

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΛΕΣΧΗΣ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.
ΜΑΥΡΟΚΟΡДАΤΟΥ 11, 185 38 ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΩΔΙΚΟΣ 5023 ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ - ΜΑΡΤΙΟΣ 2008 • Νο 33

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΕΔΙΑ:

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΑΡΧΑΙΑ ΕΛΛΑΔΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΛΑΤΙΝ ΑΜΕΡΙΚΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΒΟΡΕΙΑ ΑΜΕΡΙΚΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΒΟΥΡΝΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΒΟΥΡΝΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΒΟΥΡΝΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΒΟΥΡΝΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΒΟΥΡΝΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΒΟΥΡΝΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΒΟΥΡΝΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΒΟΥΡΝΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ, 1 ΤΟΞΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ - ΜΑΡΤΙΟΣ 2008

Β' ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΕΥΧΟΣ Νο 33

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑΣ ΤΟΥ ΠΑΣΧΑ

Η Α' Οικουμενική Σύνοδος, το 325 μ. Χ. στη Νίκαια της Βιθυνίας, καθόρισε το Πάσχα να γιορτάζεται την πρώτη Κυριακή μετά τη σελήνη ηλικίας 14 ημερών που συμβαίνει κατά ή μετά την εαρινή ισημερία και ονομάζεται πασχαλινή ή εαρινή πανσέληνος(π.π.) Συνεπώς και εάν η π.π. λάβει χώρα Κυριακή να μην συμπέσει το Πάσχα με αυτό των Εβραίων αφού το χριστιανικό θα γιορτάζεται την επόμενη Κυριακή. Επειδή η εαρινή ισημερία συνέπεσε το 325 μ. Χ. την 21 Μαρτίου η ημερομηνία αυτή θεωρείται σταθερή, στον υπολογισμό της π.π. για την ισημερία.

Το Πατριαρχείο της Αλεξανδρείας, λόγω του ότι στην Αλεξάνδρεια την εποχή εκείνη υπήρχαν οι καλύτεροι αστρονόμοι, ανέλαβε την σύνταξη του Πασχαλίου δηλ. τον προϋπολογισμό των ημερομηνιών του Πάσχα, όλων των επόμενων ετών. Για τον υπολογισμό όμως της π.π., που είναι απαραίτητη για τον προσδιορισμό της ημερομηνίας του Πάσχα, χρησιμοποιήθηκε ο κύκλος του Μέτωνος ή σεληνιακός κύκλος. Ο Αθηναίος αστρονόμος και γεωμέτρης Μέτων το 343 π.Χ. ανακάλυψε ότι οι φάσεις της σεληνιακής εναλλάσσονται με την αυτή τάξη κάθε 19 έτη. Επομένως αν γνωρίζουμε τις φάσεις της σεληνιακής μιας συνεχούς περιόδου 19 ετών μπορούμε να προσδιορίσουμε τις φάσεις οποιουδήποτε έτους.

Οι λόγοι που το Άγιο Πάσχα και το Πάσχα των Δυτικών δεν γιορτάζονται μαζί και η μοναδική περίπτωση που συμπίπτουν είναι οι εξής:

α) Στον υπολογισμό του χρόνου της π.π. με τον κύκλο του Μέτωνος, που εξακολουθούν να εφαρμόζουν οι Ορθόδοξοι, υπάρχει σφάλμα της τάξης των δύο ωρών στο τέλος του δεκαεναετούς κύκλου. Το σφάλμα αυτό είναι επιβραδυντικό και μέχρι σήμερα έχει συσσωρευτεί σε πέντε ημέρες. Επομένως κατά την π.π. των Ορθοδόξων η σελήνη είναι ηλικίας 19 ημερών και όχι 14 άρα δεν είναι εαρινή πανσέληνος. Οι Δυτικοί εφαρμόζουν άλλη ακριβέστερη μέθοδο κι έτσι η π.π. που υπολογίζουν είναι χωρίς σφάλμα και συμπίπτει με την αστρονομική.

Π. χ. του χρόνου η αστρονομική π.π. θα συμβεί την Πέμπτη

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. Πρίντεζης
Μαυροκορδάτου 11, 185 38 Πειραιάς
ΤΗΛ.: 210 4291273, 210 4291364
FAX: 210 4291364
ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
Πρίντεζης Αντ. - Μπουρδάρης Δημ.
Καρδακάρης Παντ.
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ
ΜΟΥΡΑΤΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΛΑΕΝ
Πρόεδρος: ΠΡΙΝΤΕΖΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ
Αντιπρόεδρος: ΜΠΑΛΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ
Γ. Γραμματέας: ΜΠΟΥΡΔΑΡΑΣ ΔΗΜ.
Β' Γραμματέας: ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ.
Ταμίας: ΜΟΥΡΑΤΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
Ταμίας Β': ΚΟΝΤΑΡΑΤΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
Υπ.Περιοδικού: ΠΡΙΝΤΕΖΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ
Έφορος Δ. Σχέσεων: ΚΑΜΠΑΣΗΣ ΑΝΤ.
Υπ. Δημοσίων Σχέσεων:
ΠΡΙΝΤΕΖΗΣ ΑΝΤ. - ΚΑΡΑΤΖΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ -
ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ. - ΧΟΝΤΡΟΜΗΧΑΛΗΣ ΜΙΧ.
Λεσχιάρχης: ΚΟΝΤΑΡΑΤΟΣ ΔΗΜ.
Μέλη Δ.Σ.: ΡΑΠΕΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΡΑΦΕΛΕΤΟΣ 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.



Our global partner in Ship Repair & Technical Services

1. ONE OFFICE ONLY IN GREECE (ATHENS OFFICE)
2. ONE OFFICE EACH IN THE MAIN PORTS OF THE MEDITERRANEAN AND IN THE MAIN PORTS OF THE BALTIC AREA

- OFFICE WITH BRANCH
- OFFICE WITH BRANCH AND SERVICE
- OFFICE WITH BRANCH
- OFFICE WITH BRANCH

← 9/4/09 και συνεπώς οι Δυτικοί θα γιορτάσουν το Πάσχα τους την πρώτη Κυριακή, δηλ. την 12/4/09. Οι Ορθόδοξοι όμως με το επιβραδυντικό σφάλμα των 5 ημερών του κύκλου του Μένωνος (σ.κ.Μ.) θα θεωρήσουν ότι η π.π. θα λάβει χώρα 5 μέρες αργότερα, δηλαδή την Τρίτη 14/4/09 και το Άγιο Πάσχα την Κυριακή 19/4/09.

β) Οι Ορθόδοξοι αν κι έχουν αποδεχτεί το Γρηγοριανό ή νέο ημερολόγιο (η Ελληνική Εκκλησία το αποδέχτηκε από 23/3/1924) υπολογίζουν την εαρινή ισημερία με το Ιουλιανό ή παλαιό που, ως γνωστόν, έχει επιβραδυντικό σφάλμα 13 ημερών. Γι' αυτό αν συμβεί π.π. προ της 3 Απριλίου, που αντιστοιχεί με την 21 Μαρτίου του Ιουλιανού, δεν γίνεται αποδεκτή και ως π.π. θεωρείται η επόμενη πανσέληνος. Μετά 29,5 ημέρες δηλαδή! Η παραδοχή της δεύτερης πανσελήνου ως πασχαλινής έχει σαν αποτέλεσμα το Α. Πάσχα να γιορτάζεται με ένα μήνα καθυστέρηση από το Πάσχα των Δυτικών.

Π.χ. φέτος την Παρασκευή 21/3/08 θα συμβεί π.π. άρα την ερχόμενη Κυριακή 23/3/08 θα εορταστεί το Πάσχα των Δυτικών. Η π.π. όμως αυτή με το σ.κ.Μ. των 5 ημερών (26/3/08), θα απορριφθεί από τους Ορθόδοξους γιατί θα συμβεί πριν από την 3 Απριλίου κι έτσι ως π.π. θα θεωρηθεί η επόμενη, δηλαδή 20/4/2008, που με τον υπολογισμό του σ.κ.Μ. θα θεωρηθεί ότι θα λάβει χώρα την Παρασκευή 25/4/2008. Έτσι το Α. Πάσχα θα γιορταστεί την πρώτη Κυριακή δηλ. 27/4/2008.

Το Α. Πάσχα συμπίπτει με αυτό των Δυτικών μόνο όταν η π.π. των Ορθοδόξων συμβαίνει Κυριακή ή Δευτέρα και σε ημερομηνία την ή μετά την 3 Απριλίου.

Π.χ. Το 2010 η π.π. θα συμβεί τη Δευτέρα 29/3/2010 συνεπώς οι Δυτικοί θα γιορτάσουν το Πάσχα τους την πρώτη Κυριακή 4/4/2010. Υπολογίζοντας στην αστρονομική π.π. το πενήντημο σ.κ.Μ., ως π.π. των Ορθοδόξων θα θεωρηθεί το Σάββατο 3/4/2010 και το Α. Πάσχα θα συνεορταστεί με των Δυτικών.

Οι λέξεις "σφάλμα" και "λάθος" αφορούν στην αστρονομική κι όχι στη θεολογική άποψη. Οι Ορθόδοξοι, Έλληνες και ξένοι, που ακολουθούν το Ιουλιανό ημερολόγιο στο εορτολόγιό τους, γιορτάζουν το Α. Πάσχα την ίδια μέρα με τους Ορθόδοξους που εφαρμόζουν το Γρηγοριανό, μόνο που το ημερολόγιό τους (Ιουλιανό) έχει ημερομηνία 13 ημέρες μικρότερη. Οι Καθολικοί που ζουν στην Ελλάδα γιορτάζουν το Πάσχα μαζί με τους Ορθόδοξους.

Η ημερομηνία του Αγίου Πάσχα μπορεί να υ-

πολογιστεί χωρίς κανένα βοήθημα, Πασχάλιο ή αστρονομικά στοιχεία, παρά μόνο με απλές πράξεις της πρακτικής αριθμητικής ως εξής:

Από το έτος που θέλουμε να υπολογίσουμε την Πασχαλινή Πανσέληνο, για να προσδιορίσουμε την ημερομηνία του Αγίου Πάσχα, αφαιρούμε τον αριθμό δύο.

α) 2009 - 2 = 2007

β) 2008 - 2 = 2006

γ) 2010 - 2 = 2008.

Τη διαφορά που βρήκαμε τη διαιρούμε δια του δεκαεννέα

α) 2007:19 = 105 + 12/19

β) 2006:19 = 105 + 11/19

γ) 2008:19 = 105 + 13/19

Το υπόλοιπο της πιο πάνω διαίρεσης το πολλαπλασιάζουμε επί έντεκα:

α) 12 x 11 = 132

β) 11 x 11 = 121

γ) 13 x 11 = 143

4. Το πιο πάνω γινόμενο το διαιρούμε δια τριάντα και το υπόλοιπο της διαίρεσης είναι η Ιουλιανή Επακτή (ε)

α) 132:30 = 4 + 12/30

β) 121:30 = 4 + 1/30

γ) 143:30 = 4 + 23/30

5. Αφαιρούμε την ε από τον αριθμό 44. Η διαφορά 44-ε μας δίνει την ημερομηνία της π.π. κατά μήνα Μάρτιο αν ε ίση ή μικρότερη του 23 και κατά το μήνα Απρίλιο αν ε μεγαλύτερο του 23, σε ημερομηνίες Ιουλιανού ημερολογίου:

α) 44-12=32 Μαρτ. - 31 = 1/4

β) 44-1=43 Μαρτ. - 31 = 12/4

γ) 44-23=21/3

6. Τις πιο πάνω ημερομηνίες προσθέτοντας 13 ημέρες τις μετατρέπουμε σε ημερομηνίες νέου ή Γρηγοριανού ημερολογίου.

α) Τρίτη 14/4/09

β) Παρασκευή 25/4/2008

γ) Σαββάτο 3/4/10

7. Η πρώτη Κυριακή που ακολουθεί μετά την π.π., εορτάζεται το Α. Πάσχα

α) 19/4/09

β) 27/4/08

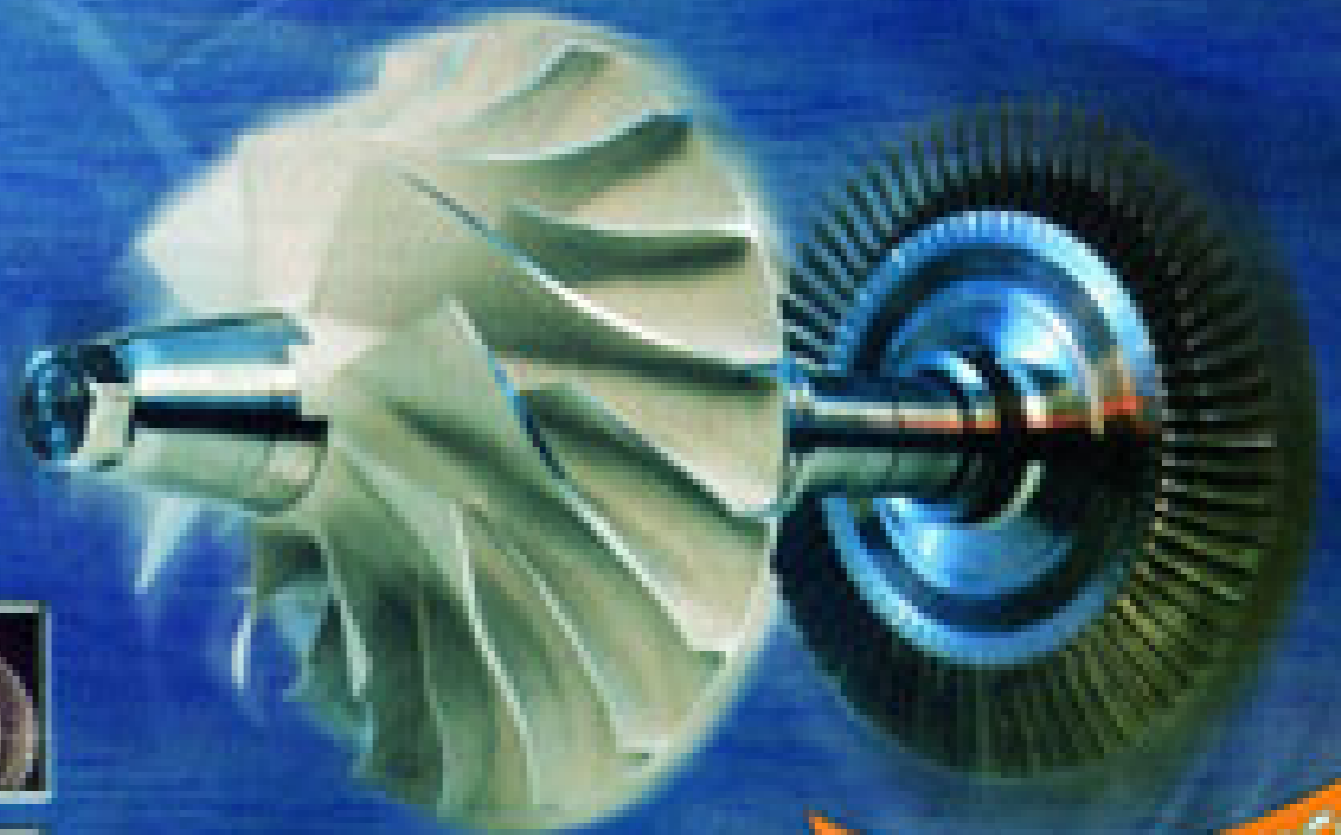
γ) 4/4/2010

(Βιβλιογραφία: Σύγχρονος Εκλαϊκευμένη Αστρονομία Κ.Σ. Χασάπη 1959, Ναυτιλία Α. Δημαράκη - Χ. Ντούνη 1986, Η Οδύσσεια των Ημερολογίων Σ. Θεοδοσίου - Μ. Δανέζη 1995 και Αστρονομικές Εφημερίδες διαφόρων εκδόσεων).

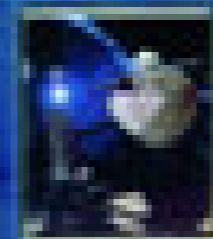
Φρίξος Δήμου
Πλοίαρχος Ε.Ν.

TURBOMECHANIKI LTD

- SERVICE • REPAIRS
- SPARES • BALANCING
- BLADING



24 HOURS SERVICES



TURBO

...meet the specialists!

MANOUS BALIS

15, ΟΡΘΟΔΟΞΩΝ ΑΥΛ., 104 62 ΠΕΝΤΕΛΗ
ΑΘΗΝΑΣ - ΕΛΛΑΔΑ
TEL: +3 0110 441 0102 - 0110 402 0043 FAX: +3 0110 441 0402
WWW: 0110 29 20 20

Η Πρωτοχρονιάτικη Πίττα των Αρχιμηχανικών Ε.Ν.

Στις 23 Ιανουαρίου 2008, στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος, μέσα σε μία ευχάριστη και εορταστική ατμόσφαιρα, με τη συμμετοχή των μελών και αρκετών συναδέλφων, των φίλων της Λέσχης, με τη παρουσία του Πολιτικού κόσμου, των εκπροσώπων των τοπικών και Διοικητικών φορέων του Πειραιά και πλήθους προσκεκλημένων από την Επισκευαστική δραστηριότητα, έγινε η κοπή της παραδοσιακής πρωτοχρονιάτικης Πίττας των Αρχιμηχανικών Ε.Ν.

Στην εκδήλωση παραβρέθηκαν οι παρακάτω προσωπικότητες: Ιωάννης Τραγάκης Βουλευτής Ν.Δ. Β Πειραιά. Γραμματέας της κοινοβουλευτικής ομάδας της Ν.Δ. - Αναστάσιος Νεράντζης Βουλευτής Ν.Δ. Β Πειραιά Γ Αντιπρόεδρος της Βουλής. - Παναγιώτης Μελλής, Βουλευτής Ν.Δ. Α΄ Πειραιά - Νικόλαος Λιγνός Πλοίαρχος Λ.Σ. Εκπρόσωπος του Αρχηγού Λ.Σ., - Στέλιος Μπρατσόλης. Πρόεδρος Δ.Ε.Π.Ε.Π (Δημοτικής Επιχείρησης Προβολής Επικοινωνίας Πειραιά) - Γιώργος Βλάχος. Πρόεδρος Π.Ε.Π.Ε.Ν - Χρήστος Χατζηλιάδης. Πρόεδρος Π.Ε.Σ.Μ.Ε.Ν - Δέσποινα Παπαστελιανού. Πρόεδρος Δ.Σ. σχολείου "ΑΡΓΩ". - Μαρία Νικοηαδού. Αντιπρόεδρος Δ.Σ. σχολείου "ΑΡΓΩ". - Φρίξος Δήμου. Πλοίαρχος Ε.Ν. Ναυτιλιακός αρθρογράφος του ναυτιλιακού τύπου.

Ο Πρόεδρος της Π.Ε.Μ.Ε.Ν συνάδελφος Σάββας Τσιμπόγλου μας απέστειλε ευχαριστήρια επιστολή, μη δυνάμενος να παραβρεθεί λόγω Διοικητικών υποχρεώσεων της Π.Ε.Μ.Ε.Ν.

Στην αρχή της εορταστικής διαδικασίας ο Πρόεδρος της Λέσχης πρότεινε να τηρηθεί ενός λεπτού σιγή στη μνήμη των συναδέλφων οι οποίοι έχουν χαθεί στο πέρασμα του



χρόνου.

Η ομιλία του Προέδρου της Λέσχης Αντ. Πρίντζη. "Αγαπητοί συνάδελφοι, φίλοι, συνεργάτες, Κυρίες και Κύριοι.

Με την ευκαιρία της κοπής της παραδοσιακής πρωτοχρονιάτικης Πίττας και τον ερχομό του νέου χρόνου, θα ήθελα να σας μεταφέρω τις ευχές του Δ.Σ. και των μελών της Λέσχης των Αρχιμηχανικών Ε.Ν. Ευχόμαστε λοιπόν ο καινούργιος χρόνος στον οποίο ήδη περπατάμε να σας χαρίζει πάνω απ' όλα υγεία και οικογενειακή γαλήνη. Στους επιχειρηματίες και σε όλους που ασχολούνται με διάφορες δραστηριότητες στο Ναυτιλιακό χώρο, προκοπή και επιτυχίες. Στους διάφορους Διοικητικούς και υπηρεσιακούς φορείς αυτής της Πόλης να έχουν καλό κουράγιο και να εκτελούν με δικαιοσύνη και ηρεμία τα αποτελέσματα της Διοικητικής δραστηριότητας. Στην ηγεσία της Εκκλησίας και το κλήρο να προσφέρουν την αγάπη και τη καλοσύνη του Χριστού. Στην Εφοπλιστική κοινότητα να έχουν καλά αποτελέσματα όλες οι δραστηριότητες. Τις ευχές μας προεκτείνουμε στο Ναυτικό Συνδικαλισμό να έχει πάντα καλές επιτυχίες στους αγώνες και τις προσπάθειες βελτίωσης της ποιότητας του βιοτικού επιπέδου και τις προσφορές ανθρωπίνης διαβίωσης των Αξιωματικών και των πληρωμάτων στα πλοία Οι Αξιωματικοί και τα πληρώματα που ταξιδεύουν να έχουν ευχάριστα ταξίδια και γαλήνιες θάλασσες. Οι επόμενες Χριστουγεννιάτικες ημέρες να τους βρουν επαναπαρισμένους στα σπίτια τους κοντά στις οικογένειες τους με τη βοήθεια του Θεού και του Αγίου Νικολάου. Τέλος, ευχόμαστε καλή χρονιά και ένα μεγάλο ευ-



- Επισκευαστική δραστηριότητα
- Διοικητική δραστηριότητα
- Εφοπλιστική δραστηριότητα
- Αποβλήτων Πλοία
- Παρμενίτες
- Στελέστες
- Ένοπλος
- Ροβόλας

ΜΕΤΑΠΡΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΑΒΕΕ

Βιομηχανικά και Ναυτιλιακά Ανταλλακτικά



www.metaprobiothniki.gr
Παλαιόφωρος 99-101 - 102 60 Πειραιάς - Τηλ: 210 41 19829 Fax: 210 41 74648

← χαριστώ σε όλους που μας έστειλαν τις ευχές τους μέσα από πάρα πολλές ευχπητήριες κάρτες.

Συνηθίζεται, σε τέτοιες εκδηλώσεις, να αναφέρονται τα γεγονότα και τα προβλήματα που αφήνει πίσω ο χρόνος που πέρασε και οι προσπάθειες λύσης μέσα στο χρόνο το νέο. Παρακάτω θα αναφερθώ σε μερικά προβλήματα και πρώτα - πρώτα θα σημειώσω το φορολογικό των συνταξιούχων Αξιωματικών για το οποίο στη συζήτηση του νόμου σχεδίου για τη φορολόγηση των ενεργείας Αξιωματικών ΕΝ, ο Υφυπουργός Οικονομικών κ. Αντ. Μπέζας αρκέστηκε να δηλώσει ακούραστα προφανώς, "σχετικά με το θέμα αυτό σας πληροφορούμε ότι, η ικανοποίηση του αιτήματος των συνταξιούχων ναυτικών Αξιωματικών Ε.Ν. για φορολόγηση των συντάξεων τους με τον ειδικό τρόπο της παραγράφου 6 του άρθρου 9 του νόμου 2238/1994 δεν αντιμετωπίζεται από το Υπουργείο μας στη παρούσα φορολογική μεταρρύθμιση για λόγους δημοσιονομικών αναγκών. Χαρακτηριστικές ήταν οι δηλώσεις για το θέμα αυτό, του Γεν Γραμματέα της Π.Ν.Ο καπετάν Γιάννη Χαλιά και του Προέδρου της Π.Ε.Π.Ε.Ν. καπετάν Βαγγέλη Κουζιήλου.

Στη συνέχεια ο Πρόεδρος της Λέσχης αναφέρθηκε στη Υγειονομική περίθαλψη των ενεργείας και συνταξιούχων ναυτικών, αναφερόμενος στο Πρόεδρο του Ο.Ν. καπετάν Θανάση Βαρίνο, είπε ότι, αρκετές προσπάθειες έχουν γίνει προς τη κατεύθυνση της μεταρρύθμισης και του εκσυγχρονισμού της λειτουργίας του ιδρύματος και των παροχών αντίστοιχα. Αρκετά όμως χρειάζονται να γίνουν ακόμη, ειδικότερα στο συντονισμό των εργαστηριακών εξετάσεων και της συμπεριφοράς της παροχής περίθαλψης προς τους ναυτικούς από τα Κρατικά Νοσοκομεία και νοσηλευτικά Ιδρύματα.

Δεν λησμονήσε ο Πρόεδρος να αναφερθεί και στις δραστηριότητες και τις ανάγκες του Σχολείου "ΑΡΓΩ" των παιδιών με ειδικές ανάγκες. Τόνισε ιδιαίτερα ότι το σχολείο χρειάζεται περισσότερη αγάπη και φροντίδα για να καλύπτονται οι λειτουργικές ανάγκες.

Ένα θέμα το οποίο έχει αρκετές φορές έχει γίνει συζήτηση, είναι το θέμα της Ναυτικής Εκπαίδευσης. Ακόμη περιμένουμε τα αποτελέσματα από την εφαρμογή των τελευταίων νόμων και ρυθμίσεων γύρω από το τεράστιο αυτό πρόβλημα της Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Έχουμε τονίσει ιδιαίτερα κατά το παρελθόν και το επαναλαμβάνουμε και σήμερα ότι, μετά από τις διάφορες ατυχείς παρεμβάσεις, δυστυχώς, δεν έχει φανεί καμία πρόοδος βελτίωσης, η μόνη ενέργεια αναβάθμισης είναι η αλλαγή του τίτλου των σχολών ΑΔΣΕΝ σε Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού - Α.Ε.Ν. Το Ναυτικό Εκπαιδευτικό Σύστημα εξακολουθεί να νοσεί και ο λόγος είναι ότι, το χειρίζονται αρκετοί παράγοντες που δεν κατέχουν καλά το αντικείμενο, τη δομή και τη λειτουργία του. Δεν αρκούν οι προσπάθειες όπως παρουσιάζονται μέχρι σήμερα.

Χρειάζεται η αλλαγή του πλαισίου σύστασης των επιτροπών εργασίας. Θα πρέπει να είναι πηλατιά και συλλογική με τη συμμετοχή όλων εκείνων των παραγόντων οι οποίοι ασχολούνται με το αντικείμενο, και υπάρχουν αρκετοί οι οποίοι για λόγους δεοντολογίας των νόμων και των κανόνων μένουν έξω από τις δραστηριότητες. Πρέπει να καταλάβουμε ότι, χρειάζεται πιο πηλατιά συλλογική συμμετοχή και "ΚΟΤΣΙΑ".

Διαβάσαμε πρόσφατα σε κάποιο ναυτιλιακό έντυπο ότι, οι εκπομπές ρυπογόνων ενώσεων έχουν αυξηθεί παγκοσμίως τόσο στο θαλάσσιο όσο και στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον. Αυτό σημαίνει ότι, παρά τις τεράστιες προσπάθειες οι οποίες καταβάλλονται από τους φορείς που ασχολούνται με το θέμα αυτό, διαπιστώνεται ότι, τα θετικά αποτελέσματα δεν είναι τόσο θεαματικά όπως θα έπρεπε να είναι. Η απόδειξη είναι, μέχρι σήμερα προσπαθούν οι διάφοροι υπεύθυνοι να βρουν διάφορα μηχανικά μέσα και χημικές παρεμβάσεις ώστε διατιθέμενα στα πλοία να μειώσουν παραπέρα τις εκπομπές SOx- NOx-CO2 και άλλες. Όμως η εγκατάσταση των παραπάνω συσκευών και η λειτουργία των στα πλοία δημιουργούν διάφορα προβλήματα και δυσκολίες.

Στο προηγούμενο διάστημα, πήραμε μέρος σε ένα επιτυχημένο σεμινάριο το οποίο οργανώθηκε από το Σύνδεσμο "MARTECHMA. Αυτή την ώρα δεν θα σχολιάσουμε τα αποτελέσματα, όμως, συγκεκριμένος και σαφής ήταν στη παρέμβαση του για το παραπάνω θέμα ο κ. DRAGOS RAUTA (TECHNICAL DIRECTOR της (INTERTANCO - OSLO). Σε ότι, αφορά τη ρύπανση του θαλάσσιου Περιβάλλοντος και τις προσπάθειες πρόληψης, αξιόλογο είναι το έργο το οποίο προσφέρει η HELMEPA. Η Λέσχη των Αρχιμηχανικών Ε.Ν. αναγνωρίζει τη προσφορά και συμπάροσταται σ' αυτές τις προσπάθειες.

Τέλος χωρίς να έχουμε τη διάθεση για χιούμορ, η γνώμη μας είναι ότι, όπως εξελίσσεται ο αγώνας για τη μείωση της ρύπανσης της ατμόσφαιρας και οι δυσκολίες οι οποίες συνεπάγονται στη χρήση των καυσίμων, των λιπαντικών, των διαφόρων χημικών που χρησιμοποιούνται για τη βελτίωση των νερών της ψύξης των μηχανών και τα διάφορα χημικά υλικά και οι χημικές ενώσεις που υπάρχουν στα καυσαέρια εξαγωγής των μηχανών κ.λ.π. Σύντομα θα δημιουργηθεί η ανάγκη απασχόλησης στο πλοίο ή στο γραφείο υπεύθυνου χημικού μηχανικού ο οποίος να ασχολείται ειδικά με τα παραπάνω θέματα.

Παρακάτω αναφέρονται οι χορηγοί της βραδιάς οι οποίοι ήταν:

MARINE PLUS - Δημήτρης Βρανόπουλος
TURBOMHXANIKH - Μανώλης Μπαλής
ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ -
Γιάννης Σπυριδής - Γιώργος Αθανασίου
Α. ΚΕΛΕΠΟΥΡΑΣ
MARITECH
BUREAU VERITAS

FOUNDED BY LEO INGHONARU SINCE 1979 • SPECIALIST DIESEL PUMPS, INJECTORS & OVERHAULS

SPARE PARTS GENUINE & EQUIVALENT HOME MADE FOR ALL THE ENGINE TYPES M.E. AND D.V.
COLLECT, WASH, REPAIR, REPAIRS, O.I.E. BY P.T.C.

OVERHAULS OVERHAULING, REPAIRS, BASH, BASH-USED AND NEW

INJECTOR PUMPS & BASH, WASH, REPAIR, BASH-USED AND NEW
MANUFACTURE FOR ALL THE ENGINE TYPES

OVERHAULING OF FUEL PUMPS, INJECTOR PUMPS & BASH, WASH, REPAIR, BASH-USED AND NEW

TIMING AND RUNNING DATA WITH OPENED & CLOSED
PHASE DIAGRAMS OF ENGINE PERFORMANCE

REPAIRS IN ATHINA & TURKEY



11, PLOUARI & P. (ATHINA) 115, PLOUARI & P. (ATHINA) 115, PLOUARI & P. (ATHINA) 115
TEL: +30210 94 12 894 46 10 010 • FAX: +30210 94 27 500
WWW.GOLDENMARINE.COM • WWW.GOLDENMARINE.COM



GOLDEN MARINE DIESEL S.A.

REPAIRS IN ATHINA & TURKEY



Ο Χορός των Αρχιμηχανικών

Στις 22 Μαρτίου 2008 στην ευρύχωρη αίθουσα του κοσμικού κέντρου "ΑΣΤΕΡΙΑ ΓΛΥΦΑΔΑΣ" έγινε ο καθιερωμένος πλέον χορός των Αρχιμηχανικών ΕΝ.

Το πλοίοιο καλλιτεχνικό πρόγραμμα του Αντύπα, της Αντζελάς Δημητρίου και των συνεργατών τους, άναψε το γλίστρο και το χορό μέχρι τις πρωινές ώρες.

Την ωραία γιορτή τίμησαν με τη παρουσία τους, κατόπιν προσωπικής πρόσκλησης του Δ.Σ. της Λέσχης:

Νεράντζης Αναστάσιος, Βουλευτής Ν.Δ. Αντ/δρος της Βουλής - Μελάς Παναγιώτης, Βουλευτής Ν.Δ. - Αξαρχίου Δημοτ. Συμβουλος, Εκπρόσωπος του Δημάρχου Πειραιά, Χαλής Ιωάννης Πλοίαρχος Ε.Ν. Γενικός Γραμματέας Π.Ν.Ο. - Βλάχος Γεώργιος Πλοίαρχος Ε. Ν. Πρόεδρος της Π.Ε.Π.Ε.Ν. - Βαρίνος Αθανάσιος Πλοίαρχος Ε.Ν. Πρόεδρος Οίκου Ναύτη, Τσάμης Μαρίνος, Πλοίαρχος Ε.Ν. Πρόεδρος της Λέσχης Αρχιπλοίαρχων Ε.Ν., Ευσταθίου Αντιπρόεδρος ΕΛ.Ι.Ν.Τ. - Βλαχόπουλος Λεωνίδα. Πρόεδρος του GEAR CLUB - Χαχάλης Λάμπρος. Γεν. Επιθεωρητής BUREAU VERITAS., Δήμου Φριζος Πλοίαρχος ΕΝ. Δημοσιογράφος-Συντάκτης Ναυτιλιακού τύπου - ο βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Ι. Διαμαντίδης μας έστειλε μήνυμα με ευχές.

Στην αρχή του λόγου του ο Πρόεδρος της Λέσχης ευχαρίστησε όλους που συμμετείχαν στην εκδήλωση, ιδιαίτερα όσους ενίσχυσαν τη λαχειοφόρο αγορά, τους χορηγούς και όσους επίσης που έχουν διαφημισθεί στο φυλλάδιο του χορού. Ιδιαίτερα αναφέρθηκε στον καπετάν Γιάννη Χαλά και του ευχήθηκε συγχαρητήρια για την επανεκλογή του στη θέση του Γενικού Γραμματέα της ΠΝΟ. Στον καπετάν Γιώργο Βλάχο και στους συνεργάτες του ευχήθηκε καλή δύναμη για την εκλογή του στη θέση του Προέδρου της ΠΕΠΕΝ.

Ιδιαίτερη αναφορά έκανε στους χορηγούς της βραδιάς ευχόμενος καλή επιτυχία στις δραστηριότητες τους.



- MARINE PLUS - Δημήτρης Βρανόπουλος, στολισμός της αίθουσας
- BOILER TECHNICA - Γιώργος Ξενάκης, προσφορά λουλουδιών Κυριών
- Φωτεινάκης Ανδρέας, δώρο στους Κυρίους.

Στην ιδιαίτερη αναφορά του ο Πρόεδρος της Λέσχης για το σχολείο "ΑΡΓΩ" τόνισε χαρακτηριστικά ότι, να μη ξεχνάμε το σχολείο του οποίου η ύπαρξη του, δίνει ένα ιδιαίτερο τόνο ανθρωπιάς και αγάπης. Χρειάζεται τη ζεστή συμπαράσταση και την ενίσχυση των προσπαθειών του Δ.Σ. του σχολείου στις δύσκολες στιγμές οι οποίες πάντα υπάρχουν.

Κατά διαστήματα, έχουν γίνει διάφορες χορηγίες, όπως: Η εταιρία "ΑΚΜΩΝ" του Γιάννη Αρβανίτη, προσέφερε για τις ανάγκες σίτισης 400 KG Λάδι.

- Τάσος και Γιώργος (υιός) Ζάνιος της HERMES TURBOSEPARATOS & HERMES SHIP MACHINERY - Προσέφεραν μία μεγάλη αυτόματη ηλεκτρογεννήτρια για την ηλεκτροδότηση του Σχολείου της Αναβύσσου σε περιπτώσεις διακοπής της ηλεκτροδότησης της ΔΕΗ.

- Μανώλης Μπαλής - TURBOMECHANIKI. Προσέφερε την αξία της αγοράς Αθλητικών ειδών (φανελάκια κη) για τους Αθλητικούς αγώνες "ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΙΑ 2008.

- Ανώνυμος συνάδελφος. Εισφορά στη μνήμη του Παλικαριού του που χάθηκε.

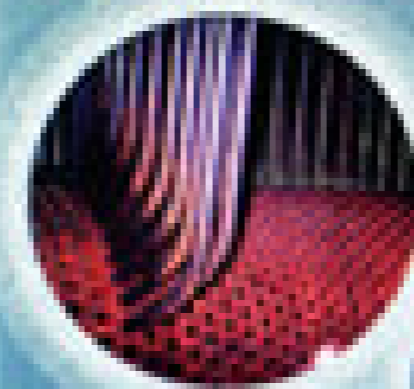
- Ανώνυμος Πλοιοκτήτης. Έχει αναλάβει τα μηνιαία έξοδα για τη τροφοδοσία του σχολείου της Αναβύσσου.

Στο τέλος του χαιρετισμού του ο Πρόεδρος Αντ. Πρίντζης ευχαρίστησε ακόμη μία φορά όλους που τίμησαν με τη παρουσία τους την ωραία γιορτή. Τα μέλη τους συνεργάτες και τους φίλους της Λέσχης. Ιδιαίτερη αναφορά στις παρέες των Εφορησιακών Εταιριών και στους Νηογνόμους Β.Υ - Ε.Ν. - LRS που κάθε χρονιά μας τιμούν με τη παρουσία τους. Θερμό χαιρετισμό έστειλε σε όλους τους ναυτιλόμενους να έχουν ήρεμες θάλασσες. Ο Άγιος Νικόλαος κοντά τους και του χρόνου με υγεία να βρεθούν κοντά στις οικογένειες τους.

Πάντα με υγεία και χαρά.

Boiler Technica

GENERAL REPAIRS OF BOILERS & COOLERS



✓ PERAMA & SCARAMAGA FACTORY

✓ MAIN & AUXILIARY BOILERS REPAIRS

✓ LAST TECHNOLOGY BENDING MACHINE

✓ E.G.E. BOILERS REPAIRS

✓ COILS WITH ALL TYPE FIN

✓ ALL TYPE OF COOLERS WITH FIN

✓ REFRACTORY WORK

✓ CHEMICAL CLEANING

✓ VALVES INSPECTION AND REPAIRING

✓ ULTRASONIC

✓ INSPECTION REPORT

✓ WORLD WIDE REPAIRS



24 HOURS SERVICE

0 Kanari str. 18863 Perama Piraeus/GR

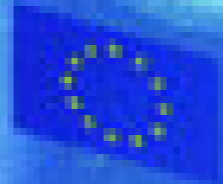
Tel:+30-210-4414722 / +30-210-4414547

Fax:+30-210-4410002

MOB.TEL +30-6936783852-1

Web Site: www.boilertecnica.com

e-mail address : info@boilertecnica.com



Οι γιορτινές μας ευχές

Με την ευκαιρία των εορτών του Πάσχα,
ο Πρόεδρος και το Δ.Σ. της Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν.
εύχονται στα μέλη, τους φίλους και συνεργάτες της Λέσχης
στην Εγροπληστική Κοινότητα, στις Τοπικές - Διοικητικές Αρχές
και σε όσους ασχολούνται στο ναυπηγικό χώρο
με διάφορες δραστηριότητες
η Ανάσταση του Χριστού να γίνει ο ζωοδόχος φωτοδότης
και να καθοδηγεί εποικοδομητικά κάθε προσπάθεια επιτυχίας
στις επαγγελματικές, διοικητικές και σε κάθε μορφής δραστηριότητες.
Υγεία και προκοπή στις οικογένειες.
Καλά Ταξίδια και ήρεμες δάλλασσες στους ταξιδεύοντες.
Ειρήνη σε όλο τον κόσμο, χωρίς πολέμους και αιματοχυσίες
και στους εξουσιάζοντες και κυβερνόντες τους λαούς
να τους δίνει φρόντιση ώστε να φροντίζουν με σύνεση την ευημερία τους.

ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ - ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ TECHNAVA

Την Πέμπτη 31 Ιανουαρίου 2008 στο Ξενοδοχείο "METROPOLITAN" Λ. Συγγρού 385, έγινε τεχνική παρουσίαση την οποία οργάνωσε η «TECHNAVA S.A.» με θέμα: «JETS VACUUM: INOVATIONS TECHNOLOGY & SOLUTIONS IN SUAGE COLLECTION TECHNOLOGY FOR CRUISE: FERRY & CARGO SHIP». Το θέμα ανέπτυξε ο κ. TORE CEIKANGER, Διευθύνων Συμβουλος JETS VACUUM A.S. Μετά από την ομιλία προσεφέρθη στους προσκεκλημένους πλούσιο γεύμα.

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ο ετήσιος χορός του Συλλόγου πραγματοποιήθηκε την 1η Μαρτίου 2008 στη Κυπριακή ταβέρνα "ΑΦΡΟΔΙΤΗ" (απέναντι από το γήπεδο των Σπάτων) στα Σπάτα Αττικής.

Η συμμετοχή των μελών, των φίλων και συνεργατών του Συλλόγου ήταν εντυπωσιακή.

Και του χρόνου με υγεία σε όλους.

GEAR CLUB

Μια πολύ ενδιαφέρουσα διάλεξη οργάνωθηκε από το "GEAR CLUB" - ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ: Στις 19 Μαρτίου 2008.

Η παρουσίαση έγινε στην αίθουσα του GEAR CLUB και το θέμα επίκαιρο και ενδιαφέρον: «NEW IMO RULES FOR THE BALLAST TANKS »

Ο κ. Γ. ΒΡΑΝΑΚΗΣ παρουσίασε το θέμα.

Μετά τη παρουσίαση ακολούθησε ανοιχτή συζήτηση και στη συνέχεια προσεφέρθη στους προσκεκλημένους πλούσιος μπουφές.

MARINE REFRIGERATION SYSTEMS



- service
- spare parts
- compressors
(new & remanufactured)



30-01, Marousiou Pothos, Marousi 15122 Athens
tel: 210-4111262 fax: 210-4001988 e-mail: gvo@cobldynamic.gr
New Address: V.L.P.A. S. Hellas

Αρχιπέλαγος

ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ και ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΑΙΓΑΙΟΥ

Του Προέδρου της Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν.
Αντ. Πρίντεζη

Κατά διαστήματα παίρνουμε διάφορα δελτία τύπου τα οποία με πληροφορίες και ενημέρωση αναφέρονται στις δραστηριότητες και στην ύπαρξη του " ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΑΙΓΑΙΟΥ - ΤΟ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ ".

Επειδή θεωρούμε αξιόλογο το έργο του παραπάνω Ινστιτούτου , θα προσπαθήσουμε μέσα από αυτές τις σελίδες, να αναφερθούμε στο ιστορικό της ύπαρξής του, της λειτουργίας και στις διάφορες πρωτοβουλίες δραστηριότητες του ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ.

Έχουμε ήδη έλθει σε πρώτη επαφή τηλεφωνικά με τους υπεύθυνους του Ινστιτούτου και στόχος μας είναι να αναπτύξουμε μία πιο εποικοδομητική συνεργασία στο μέλλον γύρω από τα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος και άλλες δραστηριότητες που αφορούν τη θάλασσα και την ασφαλή ναυσιπλοΐα και όχι μόνο, αλλά και με προβλήματα γενικότερα τα οποία σχετίζονται με τους σκοπούς της ύπαρξης της Λέσχης των Αρχιμηχανικών Ε.Ν.

Δράση για τη προστασία του ΑΙΓΑΙΟΥ

Το «Αρχιπέλαγος» είναι μία περιβαλλοντική οργάνωση χωρίς γραφείο δημοσίων σχέσεων. Μακριά από το κέντρο και τις φιλολογικές θεωρίες του περιβάλλοντος, αλλά μία πραγματική εθελοντική εργασία με απόλυτη προσήλωση στο στόχο της ουσιαστικής προστασίας του Αιγαίου. Το Αρχιπέλαγος στοχεύει στη προσφορά μίας προσέγγισης στη δράση για τη προστασία του περιβάλλοντος στην Ελλάδα.

Με στόχο τη προστασία του Αιγαίου, η ερευνητική ομάδα του Αρχιπελάγους εργάζεται στο πεδίο

Αιγαίο, καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου για την υλοποίηση επιστημονικής έρευνας στην οποία στηρίζονται οι δραστηριότητες της περιβαλλοντικής προστασίας. Συχνά αντιμετωπίζονται δυσκολίες και αντίξοες συνθήκες αλλά ο ενθουσιασμός και η μακρόχρονη προσήλωση στηρίζει την Οργάνωση σ' αυτό το δύσκολο έργο.

Το Αρχιπέλαγος, Ινστιτούτο Θαλάσσιας & Περιβαλλοντικής Έρευνας Αιγαίου, είναι μία μη-κυβερνητική, μη-κερδοσκοπική περιβαλλοντική οργάνωση, με έδρα την Ικαρία, με δράση σε ολόκληρο το Αιγαίο και την ευρύτερη περιοχή των Ελληνικών Θαλασσών.

Η δράση του Αρχιπελάγους συνδυάζει την επιστημονική έρευνα του θαλάσσιου και χερσαίου περιβάλλοντος των Ελληνικών Θαλασσών και των νησιών, με ουσιαστικές δράσεις προστασίας στις οποίες συμμετέχουν ενεργά και οι τοπικές κοινωνίες. Από το 1998 το Αρχιπέλαγος δραστηριοποιείται σε διάφορες περιοχές, Ιόνιο Πέλαγος, Ανατολικό Αιγαίο, Λυβικό Πέλαγος, Σποράδες, Κεντρικό Αιγαίο και αλλού.

Για να φέρει σε πέρας αυτό το δύσκολο και σε αρκετές περιπτώσεις επίπονο έργο, το Αρχιπέλαγος δραστηριοποιείται καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου σε πολλές περιοχές του Αιγαίου και διαθέτει ερευνητικές βάσεις στην Ικαρία και τη Πάτμο καθώς και ερευνητικούς σταθμούς στις νησίδες Αρκοίοι και Μαραθί (περιοχή του Δήμου Πάτμου και Άγιος Μηνάς (Φούρνοι) στο Ανατολικό Αιγαίο, όπου υπάρχουν κατάλληλα εξοπλισμένα εργαστήρια και γραφεία. Επίσης γραφεία υπάρχουν και στην Αθήνα.

Για τους σκοπούς της θαλάσσιας έρευνας, το Αρχιπέλαγος διαθέτει τα ιστοφόρα σκάφη "Πηνελόπη" και "Διομήδεια" και ένα βοηθητικό ταχύπλοο →



MEKNAFT

GENERAL SHIP REPAIRS

unlimited potentials

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΕΣ
ΕΚΠΗΡΟΥΡΓΙΚΕΣ
ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ



Επισκεψτείτε - κατασκευάστε
24 ώρες το 24ωρο σε όλη τη σημερινή του Ελλάδα

www.meknaft.com

Ποσειδών 24, Σοφιστών 109 00 Πειραιάς, Τηλ: 210 6742004, Fax: 210 6742004

← σκάφος. Επίσης, εργάζονται εθελοντικά καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Επιστήμονες περιβάλλοντος και άλλων ειδικοτήτων καθώς και φοιτητές από όλη την Ελλάδα και 12 άλλες χώρες της Ε.Ε. και της Μεσογείου. Η ερευνητική Ομάδα του Αρχιπελάγους αποτελείται από 25-45 άτομα. Απασχολούνται επίσης ακτιβιστές από την Ελλάδα και από άλλες Ευρωπαϊκές χώρες. Εργάζονται στο πεδίο Αιγαίο 12 μήνες το χρόνο, μερικές φορές κάτω από εξαιρετικά αντίξοες συνθήκες εργασίας αλλά πάντα με ενθουσιασμό και προσήλωση στο έργο. Όπως αναφέρεται και παραπάνω, η εργασία όλων των μελών της Ερευνητικής Ομάδας είναι πραγματικά εθελοντική, είναι ουσιαστικά μία προσφορά κοινωνική στη προσπάθεια για τη προστασία του περιβάλλοντος γενικά.

Κεντρικός άξονας της δραστηριότητας του Αρχιπελάγους στη προστασία, είναι η διαφύλαξη της υγείας των οικοσυστημάτων στο σύνολο της.

Με στόχο να υλοποιήσει σε υψηλό επιστημονικό επίπεδο την έρευνα και τις δράσεις περιβαλλοντικής προστασίας, το Αρχιπέλαγος διατηρεί πρωτόκολλο συνεργασίας με τα Πανεπιστήμια ESSEX και CARDIFF της Βρετανίας και με το Πανεπιστήμιο CUKUROVA Αδάνων της Τουρκίας. Επίσης για τους σκοπούς της έρευνας το Αρχιπέλαγος συνεργάζεται με Πανεπιστήμια και ερευνητικά Κέντρα της Ελλάδος, Βρετανίας, Ισπανίας, Πορτογαλίας και Τουρκίας, επίσης, και με Επιστήμονες από άλλες χώρες της Ευρώπης και της Μεσογείου.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ - ΕΡΕΥΝΕΣ

1. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
2. ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
3. Η ΒΙΟΠΟΙΚΙΛΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ ΠΕΛΑΓΟΥΣ
4. ΑΠΕΙΛΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
5. ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ
6. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΛΙΒΑΔΙΑ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑΣ - ΤΑ ΔΑΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ
7. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΘΗΛΑΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
8. ΑΛΙΕΙΑ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ
9. ΑΝΕΞΕΛΕΓΚΤΕΣ ΕΚΡΗΞΕΙΣ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ
10. ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΜΙΚΡΟΒΙΟΛΟΓΙΚΩΝ, ΧΗΜΙΚΩΝ & ΑΝΑΛΥΣΕΩΝ D.N.A
11. ΤΡΑΠΕΖΑ ΣΠΟΡΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ

Το έργο του Αρχιπελάγους είναι πολύπλευρο και απαιτητικό. Ανεκτίμητη είναι η συμμετοχή και η υποστήριξη από ενεργούς πολίτες και φίλους της Οργάνωσης, οι οποίοι κατανοούν τις απειλές τις οποίες δέχονται οι θάλασσές μας με συνέπειες στη βιοποικιλότητα και την υγεία όλων μας και προτίθενται να προσφέρουν ουσιαστική βοήθεια στην επίτευξη των στόχων της Οργάνωσης.

Αίτηση εγγραφής Μέλους

Για την εγγραφή Μέλους στην Οργάνωση Αρχιπέλαγος μία αίτηση ή μέσω της ιστοσελίδας:

Η ταχυδρομική και ηλεκτρονική διεύθυνση και επικοινωνία είναι:

T.Θ. ΡΑΧΕΣ, 83301 ΙΚΑΡΙΑ

www.archipelago.gr

e-mail: info@archipelago.gr

Tel. 22750 41673 - FAX. 22750 41070

Υπεύθυνη επικοινωνίας : κ. Λίνα Τσιγγερλιώτη

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ

Πρόσφατα πληροφορηθήκαμε από το σχετικό πληροφοριακό φυλλάδιο της GAC τις διακρίσεις της εταιρίας που έγιναν στο Ναυτιλιακό Εμπορικό τμήμα, των παρακάτω συνεργατών και φίλων της Λέσχης των Αρχιμηχανικών.



Ο κ. Νίκος Μαρματσούρης πρώην Εμπορικός Διευθυντής (MARKETING MANAGER), προήχθη στη θέση του Γενικού Εμπορικού Διευθυντή (SENIOR MARKETING MANAGER) υπεύθυνου για τις περιοχές, Αλβανία, Αλγερία, Βουλγαρία, Κύπρος, Αίγυπτο, Γεωργία,

Ουγγαρία, Αιβανό, Λιβύη, Μάλτα, Μαρόκο, Ρουμανία, Ρωσία (μαύρη θάλασσα), Συρία, Τυνησία, Τουρκία και Ουκρανία.



Η κ. Μαρία Αγγελίδου Πρώην Ανώτερο Στέλεχος του Εμπορικού Τμήματος (MARKETING EXECUTIVE), προήχθη στη θέση του Εμπορικού Διευθυντή υπεύθυνη για την Ελλάδα.

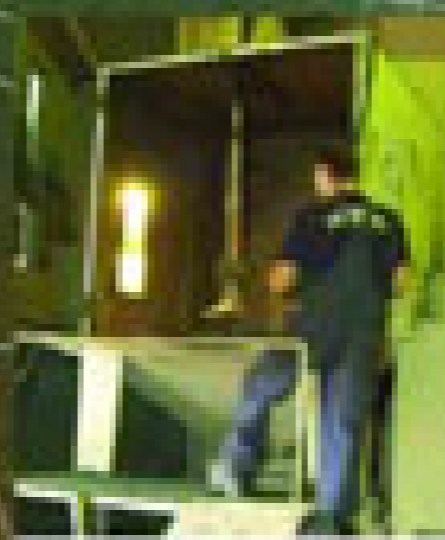
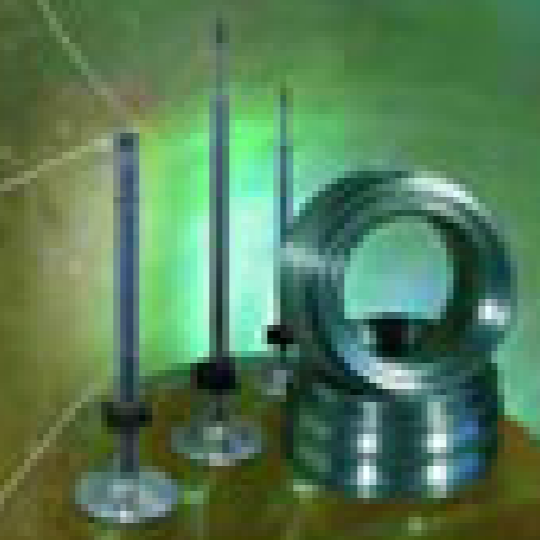
Και στους δύο εκλεκτούς φίλους και συνεργάτες ευχόμαστε καλή επιτυχία και στις νέες τους δραστηριότητες.

Λέσχη Αρχιμηχανικών Ε.Ν.

ΔΙΑΣΤΟΛΙΚΑ / EXPANSIONS JOINTS
 ΘΥΕΤΟΙ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ
 ΦΤΕΡΩΤΕΣ / INER GAS, IMPELLER
 ΑΝΟΞΕΙΑΡΤΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ
 ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΠΑΡΕΜΒΕΥΜΑΤΩΝ

BELLONS

ΑΝΘΙ ΣΥΡΙΓΓΙΩΤ Ε.Ε. - ΒΕΡΟΙΑΣ Δ.Ε. - ΤΗΛΕΦΩΝΟ 199-60 ΤΗΛ. (210) 4116 647 / FAX 4116 644

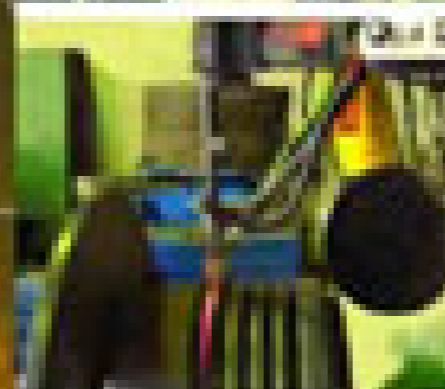


L. KALEPOURAS

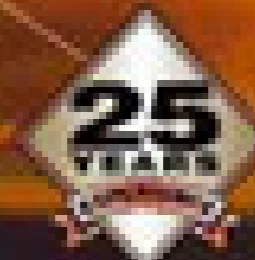
125 Esmi Anticarsos str. - Drapetsona
Tel: 210 462 1414
210 462 1637, 210 461 6736
Fax: 210 461 4800
www.kalepouras.com
E-mail: kalepo@otenet.gr



VALVES & VALVES SEATS
ALL KINDS OF HEAD PISTONS



Special Dealings: Remanufacturing
of Steel, Aluminum Cast Iron



ΤΟ ΛΙΤΟΧΩΡΟ

Σαν Ναυτική Παράδοση και Ναυτιλιακό Λίκνο
στη Βόρεια Ελλάδα.

Σημειώσεις, από τη ναυτική δραστηριότητα του Λιτόχωρου
τις οποίες μας έδωσε ο καλός συνάδελφος
Δημ. Κονταράτος
μέλος του Δ.Σ. της Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν.

Στις παραλίες του θερμαϊκού κόλπου και ειδικότερα στους θαλάσσιους πρόποδες του Ολύμπου και στο νοτιότερο άκρο της Μακεδονίας, θα βρει κανείς τη κωμόπολη του Λιτοχώρου, αρμονική σύνθεση βουνού και θάλασσας, μία ποιητική εναλλαγή βουνίσιας δροσιάς και θαλάσσιας αύρας.

Κιβωτός Ναυτικής δραστηριότητας και Ναυτικής Παράδοσης από τα αρχαία χρόνια μέχρι και σήμερα ακόμη.

Το Λιτόχωρο απέχει μόλις πέντε χιλιόμετρα από τη θάλασσα και έχει υψόμετρο 300 μέτρα. Ο πληθυσμός αριθμεί 7000 μονίμους κατοίκους και υπολογίζονται άλλοι 5000 Λιτοχωρίτες στη διασπορά σε όλα τα μήκη και τα πλάτη του Πλανήτη.

Η παρουσία του Λιτόχωρου χρονολογείται από το 4^ο π.Χ. αιώνα. Οι Ναυτικές δέστρες/πίντες που έχουν βρεθεί στον αρχαίο χώρο του Δίον και τα θιμενικά μπλόκια στο ποταμό Βάφυρα, μαρτυρούν την ύπαρξη θιμενικού μώλου από την εποχή του κράτους των Μακεδόνων. Στα χρόνια του Βυζαντίου και στην εποχή του ο Μεγ. Θεοδόσιος έστειλε επισίτους ναυτικούς και ξαναρχίζει η Ναυτική δραστηριότητα στη περιοχή.

Το λιμάνι των Αγ. Θεοδώρων απέχει περί τα 30 ναυτικά μίλια από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μέσα στο θερ-

μαϊκό κόλπο, κατάλληλη περιοχή για την ιστιοφόρο ναυτιλία.

Ιστορικά, στη περιοχή του θερμαϊκού κόλπου δεν έχει αναφερθεί άλλος κατάλληλος χώρος που να διέθετε οργανωμένη Ιστιοφόρο Εμπορική Ναυτιλία εκτός από το Λιτόχωρο. Συνεπώς, οι Λιτοχωρίτες με τα ιστιοφόρα τους δραστηριοποιούνταν στις θαλάσσιες μεταφορές σαν καραβοκυραίοι Εμποροπλοίαρχοι. Αρμενίζοντας συνεχώς στο χρόνο, ήλθε η άλωση της Πόλης το 1453 με την επικράτηση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Έτσι άλλαξαν και τα δεδομένα και στη Ναυτιλία.

Νικόλαος Αρκάς: Ρώσος Ναύαρχος, ιδρυτής του Ρωσικού στόλου της Μαύρης Θάλασσας. Δεύτερος γιος του Λιτοχωρίτη Ανδρέα Αρκά. Στη χρονιά του 1793 έφυγε από το Λιτόχωρο και εγκαταστάθηκε στο ΝΙΚΟΛΑΥΕΛ (το σημερινό ΙLLICHESK) στη Μαύρη θάλασσα. Εκεί προσλήφθηκε σαν Καθηγητής Κλασικών Γραμμάτων στη τότε σχολή πηδαλιούχων, κάτι σαν τη σημερινή Σχολή Ναυτικών Δοκίμων.

Ένα άλλο γεγονός το από το οποίο δείχνει τη Ναυτική δραστηριότητα του Λιτόχωρου είναι ότι ο Ρώσος Ναύαρχος SENIAVIN ναυτολογεί Λιτοχωρίτες ναυτικούς →



ΦΙΛΤΡΑ

ΝΑΥΤΙΚΕΣ • ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ • ΚΑΥΣΙΜΟΥ
ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ
ΠΛΑΣΤΙΚΑ ΕΡΩΣ
ΑΠΡΙΣΤΑΙΩΜΕΝΕΣ ΣΚΟΝΕΣ

ΔΙΑΧΥΡΙΣΤΑΤΕΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ
ΥΔΡΑΥΛΙΚΟΥ • ΑΕΡΟΥ
ΣΕΝΤΙΝΩΝ

ΠΑΡΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΤΟΥΤΕΣΠΙΛΗ
ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗ
ΑΝΕΞΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

ΓΕΝΙΚΗ ΦΙΛΤΡΩΝ

Αν θέλετε να σας καλύψουν οι ανάγκες σας σε φίλτρα:

- Διατίθενται σε μια σειρά από διαφορετικά μεγέθη και είναι εξοπλισμένα σύμφωνα με την κατάσταση και τη λειτουργία.
- Επιπλέον φίλτρα αποτελούν είναι οι εξοπλισμοί καθαρισμού και απολύμανσης των υδάτων.
- Αν θέλετε να λύσει σταθερά την κατάσταση, καλέστε μας ή επικοινωνήστε με τη ΦΙΛΤΡΩΝ ΓΕΝΙΚΗ και συζητήστε το πρόβλημα διασφαλίζοντας καλύτερη και γρηγορότερη επίλυση της κατάστασης που σας τη θέληση φίλτρα.

Α' ΡΕΤΣΙΝΑ 30 • ΠΕΙΡΑΙΑΣ • 185 40
ΤΗΛ. 210 4132805, 210 4134012, FAX 210 4132806
Β' ΚΑΣΤΩΡΟΣ 35 • ΠΕΙΡΑΙΑΣ • 185 45

σαν πλοηγούς για τις ναυτικές επιχειρήσεις του στο Βόρειο Αιγαίο, μέχρι τη Τένεδο και το Τσανάκ Καλή. Επίσης το 1806 σημειώνεται ότι, το Λιτόχωρο συμμετέχει σε μία Μοίρα ιστοφόρων με το όνομα "ΟΛΥΜΠΟΣ", με επτά πλοία στο πρώτο αμιγές Ελληνικό Πολεμικό Στόλο, ο οποίος συγκροτείται στην Σκιάθο. Επίσης, κατά τη περίοδο της επανάστασης, το 1821, το Λιτόχωρο συμμετέχει με αριθμό ιστοφόρων και με εθελοντές ναυτικούς στον επαναστατικό στόλο.

Το τέλος του 1900 και αρχές του 20ού αιώνα, το Λιτόχωρο βρίσκεται και πάλι μία ακμάζουσα Ναυτιλία. Το μισό σχεδόν του ανδρικού πληθυσμού ασχολείται με τη Ναυτιλία. Μια αναφορά γίνεται σε Πανεπιστημιακή διατριβή του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου της Θεσσαλονίκης του έτους 1967 - 1968.

Στα θέματα συντεχνιακής - σωματειακής οργάνωσης σώζονται οι παρακάτω σφραγίδες.

1. Συντεχνία "Ναυτικών Λιτόχωρου" (Ελληνική και Αραβική γραφή).
2. Σωματείο Ναυτικών "ΟΛΥΜΠΟΣ" 1908.
3. Σωματείο Μεταναστών Ναυτικών Λιτοχωριτών Ν.Υόρκης 1905
4. Ναυτικό Γραφείο Νέας Υόρκης (Δεν σώζεται η σφραγίδα).
5. Ένωση Εμποροπλοιοάρχων Λιτόχωρου 1918
6. Ένωση Συνταξιούχων NAT Λιτόχωρου 1923.
7. Ένωση πλοιοκτητών Βορ. Ελλάδος (τη σφραγίδα έχει ο κ. Τσολλάκης)
8. Σώζονται επίσης οι Σταυροί (Ασημένιοι) και τα ράβαρα δεκαεσσάρων συντεχνιών από το 1840 έως το 1880 περίπου.

Από τα παραπάνω στοιχεία βγαίνει το συμπέρασμα ότι η Λιτοχωριανή Ναυτιλία είναι από τις κυριότερες συνιστώσες στη διατήρηση της Ελληνικής ταυτότητας της Θεσσαλονίκης και σε συνδυασμό με την υπόλοιπη Ελληνική Ναυτιλία (έχοντας τον απόλυτο έλεγχο στην ανατολική Μεσόγειο), καθιέρωσαν στη συνείδηση της κοινής γνώμης, Ελληνικής και Ευρωπαϊκής, το Αιγαίο σαν Ελληνική θάλασσα.

Η δίνη του Β. Παγκοσμίου Πολέμου, τα Λιτοχωρίτικα πλοία ιστοφόρα και π.κ. μερικά απεπλευσαν για τη Μέση Ανατολή ελεύθερα ή εντεταγμένα στις συμμαχικές δυνάμεις και άλλα επιτάχθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν από τις Γερμανικές δυνάμεις κατοχής.

Η λήξη του Πολέμου βρήκε το Λιτόχωρο να έχει απωλέσει το 80% του Εμπορικού στόλου. Κατά τη περίοδο 1945-1955, κατά την αναδιοργάνωση της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας με αποζημιώσεις και Κρατικές εγγυήσεις και χρηματοδοτήσεις για παραχώρηση ή αγορά πλοίων όπως των "LIBERTIES", το Λιτόχωρο βρέθηκε στη δύσκολη περίοδο του εμφυλίου σπαραγμού. Τότε σημειώνεται και η μεγαλύτερη μετανάστευση ναυτικών στις ΗΠΑ και τον Καναδά.

Κατά τη 10ετία του 1960, φάνηκε κάποια κίνηση στο Λιτόχωρο. Ναυτικοί με μικρά πλοία 500 - 1500 DWT-και με ένα αριθμό 40 - 50 πλοία, όμως, η βιωσιμότητα αυ-

τών των πλοίων είχε σύντομη ημερομηνία λήξης.

Για μία ακόμη φορά ακόμη οι Λιτοχωρίτες δεν μπόρεσαν να συμμετάσχουν στο νέο άθλημα της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, έτσι, υπάρχουν ελάχιστες Ναυτιλιακές Εταιρίες στη ναυτική οικογένεια του Λιτόχωρου.

1. D.S.T. SHIPPING του κ. Δημ. Τσολλάκη (BULK CARRIER και LNG).
2. Σισκόπουλου - Ζέρβα Φορτηγά GENERAL CARGOES (MEDITERRANEAN CONDINENT)
3. Παπαδημητρίου Ευάγγελος. Μεσογειακές Μεταφορές GENERAL CARGOES.
4. Γκιγκιλίνης Μιχαήλ (Ρυμουλκά - Ναυαγοσωστικά).

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΛΙΤΟΧΩΡΟΥ
(Από τις σημειώσεις του Πλοιοάρχου Ε.Ν. Νίκου Βλάχοπουλου, σημερινός Προέδρος του Ναυτικού Μουσείου του Λιτόχωρου).

Όλη η ναυτική παράδοση, το αρμένισμα στο χρόνο της Λιτοχωριανής Ναυτιλίας, από το μονόξυλο στην οθκάδα, τη σκούνα, το τρεχαντήρι, μέχρι το BULK CARRIER και το LNG-μία παρέα απομάχων του κύματος με μπροστάρη τον καπετάν Νίκο Βλάχοπουλο, αποφάσισαν να τη διαδώσουν και να την παραδώσουν. Έτσι, το 2002 ξεκίνησαν και ίδρυσαν το "Ναυτικό Μουσείο Λιτόχωρου", συγκεντρώνοντας ότι είχε απομείνει στα σαλόνια στα σεντούκια των ναυτικών οικογενειών, αλλιώς και τις εμπειρίες και μνήμες όσων βρίσκονται στη ζωή.

Ευτυχώς υπήρξαν πολλοί που στήριξαν την ομάδα ίδρυσης του Μουσείου και την στηρίζουν ακόμη, και το σπουδαιότερο είναι ότι, το αγκάλησε η κοινωνία του Λιτόχωρου και όχι μόνο. Τα αποτελέσματα είναι πολύ καλά, υπάρχουν όμως πολλά μίλια πορείας μπροστά. Το επόμενο λιμάνι είναι το Πανελλαδικό Συνέδριο των Ελληνικών Ναυτικών Μουσείων το οποίο θα γίνει στο Λιτόχωρο τον Σεπτέμβριο του 2008.


Από τις δραστηριότητες του Μουσείου

Το τελευταίο διάστημα υπήρξαν κάποιες δραστηριότητες στο χώρο του Ναυτικού Μουσείου του Λιτόχωρου με κυριάρχο γεγονός τη Γενική Συνέλευση η οποία πραγματοποιήθηκε κατά τις πληροφορίες μας το Δεκέμβριο του 2007.


- Τα θέματα της ημερήσιας διάταξης ήταν:
- α. Απολογισμός πεπραγμένων
 - β. Πρόγραμμα Ποιοτικής Αναβάθμισης και Προβολής του Μουσείου.
 - γ. Πορεία προς το Πανελλαδικό Συνέδριο των Ελληνικών Ναυτικών Μουσείων το οποίο θα διοργανωθεί στο Λιτόχωρο το Σεπτέμβριο του 2008.
 - δ. Αρχαιρεσίες για την ανάδειξη νέου Δ.Σ. του Μουσείου.

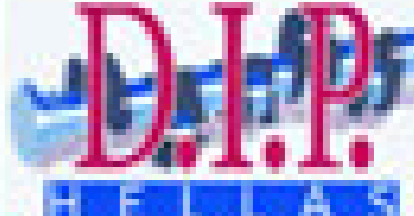
Η διαδικασία της Γεν. Συνέλευσης άρχισε με την ομιλία του απερχομένου Προέδρου του Μουσείου κ. Νίκου Βλάχοπουλου ο οποίος μεταξύ άλλων τόνισε ιδιαίτερα:

Αναφέρθηκε με γιορταστικές ευχές στους παρευρισκομένους, ιδιαίτερα ευχήθηκε, "στους συναδέλφους μας που θαλασσοπορούν, μπουνάτες στη πλήρη τους



Κ. & Σ. ΣΙΝΔΥΚΟΣ Ε.Π.Ε
ΜΗΧΑΝΗΤΕΙΟ
ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ





Κ. ΣΙΝΔΥΚΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε
DONOTE IRON PLATING HELLAS
ΜΗΧΑΝΗΤΕΙΟ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΣ & ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΣΙΝΔΥΚΟΣ Ο.Ε. | ΠΕΡΑΙΑ 188 63

ΤΗΛ. 210 4321111 - 4321112 FAX 210 4321113 | **ΤΗΛ. 210 4321111 FAX 210 4321113**

E-mail: info@k-sindykos.com URL: www.k-sindykos.com



Επίσκεψη στο Ναυτικό Μουσείο Λιτόχωρου. Το μουσείο είναι ένα σύγχρονο κτίριο που φιλοξενεί μια μεγάλη συλλογή ναυτικών αντικείμενων, από μονόξυλα μέχρι σύγχρονα πλοία.



Μια από τις συλλογές του μουσείου είναι η συλλογή εργαλείων, από παλαιά εργαλεία μέχρι σύγχρονα μηχανήματα.



Εξωτερική όψη του Ναυτικού Μουσείου Λιτόχωρου.



Επίσκεψη στο Ναυτικό Μουσείο Λιτόχωρου.



Εξωτερική όψη του Ναυτικού Μουσείου Λιτόχωρου.



Επίσκεψη στο Ναυτικό Μουσείο Λιτόχωρου.



Εξωτερική όψη του Ναυτικού Μουσείου Λιτόχωρου.



Επίσκεψη στο Ναυτικό Μουσείο Λιτόχωρου.



Εξωτερική όψη του Ναυτικού Μουσείου Λιτόχωρου.



Επίσκεψη στο Ναυτικό Μουσείο Λιτόχωρου.

← και ευτυχή επάνοδο στην ΙΘΑΚΗ της καρδιάς τους.

Στη συνέχεια ο κ. Βλαχόπουλος αναφέρθηκε στην ιδρυτική διακήρυξη και στο καταστατικό λειτουργίας του Μουσείου και τόνισε τις προσπάθειες αναθεώρησης - περισυλλογής - Διαφύλαξης - Προβολής και Διάδοσης κάθε τι το οποίο αποτελεί "ΚΕΙΜΗΛΙΟ" της ναυτικής παράδοσης και Πολιτιστικής κληρονομιάς του Λιτόχωρου και του Έθνους.

Τόνισε ιδιαίτερα τις προσπάθειες αναβάθμισης του Μουσείου, που γίνονται και προσαρμόζονται για το επόμενο διάστημα. Αναφέρθηκε στις επαφές που είχε το Δ.Σ. του Μουσείου με την επίσημη Πολιτεία και συγκεκριμένα το ΥΠ.ΠΟ (Γεν. Διεύθυνση Αρχαιοτήτων και σύγχρονης Πολιτιστικής κληρονομιάς) για την επίσημη αναγνώριση του Μουσείου σαν φορέας Πολιτιστικής κληρονομιάς, σύμφωνα με τη κείμενη Νομοθεσία, ανέφερε δε ότι, "βρισκόμαστε ένα βήμα πριν το στόχο μας, με ότι αυτό συνεπάγεται τόσο για το Ναυτικό Μουσείο όσο και για το Λιτόχωρο".

Συνεχίζοντας, αναφέρθηκε παραπέρα στις έντονες προσπάθειες, οι οποίες γίνονται για τον εμπλουτισμό των εκθεμάτων του Μουσείου και ιδιαίτερα στην παράδοση του πιστοποιημένου ομοιώματος, υπό κλίμακα, του αρχαιότερου εμπορικού πλοίου παγκόσμια που είναι το Ελληνικό "σκαρί" τύπου "ΟΛΚΑΣ".

Ανάμεσα στις γενικές προσπάθειες εμπλουτισμού των εκθεμάτων του Μουσείου, ανέφερε τη κατασκευή ομοιώματος του πλοίου του Π.Ν. "ΤΟΡΠΙΛΟΒΟΛΟ ΙΙ" το οποίο πραγματοποιήσε το τουρκικό θωρηκτού "ΦΕΤΙΧ ΜΠΟΥΛΕΝΤ" στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Κυβερνήτης ήταν ο Υπ/ρχος Νικόλαος Βότσης και την επιτυχή πλοήγηση έκαναν οι Λιτοχωρίτες καπεταναίοι Νικόλαος Βλαχόπουλος και Μιχαήλ Κωφός.

Γνωστοποίηση - Προβολή του Ναυτικού Μουσείου Λιτόχωρου, στο Ελληνικό κοινό όλης της επικράτειας. Στο θέμα αυτό έδωσε αρκετή έμφαση και αναφέρθηκε στις προσπάθειες οι οποίες γίνονται σήμερα των τηλεοπτικών σταθμών TV 100 και EPT 3. Επίσης μέσα από τα διάφορα άρθρα, πληροφόρησης και προβολής, από τα διάφορα έγκυρα περιοδικά και το ναυτιλιακό τύπο γενικότερα.

Σχετικά με τη πορεία προς τη κατεύθυνση της διοργάνωσης του Ζ Πανελληνικού Συνεδρίου των Ελληνικών Ναυτικών Μουσείων στο Λιτόχωρο αυτό το χρόνο. Ο φάκελος με τα απαραίτητα στοιχεία υπερψηφίστηκε ομόφωνα έναντι των υποψηφιοτήτων των Χανίων Κρήτης και του Αργοστολίου της Κεφαλληνίας. Η θεματική ενότητα θα είναι και επίκαιρη και Εθνικά επιβεβλημένη. Τα θέματα θα αναπτύξουν με ομιλίες και ανακοινώσεις διάφορες προσωπικότητες και Καθηγητές αναγνωρισμένου κύρους. Το Συνέδριο τελεί υπό την αιγίδα του Δήμου Λιτόχωρου.

Ο Πρόεδρος του Δ.Σ. του Μουσείου συνέχισε την ομιλία του με την αναφορά του στους μελλοντικούς στόχους οι οποίοι είναι:

1. Η ανέγερση ενός μνημείου όπου θα αναγραφούν

τα ονόματα των Λιτοχωριτών ναυτικών οι οποίοι χάθηκαν σε πολέμους και σε περίοδο ειρήνης, τουλάχιστον από το 1900 και μετά (από τα στοιχεία τα οποία διαθέτουμε).

2. Κατασκευή ενός ορειχάλκινου αδριάντα στη μνήμη του αφανούς Λιτοχωρίτη Ναύτη - Ταξιδευτή.

3. Εναρμόνιση του προαυλίου χώρου με τη δημιουργία ενός μικρού "Άλσους Ναυτικής Παράδοσης".

Τέλος ο κ. Πρόεδρος του Δ.Σ. του Μουσείου έκλεισε την ομιλία του με τη προσωπική του δέσμευση ότι, μέχρι το 2010 να παραδώσει στο Ναυτικό Μουσείο (για τη δημιουργία βιβλιοθήκης) μία σειρά βιβλίων: Εθνολογικού - Ιστορικού και Ναυτικού περιεχομένου. Περίπου 500 τεύχη.

Μετά από τις αναφορές του Προέδρου, το λόγο πήρε ο κ. Δήμαρχος Λιτόχωρου Αθανάσιος Τσιφοδήμος ο οποίος απηύθυνε χαιρετισμό στο σώμα. Ευχαρίστησε το Δ.Σ. για τις προσπάθειες και δεσμεύτηκε για όσα αναφέρθηκαν.

Ακολούθησε συζήτηση και ερωτήσεις σχετικά με τα θέματα που αναφέρθηκαν κατά τη διαδικασία της ημερήσιας διάταξης και ακολούθησε ψηφοφορία για την ανάδειξη νέου Δ.Σ. του Μουσείου. Μετά το τέλος της διαδικασίας ακολούθησε δεξίωση, προσφορά του κ. Θανάση Δημητρίου.

Η "ΓΝΩΣΗ και ΤΕΧΝΗ", τριμηνιαία Επιθεώρηση της Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν. η οποία απηχεί και προβάλλει την ύπαρξη και τις δραστηριότητες της ΛΕΣΧΗΣ, μέσα και έξω από το Ναυτιλιακό χώρο, εκφράζουμε εγκάρδια και δημόσια τα συγχαρητήρια μας για την ύπαρξη και λειτουργία του "ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΛΙΤΟΧΩΡΟΥ".

Θα θέλαμε επίσης να τονίσουμε ιδιαίτερα και με ναυτικά συναισθήματα ότι, τέτοιες ενέργειες και δραστηριότητες γενικότερα, χαρακτηρίζουν με τα πιο θερμά λόγια εκείνους που είχαν την ιδέα της ίδρυσης και της λειτουργίας του Μουσείου το οποίο πραγματικά κοσμεί, με την ιδιαίτερη πολιτιστική αξία του το Λιτόχωρο, το χώρο στον οποίο ιδρύθηκε και λειτουργεί. Πιστεύουμε δε ότι, οι τοπικοί άρχοντες και φορείς θα αποδίδουν τη δέουσα σημασία του αξιόλογου αυτού έργου, καταβάλλοντας κάθε δυνατή προσπάθεια συμπαράστασης στις προσπάθειες προβολής του Μουσείου από το Δ.Σ.

Η Λέσχη Αρχιμηχανικών Ε.Ν. επειδή χαρακτηρίζουμε σημαντικής σημασίας την ύπαρξη του "ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ του ΛΙΤΟΧΩΡΟΥ, υποσχόμαστε τη συμπαράσταση μας προς το Δ.Σ. του Μουσείου σε κάθε κατάλληλη περίπτωση, όπου και όταν χρειασθεί.

Με αφορμή τη πρόταση ίδρυσης βιβλιοθήκης του Μουσείου, θα προσφέρουμε, σαν ελάχιστη πρώτη προσφορά βιβλιοδετημένους τόμους των εκδόσεων του περιοδικού της Λέσχης "ΓΝΩΣΗ και ΤΕΧΝΗ"

Ο Πρόεδρος κ. Αντώνης Πρίντζης, το Διοικητικό Συμβούλιο και τα μέλη της Λέσχης των Αρχιμηχανικών Ε.Ν. ευχόμεθα στο Δ.Σ. του Μουσείου μία ναυτική ευχή "Αγάπια και καλό κουράγιο".

ΜΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥ Η ΟΠΟΙΑ ΛΕΕΙ ΠΟΛΛΑ.

ΟΙ ΣΚΕΨΕΙΣ ΤΗΣ ΛΕΣΧΗΣ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Ο συνάδελφος Ιωάννης Αθ. Γιάννος, μας έστειλε τη παρακάτω αναφορά την οποία θεωρούμε απόλυτα σκόπιμο να τη δημοσιεύσουμε:

Θέμα: Υποβολή παραίτησης -Αιτιολόγηση της παραίτησής μου από την θέση του Συνεργάτη κατά το εαρινό εξάμηνο του ακαδημαϊκού έτους 2008-2009

Υπηρετώ την ναυτική εκπαίδευση επί (7) επτά συναπτά έτη ως μόνιμος επίκουρος καθηγητής ναυτικών μαθημάτων στη Σχολή Μηχανικών της Α.Ε.Ν. Ασπροπύργου.

Την 29η Νοεμβρίου του 2007 συνταξιοδοτήθηκα και κατόπιν υπέβαλλα τα δικαιολογητικά μου για να διδάξω ως εκπαιδευτικός συνεργάτης-πλέον-κατά το εαρινό εξάμηνο 2008-2009. Κατά την ανάθεση όμως των μαθημάτων του ΣΤ! εξαμήνου (Ψυκτικές / κλιματιστικές εγκαταστάσεις -Ατμοπαραγωγοί - Ασκήσεις Τεχνουργιών / Μη-

χανοστάσιο) διαφώνησα με τον Διευθυντή της Σχολής και για το λόγο αυτό υποβάλλω την παραίτηση μου. Οι λόγοι οι οποίοι με οδήγησαν στην παραπάνω απόφαση ενδεικτικά αναφέρονται ακολούθως.

Απαλλαγμένος από τα δεσμά της μονιμότητας θέλω να θέσω υπόψη σας τους προβληματισμούς μου σχετικά με το παρόν και το μέλλον της ΑΕΝ Μηχανικών Ασπροπύργου. Οι προβληματισμοί αυτοί έχουν διαμορφωθεί κατά την επταετή απασχόληση μου στη σχολή.

Την τελευταία πενταετία, αργά αλλά σταθερά και κάθε χρονιά, η ΑΕΝ Μηχανικών απομακρύνεται από το σκοπό της που είναι η εκπαίδευση ικανών μηχανικών ΕΝ καταλλήλων κατά κύριο λόγο να τηρήσουν φυλακή μηχανοστάσιο όπως προβλέπει η διεθνής σύμβαση STCW.

Με τον όρο ΤΕΙοποίηση εννοώ ότι δίδεται μεγάλη σημασία στη θεωρητική

εκπαίδευση παραγνωρίζοντας και υποβαθμίζοντας τη σπουδαιότητα της πρακτικής άσκησης και της απόκτησης δεξιοτήτων από τους σπουδαστές. Δεξιοτήτων οι οποίες είναι χρήσιμες στον τρίτο μηχανικό από τη πρώτη περίοδο της απασχόλησης του στο πλοίο.

Σαν παράδειγμα αναφέρω το μάθημα Ασκήσεις Τεχνουργιών - Μηχανοστάσιο. Η επίβλεψη και ο σχεδιασμός του μαθήματος έχει ανατεθεί σε απόφοιτο πολυτεχνείου που στερείται εργοστασιακής εμπειρίας ή με ελάχιστη.

Οι διάφοροι τομείς ανατίθενται σε αποφοίτους ΤΕΙ οι οποίοι, στερούμενοι πρακτικής, διανέμουν σημειώσεις θεωρητικές, διδάσκουν θεωρητικά θέματα τα οποία μπορεί να φαίνεται ότι έχουν σχέση με το αντικείμενο που προβλέπουν τα αναλυτικά προγράμματα, αλλά δεν χωρούν στη πρακτική εφαρμογή που είναι απολύ-

WORLDWIDE MARINE DIRECTORY

infomarine on-line
INTERNET SERVICES

www.infomarine.gr

Virtual Internet Portal
For Marine Professionals

Web Hosting
Web Design
Web Promotion

33 ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΙ 56, 185-35 ΠΙΡΑΕΥΣ, GREECE
TEL: (+30)-0210-4279821 FAX: (+30)-0210-4279821 E-MAIL: info@infomarine.gr

Reconditioning is our business

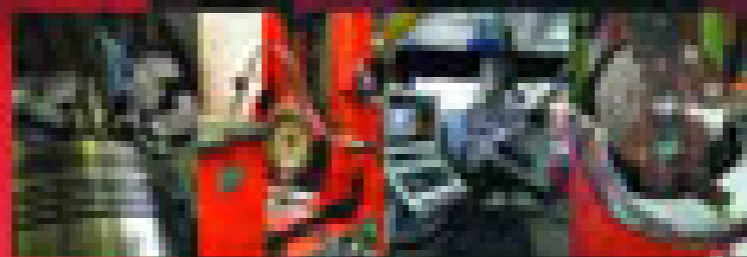
Experienced and reliable welding
and reconditioning services



Completely modernized spare parts
sales and exchange network



website: www.metlockast.gr, e-mail: info@metlockast.gr



With over 25 years of experience in the field of welding and reconditioning METLOCKAST HELLAS LTD can guarantee state of the art work and maximum customer satisfaction, additionally creating a completely modernized spare parts sales and exchange network.

METLOCKAST HELLAS LTD

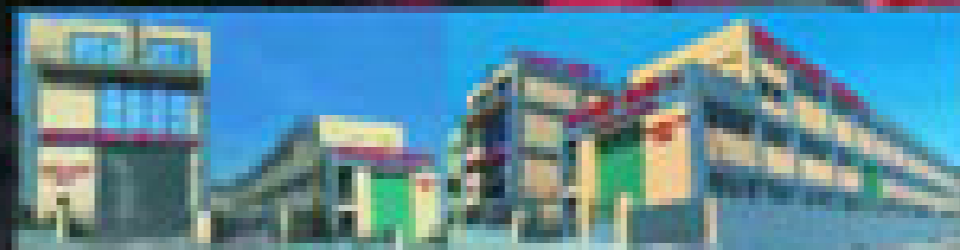
I.LOTOS - A.LOTOS CO. LTD

Factory - Offices:

Schisto Industrial Park, BIRA Schisto, Perama

Tel: +30 210 4015615, 4015616

Fax: +30 210 4015616

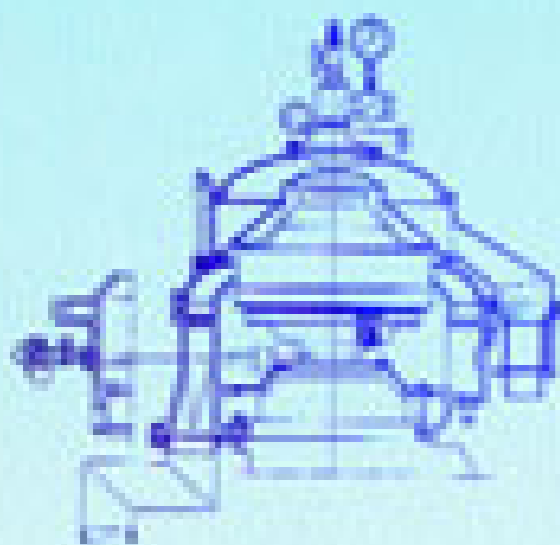


1992 1992

I.LOTOS - A.LOTOS CO. LTD
METLOCKAST HELLAS LTD

HERMES TURBOSEPARATORS LTD.

TURBOCHARGERS - SEPARATORS



SERVICE - SPARES FOR ALL TYPE OF
TURBOCHARGER & OIL SEPARATORS
REPAIRS
SERVICE ENGINEER 24 HOURS STBY

• TRY US •

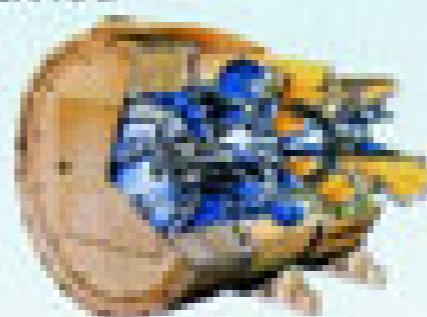
Η ΠΕΙΡΑ ΚΑΙ Η ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑ ΜΑΣ
ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΤΩΝ ΣΤΡΟΒΙΛΟΦΥΣΗΤΗΡΩΝ ΚΑΙ
ΤΩΝ ΕΛΑΙΟΔΙΑΧΩΡΙΣΤΩΝ, ΕΙΝΑΙ
ΠΛΕΟΝ ΜΕΡΑΚΙ ΚΑΙ ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ ΜΑΣ

ΟΜΟ ΤΟ 24 ΩΡΟ ΕΙΜΑΣΤΕ ΚΟΜΤΑ ΣΑΣ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΑΣ

web site : www.hermes-group.gr

GEORGE A. ZANIOS

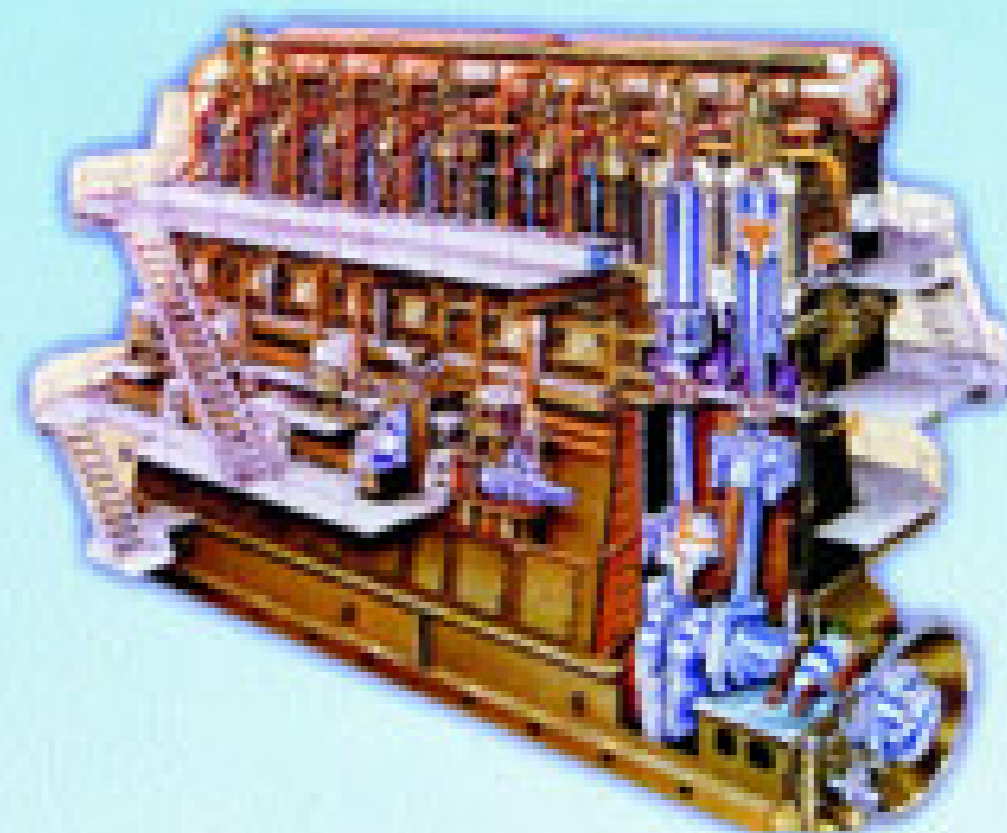
MARINE DIV. - MANAGING DIRECTOR



152 DIMOKRATIAS AVE. - KERATSIKI - 187 55 PIRAEUS - GREECE
TEL.: (+30) 210 4329 100, 1,2 - (+30) 210 4010 097
FAX: (+30) 210 4329 199 - (+30) 210 4329 837
WORKSHOP: ASPYI (+30) 210 5590 296, FAX: (+30) 210 5591 050
ACH (+30) 210 4329 942 - MOB. PHONE: (+30) 697899001
E-mail: info@hermes-group.gr - WEB SITE: www.hermes-group.gr

HERMES SHIP MACHINERY LTD.

SHIPS SPARES SUPPLIERS



DO YOU NEED ANY KIND OF SPARE
PARTS COMPLETE DIESEL
GENERATOR ENGINES
TURBOCHARGERS ALL TYPES
- OIL SEPARATOR -
NEW AND RECONDITIONED
CALL US.

web site : www.hermes-group.gr

ANASTASIOS G. ZANIOS

MANAGING DIRECTOR

ΤΑ ΕΙΧΟΜΕ ΚΑΙ ΠΑΡΕΟΝ ΧΡΟΝΑ ΣΤΗΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΓΟΡΑ
ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΕΠΙΤΥΧΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ
ΜΕ ΟΤΙΜΗΤΟΤΕ ΣΧΕΤΙΖΕΤΑΙ
ΜΕ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΑΝΤΑΝΑΚΤΗΡΩΝ
ΕΝΟΣ ΠΑΚΕΤΟΥ

152, DIMOKRATIAS AVE. - KERATSIKI - 187 55 PIRAEUS - GREECE
TEL.: (+30) 210 4329 100, 1,2 - (+30) 210 4010 097
FAX: (+30) 210 4329 199 - (+30) 210 4329 837
WORKSHOP: ASPYI (+30) 210 5590 296, FAX: (+30) 210 5591 050
ACH (+30) 210 4329 942 - MOB. PHONE: (+30) 697899001
E-mail: info@hermes-group.gr - WEB SITE: www.hermes-group.gr

τως απαραίτητη στο μηχανικό ΕΝ.

Οι σπουδαστές σε μεγάλες ομάδες, διδάσκονται για υποβρύχιες συγκολλήσεις και για μεθόδους ελέγχου των συγκολλήσεων, θέματα με τα οποία δεν θα ασχοληθούν ποτέ ως αξιωματικοί τήρησης φυλακής μηχανοστασίου, όμως δεν ασκούνται αρκετά στη ηλεκτροσυγκόλληση μία δεξιότητα απολύτως απαραίτητη κατά την διάρκεια της απασχόλησης τους στα πλοία.

Διδάσκονται θεωρητικά για τα μείγματα των αερίων και τους κανόνες ασφαλείας κατά το χειρισμό τους, αλλά δεν ασκούνται επαρκώς πρακτικά στη κοπή μετάλλων με φλόγα αερίων. Ακούγονται απόψεις για εκπαίδευση στη χρήση εργαλειομηχανών CNC ή σχεδίασης με υπολογιστή όταν οι σπουδαστές δεν έχουν ασκηθεί στη χρήση τόρνου, πλάνης ή φρέζας, συμβατικών εργαλειομηχανών ή δεν γνωρίζουν να σχεδιάζουν με το μολύβι.

Γίνονται εξετάσεις θεωρίας, προγραμματισμένες από το επίσημο πρόγραμμα εξετάσεων!

Αξιολογούνται οι αντίστοιχες δεξιότητες.

Σε ότι αφορά την πρακτική άσκηση των σπουδαστών θα μπορούσα να αναφέρω πολλά παραδείγματα.

Και στα θεωρητικά μαθήματα η νοοτροπία είναι ανάλογη. Αντίθετα η διδασκαλία των θεωρητικών μαθημάτων ναυτικής κατεύθυνσης σε προσοιχούς με διδακτορικό αποφοίτους ΑΕΙ χωρίς εργοστασιακή εμπειρία και αγνοούνται έμπειροι μηχανικοί Ε.Ν. με δεκαετή και πλέον πλέον θαλάσσια υπηρεσία.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η φετινή πρόταση του Διευθυντή για ανάθεση του μαθήματος Ψυκτικές Μηχανές ΣΤ εξαμήνου εξ' ημισείας σε απόφοιτο πολυτεχνείου και σε μηχανικό ΕΝ αν και το θεωρητικό μέρος του ψυκτικού κύκλου διδάσκεται στο μάθημα της θερμοδυναμικής και πιστεύω ότι - σπουδαστές του τελευταίου εξαμήνου έχουν περισσότερη ανάγκη να μάθουν για τη λειτουργία των ψυκτικών μηχανών ενός πλοίου, τις ανωμαλίες που παρατηρούνται και τη συντήρηση, από τη θεωρία του ψυκτικού κύκλου για μία ακόμη φορά.

Το μάθημα ατμοπαραγωγοί (ατμολέβητες) ανατίθεται σε απόφοιτο πολυτεχνείου και σε Α' μηχανικό ΕΝ ανατίθεται απασχόληση στη πρακτική εκπαίδευση ή μάθημα σε τμήμα αποφοίτων ναυτικού λυκείου.

Πιστεύω ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ πρέπει

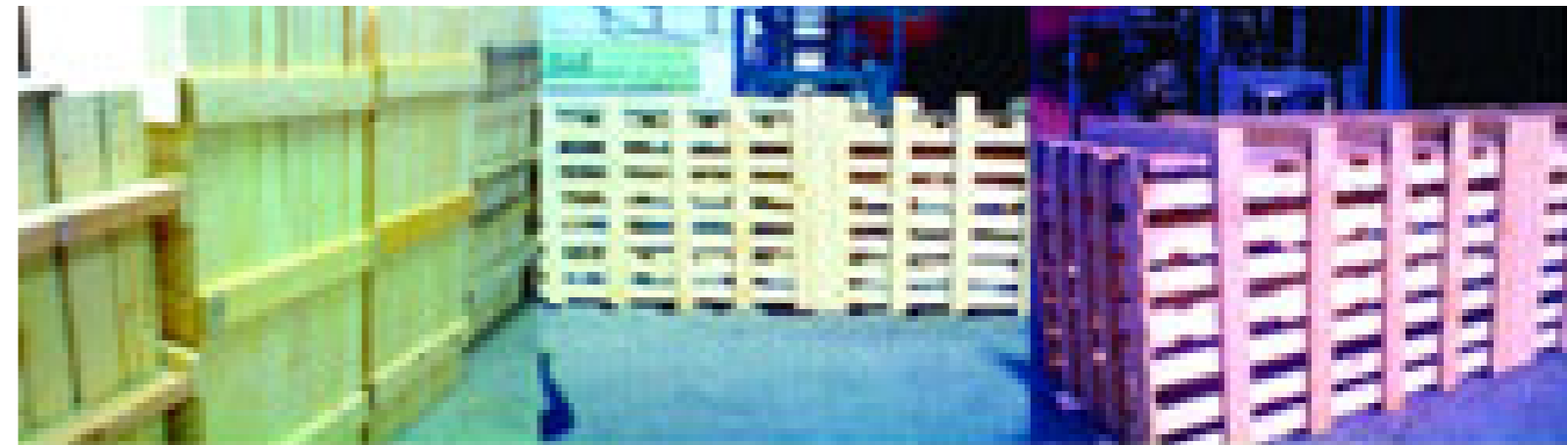
να δουν το θέμα και να επέμβουν πριν είναι πολύ αργά.

Πρέπει οι απόφοιτοι της σχολής να είναι τεχνολόγοι με θεωρητική κατάρτιση αλλά συγχρόνως και τεχνικοί ή τεχνίτες με δεξιότητες στους τομείς που απαιτεί η άσκηση της ναυτικής εργασίας.

Πρέπει οι αρμόδιοι να καταλάβουν ότι ο ναυτικός πάνω στο πλοίο πρέπει να είναι ικανός να προβλέπει και να λύνει τα τεχνικά προβλήματα που δημιουργούνται μόνος του χωρίς τη βοήθεια ειδικευμένων τεχνιτών. Πρέπει ο ίδιος να είναι και τεχνίτης.

Σας διαβεβαιώνω ότι η αναφορά μου αυτή δεν έχει πρόθεση να καταγγείλει ενέργειες παράτυπες ή ενέργειες κατά παράβαση του κανονισμού σπουδών. Άλλωστε όλα όσα αναφέρω καλύπτονται από τον κανονισμό ανάλογα με το πώς τον ερμηνεύει κάθε διευθυντής σχολής. Πρόθεση μου είναι να κινητοποιήσω τους αρμόδιους της ακαδημίας και του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για να δοθούν στις σχολές οι κατάλληλες οδηγίες ώστε οι απόφοιτοι να τιμούν με τις ικανότητες τους τη σχολή από την οποία αποφοίτησαν.

Διατηρώ την ελπίδα να υποβάλλω εκ νέου τα δικαιολογητικά μου τον Ιούνιο του 2008 ώστε να προσληφθώ ως εκπαιδευτικός



ΓΚΛΕΖΑΚΟΣ Γ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΚΙΒΩΤΟΠΟΙΑ

**ΛΜΙΣΣΟΥ 102 - 187 57 ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ
ΤΗΛ: 210 4311188 - FAX: 210 4311114**

ELOT EN ISO 2001-9000 IQCert-23008

**ΑΜΕΣΗ
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ**

**ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ
ΣΥΝΟΚΙΒΩΤΙΩΝ**

**ΠΑΡΑΛΟΓΗ ΤΩΝ
ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΜΑΣ
ΣΤΗΝ ΚΑΡΑ ΣΑΣ**

**-ΚΑΛΙΣΤΟΥ ΤΥΠΟΥ
-ΣΚΕΛΕΤΟΚΙΒΩΤΙΟ
-ΚΟΝΤΡΑ ΠΛΑΚΗ**

**ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ
ΣΥΝΟΚΙΒΩΤΙΩΝ
ΒΑΣΕΙ
ΠΡΟΣΔΙΑΓΡΑΦΩΝ
ISPM-13**

**ΚΕΡΑΜΙΚΕΣ ΜΕΜΒΡΕΣ
ΣΥΝΟΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ
ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ
ΜΕΤΑΦΟΡΑ
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ
ΒΑΡΕΟΥ ΤΥΠΟΥ**

← συνεργάτης το επόμενο χειμερινό εξάμηνο με έναν άλλο διευθυντή που ευελπιστώ να εξασφαλίζει καλύτερες συνθήκες συνεννόησης.

Σημείωση: Όλα τα ανωτέρω περιέχονται στις προτεινόμενες αναθέσεις και στα πρακτικά του εκπαιδευτικού συμβουλίου της 5ης Φεβρουαρίου 2008

Μετά τιμής
Ο Δηλών
Ιωάν. Αθ. Γιάννος

Σημείωση σύνταξης

Δεν είναι η πρώτη φορά και, - όπως φανταζόμαστε δεν θα είναι και η τελευταία, που διάφορες τέτοιες αναφορές και σκέψεις οι οποίες βλέπουν το φως της δημοσιότητας, χαρακτηρίζουν τη κακοδαιμονία η οποία επικρατεί στη Ναυτική Εκπαίδευση,

Η αναφορά του συναδέλφου προφανώς στηρίζονται σε κάποια πραγματικότητα, είναι καλόπιστη και πιστεύουμε κι μείς και προσθέτουμε ότι, τα γεγονότα τα αναφέρει ο συνάδελφος, δεν είναι οι ενδειγμένες ενέργειες σε ότι αφορά τις κρίσεις του διδακτικού προσωπικού οι οποίες απαιτούνται για την κάλυψη των πραγματικών αναγκών για την επιτυχία του σκοπού.

Σε αρκετές περιπτώσεις αναλαμβάνονται πρωτο-

βουλίες και παίρνονται αποφάσεις οι οποίες καλύπτουν μεν τους τύπους και τις απαιτήσεις των νόμων και των κανόνων χωρίς να καλύπτουν όμως τις αντίστοιχα απαιτούμενες και ουσιαστικές ανάγκες.

Τέτοιοι νόμοι, κατά τη γνώμη μας, χρειάζονται αναθεώρηση και προσαρμογή στις τελευταίες ανάγκες και εφαρμογές και πιο πλατειές ερμηνείες. Αυτά απαιτούν οι σημερινοί χειρισμοί και οι εξελιγμένες τεχνολογίες και τεχνογνωσίες λειτουργίας των πλοίων. Όμως, παρά τις παραπάνω σκέψεις, εξακολουθούν οι κανόνες και οι άτυποι νόμοι του παρελθόντος να επηρεάζουν τις σημερινές επιλογές. Πρόσφατα, από την επί μέρους υπηρεσία του Υ.Ε.Ν. συγκροτήθηκε μία ομάδα εργασίας για τη μελέτη / εισήγηση επί θεμάτων τα οποία άπτονται των προγραμμάτων σπουδών και των υποδομών (κτηριακές εγκαταστάσεις, εκπαιδευτικός εξοπλισμός) του ΚΕΣΕΝ / Π - Μ - ΗΡ / ΡΕ.

Το παραπάνω σκεπτικό παρουσιάζει αρκετό ενθουσιασμό αλλά, από εμπειρίες μας του παρελθόντος, δεν μας πείθει ότι θα έχει την απαιτούμενη τελική επιτυχία. Κατά τη γνώμη μας χρειαζόταν μία πιο διευρυμένη συμμετοχή εκπροσώπων με αποδεδειγ-

μένες τις πρακτικές και θεωρητικές ακόμη εμπειρίες χειρισμών και γνώσης των καθημερινών αναγκών και προβλημάτων του αντικείμενου γενικά.

Προφανώς οι επιλογές έγιναν με βάση τις απαιτήσεις που ορίζει η σημερινή νομοθεσία οι οποία με τις σημερινές απαιτήσεις είναι ξεπερασμένη, χρειάζεται αναθεώρηση και προσαρμογή στις σημερινές πρακτικές, όπως αναφέρουμε παραπάνω.

Εμείς έχουμε ασχοληθεί με τα προβλήματα και τις απαιτήσεις της Ναυτικής εκπαίδευσης τόσο κατά το παρελθόν όσο και κατά το πρόσφατο παρόν. Και συνεχίζουμε γιατί το θέμα είναι το οποίο μας απασχολεί άμεσα. Το αποτέλεσμα του τρίπτυχου «ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ = ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΗΣ - ΕΚΠΑΙΔΕΥΟΜΕΝΟΣ» καλούμεθα οι Αρχιμηχανικοί να το σηκώσουμε στους ώμους μας σαν υπεύθυνοι της ασφαλούς λειτουργίας και των καθημερινών χειρισμών είτε μέσα από τα πλοία είτε από τη θέση του γραφείου γενικότερα.

Στην προκειμένη περίπτωση θα επανέλθουμε με τη μελέτη και τις σκέψεις μας, πάντα καλόπιστα, πάνω στα αποτελέσματα των εργασιών της παραπάνω ομάδας.

Αυτά για σήμερα.

The University of Greenwich

BA (Hons) in Shipping Business Administration

only... for those who seek a unique career
to a unique industry

MSc Marine Engineering Management

only... for those who wish to put themselves
among the world shipping leaders



The University of
Greenwich

The University of Greenwich
Maritime Business Centre
Cantigny House Building
Park Road, London SE10 3BJ
Tel: +44 (0)2033 16100
Fax: +44 (0)2033 16101
Email: maritime@greenwich.ac.uk
www.gps.ac.uk



NEW YORK COLLEGE

New York College
Avenue 26, 100 3rd
Avenue, London

Tel: + 352 20 00000
Fax: + 352 20 00001
E-mail: nycollege@nycollege.com
www.nycollege.com

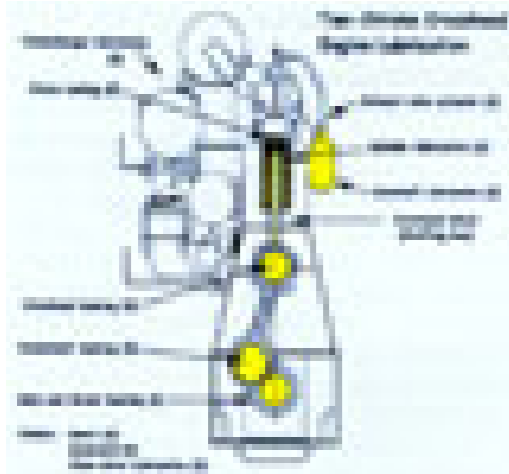
ΛΙΠΑΝΣΗ ΔΙΧΡΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ DIESEL

Γιάννης Τριανταφυλλόπουλος, CASTROL MARINE

Το σημερινό άρθρο ασχολείται με τις συνθήκες λίπανσης στο στροφαλοθάλαμο των δίχρονων μηχανών, καθώς και τις ιδιότητες που πρέπει να πληρεί το λιπαντικό για τη βελτιστοποίηση της απόδοσης του και την παράταση του χρόνου λειτουργίας του.

Η λίπανση των δίχρονων πετρελαιομηχανών με σταυρό είναι ιδιαίτερα απαιτητική καθώς :

- Τα συνολικά φορτία είναι πολύ υψηλά όπως και οι ασκούμενες πιέσεις.
- Οι θερμοκρασίες είναι αρκετά υψηλές, και μάλιστα κυμαινόμενες συχνά σε μεγαλύτερο εύρος ορίων.
- Χρησιμοποιούνται καύσιμα κατώτερης ποιότητας που επιδρούν δυσμενώς στο λιπαντικό.



Οι δίχρονες μηχανές με σταυρό (ζύγωμα), απαιτούν δύο διαφορετικά είδη λιπαντικών:

- α. το κυλινδρέλαιο για την λίπανση των κυλίνδρων και των ελατηρίων του εμβόλου και
- β. το λάδι κυκλοφορίας του στροφαλοθαλάμου.

Τα δυο συστήματα διαχωρίζονται από το διάφραγμα καθώς κι ένα στυπιοθάλαμο (Stuffing box), που στεγανοποιεί τους κυλίνδρους από το στροφαλοθάλαμο

ΛΙΠΑΝΣΗ ΣΤΡΟΦΑΛΟΘΑΛΑΜΟΥ

Οι συνθήκες λίπανσης στο περιβάλλον του στροφαλοθαλάμου μιας μηχανής ντιζελ είναι κατά πολύ λιγότερο δυσμενείς, συγκριτικά με τις συνθήκες λίπανσης των κυλίνδρων. Παρόλα αυτά οι υψηλές πιέσεις, ο σχεδιασμός των εδράνων της βάσεως και του σταυρού (Crosshead bearing) όπου το σύστημα λίπανσης είναι οριακό, απαιτούν το λιπαντικό του συστήματος να πληρεί συγκεκριμένες ιδιότητες. Ο σκοπός του λιπαντικού του συστήματος είναι:

- Να παρέχει λίπανση στα κύρια έδρανα, στο διαστήρα, στα έδρανα σταυρού (crosshead bearing).
- Να παρέχει ψύξη στα έμβολα όταν αυτό απαιτείται από το σχεδιασμό της μηχανής. Ο τρόπος ψύξης των εμβόλων σε μηχανές με σταυρό, προσδιορίζει και τις ιδιότητες του λιπαντικού, που θα χρησιμοποιηθεί.

Ποιες είναι όμως οι ιδιότητες που απαιτείται να έχει ένα σύγχρονο λιπαντικό συστήματος σε μια σύγχρονη, crosshead μηχανή:

• Διασκορπιστική Ικανότητα (Dispersancy)

Αυτή ορίζεται ως η ικανότητα του λαδιού να διατηρήσει σε αιώρηση όλα τα ανεπιθύμητα σωματίδια. Όλα τα αδιάλυτα σωματίδια πρέπει να κρατηθούν αιωρούμενα μέσα στη μάζα του λαδιού σε λεπτό διαμερισμό και να μεταφερθούν από το λιπαντικό στο διαχωριστήρα, όπου και μπορούν να απομακρυνθούν. Η σημαντικότητα της πιο πάνω ιδιότητας συνίσταται επίσης στο ότι με την απομάκρυνση των εν λόγω σωματιδίων αποφεύγεται ο σχηματισμός λάσπης στον πυθμένα της δεξαμενής.

• Απορρυπαντικές Ιδιότητες

Σε μηχανές όπου η ψύξη γίνεται από το λιπαντικό του συστήματος, το τελευταίο πρέπει να κρατήσει το χώρο ψύξεως της κεφαλής του εμβόλου καθαρό από προϊόντα οξειδωσης, διαφυγές καυσαερίων και άκαυστου πετρελαιοίου, καθώς και εξανθρακώματα του ίδιου του λιπαντικού. Για το λόγο αυτό απαιτείται το λιπαντικό να έχει απορρυπαντική ικανότητα, ώστε να διατηρεί τις επιφάνειες αυτές καθαρές.



Repair of Piston Crowns Made of Steel With Special Automatic Machines For Building Up

LOUKAS

Machining by Accurate Vertical Boring Machine

Rectification of Piston Crown's Grooves with Accurate Machines

Grinding of Piston's Grooves in Special Clamped Bore

Welding repair and steel cylinder covers under burning (heating) condition

LOUKAS
REPAIR AND RECONDITIONING OF DIESEL ENGINE PARTS

Μετρήσει Ε. Μανταγιάννης

27 Erytra and Peloponnese str. Piraeus 115 85 Greece. Tel.: +30 210 643 20 60 - Fax: +30 210 643 22 24
 Moscow: +30 210 643 22 24 - +30 6944 49 64 33 - Office & R&D Dept. Tel/Fax: +30 210 643 63 99
 IATA Group Inc. IATA certified No. 000942000

← **Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΑΝΑΛΥΣΕΩΝ
ΓΙΑ ΤΟ ΛΙΠΑΝΤΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ**

Σκοπός των Αναλύσεων Ρουτίνας

Οι κύριες προωθητικές μηχανές ντίζελ πλοίων, διαθέτουν μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενές λιπανσης για την αποθήκευση και τη χρήση του λιπαντικού. Αυτό το γεγονός καθιστά την αλλαγή ολόκληρης της ποσότητας του λιπαντικού σε τακτά χρονικά διαστήματα αντιοικονομική.

Όπως ήδη αναφέρθηκε τα χρησιμοποιούμενα λιπαντικά σε τέτοια συστήματα είναι σχεδιασμένα για την αποδοτική λειτουργία και τη μακροχρόνια χρήση τους, εφόσον τηρείται ένα πρόγραμμα συντήρησης κι αναλύσεων.

Οι κύριοι λόγοι για την ανάλυση ενός μεταχειρισμένου λιπαντικού συστήματος σε μια δίχρονη μηχανή, είναι:



- Να καθορισθεί η κατάσταση του λιπαντικού σε σχέση με την αρχική του σύσταση και να εξακριβωθεί αν είναι κατάλληλο προς περαιτέρω χρήση ή όχι.
- Να ανιχνευθεί και να προληφθεί τυχόν φθορά των λιπανομένων μερών της μηχανής όσο το δυνατόν νωρίτερα.
- Να βοηθήσει στη διερεύνηση των αιτιών σε περίπτωση βλάβης.

Όρια ενός μεταχειρισμένου λιπαντικού

Μια τυπική ανάλυση ρουτίνας ενός μεταχειρισμένου λιπαντικού συστήματος, πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα παρακάτω τεστ :

- Το κινηματικό ιξώδες
- Η ολική αλκαλικότητα
- Το Σημείο ανάφλεξης
- Το νερό
- Τα χλωριούχα
- Τα αδιάλυτα

Οι τιμές των ορίων των παραπάνω ιδιοτήτων έχουν καταγραφεί σε τεχνικά εγχειρίδια για τους περισσότερους κατασκευαστές και οι τεχνικοί σύμβουλοι που παρακολουθούν τις αναλύσεις είναι υποχρεωμένοι να σχολιάζουν την κατάσταση του λιπαντικού με βάση αυτά. Ο παρακάτω πίνακας περιλαμβάνει ενδεικτικές τιμές των ορίων αυτών για ένα SAE 30, μηχανέλαιο συστήματος.

Παραμέτρο	Ενδεικτική Τιμή
Κινηματικό ιξώδες (40°C)	100-110 cSt
Κινηματικό ιξώδες (100°C)	60-70 cSt
Σημείο ανάφλεξης	> 230°C
Ολική αλκαλικότητα	> 0.8 mg KOH/g
Νερό	< 0.1%
Χλωριούχα	< 0.05%
Αδιάλυτα	< 0.05%

Είναι απαραίτητο να αναφερθεί ότι η εκτίμηση της κατάστασης του λιπαντικού σπάνια μπορεί να βασισθεί στην τιμή μιας μόνο παραμέτρου, αλλά αποτελεί εκτίμηση της συνολικής προδιαγραφής της ανάλυσης καθώς οι παραπάνω ιδιότητες σχετίζονται με αποτέλεσμα να επηρεάζουν η μία την άλλη με τις εναλλαγές στις τιμές τους. Για περαιτέρω οδηγίες κι επεξηγήσεις συνίσταται πάντα να υπάρχει επαφή με την εταιρία παραγωγής των λιπαντικών.

Βιβλιογραφία:

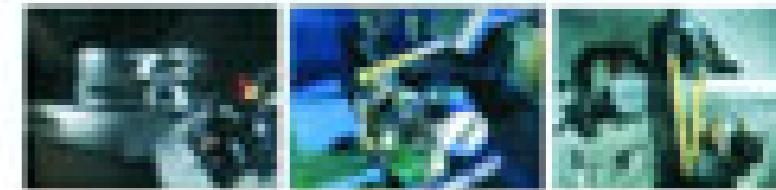
- Σταματόπουλος Δ Εγχειρίδιο Καυσίμων και Λιπαντικών για τη Ναυτιλία, 1993
- MAN B&W, Οδηγίες για μηχανές τύπου 46/98 MC, 1998
- Χατζίδης Π, Μηχανές SULZER RND & RTA, 1996
- CIMAC, Guidelines for the Lubf legation of Two-Stroke Crosshead Diesel Engines, 1997
- Clark G.H., Marine Diesel Lubrication, Castrol Marine,



Ζυγοσταθμιστικά και Διαγνωστικά Συστήματα

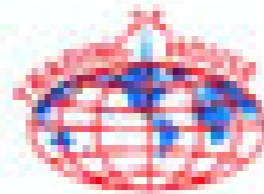


- Ζυγοσταθμιστικά συστήματα και συστήματα γενικής εφαρμογής
- Ζυγοσταθμιστικά συστήματα με ένα ή πολλαπλά σημεία μέτρησης
- Ζυγοσταθμιστικά συστήματα για έλεγχο αόζων
- Ζυγοσταθμιστικά και διαγνωστικά συστήματα με ακριβείς αόζων τραπεζι
- Ζυγοσταθμιστικά συστήματα για βιομηχανική παραγωγή και έλεγχο



ΗΛΙΑΣ ΤΣΙΓΚΑΡΗΣ & ΣΙΑ Ε.Ε.
Εισαγωγές - Αντιπροσωπείες Ειδών Βιομηχανίας
Ναυτιλίας - Αεροπορίας - Ναυπηγείων
Σιδηροδρόμων - Οδοποιίας

ΣΠΥΡΟΥ ΠΑΤΣΗ 40 - ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ, ΑΘΗΝΑ 104 47
τηλ. (210) 34 17 735 - 736, fax: (210) 34 17 780
e-mail: info@tradinghouse.gr
κιν. 6977 216928



ΤΟ S.O.S. ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Στις 11/1/08 τιμηθήκανε, στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά, οι επικεφαλής των πέντε σπουδαιότερων διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών. "Τύχη αγαθή" όμως που και οι πέντε ήταν Έλληνες με προεξάρχοντα το Γενικό Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού του Ο.Η.Ε. ναύαρχο Λιμενικού Ευθ. Μητροπούλο και τους εφοπλιστές κ.κ. Σ. Πολέμη, Ν. Παπαδάκη, Φ. Εμπειρίκο και Ν. Φιστέ. Μια σωστή και αναμενόμενη επιβράβευση της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας στα αξια και επιτυχημένα στελέχη της πρώτης ναυτιλίας της υδρογείου.

Η ευδαιμονία όμως που μας διακατέχει, από την αλματώδη ανάπτυξη της εμπορικής μας ναυτιλίας, εμποδίζει ως φαίνεται τους "αρμοδίους" να ακούσουν τους

τριγμούς του εμπορικού στόλου από την αυξανόμενη έλλειψη ικανών Ελλήνων αξιωματικών. Πιθανόν βέβαια λόγω αγνοίας, αδιαφορίας ή κακής πληροφόρησης, να μην αντιλαμβάνονται πως η γιγάντωση του εμπορικού ναυτικού οφείλεται, κατά κύριο λόγο, στην επιχειρηματικότητα των Ελλήνων εφοπλιστών αλλά και στη ναυτοσύνη των επίσης Ελλήνων Πλοίαρχων και μηχανικών.

Δυστυχώς όμως η πολιτεία δεν ενδιαφέρθηκε ποτέ σοβαρά για την επίλυση των προβλημάτων των ανθρώπων της θάλασσας αλλά ούτε και για μια αναβαθμισμένη, παρά τις εξαγγελίες της, εκπαίδευση των ναυτικών στελεχών της μεγαλύτερης εμπορικής ναυτιλίας του κόσμου και της πρώτης βιομηχανίας της χώρας παρά μό-

νο για τον... πακτωλό του εισερχόμενου ναυτιλιακού συναλλάγματος!

Υπογραμμίζεται πως η ναυτική εκπαίδευση, αν και δημόσια, χρηματοδοτείται κατά το μεγαλύτερο μέρος της από τους Έλληνες εφοπλιστές (Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης) αλλά συνάμα και ... ποδηγετείται από τους ίδιους με την... βοήθεια της εκάστοτε κυβέρνησης φυσικά (Νόμος 3450/06), εκτός τριτοβάθμιας παιδείας!

Θα λάβει επιτέλους κάποιος ΕΛΛΗΝΙΚΑ σκεπτόμενος υπεύθυνος, το εκπεμπόμενο σήμα κινδύνου του επερχόμενου αφελλινισμού ή θα αφήσουν το σκάφος της ναυτιλίας αβοήθητο να βυθιστεί;

Φοίξος Δήμος
Πλοίαρχος Ε.Ν.

ΝΕΟΣ ΑΡΧΗΓΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

Στις πρόσφατες μεταβολές στην ανώτατη ηγεσία του Λιμενικού Σώματος, νέος Αρχηγός τοποθετήθηκε ο Αντιναύαρχος του Λ.Σ. Θεόδωρος Ρεντζεπέρης.

Το ΚΥΣΕΑ, με απόφαση του, αποστράτευσε τον προηγούμενο Αρχηγό Αντιναύαρχο Λ.Σ. Ηλία Σιωνίδη ο οποίος ευδόκιμα για μία διετή θητεία εξετέλεσε τα καθήκοντα του άψογα αναθέτοντας την Αρχηγία του Λιμενικού Σώματος στον Α' Υπαρχηγό και ήδη νέο Αρχηγό Αντιναύαρχο Λ.Σ. Θεόδωρο Ρεντζεπέρη.

Στη θέση του Α' Υπαρχηγού προήχθη ο μέχρι σήμερα Β' Υπαρχηγός Αθανάσιος Μπούσιος ο οποίος προήχθη στο βαθμό του Αντιναύαρχου Λ.Σ.

Αντίστοιχα στη θέση του Β' Υπαρχηγός ορίστηκε ο προαχθείς σε Υποναύαρχο του Λ.Σ. Γεώργιος Γιανναμάρας.

Η ικανότητα του καθ' ενός εκ των παραπάνω ανωτάτων Αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος είναι γνωστή στο Ναυτιλιακό Κόσμο Πιστεύουμε και ευχόμαστε να συνεχίσουν την ίδια δραστηριότητα και από τις νέες τους θέσεις.

Το Δ.Σ. της Λ.εόχης των Αρχιμηχανικών Ε.Ν. υποβάλλουμε εγκάρδια συγχαρητήρια για την εκλογή τους με τις ευχές να έχουν επιτυχίες σε κάθε δραστηριότητα την οποία καθούνται να αναπτύξουν.

Ο Πρόεδρος και το Δ.Σ.
της Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν.

Being a Shipbroker...

... is NOT a matter of nice premises, fancy and 'ultra modern' equipment, excessive notes and superficial impressions.

... is NOT a matter of being just 'small', of struggling for earnings, of concluding the 'deal' of whatever sacrifice.

... is NOT a matter of just claiming you are, of merely standing between the 'Principal', of being an 'intermediary'.

Being a Good Shipbroker..

... is a matter of solid background, intact name, fine business record, wide recognition & international reputation.

... is a matter of well educated, highly qualified, laborious, sober staff entirely/heartily devoted to its duty.

... is a matter of being accurately informed of developments and able to proceed with correct analysis and action.

Ultimately...

*Bring a Good Shipbroker
is a matter of being*

George Moundreas & Company S.A.

- ✓ Sale & Purchase of second hand tonnage
- ✓ Newbuilding contracting



- ✓ Demolition
- ✓ Ship financing
- ✓ Repair & conversions
- ✓ Special projects



GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A.

157, ALIPIADOU STR., 115 25 PIRAEUS - GREECE. P.O. BOX 88334, 110 18 • PHONE: (0210) 4147000

L. & F. Financing

Phone: (0210) 4211191
email: lrf@gmoundreas.gr

Newbuildings

Phone: (0210) 4211191
email: nb@gmoundreas.gr

Repairs & Conversions

Phone: (0210) 4211191
email: repairs@gmoundreas.gr

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η ΜΗΧΑΝΗ DIESEL «DOXFORD» ΑΝΤΕΣΤΡΑΜΕΝΩΝ ΕΜΒΟΛΩΝ Η ΟΠΟΙΑ ΚΙΝΟΥΣΕ ΠΛΟΙΑ ΓΙΑ 70 ΧΡΟΝΙΑ.

Η τελευταία Βρετανική δίχρονη χαμηλόστροφη μηχανή ντήζελ, η διακριτική "DOXFORD" αντιστραμμένων εμβόλων η οποία απεσύρθη από τη παραγωγή το 1980 μετά από συνεχή ανάπτυξη από το 1913 της οποίας μία γενική ανασκόπηση αναφέρεται παρακάτω:

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ

Μηχανές μεγαλύτερης ισχύος προοδευτικά συνεστήθησαν προοδευτικά και κορυφώθηκε η παρουσίαση τους στις αρχές του 1950 με μία εξακύλινδρη μηχανή διαμέτρου κυλίνδρου 750 χιλ. με συνδυασμένη διαδρομή των εμβόλων (πάνω-κάτω) 2500 χιλ. αναπτύσσοντας ισχύ των 6810 KW στις 110 στρ/λεπτό.

Στα χρόνια αυτά, η DOXFORD υπέστη το πρώτο ατύχημα με το σπάσιμο του στροφαλοφόρου άξονα μίας μηχανής. Εν τω μεταξύ έγιναν οι κατάλληλες και απαιτούμενες μετατροπές στη διάταξη των στροφαλοφόρων οι οποίες κατέληξαν σε μία τελική σχεδίαση η οποία με τη προσαρμογή ενός ειδικού κεντρικού συνδέσμου το πρόβλημα λύθηκε οριστικά και αποτελεσματικά. Πλοία τα οποία ήταν εφοδιασμένα με αυτό το νέο τύπο μηχανές συνέχισαν να ταξιδεύουν με επιτυχία για αρκετά χρόνια.

Υπήρξε επίσης ένας περιορισμένος αριθμός ζημιών σε στροφαλοφόρους άξονες σε μηχανές διαμέτρου κυλίνδρων 600 χιλ. αλλά αποκαταστάθηκαν θετικά. Θα πρέπει να σημειωθεί όμως ότι, όλες αυτές οι ζημιές δεν ήταν αποτέλεσμα κακής σχεδίασης. Αρκετές από τις παραπάνω ζημιές ήταν η αιτία κακής λειτουργίας, κακών χειρισμών και ανεπαρκούς συντήρησης. Η DOXFORD κατά το δυνατόν συνέστησε μερικές χρήσιμες τεχνικές οδηγίες και μετατροπές για να προλαμβάνονται οι ανθρώπινες απροσεξίες και αμέλειες,

(Σε κάποια φάση η DOXFORD δήλωσε "για να είμαστε δίκαιοι απέναντι στα γεγονότα, θα πρέπει να σημειωθεί ότι, σε μερικά Ευρωπαϊκά ναυπηγεία θα εύρισκε κάποιος αρκετούς σπασμένους στροφαλοφόρους άξονες από μηχανές άλλων κατασκευαστών". Το γεγονός αυτό υπέστη ωστόσο εκτεταμένη κριτική και αρκετοί από τους προνομιούχους συνεργάτες (LICENSEES) μηχανών DOXFORD μετέφεραν το ενδιαφέρον τους προς τις ανταγωνίστριες μηχανές άλλων κατασκευαστών.

Προ των ανωτέρω δυσκολιών, το 1950, η DOXFORD είχε αρχίσει την έρευνα ώστε να εφοδιάσει με στροβιλοσυμπιεστές τις μηχανές με αντεστραμμένα έμβολα. Μετά από μερικές αρχικές δοκιμές αποφασίστηκε η σχεδίαση και η κατασκευή αντίστοιχα μιας τρικύλινδρης μηχανής διαμέτρου 600 χιλ. με συνδυασμένη διαδρομή των εμβόλων (πάνω-κάτω) των 2000 χιλ. στις 125 στρ/λεπτό με υπερτροφοδοτούμενη ισχύ με τη βοήθεια στροβιλοσυμπιεστών κατά 30% έως 50% πάνω από μία μηχανή τροφοδότησης αέρος με φυσικό ελκυσμό.

Μετά από παρατεταμένες δοκιμές στη κλίνη κατασκευής (SHOP TRIALS), η μηχανή αυτή εγκαταστάθηκε στο πλοίο "BRITISH ESCORT" αντικαθιστώντας τη κανονική τετρακύλινδρη μηχανή διαμέτρου 600 χιλ. και 2920 χιλ. συνδυασμένη διαδρομή εμβόλων (πάνω-κάτω). Εν τω μεταξύ αναφέρθηκαν διάφορες βελτιώσεις στη ταχύτητα του πλοίου και στη κατανάλωση καυσίμου, δηλαδή, μία ελαφρά αύξηση της ταχύτητας του πλοίου και ουσιαστική ελάττωση της κατανάλωσης του καυσίμου. Μετά από αυτά τα θετικά αποτελέσματα συνεχίστηκε η παραγωγή παραπέρα από τη DOXFORD και τους προνομιούχους συνεργάτες της μία σειρά υπερτροφοδοτούμενων μηχανών.

Εν τω μεταξύ περισσότερη έρευνα και ανάπτυξη ήταν η παρά πέρα δραστηριότητα, δηλαδή, το παλιό σύστημα έγχυσης πετρελαίου της DOXFORD αντικαταστάθηκε με ένα νέο σχεδιασμό αποτελούμενο βασικά από μια περισσότερο συμπαγή αντλία πετρελαίου, επί πλέον επροτάθη ένα νέο επίσης σύστημα βαλβίδος αέρος εκκινήσεως με ένα περιστρεφόμενο διανομέα.

Πέρα από αυτά, στις αρχές του 1950. με στόχο την αποφυγή των συχνών φαινομένων διάβρωσης στους στροφαλοφόρους και σε άλλα λειτουργικά τμήματα στο στροφαλοθάμο, έγιναν διάφορες ε-



ANTAIRES
PNEUMATICA
HYDROELECTRICA

MARGO PUMPS

Η επιβίωση στην βιομηχανική μηχανική

Π. ΜΑΡΚΟΜΙΧΑΗΛΗΣ & ΥΙΟΣ Α.Ε.Β.Ε.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΟ
ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ



Προβλεπόμενη λειτουργία



Αποστράγγιση



Αποστράγγιση



Γραμμοπλάτη



Αποστράγγιση



Πλάτη



Προβλεπόμενη λειτουργία



Αποστράγγιση



Είμαστε η πλέον εξειδικευμένη ελληνική εταιρεία με ποιοτικές υπηρεσίες πελάτη

Οι τεχνικοί μας παρέχονται από τις πόλεις των κατασκευαστών

Διεύθυνση: 150 0001 2000, GR

ΑΕΡΟΚΙΝΗΤΕΣ ΑΝΤΑΙΡΕΣ ΑΙΓΡΟΚ ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΟΣ

WILDEN®

Αποκλειστική αντιπροσωπεία για Ελλάδα και Κύπρο

Η MARGO PUMPS διαθέτει πάντα συνεργάτες από πολλές και γρήγορα ανταλλάσσεται WILDEN.





Παραγωγή δικτύων αποχέτευσης | Εργασίες αερίων | Πλάτες από ανταλλάξιμα

Καταγραφή: Αδριανός Μάρκος, Πανεπιστήμιο Π. Μ. 150 0001 2000, GR | Τηλ: +30 210 2000000 | Fax: +30 210 2000000
 Πανεπιστήμιο: Μοναστηρίου 150, 150 0001 2000, GR | E-mail: info@margopumps.gr | Web: www.margopumps.gr
 E-mail: info@margopumps.gr | Web: www.margopumps.gr

← μπειρικές ενέργειες σε μία πειραματική μονοκύλινδρο μηχανή στην οποία προσαρμόστηκαν σε ένα επίπεδο ένας μηχανισμός από ένα ειδικό στυπιοθλίπτη που απομόνωναν κάθε κύλινδρο από το χώρο του στροφαλοθαλάμου, ωστόσο είχαν και άμεση πρόσβαση στο στυπιοθλίπτη του βάκτρου του εμβόλου.

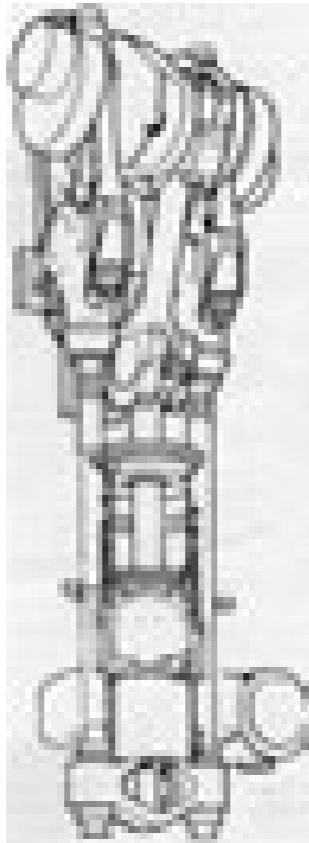
Στη συνέχεια έγιναν διάφορες επιτυχείς δοκιμές σχετικά με την εφαρμογή του παραπάνω μηχανισμού (DOXFORD DIAPHRAGM ENGINE) και ο χαρακτηρισμός με τα τεχνικά στοιχεία LBD-. Κατά το ίδιο χρονικό διάστημα έγινε η μετατροπή της ψύξης των κάτω εμβόλων με λάδι ελαττώνοντας το κίνδυνο ανάμιξης του λιπαντικού λαδιού της μηχανής με τις απώλειες του νερού της ψύξης του κάτω εμβόλου.

Στη συνέχεια των ερευνών και με δεδομένη τη πληροφόρηση από τις υπερτροφοδοτούμενες μηχανές LBD είχαν σαν αποτέλεσμα τη σειρά BDS υιοθετώντας αρκετές βελτιώσεις που είχαν σχέση με τη κίνηση των αερανετλιών τροφοδότησης αέρος σαρώσεως με τη βοήθεια ειδικής άρθρωσης η οποία προσαρμόστηκε στις σειρές LBD. Το νέο πρόγραμμα ανέβασε το μέγεθος της ισχύος μέχρι το μέγιστο ύψος των 8100 KW με τους έξι κυλίνδρους.

Παρά το γεγονός ότι η σχεδίαση του διαφράγματος όπως αναφέρεται παραπάνω, είχε προτίστω μελετηθεί για να διασφαλίσει τη προστασία του στροφαλοθαλάμου, η μηχανή DOXFORD ήταν πάντα κατάλληλη να καίει βαριά πετρέλαια για τη καύση, όπως, από τις αρχές του 1913 απέδειξε τις ικανότητες της να καίει όλες τις ποιότητες και κλάσεις των πετρελαίων.

Το 1928 σε συνεργασία με την εταιρία BRITISH TANKER CO, συστάθηκε ένα σύστημα διπλού φυγοκεντρικού καθαρισμού των βαρέων πετρελαίων το οποίο εγκαταστάθηκε στο πλοίο "BRITISH JUSTICE" και αργότερα σε άλλα πλοία. Στη συνέχεια, έγιναν σημαντικές έρευνες και εμπειρικές εργασίες οι οποίες περιλαμβάνουν το προσδιορισμό των καταλοίπων της καύσεως που αναμειγνύονται με το λιπαντικό λάδι και τις επακόλουθες ενέργειες τις απαραίτητες για το συνεχή και αποτελεσματικό καθαρισμό.

Στη συνέχεια, αρκετές από τις μηχανές DOXFORD λειτουργούσαν σχεδόν αποκλειστικά με τη



Τα κύρια χαρακτηριστικά της λειτουργίας εξαρτήματα της μηχανής 58JS. Οι διαφορές - ομοιότητες με τη μηχανή τύπου «J» περιλαμβάνουν το συνδυασμένο πλευρικό στρόφαλο και τα κύρια έδρανα με σκοπό την ελάττωση των αποστάσεων των κέντρων του κυλίνδρου.

χρήση πετρελαίων διαφόρων κλάσεων χρησιμοποιώντας MARINE DIESEL μόνο στις περιπτώσεις εκκίνησης των μηχανών και στους χειρισμούς (μανούβρες).

Στο τέλος του 1950 οι σχεδιαστές της DOXFORD ασχολήθηκαν με παραπέρα προχωρημένες μελέτες οι οποίες, ενώ διατήρησαν τα βασικά καλά δοκιμασμένα χαρακτηριστικά των μηχανών με αντεστραμένα έμβολα κατέληξαν σε ένα αριθμό σημαντικών αλλαγών. Οι πιο ουσιαστικές ήσαν: περισσότερο συμπαγής και δύσκαμπτος στροφαλοφόρος άξονας και τους κυλίνδρους αποτελούμενους από τρία τμήματα

Ένας μικρού μήκους και δύσκαμπτος στροφαλοφόρος άξονας αποδίδει σημαντική συμμετοχή στα αποτελέσματα καλής λειτουργίας της μηχανής σε συνδυασμό με τα σφαιρικά έδρανα τα οποία εχρησιμοποιούντο προηγουμένα. Το αποτέλεσμα που βγαίνει είναι, τελικά μία μηχανή μικρότερου μήκους και βάρους, μεγαλύτερης ισχύος συγκριτικά με τη προηγούμενη μηχανή διατηρώντας βέβαια τη παραδοσιακή απλότητα και την εξαιρετική ζυγοστάθμιση.

Από το χρονικό διάστημα που ο τύπος της μηχανής "P" μπήκε στη παραγωγή - η πρώτη δοκιμάστηκε εν πλω στο πλοίο "MONTANA" το Φεβρουάριο του 1961, εσυμπλήρωσε εκτεταμένες δοκιμές για περίοδο 12 μηνών. - Η εξα-

κύλινδρο μηχανή διαμέτρου 670 χιλ. και συνδυασμένης διαδρομής εμβόλου (πάνω-κάτω) 2100 χιλ. ανέπτυξε ονομαστική ισχύ των 7350KW στις 120 στρ/λεπτό, εν τω μεταξύ είχε δοκιμαστεί στη κλίνη δοκιμών (SHOP TRIALS) για μία ώρα σε ισχύ 8090 KW. στις 127 στρ/λεπτό.

Κάποιες μηχανές 48 τον αριθμό τύπου "P - ENGINES" οι οποίες κατασκευάστηκαν, αναφέρθηκαν αποδόσεις ικανοποιητικής λειτουργίας μετά από μερικά επουσιώδη προβλήματα τα οποία παρουσιάστηκαν και τα οποία λύθηκαν στη συνέχεια. Πέρα από τις εγκαταστάσεις της DOXFORD PALLION WORKS, οι μηχανές κατασκευάστηκαν μετά από προνομιακή άδεια από τα εργαστήρια του Ηνωμένου Βασιλείου HAW THERN LESLIE AND CHANTIERIS DE PROVENCE της Μασσαλίας.

Το 1962 όμως, αποφασίστηκε ότι, ένας νέος τύπος μηχανής ήταν σκόπιμο να μελετηθεί επειδή το βάρος του στροφαλοφόρου άξονα μιας μεγαλύτερης μηχανής του τύπου "P - ENGINE" θα ήταν απα-

← γορευτικό και, συνεπεία άλλων παραγόντων, δεν ήταν δυνατή η κατασκευή της μηχανής "P - ENGINE" με αριθμό κυλίνδρων μεγαλύτερο των έξη. Το πρόβλημα αυτό του περιορισμένου αριθμού κυλίνδρων, όπως αναφέρεται παραπάνω, θεωρήθηκε η βασική προϋπόθεση για τη λειτουργία μηχανών αντεστραμένων εμβόλων συνεπεία των προβλημάτων των κραδασμών στρέψεως τα οποία είναι αποτέλεσμα των εύκαμπτων στροφαλοφόρων αξόνων.

Το φαινόμενο της ευκαμψίας παρακάμθηκε κυρίως στις μηχανές "P - TYPE" με τη μελέτη περισσότερο δύσκαμπτου στροφαλοφόρου άξονα, χρησιμοποιώντας ένα αρκετά ενισχυμένο επάλληλο στρώμα στα κομβία των κυρίων εδράνων και ελαττώνοντας τις αξονικές ανοχές των πλευρικών στροφάλων με τη χρήση μεγάλης διαμέτρου κομβία των κυρίων εδράνων

Μετατρέποντας τον στροφαλοφόρο άξονα - συνδυάζοντας τις πλευρικές παρειές και τα κύρια κομβία σε ένα ευρύ σύνολο έδρανο - είχε σαν αποτέλεσμα ένα περισσότερο εύκαμπτο άξονα και με την εξοικονόμηση μήκους, κατέστη δυνατή η παραγωγή μηχανών με αριθμό κυλίνδρων μέχρι εννέα.

Μια ισχύς της τάξεως των 14,7 MW έγινε ο στόχος της νέας μηχανής του τύπου "J - ENGINE" (διπλό το όριο των P-TYPE) θεωρήθηκε εντελώς ικανοποιητική για να κάλυψη τη ζήτηση από τα μεγαλύτερα πλοία που άρχισαν να ναυπηγούνται εν τω μεταξύ.

Μια εννεακύλινδρο μηχανή με διάμετρο κυλίνδρου 760 χιλ. και με συνδυασμένη διαδρομή εμβόλου (πάνω-κάτω) 2180 χιλ. σχεδιάστηκε για να λειτουργεί στις 115 στρ/λεπτό και με μια ενδεικτική μέση πίεση του κυλίνδρου 135 LIBS/IN2, άρχισε δοκιμές στη κλίνη κατασκευής (TESTBED), το Δεκέμβριο του 1963.

Οι δοκιμές στη κλίνη των δοκιμών συνεχίστηκαν για χρονικό διάστημα πάνω από ένα χρόνο προ της εγκατάστασης αυτής της πρό-

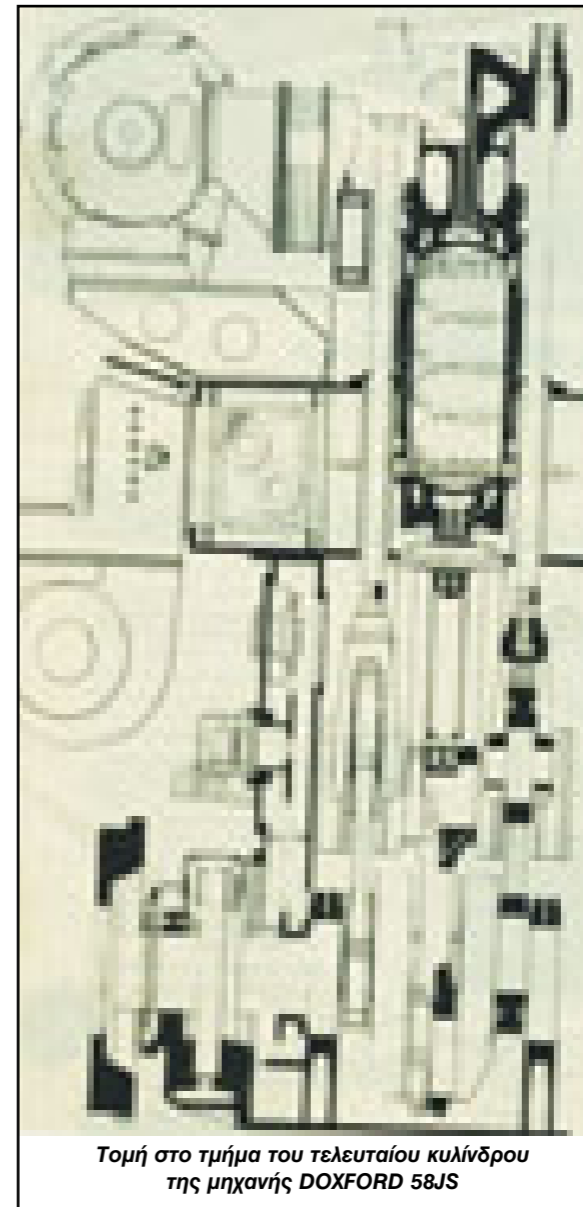
τυπής μηχανής στο δεξαμενόπλοιο "NORTH STANDS" των 69.000 DWT. το οποίο ναυπηγήθηκε και ενεγράφη στη πλοιοκτησία της DOXFORD και διατηρήθηκε σαν πρότυπο δοκιμών εν πλω μετά την ημερομηνία κατά την οποία άρχισε να λειτουργεί, κατά το τέλος Νοεμβρίου 1965. Οι εμπειρίες και τα αποτελέσματα των δοκιμών είχαν θετική επιρροή στη παραπέρα εξέλιξη και ανάπτυξη καθώς επίσης στις απαραίτητες αλλαγές οι οποίες συνέβαλλαν σε μία συμπαγή και συγκεντρωμένη μηχανή με ξεκάθαρες γραμμές.

Η σειρά των μηχανών με διάμετρο κυλίνδρου 760 χιλ. τύπου "J-ENGINE" προεκτάθηκε τελικά από τη τετρακύλινδρο μηχανή ισχύος 7350 KW. σε μία εννεακύλινδρο μηχανή ισχύος 19,55 MW. Μια μικρότερη έκδοση διαμέτρου κυλίνδρου 670 χιλ. και συνδυασμένη διαδρομή εμβόλων (πάνω-κάτω) των 2140 χιλ., διατέθηκε στην αγορά, ήταν οι τύποι της

τετρακύλινδρης και εξακύλινδρης μηχανής ισχύος 5.880 και 8.825 KW αντίστοιχα. Εν τω μεταξύ μία παραλλαγή διαμέτρου κυλίνδρου 580 χιλ. συμπλήρωσε το πρόγραμμα.

Το σύστημα έγχυσης του καυσίμου λειτούργησε πάνω στα πρότυπα χαρακτηριστικά του "κοινού οχετού" (COMMON RAIL) του οποίου οι βαλβίδες συγχρονισμού ενεργούσαν με τη βοήθεια εκκέντρων προσαρμοσμένων στον εκκεντροφόρο άξονα. Οι βαλβίδες ήλεγχαν την έγχυση του καυσίμου προς τους κυλίνδρους μέσω μιας διάταξης ενός αγωγού υψηλής πίεσεως και των αντίστοιχων καυστήρων της έγχυσης του καυσίμου εφοδιασμένων με ειδικό σπειροειδές ελατήριο. Το καύσιμο καταθλίβεται στο κοινό οχετό με τη χρήση μιας πολυεμβολοφόρου αντλίας παροχής πετρελαίου η οποία ήταν προσαρμοσμένη στο οπίσθιο άκρο της μηχανής η δε πίεση ερυθμιζέτο στο επιθυμητό επίπεδο με μία βαλβίδα υπερχειλίσεως (SPILL VALVE) η οποία λειτουργούσε με πνευματική ενέργεια.

Τα πρώτα μοντέλα μηχανών J-TYPE ήταν στροβιλο-



Τομή στο τμήμα του τελευταίου κυλίνδρου της μηχανής DOXFORD 58JS

τροφοδοτούμενες με χαρακτηριστική τη σταθερή πίεση (UNIFLOW PRESSURE) μετά βεβαία από κατάλληλη μετατροπή από το κανονικό παλμικό σύστημα τροφοδότησης αέρα (ORIGINAL IMPULSE CHARGING SYSTEM). Οι τύποι των τρικυλίνδρων ή τετρακυλίνδρων μηχανών είχαν προδιαγραφεί με ένα στροβιλοφυσητήρα προσαρμοσμένο στο πρόσθιο ή οπίσθιο τμήμα της μηχανής, ενώ, δύο ή τρεις στροβιλοφυσητήρες είχαν μελετηθεί να προσαρμοσθούν στις επτακύλινδρες, οκτακύλινδρες και εννεακύλινδρες μηχανές αντίστοιχα.

Μεταξύ των στροβιλοσυμπιεστών και των χώρων του αέρα σαρώσεως παρεμβάλετο ένα ψυγείο αέρα σαρώσεως με πτερυγτούς ή κυψελοειδείς αυλούς ψυχόμενο με θαλάσσιο νερό. Για τις περιπτώσεις λειτουργίας της μηχανής με χαμηλό φορτίο ή με φορτίο ασφαλείας, η μηχανή ήταν εφοδιασμένη με ένα βοηθητικό ηλεκτροκίνητο ανεμιστήρα.

Ανταποκρινόμενη στον ανταγωνισμό των τετραχρονων μηχανών ντήζελ, η DOXFORD προσανατολίστηκε στην ανάπτυξη των μέσης ταχύτητας μηχανών τύπου "SEAHORSE" η οποία έκανε την εμφάνιση της στην αγορά μεταξύ των ετών 1970 και 1975 εκμεταλλεύομενη βέβαια τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά της μηχανής "J-TYPE". Η στενή συνεργασία μεταξύ της DOXFORD και των προνομοιούχων (LICENSEES) συνεργατών HAWTHORN LESLIE OF TYNESIDE πρασανατολίστηκαν στη διάθεση στην αγορά μιας μηχανής με ζύγωμα η οποία να χρησιμοποιεί βαρύ πετρέλαιο, με ονομαστική ταχύτητα των 300 στρ/λεπτό μειωμένη στο εύρος των 80 - 100 στρ/λεπτό η οποία ήταν η ζητούμενη ταχύτητα από τις μεγάλοι μεγέθους έλικες των υπερδεξαμενοπλοίων.

Μια πρότυπη μηχανή τύπου "SEAHORSE" διαμέτρου κυλίνδρου 580 χιλ. ανέπτυξε μία εντυπωσιακή ισχύ των 1550 KW ανά κύλινδρο. Εν τω μεταξύ, δεν διαπιστώθηκε να έχουν κατασκευασθεί εμπορικά άλλες μηχανές αυτού του τύπου αλλά, αρκετά από τα σχεδιαστικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά στοιχεία στο τελευταίο μέλος της οικογένειας" DOXFORD, στη μηχανή 58JS (τύπος J, μικρής διαδρομής).

Κατά τα τελευταία της χρόνια - το φθινόπωρο του 1976 άρχισε η σχεδίαση και η ανάπτυξη της 58JS μηχανής σε απάντηση της κλιμάκωσης των τιμών των καυσίμων προσφέροντας συμπαγή κατ' ευθείαν κίνηση μηχανήματα για μικρότερα πλοία και με την ικανότητα να χρησιμοποιείται χαμηλής κλάσης πετρέλαιο. Η διαδρομή του εμβόλου έγινε μικρότερη από εκείνη των μηχανών "J-TYPE" με στόχο βέβαια να διευκολυνθεί μία ευρύτερη ταχύτητα λειτουργίας των 220 στρ/λεπτό με την αξιοπιστία την οποία εξασφάλιζε η προβολή της τεχνολο-

γίας "SEAHORSE".

Μία σημαντική εξέλιξη στο πεδίο της ισχύος των 1350 KW ανά κύλινδρο της συμβατικής μηχανής "J-TYPE" της ίδιας διαμέτρου των 580 χιλ. είχε σαν πρόθεση τη προσφορά της παραγωγής της συμβατικής μηχανής "J-TYPE" της σειράς τριών, τεσσάρων και έξη κυλίνδρων με μεγαλύτερη διάμετρο κυλίνδρου 670 χιλ. και 760 χιλ., με προοπτική το θέμα αυτό να αντιμετωπισθεί στην αμέσως επόμενη φάση.

Μόνο δέκα μονάδες τρικυλίνδρων μηχανών, όμως, η πρώτη μηχανή 58JS3 συμπληρώνοντας δοκιμές στη κλίση κατασκευής (TEST BED TRIALS) το 1978 ανέπτυξε ισχύ 4050 KW στις 220 στρ/λεπτό. Εν τω μεταξύ, μια από τις επτά τέτοιες μηχανές εγκαταστάθηκε, σύμφωνα με το πρόγραμμα πρόωσης, στο πλοίο μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτιών (CONTAINERS FEEDER) "CITY OF PLYMOUTH" ικανότητας μεταφοράς 300 TEU το οποίο ναυπηγήθηκε από τα ναυπηγεία APPLIEDOR του Ηνωμένου Βασιλείου για λογαριασμό της εφοπλιστικής εταιρίας ELLERMAN CITY LINERS.

Ο Οργανισμός των Βρετανικών Ναυπηγείων (BRITISH SHIPBUILDERS)- κρατικός οργανισμός μέσα από τον οποίο είχε ενσωματωθεί το χαρτοφυλάκιο της εταιρίας- αποφάσισε να σταματήσει η παραγωγή μηχανών DOXFORD με τη συμπλήρωση της τελευταίας μηχανής του τύπου 58JS3. Η τελευταία συμπλήρωση, το 1980, ήταν μία μηχανή τύπου 76JCAR η οποία παραδόθηκε σε ένα ναυπηγείο του ΚΑΝΑΔΑ για τη πρόωση του πλοίου BULK CARRIER "CANADIAN PIONEER".

Η τρικύλινδρη μηχανή αντεστραμμένων εμβόλων 58JS3C με την κατ' ευθεία συνδεδεμένη μηχανή στον άξονα, χωρίς βέβαια την παρεμβολή ενδιάμεσων συνδέσμων, θεωρήθηκε η πρόκληση στις τετράχρονες μέσης ταχύτητας μηχανές με ενδιάμεσο συμπλέκτη οι οποίες προορίζοντο για τη πρόωση μικρότερων πλοίων. Οι παρά πάνω τρικύλινδρες μηχανές προσέφεραν το πλεονέκτημα της καύσης υπολειματικών πετρελαίων (RESIDUAL FUELS).

Παρά το γεγονός ότι, η μηχανή 58JS ανήκε στις μεγαλύτερες DOXFORD μηχανές J-TYPE, είχαν χαρακτηριστικό γνώρισμα σημαντικές καινοτομίες όπως, μεγαλύτερη περιστροφική ταχύτητα και σχετικά μικρότερη διαδρομή εμβόλων.

Η βάση της μηχανής, οι κλώνες και γενικά ο μεταλλικός σκελετός ήταν συνδυασμός ολοκληρωτικά - συγκολλημένων προκατασκευασμένων μονάδων από χάλυβα με στόχο τη δημιουργία μιας μηχανής ικανής αντοχής και βελτιωμένου βάρους. Κάθε διάταξη κυλίνδρου ήταν σύνολο από ένα τμήμα μονοκόματου στροφαλοφόρου άξονα ο οποίος είχε τρία "στροφαλικά" ανοίγματα (THROWS), με τα βάρτρα των δύο πλευρικών στροφάλων συνδεδεμένα

στο πάνω έμβολο και ο κεντρικός στρόφαλος και το κεντρικό βάρτρο στο κεντρικό κομβίο του στροφάλου στο κάτω έμβολο.

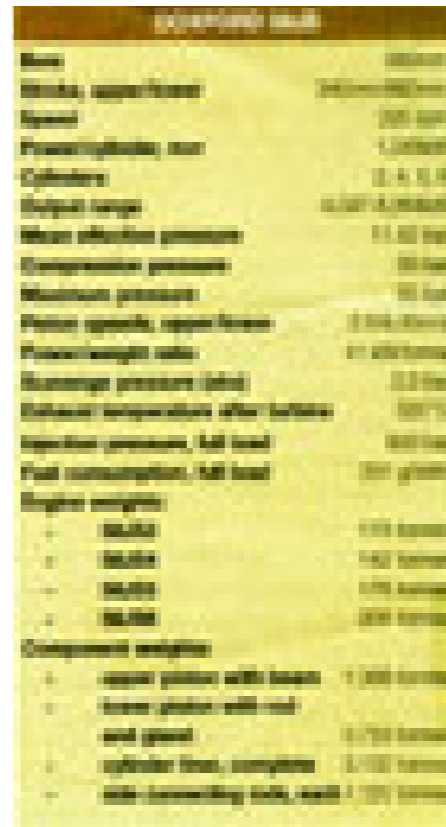
Οι παρειές, των πλευρικών στροφάλων (SIDE CRANK WEBS) ήταν κυκλικές και διπλάσιες της διαμέτρου των κομβίων. Ο κάθε κεντρικός στρόφαλος συνίστατο από ένα συμπαγές τμήμα χυτοχάλυβα ή σφυρίλατου χάλυβα, ενώ οι κεντρικές παρειές του στροφάλου ήταν προσαρμοσμένες στα πλευρικά κομβία με τη μέθοδο της ψήξης.

Τα χιτώνια ήταν μονοκόματα του ενός τεμαχίου κατασκευασμένα από ειδικό χυτοσίδηρο με τη ψυχόμενη επιφάνεια γύρω από το χώρο καύσεως, σχηματίζεται από διάτρητες οπές σε διάταξη κάποιων γωνίας προς το άνοιγμα του χιτωνίου

Στον κεντρικό τμήμα του χιτωνίου στη περιοχή του θαλάμου καύσεως ήταν προσαρμοσμένοι οι καυστήρες της έγχυσης του καυσίμου, με βαλβίδα προκινήσεως και ένας συνδυασμός ασφαλιστικής βαλβίδας ο δυναμοδεικτικός κρουός. Τα χιτώνια ήταν τοποθετημένα στο σκελετό της μηχανής μέσα σε ένα ψυχόμενο περιχιτώνιο θάλαμο (CYLINDER JACKET) προσαρμοσμένο με ειδικά μελετημένους κοχλίες στη πάνω επιφάνεια του σκελετού της μηχανής και κάθε μονάδα του κυλίνδρου εψύχετο ξεχωριστά με ένα σύστημα αποσταγμένου νερού. Ισομερή σημεία λίπανσης ήταν κατάλληλα κατανεμημένα γύρω από την επιφάνεια των χιτωνίων τα οποία ετροφοδοτούντο από συγχρονισμένα τύπου-διανομών λιπαντήρια.

Οι θυρίδες διανομής του αέρα σαρώσεως οι οποίες είχαν σχεδιασθεί στο χαμηλότερο μέρος του χιτωνίου επερίβαλλοντο από ένα ειδικό χώρο ανκλαστήρα αέρα ώστε να παράγεται ένα είδος περιδίνησης του αέρα. Τα καυσαέρια οδηγούνται εκτός των χιτωνίων μέσα από θυρίδες γύρω από ολόκληρη την περιφέρεια στο πάνω μέρος του χιτωνίου, μέσα σε ειδικά σχεδιασμένους οχετούς οι οποίοι οδηγούσαν τα καυσαέρια προς ένα οχετό σταθερής πίεσης των καυσαερίων και στη συνέχεια κατ' ευθείαν στο στροβιλοσυμπιεστή.

Οι σφυρήλατες κεφαλές των πάνω και κάτω εμβόλων ήταν αμοιβαία ανταλλάξιμες (ONEX-CHANGE BASIS), η δε μορφή της πάνω κοίλης επιφάνειας σχηματίζει ένα σχεδόν σφαιρικό θάλαμο καύσης στο χώρο του εσωτερικού νεκρού σημείου.



Το κάτω άκρο του κεντρικού διωστήρα έχει διαμορφωθεί μηχανολογικά και φέρει το πάνω τμήμα του χαλύβδινου τριβέα του στροφάλου διαμορφωμένο κατάλληλα με αντίστοιχο κέλυφος ικανού στρώματος λευκού μετάλλου αντιτριβής, ενώ το πάνω άκρο έχει διαμορφωθεί ώστε να δεχθεί τους αντίστοιχους τριβείς.

Το μπρακέτο του κεντρικού βάρτρου έφερε έναν ειδικής κατασκευής τηλεσκοπικό σωλήνα ο οποίος εχρησιμοποιείτο για τη ψύξη του εμβόλου με λάδι. Το λιπαντικό λάδι για τη λίπανση του κεντρικού τριβέα του πάνω άκρου, παρήχθετο επίσης μέσα από ένα τηλεσκοπικό σύστημα εφοδιασμένο με μία ειδική βαλβίδα για να αυξάνεται η πίεση του λαδιού κατά τη προς τα πάνω διαδρομή του βάρτρου. Τα πλευρικά βάρτρα ήταν μονοκόματα χυτευμένα να διατηρούν το σχήμα των τριβέων, και ειδικά δια-

μορφωμένοι κοχλίες έπαιρναν τα φορτία των πάνω τριβέων προς τα κεντρικά κελύφη των κομβίων.

Στροβιλοσυμπιεστές σταθερής ροής καυσαερίων είχαν μελετηθεί και προσαρμοσθεί, αντίστοιχα ένας στροβιλοσυμπιεστής ήταν επαρκής για τα κανονικά φορτία της μηχανής, ενώ, ένας ηλεκτροκινούμενος βοηθητικός ανεμιστήρας εμπλέκετο κατά τη διάρκεια των χαμηλών φορτίων και κατά τους χειρισμούς-μανούβρες.

Ενα σύνθετος χαρακτηριστικό στις τρικύλινδρες μηχανές του τύπου 58JS ήταν ένας ειδικός μηχανισμός στο σύστημα αέρα εκκινήσεως ο οποίος ήταν τοποθετημένος πάνω στον εκκεντροφόρο άξονα, ο οποίος ενεργούσε αυτόματα ώστε να μετατίθεται ο άξονας πέραν από τα νεκρά σημεία ώστε η εκκίνηση της μηχανής να γίνεται κανονικά και με τις συνήθεις διαδικασίες. Είναι γνωστό ότι, πλοία τα οποία ήταν εφοδιασμένα με το παραπάνω μηχανισμό σπάνια τον χρησιμοποιούσαν.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ :

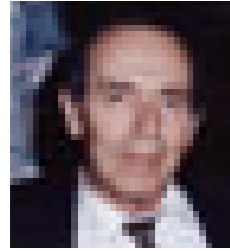
Ένωση των φίλων των μηχανών DOXFORD TYPE AND WEAR MUSEAMS NEWCASTLE UPON TYNE ENGLAND

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

1. RESIDUAL FUEL OIL. Usual containing much Sulphur, Vanadium, Sodium, Water and Fines.

2. Termed Residual because it is what remains when lighted products have been refined from Crude Oil.

Π Ε Ν Ο Η



ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΕΥΑΓ. ΜΑΡΚΑΝΤΩΝΑΤΟΣ

1931 - 2008

Στις 9 Φεβρουαρίου 2008 έφυγε από κοντά μας ο εκλεκτός συνάδελφος, ο καλός φίλος, ο ενάρετος άνθρωπος και μέλος της Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν. από της ίδρυσης της ο Παναγιώτης Μαρκαντώνατος.

Γεννήθηκε το 1931 στο Πειραιά και κουβαλούσε τις Κεφαλλονίτικες ρίζες. Ήταν το μεγαλύτερο παιδί από τα τρία αγόρια της οικογένειας.

Ονειρο του ήταν να γίνει αεροπόρος αλλά τελικά τον τράβηξε η θάλασσα και τα πλεούμενα της και σπούδασε μηχανικός στη Σχολή Μηχανικών ο «Αρχιμήδης».

Από μικρό παιδί εργάστηκε στο μηχανουργείο του Π. Ροδίτη. Υπηρέτησε με το βαθμό του Αξιωματικού στο Πολεμικό Ναυτικό. Σαν Πρώτος Μηχανικός εργάστηκε στα βαπόρια του Μαργαρώνη του Λαιμού και του Ευγενίδη. Για 25 χρόνια περίπου προσέφερε τις υπηρεσίες του από τη θέση του αρχιμηχανικού στην εταιρία Αλαφούζου. Ήταν κάτοχος διπλώματος ευρεσιτεχνίας ενός τύπου αριθμομηχανής και ήταν επίσης αυτοδίδακτος καλλιτέχνης ξυλογλυπτικής. Υπάρχει μία μεγάλη συλλογή από χειροποίητα αρχαία και σύγχρονα σκάφη. Ήταν παντρεμένος με τη Πηνελόπη Παπαστελιάτου και έχει μία κόρη τη Μαρία η οποία είναι φαρμακοποιός.

Ο Παναγιώτης ήταν εξαιρετικός συνάδελφος και άνθρωπος. Την ανθρωπιά του θα την θυμούνται όσοι δούλεψαν κοντά του.

Εμείς οι συνάδελφοι του στη Λέσχη, Θα τον θυμόμαστε και θα θέλαμε να διαβιβάσουμε τα συλλυπητήρια μας στη σύζυγο και τη κόρη του. Ο Θεός να τους δίνει κουράγιο να ξεπεράσουν το θλιβερό γεγονός και να τον κατατάξει μαζί με τους Αγγέλους.

Να είναι ελαφρύ το χώμα που τον σκεπάζει. Καλό σου στεργνό ταξίδι αγαπημένε μας Παναγιώτη

Η ΚΡΑΥΓΗ ΤΗΣ ΑΛΚΥΟΝΑΣ

*Φεύγουν οι λεβέντες για τα βαθιά νερά
θαλασσινοί, καπεταναίοι και μηχανικοί
πάνε να κάνουν ένα γύρω τη γη.
Γυμνοί βαδίζουν για τη θάλασσα τη γαλάζια
γυμνοί ανεβαίνουν πάνω στο καράβι
μια φλόγα μόνο έχουν στην καρδιά, τη θάλασσα.*

*Τα όνειρα τους τραβούσαν στους ωκεανούς
η αγάπη, οδήγησε τα βήματά τους στη θάλασσα.
Καινούργια βήματα, καινούργια πρόσωπα
έρχονται, φεύγουν πάνω σε φορτωμένα καράβια.*

*Η κραυγή της Αλκυόνας ακούστηκε από μακριά
και μια γοργόνα πετάχτηκε στο κύμα ψηλά
μηνύματα μεγάλης θαλασσοταραχής.
Πάνω στο καράβι, πάνω στο κατάστρωμα
κορμιά απλωμένα, κουρασμένα...*

Όχι δεν τους νίκησαν της θάλασσας τα θεριά.

ΜΑΡΩ ΔΗΜΟΥ

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 07/03/2008

ΑΓΑΠΗΤΕ ΠΡΟΕΔΡΕ,

Μετά από ένα κοπιαστικό υπηρεσιακό ταξίδι στον Παναμά τον Ιανουάριο του 2008, βρέθηκε λίγος χρόνος για να επισκεφθώ το Μουσείο της Διώρυγας και να αντλήσω απ' αυτό και από το ταξίδι γενικότερα τις παρακάτω σκέψεις μου που πιστεύω ότι συμφωνείς.

Η Ναυτική οικογένεια σίγουρα νιώθει υπερηφάνεια για την προσφορά της σε πολλά παγκόσμια γεγονότα που συνέβησαν διαχρονικά.

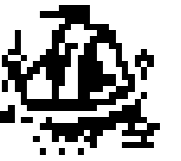
Γεγονότα, που μόνο με την δική της σφραγίδα η Ελληνική ναυτοσύνη, έδωσε λύσεις και ως πρωτοπόρα χάραξε την πορεία και έδωσε το τιμόνι σε ντόπιους ναυτικούς αφού τους εκπαιδευσε, για να συνεχίσουν άξια την ίδια πορεία με τους Έλληνες.

Είναι γνωστή η προσφορά των Ελλήνων ναυτικών και ιδιαίτερα των πλοιάρχων στα πρώτα χρόνια λειτουργικότητας της Διώρυγας του Παναμά, όποιος επισκεφθεί το Μουσείο της Διώρυγας θα διαβάσει ελληνικά ονόματα και τη συνεισφορά των Ελλήνων (ίσως μια άλλη φορά θα αναφερθούμε λεπτομερέστερα και για την προσφορά αυτή, αλλά και για το τεχνικό επίτευγμα της λειτουργίας της Διώρυγας).

Όμως η προσφορά των Ελλήνων δεν περιορίζεται μόνο εκεί. Ακόμη μεγαλύτερη υπερηφάνεια νοιώθεις όταν διαβάζεις στην είσοδο του Αεροδρομίου του Tocumen ότι το Αεροδρόμιο είναι έργο του ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΛΑΚΑ, άξιου τέκνου της Ελληνικής Κοινότητας. Βέβαια η υπερηφάνεια έγινε μεγαλύτερη όταν πληροφορήθηκα ότι ακόμη ένας Έλληνας (Γ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ) έφθασε σε ανώτερα αξιώματα (υπουργός Παιδείας).

Γ. ΒΟΖΙΚΗΣ

Δραστηριότητες του Σχολείου ΑΡΓΩ



Το Σωματείο Ναυτικών Γονέων Παιδιών με Ειδικές Ανάγκες «Η ΑΡΓΩ», είναι ΝΠΙΔ αναγνωρισμένο ως ειδικώς φιλανθρωπικό, (αριθμός ΦΕΚ 1199, 29 Σεπτεμβρίου 2000) εποπτευόμενο από το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης.

Ιδρύθηκε το 1985 με πρωτοβουλία μπερών παιδιών με ειδικές ανάγκες που ήταν σύζυγοι ναυτικών, με σκοπό τη στήριξη της μητέρας και την εκπαίδευση του παιδιού με νοητική στέρψη.

Διοικείται από 9μελές διοικητικό συμβούλιο, επτά αιρετά μέλη (γονείς παιδιών με αναπηρίες) και δύο διορισμένα (ένας εκπρόσωπος της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας και ένας εκπρόσωπος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας).

Απευθύνεται σε οικογένειες ναυτικών που έχουν παιδιά με

- Νοητική Υστέρηση
- Αυτισμό

ΣΗΜ. Μπορούν επίσης να γίνουν δεκτά και άτομα άλλων ταμείων εφόσον είναι δυνατόν.

Λειτουργούν επτά τμήματα των 8 ατόμων με δύο εκπαιδευτές διαφόρων ειδικοτήτων. Το εκπαιδευτικό και επιστημονικό προσωπικό απαρτίζεται από: Παιδοψυχίατρο, Κοινωνικό Λειτουργό, Ψυχολόγους, Παιδαγωγούς, Καθηγητή Ειδικής Φυσικής Αγωγής, Εργοθεραπευτές, Τεχνικούς εργασιών.

Παρεχόμενες υπηρεσίες

- Εκπαίδευση και αξιοποίηση των δυνατοτήτων των ΑμεΑ με τελικό στόχο την ένταξή τους στο κοινωνικό σύνολο. Η ένταξη αφορά στην κοινωνική και επαγγελματική αποκατάσταση.
- Υπηρεσίες ψυχολογικής υποστήριξης - συμβουλευτικής της οικογένειας και του ατόμου.
- Υποστηριζόμενη διαβίωση.
- Εμπλουτισμός της καθημερινότητας του ατόμου.
- Πληροφόρηση - ευαισθητοποίηση του κοινού για τα Άτομα με Αναπηρία και το έργο του Κέντρου.

Τμήματα

Παιδαγωγικά:

Σε κάθε τμήμα παρακολουθούν 7-8 νέοι και νέες (κυρίως ενήλικες) με Διάχυτες Αναπτυξιακές Διαταραχές / Αυτισμός, νοητική στέρψη, υποστηριζόμενοι από δύο εκπαιδευτές.

Το πρόγραμμα των τμημάτων είναι δομημένο σε 5 βασικούς άξονες:

- Αυτοεξυπηρέτηση
- Ανάπτυξη κινητικών και επικοινωνιακών δεξιοτήτων.
- Κοινωνική ένταξη - κοινωνικοποίηση.
- Συντήρηση και βελτίωση των σχολικών γνώσεων και γνωστικών δεξιοτήτων.

Τμήμα Επικοινωνιακών Δεξιοτήτων:

Το τμήμα απαρτίζεται από νέους με Διάχυτες Αναπτυξιακές Διαταραχές / Αυτισμό.

Δίνεται έμφαση τόσο στη διατήρηση και / ή ανάπτυξη βασικών καθημερινών δεξιοτήτων:

- Ατομική Υγιεινή
- Αυτούπνιση
- Σίτιση
- Κοινωνικοποίηση

Εργαστήρια:

Ξυλουργείο & Μαγικός Αυλός

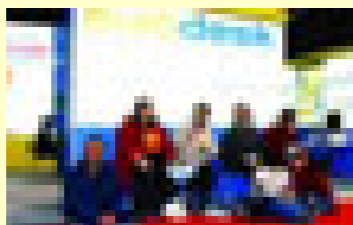
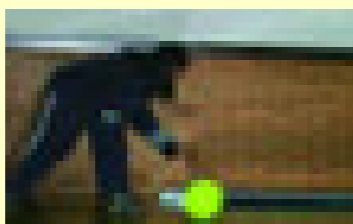
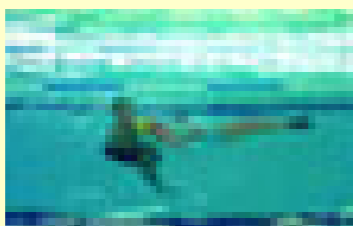
Στο κάθε τμήμα παρακολουθούν οκτώ ενήλικες με Νοητική Υστέρηση που έχουν τη δυνατότητα να λειτουργήσουν και να απασχοληθούν σε ένα προστατευμένο εργασιακό περιβάλλον.

Τα εργαστήρια παράγουν ξύλινα προϊόντα, είδη δώρου, τα οποία και διατίθενται προς πώληση σε μαζάρ. Τα έσοδα των πωλήσεων μοιράζονται στους εκπαιδευόμενους ως εκπαιδευτική αμοιβή με στόχο:

- Την ενίσχυση του ενδιαφέροντος των νέων
- Την καθυστέρηση εμφάνισης στοιχείων κόπωσης από την πολυετή παρακολούθηση
- Την αφομοίωση εργασιακών συνθηκών και συμπεριφορών
- Την τόνωση της αυτοπεποίθησης και την βελτίωση της αυτοεικόνας.
- Την συναισθηματική τους ωρίμανση

Παράλληλες δραστηριότητες

- Διοργάνωση αθλητικών γεγονότων όπου καλούνται να συμμετάσχουν φορείς ΑμεΑ και μαθητές σχολείων Β΄βάθμιας εκπαίδευσης
- Συμμετοχή σε αθλητικά γεγονότα άλλων φορέων.
- Άθληση (στίβος, κολύμβηση, μπάσκετ, ποδόσφαιρο, bowling, bocceia,)
- Ομάδες συζήτησης εκπαιδευόμενων υπό την επίβλεψη παιδοψυχιάτρου.
- Ομάδες ανάπτυξης κοινωνικών δεξιοτήτων.
- Εξωτερικά εκπαιδευτικά και ψυχαγωγικά προγράμματα.
- Διήμερες εκδρομές.
- Κατασκήνωση μέσω της Π.Ο.Σ.Γ.Κ.Α.μεΑ και ενίοτε μεμονωμένα
- Μπαζάρ
- Εκδηλώσεις ενημέρωσης.
- Συνεργασία με εκπαιδευτικές μονάδες της τυπικής εκπαίδευσης.
- Διακρατικές συνεργασίες.



ρηση και Κινητικές Αναπηρίες, τέκνα εν ενεργεία ή συνταξιούχων ναυτικών, για τα οποία διαπιστώνεται ένα από τα παρακάτω: α) η απουσία της οικογένειας, β) η αδυναμία της οικογένειας να φροντίσει το άτομο (γονείς υπερήλικες, με επιβαρυνμένη υγεία ή άλλες αντικειμενικές δυσχέρειες), γ) προέλευση από απομακρυσμένες περιοχές.

Το **Κέντρο Δημέρευσης και Ημερήσιας Φροντίδας**, πρόκειται να εξυπηρετεί ημερησίως, καταρχήν, είκοσι τέσσερις (24) νέους - νέες. Έχει ως σκοπό την παροχή εκπαιδευτικών υπηρεσιών που αφορούν στους τομείς της αυτοεξυπηρέτησης, της επικοινωνίας, της κοινωνικοποίησης, αλλά και στην ανάπτυξη, την βελτίωση και ενδεχομένως την διατήρηση γνωστικών δεξιοτήτων, μέσα από εξειδικευμένα εκπαιδευτικά προγράμματα.

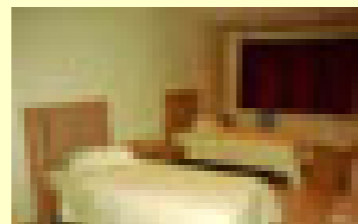
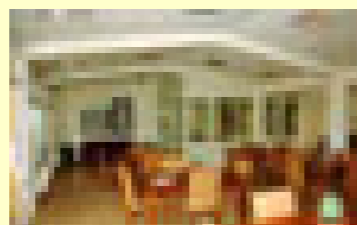
Το κέντρο θα λειτουργεί σε πενήδημηρ βάση (Δευτέρα έως Παρασκευή) κατά τις πρωινές ώρες.

Στην ολοκλήρωση των εργασιών κατασκευής του κτιρίου συνέβαλαν, υλικά και ηθικά, οι δεκάδες φίλοι του ΑΡΓΩ.

Ιδιαίτερες ωστόσο ευχαριστίες οφείλουμε στα Φιλανθρωπικά Ιδρύματα:

LYRAS FAMILY CHARITABLE TRUST που διέθεσε το απαραίτητο χρηματικό ποσό για την κατασκευή των κτιρίων και για την έναρξη των εργασιών διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου.

Το **ΙΔΡΥΜΑ ΣΤΑΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ**, για την ολοκλήρωση των εργασιών διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου.



Στέγη Υποστηριζόμενης Διαβίωσης - Οικοτροφείο & Κέντρο Δημέρευσης

Η διοίκηση του "Αργώ", μετά από μακροχρόνιους αγώνες και έχοντας ως στόχο τη δια βίου αποκατάσταση των ατόμων με αναπηρίες - παιδιών ναυτικών, ολοκλήρωσε την ανέγερση ενός σύγχρονου Οικοτροφείου και Κέντρου Δημέρευσης και Ημερήσιας Φροντίδας.

Οι εγκαταστάσεις βρίσκονται στα Καλύβια Αττικής, σε έκταση παραχωρημένη, το 1990, από το τότε Υπουργείο Γεωργίας. Στις εγκαταστάσεις του Οικοτροφείου προβλέπεται να φιλοξενούνται, καταρχήν, σε εικοσιτετράωρη βάση, 18 άτομα με Νοητική Υπέ-



Άλλες δράσεις

ΠΑΡΟΧΗ ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΩΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (ΣΥΥ)

Σε συνεργασία με τα ΚΕΚ

«Άποψη» & «Εταιρεία Έρευνας και Επικοινωνίας»

Αυτόνομα

τίτλος ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΗΡΙΞΗΣ 40 ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΝΟΗΤΙΚΗ ΥΣΤΕΡΗΣΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ, χρόνος υλοποίησης, Μάιος 2003 - Ιούνιος 2004. Το Πρόγραμμα υλοποιήθηκε με τη χρηματοδότηση του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και του ΕΚΤ.

Στόχος του, η προετοιμασία, η ενίσχυση και η κινητοποίηση του ατόμου με Νοητική Υστέρηση προς την κατεύθυνση της κοινωνικής ενσωμάτωσης και της εργασιακής του αποκατάστασης.



Γενική Γραμματεία Νέας Γενιάς, πρόγραμμα ΝΕΟΛΑΙΑ, Δράση 1.1 Ανταλλαγές Νέων

Σκοπός:

Η πολιτισμική επικοινωνία μεταξύ των Νέων και των Επαγγελματιών της τυπικής και της άτυπης εκπαίδευσης

2001 Χίος, συμμετέχοντες «Η Αργώ», Falun FUB (Σουηδία), Kinderminster (Αγγλία), Haus der Lebenshilfe (Γερμανία)

2005 Αθήνα, συμμετέχοντες «Η Αργώ», The College of the Home Mission Society of the Church of Finland (Φινλανδία), Σύνδεσμος Γονέων και Φίλων Παιδιών με Ειδικές Ανάγκες Λεμεσού (Κύπρος), ADS Pallanolo Sarzanese (Ιταλία)



Ίδρυμα Κρατικών Υποτροφιών (ΙΚΥ) Πρόγραμμα ΣΩΚΡΑΤΗΣ Δράση GRUNDTVIG 2, Σχολικές Συμπράξεις 2005-06 & 2007-09.

Συμμετέχοντες

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

Centro di Crescita Comunitaria (Ιταλία)

Σωματείο Ναυτικών Γονέων Παιδιών με Ειδικές Ανάγκες "Η ΑΡΓΩ" (Ελλάδα)

Στόχοι της Δράσης είναι η προαγωγή της Ευρωπαϊκής συνεργασίας στη δια βίου εκπαίδευση, η ενίσχυση της συνεργασίας εκπαιδευτών και εκπαιδευομένων, η ανταλλαγή εμπειριών και καλών πρακτικών και μεθόδων, η αύξηση της ευαισθητοποίησης έναντι της Ευρωπαϊκής πολυμορφίας, κοινωνικής και πολιτισμικής.

- ΚΕΝΤΡΟ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΦΡΟΝΤΙΔΑΣ ΚΑΙ ΔΙΗΜΕΡΕΥΣΗΣ ΑμεΑ
- ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΝΤΑΞΗΣ ΑμεΑ

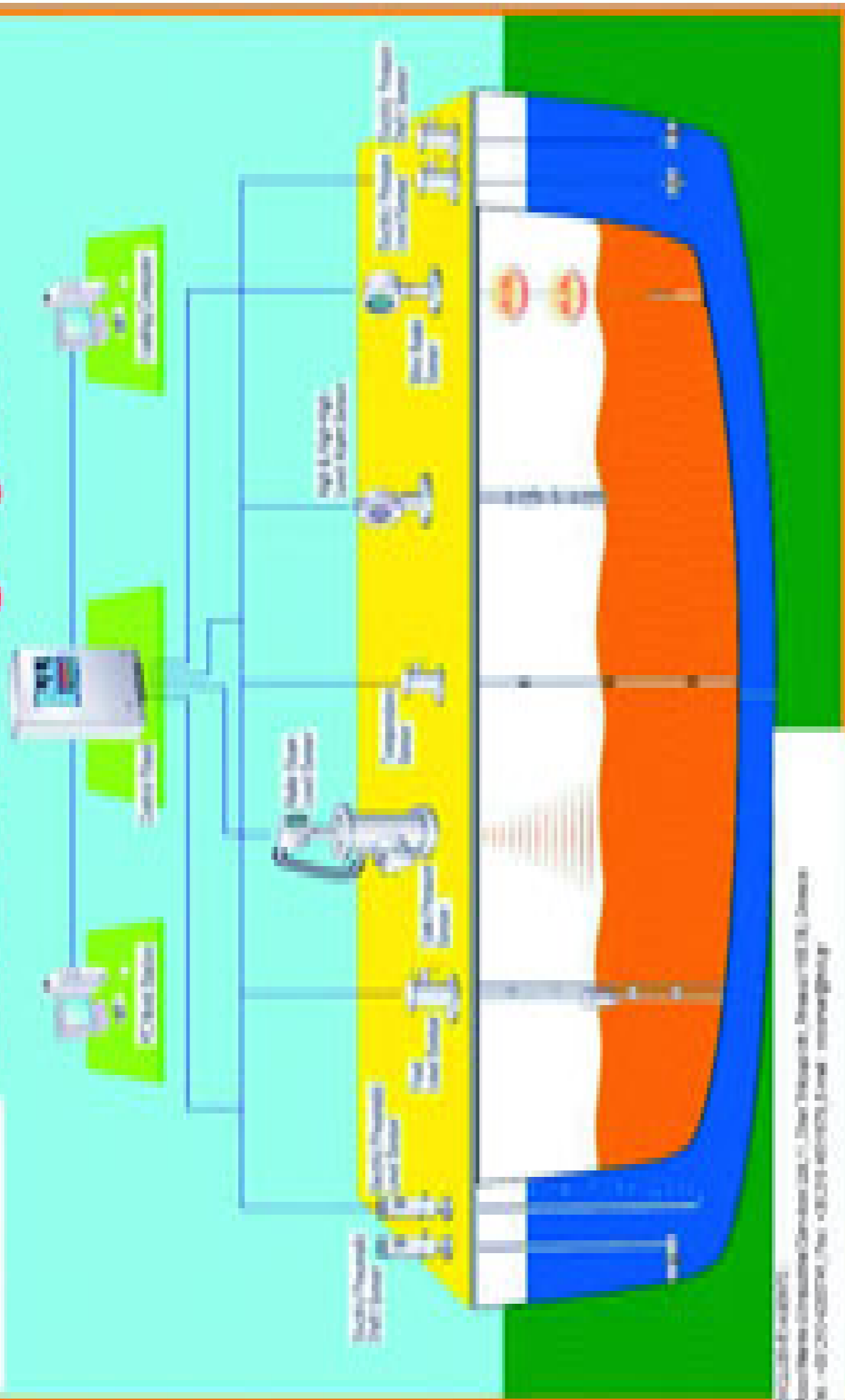
ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Την Παρασκευή 15 Φεβρουαρίου 2008 και ώρα 11.30, με πρωτοβουλία της ΔΕΠΑΠ (Δημοτική Επιχείρηση Πολιτιστικής Ανάπτυξης Πειραιά) πραγματοποιήθηκε εκδήλωση για την ψυχαγωγία των εκπαιδευομένων, στις εγκαταστάσεις του Σωματείου Ναυτικών Γονέων Παιδιών με Ειδικές Ανάγκες "Η ΑΡΓΩ". Στην εκδήλωση παρευρέθηκαν: Η πρόεδρος της ΔΕΠΑΠ, κα Δάφνη Μπόκοτα, η αντιπρόεδρος κα Κάλι Λειβαδάρου, τα μέλη του Δ.Σ. της ΔΕΠΑΠ κα Ρήνα Βλαχάκη, κα Παπαχριστοπούλου Χαρά καθώς και ο Δημοτικός Σύμβουλος και μέλος του Δ.Σ. ΔΕΠΑΠ κος Κατσαφάδος Ηλίας. Στην εκδήλωση συνέβαλαν ευγενικά με χορηγίες οι: - Παιδικό ψυχαγωγικό πρόγραμμα: γνωστό κοσμηματοπωλείο του Πειραιά με προτίμηση διατήρηση της ανωνυμίας του. - Catering: ΠΕΠΙΤΟ - Δώρα: Σύλλογος Βιβλιοχαρτοπωλών Πειραιά.



PMASIA

Tank Monitoring System



PMASIA is a subsidiary of
MARITECH SPARES LTD. The information presented here is for
information only. It is not intended to be used as a substitute for
the manufacturer's instructions and safety warnings.

MARITECH

SPARE PARTS • REPRESENTATIONS • SHIP SUPPLIES GROUP

ecochlor Water
Chlorination System



Water Ballast Treatment
as per IMO & U.S.C.G. requirements

**EXCLUSIVE AUTHORIZED
REPRESENTATIVE
FOR GREECE & CYPRUS**

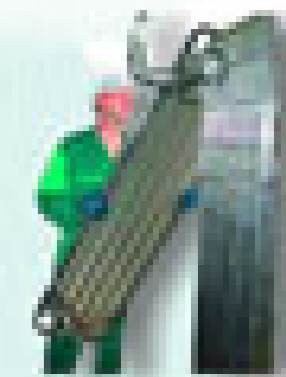
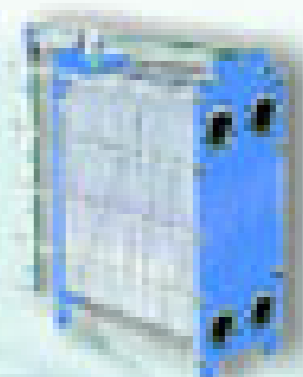


Plate Heat Exchanger Gaskets, Plates
(max. Titanium)



Boiler & M/E cooling Water Treatment



www.maritechspares.com
e-mail: info@maritechspares.com
www.ecochlorhellas.gr
e-mail: ecochlor@otenet.gr

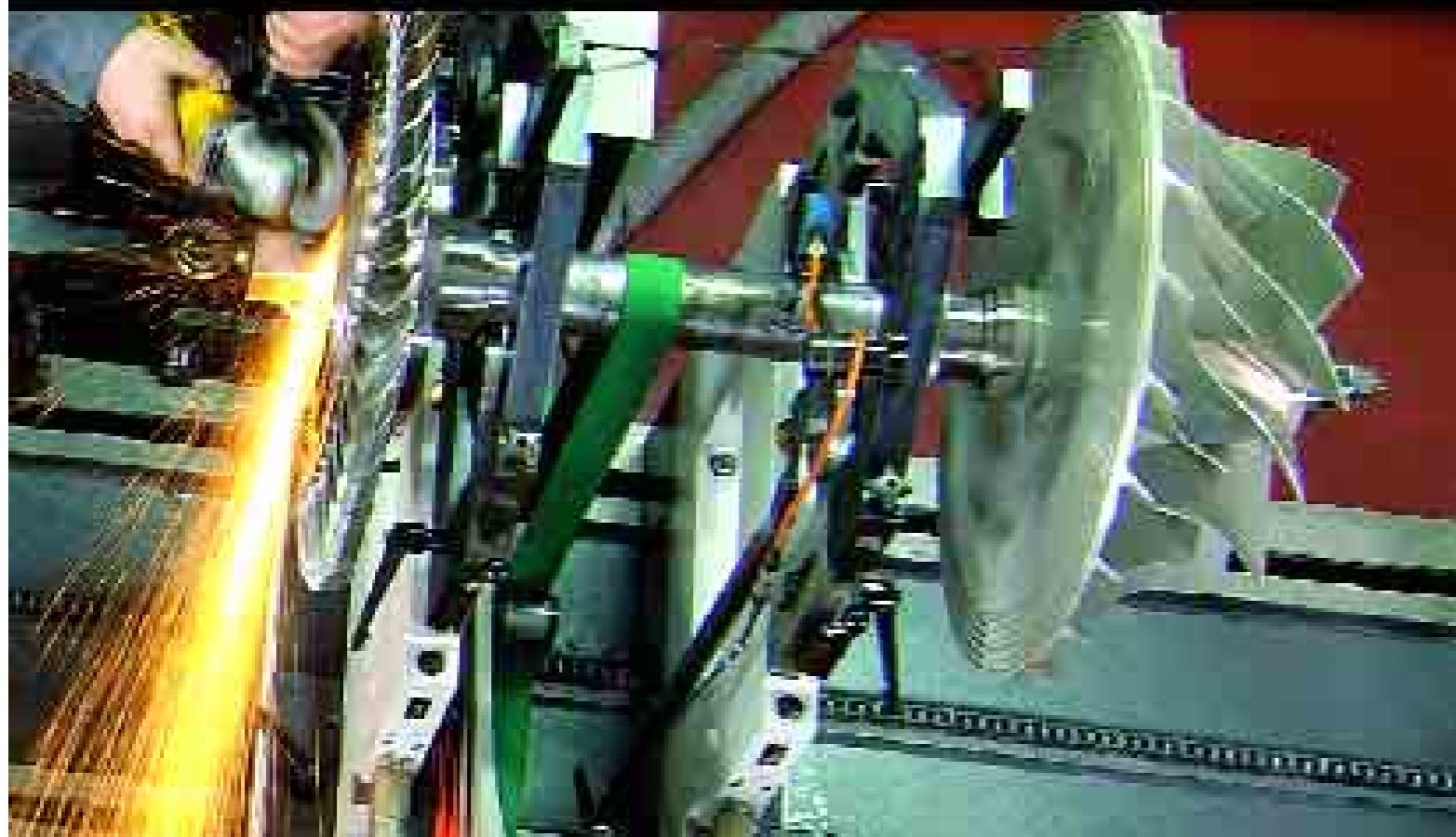
396, M. Kiovari Str. Rionio, 188 63, Greece
TEL: +30 210 4618779
TEL: +30 210 4082501
FAX: +30 210 4082502

TURBOMED

TURBO • TECHNOLOGY • WORLD CARE

Κάθε στιγμή, σε κάθε σημείο του πλανήτη...

24 HRS WORLDWIDE TECHNICAL SUPPORT



EXPERTISE

DEDICATION

PROFESSIONALISM

AUTHORIZED SERVICE STATION FOR:



SIEMENS



turbomed@ofenet.gr

TURBOMED S.A. W.P.A.S (SCHISTO INDUSTRIAL PARK)

Str. 142, BLOCK 2, 18503 PERAMA, HELLAS

Tel: 210 4000141 FAX: 210 4000225