτικών εκδηλώσεων, οργάνωσε την Τρίτη 16 Μαΐου στην αίθουσα Αιγαίο του ξενοδοχείου LEDRA MARRIOTT, τεχνική παρουσίαση με θέμα: "MARINE/LAND - BOILERS AND ECONOMIZERS - MAINTAINING RELIABLE PERFORMANCE AND LONG LIFE IN THE MODERN COMMERCIAL WORLD".

Η παρουσίαση επικεντρώθηκε μεταξύ άλλων σε τεχνική ανάλυση, τις εφαρμογές και τη λειτουργία των λεβήτων για τη ναυτιλία και τη ξηρά. Επίσης αναφέρθηκε σε θέματα συντήρησης, τεχνικής υποστήριξης, αναβάθμισης και διακίνησης αττάλακτικών.

Οι λέβητες σχεδιάζονται στην Αγγλία κατασκευάζονται στα σύγχρονα εργοστάσια της TEIGOL στην Κίνα και διανέμονται με τον κατάλληλο εξοπλισμό από Διεθνώς αναγνωρισμένους προμηθευτές. Η TEIGREENS επίσης παράσχει δίκτυο εξυπηρέτησης πελατών και επισκευών το οποίο εδρεύει στην Αγγλία και τη Κίνα και εξυπηρετεί τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Η εταιρία σχεδιάζει και προμηθεύει λέβητες για όλους τους τύπους των πλοίων καθώς και για βιομηχανικές εφαρμογές, σε σταθμούς παραγωγής ενέργειας. Στο παρελθόν έχει κατασκευάσει προΐοντα όπως το λέβητα SPANER, FOSTER WHEELER κ.α.

Συγκεκριμένα κατασκευάζει λέβητες καυσαερίων (EXHAUST GAS BOILERS, υδραυλωτοί ανοιχτού τύπου) ECONOMIZERS, μικτούς (COMPOSITE) κ.α.

DIGITAL CONTROL SYSTEMS INTERNATIONAL LTD.

Την Τρίτη 9 Μαΐου 2006 έγινε από την εταιρία "DCS INTERNATIONAL LTD." η παρουσίαση στο χώρο της Λέσχης της ηλεκτρονικής συσκευής "SVDR PRO/

SIMPLIFIED VOYAGE DATA RECORDER". Η συσκευή έχει κατασκευασθεί από την Κορεάτικη εταιρία "SAMSUNG"

Η DCS INTERNATIONAL LTD., εδρεύει στον Πειραιά επί της οδού Φίλωνος 107-109, Έχει την αποκλειστική εκπροσώπηση διάθεσης και παροχής υπηρεσιών των ψηφιακών συσκευών ελέγχου της "SAMSUNG". Έχει επίσης εξουσιοδοτηθεί για την ετήσια επιθεώρηση και τον έλεγχο της συσκευής SVDR.

Διευθύνων Σύμβουλος της DCS INTERNATIONAL LTD., είναι ο συνάδελφος Γιώργος Αρχοντάκης.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ

Ημερομηνία και χρόνος
στοιχεία διαθέσιμα από τη συσκευή ή GPS.

Στίγμα του πλοίου
στοιχεία διαθέσιμα από τη συσκευή GPS.

Ταχύτητα του πλοίου από το δρομόμετρο

Πορεία του πλοίου από την πυξίδα

Ακουστική συχνότητα γέφυρας και επικοινωνίας από μικρόφωνο και VHF. Άλλα στοιχεία σύμφωνα με τις απαιτήσεις IEC 61162. Στοιχεία από την εικόνα του ραντάρ από τη συσκευή του Ραντάρ. (Εάν είναι αδύνατον να σημειωθούν στοιχεία από το Ραντάρ, τότε τα αντίστοιχα στοιχεία συλλέγονται από το σύστημα AIS).

Στη συνέχεια της παρουσίασης έγινε η επίδειξη και άλλων προϊόντων τα οποία διαθέτει η D.C.S. INTERNATIONAL LTD., που έχουν σχέση με την ανίχνευση, τη κατάσβεση και γενικά της αναγγελίας πυρκαγιάς.

Μετά το τέλος της παρουσίασης προσεφέρθη πλούσιος μπουφές, ποτά και αναψυκτικά.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ - OBI.

Την Τρίτη 6 Ιουνίου 2006, ο Οργανισμός Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας OBI, με τη συνεργασία της Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν., οργάνωσε στους χώρους της Λέσχης ημερίδα με θέμα "Προστασία των Εφευρέσεων - Τεχνολογική Πληροφόρηση"

Ομιλητές ήσαν οι κ.κ. Ευάγγελος Γιαννακόπουλος Μηχανολόγος-

Μηχανικός εξεταστής και ο Στράτος Κουτίβας Προϊστάμενος Σύνταξης-έρευνας.

Ο Οργανισμός Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (Ο.Β.Ι.) ιδρύθηκε το 1987 (Ν. 1733/ 1987) με στόχο να συμβάλει στην τεχνολογική και βιομηχανική ανάπτυξη της χώρας. Είναι Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου, οικονομικά ανεξάρτητο και διοικητικά αυτοτελές. Εποπτεύεται από το Υπουργείο Ανάπτυξης και μεταξύ των άλλων έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα για τη προστασία των εφευρέσεων στην Ελλάδα. Εξίσου σημαντική αρμοδιότητα του Οργανισμού είναι και η διάχυση των τεχνολογικών πληροφοριών που περιέχονται στα Διπλώματα Ευρεσιτεχνίας.

Από τα Διπλώματα Ευρεσιτεχνίας μπορεί κανείς να αντλήσει:

1. Τεχνικές - επιστημονικές πληροφορίες για τη γνώση της προϋπάρχουσας τεχνικής σε όλους τους τομείς με διεξοδικό τρόπο, γιατί η εφεύρεση περιγράφεται λεπτομερώς και με σαφήνεια για να είναι κατανοητή από τους ειδικούς επιστήμονες του αντίστοιχου τομέα.

2. Βιβλιογραφικές πληροφορίες όπως π.χ. ποιος είναι ο δικαιούχος ή ο εφευρέτης μιας εφεύρεσης, σε ποιους τομείς κινούνται κάποιες εταιρίες βάσει της Διεθνούς Ταξινόμησης των εφευρέσεων, σε ποιες χώρες προστατεύεται μία συγκεκριμένη εφεύρεση.

3. Νομικές πληροφορίες όπως η διάρκεια ισχύος ενός διπλώματος, η νομική κατάσταση του δηλ. αν είναι ακόμη σε ισχύ, ή αν έχει εκπέσει, αν υπάρχουν αλλαγές στον δικαιούχο του διπλώματος από μεταβίβαση δικαιωμάτων.

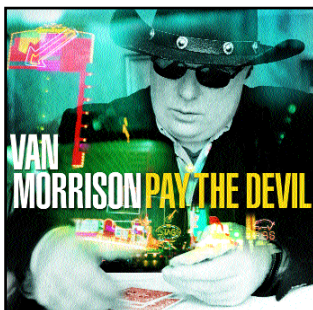
4. Πληροφορίες Οικονομικού - Εμπορικού χαρακτήρα όπως έρευνα του Ανταγωνισμού, έρευνα νέων προϊόντων για εισαγωγή και εκμετάλλευση.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα παραπάνω θέματα, οι ενδιαφερόμενοι ας αποτανθούν στην παρακάτω διεύθυνση:

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ Παντανάσσης 5, Παράδεισος Αμαρουσίου 151 25 Τηλ. 210 6183500, FAX 210 6819231

Καλλιτεχνικά

VAN MORRISON "PAY THE DEVIL"



Δεν είναι τυχαίο που αποκαλούν αυτόν τον μεγάλο Ιρλανδό τραγουδοποιό... Belfast cowboy! Στο νέο θαύμασιο άλμπουμ του ο Van Morrison εξερευνά τον... καουμπόη που κρύβει μέσα του, περισσότερο από ποτέ! Διασκευάζει με το δικό του μοναδικό τρόπο πασίγνωστα κάντρι και γουέστερν στάνταρ που έχει αγαπήσει ή δημιουργεί νέες συνθέσεις που δεν έχουν να ζηλέψουν τίποτα από αυτά. Και μας ταξιδεύει στις απέραντες εκτάσεις του αμερικανικού Νότου ηχογραφώντας το άλμπουμ, με τη δική του μπάντα, στην Ιρλανδία! Ακούστε πως καταγράφει το γνωστό -από την Patsy Cline ως την Emmylou Harris και άλλους- "Half As Much", το "There Stands The Glass" του Webb Pierce ή το εκπληκτικό "Your Cheatin' Heart" του Hank Williams. Ο δημιουργός του "Astral Weeks" δίνει ακόμη ένα υπέροχο έργο, αυτή τη φορά αναμειγνύοντας απολαυστικά την κάντρι με τις ρίζες του!

BRUCE SPRINGSTEEN "WE SHALL OVERCOME - THE SEEGER SESSIONS"

Δεκατρία παραδοσιακά κομμάτια, φολκ τραγούδια διαμαρτυρίας που ανακάλυψε στα άλμπουμ του αξέχαστου Pete Seeger, καταγράφει ο Boss και μας τα παραδίδει ερμηνευμένα από καταπληκτικούς μουσικούς του δρόμου -κι όχι τα μέλη της μπάντας του E-Street Band! Κλασικά κομμάτια σαν τα "Jessie James", "John Henry", "We Shall Overcome" ηχογραφήθηκαν -με σύγχρονη αίσθηση και, ταυτόχρονα, σεβασμό στην παράδοση- σχεδόν χωρίς πρόβες, στο σπίτι του στο New Jersey, μέσα σε μια ατμόσφαιρα χαράς και πανηγυριού! Πνευστά, μπάντζο, κρουστά, ακορντεόν, κιθάρες, ακουστικό μπάσο, πλήκτρα και φωνές απογειώνουν τον ακροατή



δίνοντάς του την αίσθηση ότι βρίσκεται σε μια υπαίθρια γιορτή της ψυχής με μια μεγάλη παρέα! Απολαύστε το!

MONSIEUR GAINSBURG REVISITED



Πολλοί και διάσημοι έχουν υποκλιθεί στο ταλέντο του μεγάλου Serge Gainsbourg, έχουν επηρεαστεί βαθειά από τη μουσική του και έχουν διασκευάσει τις συνθέσεις του. Η ποίηση του Μπωντλέρ, η τζαζ του Μπορίς Βιαν, το καμπαρέ, ο καπνός των καταγώγιων, οι εξωτικές μυρωδιές, ο ατέλειωτος ερωτισμός, το αλκοόλ, η δική του ροκ αίσθηση, το κλασικό και το μοντέρνο, η ρέγγε εκδοχή της Μασσαλιώτιδας, η μεγάλη οθόνη, το Παρίσι και το αγαπημένο St. Germain-des-pres, όλα αυτά και πόσα ακόμη ανακατεύονται και συνυπάρχουν στον κόσμο του μεγάλου Γάλλου τραγουδοποιού, δημιουργώντας ίλιγγο σε αυτόν που ζητάει να τον ανακαλύψει. Σ' αυτό το άλμπουμ-φόρο τιμής στη μνήμη του αξέχαστου δημιουργού που τράβηξε πριν 15 χρόνια την τελευταία ρουφηξιά του Gitane του, μερικοί από τους καλύτερους Βρετανούς και Αμερικανούς καλλιτέχνες διασκευάζουν τραγούδια του, προσφέροντας ένα πραγματικά αξιο αποτέλεσμα! Ο Michael Stipe των REM, η Marianne Faithfull, οι Placebo, ο Jarvis Cocker των Pulp, οι Portishead, ο Tricky, οι Franz Ferdinand, αλλά και η Francoise Hardy και, πάνω απ' όλους, η μούσα του Jane Birkin είναι μερικοί από όσους ερμηνεύουν τα κομμάτια του δίνοντάς τους τη δική τους πνοή -και είναι σίγουρο ότι και ο ίδιος από εκεί ψηλά το χαίρεται!

ΧΑΡΟΥΛΑ ΑΛΕΞΙΟΥ "ΒΥΣΣΙΝΟ & ΝΕΡΑΝΤΖΙ"



"Βύσσινο και νεράντζι, του κουταλιού γλυκό / Βρύση του χρόνου στάζει στα μάτια το πιο πικρό νερό": ο Θοδωρής Παπαδόπουλος, η Σμαρώ Παπαδοπούλου και ο Μάκης Σεβίλογλου γράφουν τα νέα τραγούδια της Χαρούλας Αλεξίου κι αυτή γεμάτη γλύκα

και χαρά -τρία χρόνια μετά το τελευταίο της στούντιο άλμπουμ- μας τα προσφέρει με την οικειότητα που θα μας πρόσφερε σπίτι της ένα... νεραντζάκι. Το ούτι, το κλαρίνο, η φλογέρα, το νταούλι, τα λαούτα, το ρεκ, το μπεντίρ, η τούρκικη νταρμπούκα, η κρητική λύρα, το ηπειρώτικο ντέφι, η δημοτική κιθάρα παίρνουν φωτιά και δένουν όμορφα με τους σύγχρονους ήχους της ακουστικής κιθάρας και του μπάσου, κάτω από τη μπαγκέτα του ενορχηστρωτή Θωμά Κωνσταντίνου.

Το άλμπουμ κυκλοφορεί σε ειδική έκδοση με ένθετο πολυσέλιδο.

PRINCE "3121"

Το νούμερο του σπιτιού του στο Μπέβερλι Χιλς δίνει αυτή τη φορά σαν τίτλο του νέου του άλμπουμ ο εκκεντρικός και ταλαντούχος Prince που, μετά από χρόνια απουσίας και πολλών προβλημάτων με τη δισκογραφική του εταιρεία, κυκλοφόρησε πρόπερσι το μέτριο "Musicology", αλλά επανακάμπτει δριμύτατος τώρα με το πολύ καλό "3121". Ο Maceo Parker, η Candy Dufler, η Sheila E. και άλλοι φίλοι συνεργάζονται στο νέο του εγχείρημα στο οποίο, όπως συνηθίζει, ανακατεύει με το δικό του ξεχωριστό στυλ σόουλ, φανκ, χαρντ ροκ, ρυθμ εν μπλουζ δίνοντας πανέμορφα τραγούδια και μπαλάντες.

BIBΛΙΟ

EUGENE IONESCO "Ο ΜΟΝΑΧΙΚΟΣ"

Ένας 35χρονος άνδρας κληρονομεί ξαφνικά ένα μεγάλο ποσό, εγκαταλείπει την βαρετή δουλειά του και τα εγκόσμια και αποσύρεται στο μοναχικό του κόσμο. Γύρω του η ζωή συνεχίζεται, οι άνθρωποι εξακολουθούν να τρέχουν στην καθημερινότητά τους, να αγαπούν, να μαλώνουν, να πιστεύουν, να αγχώνονται, να δημιουργούν, να επιθυμούν. Κι ο ίδιος έκπληκτος τους κρυφοκοιτάει από το παράθυρο του σπιτιού του πίνοντας κονιάκ ή από το τραπέζι του ίδιου εστιατορίου που τρώει κάθε μέρα -και απορεί πως έχουν ακόμη το κουράγιο...

Ένα ψυχολογικό, υπαρξιακό μυθιστόρημα -το μοναδικό που έγραψε ο μεγάλος συγγραφέας-, με γλώσσα απλή, καθημερινή, η οποία, όμως, κρύβει τη φοβερή δραματική δύναμη που έχουμε γνωρίσει στα αριστουργηματικά θεατρικά του έργα.



Για τον Κωνσταντίνο Παπαζαχαρίου

Πέντε χρόνια απουσίας... Πόσο εύκολα κυλάει ο χρόνος, πως τρέχει σαν τα κύματα της αιώνιας θάλασσας. Και πόσο όμως αυτή η απουσία δυναμώνει και γίνεται τόσο έντονη παρουσία... Πατέρα, στις 20 Ιουλίου, όπως κάθε μέρα πέντε χρόνια τώρα, θα είμαστε μαζί σου - με την ψυχή και την καρδιά μας στο φωτεινό σου χαμόγελο... Αυτή η στήλη, μια μουσική στη μνήμη σου, στο περιοδικό που τόσο αγάπησες...

Έφη Παπαζαχαρίου

ΠΩΛΗΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Το Σχολείο "ΑΡΓΩ" έχει στην ιδιοκτησία του ένα επαγγελματικό επιβατικό αυτοκίνητο τύπου μικρού PULMAN 7 θέσεων. Μάρκα κατασκευής HYUNDAI MOTOR C μοντέλο H - 1. Το αυτοκίνητο αυτό μεταβιβάστηκε στο σχολείο τη μεταολυμπιακή περίοδο από την αρμόδια επιτροπή Ολυμπιακών Αγώνων, για να χρησιμοποιηθεί και να καλύψει μέρος των μεταφορικών αναγκών των παιδιών.

Όμως, επειδή δεν είναι απόλυτα κατάλληλο για τον παραπάνω σκοπό το Δ.Σ. του σχολείου αποφάσισε τη πώληση του και την αντικατάσταση με άλλο κατάλληλο.

Στοιχεία:

Χρώμα μπλε
Φορολογίσσιμοι ίπποι 16
Απόβαρο 2090
Νέα αντιρρυπαντική τεχνολογία
Ημερομηνία έκδοσης 19 - 05 -2005
Κυλινδρισμός 02351
Καύσιμο αμόλυβδη καταλυτ.

Για πληροφορίες αναφερθείτε στο Πρόεδρο της Λέσχης Αρχιμηχανικών Αντώνη Πρίντζη τηλ. 4291364 - 4291273 - 9621482 - 6944 518585.

Για επισκέψεις, στο σχολείο ΑΡΓΩ τηλ. 4200434 - 4210096 κ. Δέσποινα Παπαστελιανού Πρόεδρο ΑΡΓΩ.

• Στον Πειραιά στις 16 Μαΐου 2006 απεβίωσε ο Παναγιώτης Καρδακάρης αγαπημένος πατέρας του εκλεκτού συνάδελφου και μέλους του Δ.Σ. της Λέσχης των Αρχιμηχανικών Παντελή Καρδακάρη

Ο Πρόεδρος και το Δ.Σ. της Λέσχης εκφράζουν τα θερμά συλλυπητήρια στον Παντελή, στη Μητέρα του και στα αδέλφια του.

Σε τέτοιες στιγμές είναι πολύ μεγάλος ο πόνος.

Ευχόμεθα ο χρόνος να χαρίσει τη παρηγοριά του και να είναι ελαφρό το χώμα που τον σκεπάζει

Αιωνία του η μνήμη

Ο Πρόεδρος και το Δ.Σ.

της Λέσχης των Αρχιμηχανικών Ε.Ν.

• Στις 17 Απριλίου απεβίωσε όλως ξαφνικά ένας εκλεκτός φίλος της Λέ-



σχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν και μέλος της κοινωνίας των Πλοιάρχων Ε.Ν. Ο καπετάν Γεράσιμος Πανάς.

Παντρεμένος με τη κυρία Γλυκερία και πατέρας ενός κοριτσιού και ενός αγοριού. Γεννήθηκε στα Χανιά της Κρήτης στις 29 Ιουλίου 1929 από γονείς Κεφαλλονίτικης καταγωγής.

Ακέραιος ο χαρακτήρας του καπετάν Γεράσιμου τόσο σαν άνθρωπος όσο και σαν επαγγελματίας Πλοίαρχος του Ε.Ν. Καλός και στοργικός σύζυγος και πατέρας.

Είχε χρηματίσει για αρκετά χρόνια Πρόεδρος της Λέσχης των Αρχιπλοιάρχων Ε.Ν και Αρχιπλοίαρχος σε διάφορες Ναυτιλιακές Εταιρίες, όπως: MORNOS SHIPPING - GENERAL MANAGER SANTO MARITIME - BOUBOULINA SHIPPING - OPERATIONS MANAGER SHIPPING ENTERPRISES & TRADING S.A

Από το 1985 ήταν αντιπρόσωπος στην Ελλάδα της εταιρίας "VIDEOTEL" Μέλος του BRITISH NAUTICAL INSTITUTE του THE WARSASH ASSOCIATION του HELLENIC REGISTER COMMITTEE.

Ο Πρόεδρος και το Δ.Σ. της Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν. εκφράζουν στη σύζυγο και στα παιδιά του θερμά συλλυπητήρια. Να είναι αιωνία η μνήμη του και ανάλαφρο το χώμα που τον σκεπάζει

Καλό σου στερνό ταξίδι καπετάν Γεράσιμε

Ο Πρόεδρος και το Δ.Σ.

της Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν

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

ΠΛΟΙΑΡΧΙΚΗ ΗΧΩ Όργανο της ΠΕΠΕΝ Μάρτιος - Απρίλιος 2006
ΗΧΩ ΤΗΣ ΠΕΣΜΕΝ Παν. Ένωσης Συνταξιούχων Μηχανικών Ε.Ν. Μάρτιος - Απρίλιος 2006
ΗΧΩ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ Όργανο της ΠΕΡΡΑΕΝ. Ιανουάριος - Φεβρουάριος 2006
ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ Περιοδικό του Παν. Συνδέσμου Οικονομικών Αξιωματικών Ε.Ν.
ΤΑ ΝΕΑ ΤΟΥ ΣΩΝΠΑΠ του Σωματείου Πρακτόρων Αττικής Πειραιά. Μάρτιος Απρίλιος 2006
GACWORLD Απρίλιος 2006

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