

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

ΑΠΡΙΛΙΟΣ - ΜΑΪΟΣ - ΙΟΥΝΙΟΣ 2008 • Νο 34

**ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΕΔΙΑ:**

**ΕΛΛΑΣ**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

**ΜΕΣΟΓΕΙΑ**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

**ΑΡΑΒΙΑ**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

**ΛΑΤΙΝ ΑΜΕΡΙΚΗ**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

**ΒΟΡΕΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

**ΑΦΡΙΚΗ**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

**ΑΓΟΡΑ ΑΣΙΑΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΙΝΗΣΗΣ**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

**ΑΡΑΒΙΚΗ ΑΓΟΡΑ**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

**ΒΟΡΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗ**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

**ΒΟΡΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗ**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

**ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΕΔΙΑ:**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

**ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΕΔΙΑ:**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

**ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΕΔΙΑ:**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

**ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΕΔΙΑ:**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, 1 ΤΟΙΧΟΣ ΑΓ. ΠΑΥΛΟΥ, ΠΛ. ΚΑΡΔΑΚΑΡΗΣ ΠΑΝΤ., 11527 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΑΠΡΙΛΙΟΣ - ΜΑΪΟΣ - ΙΟΥΝΙΟΣ 2008

Β' ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΕΥΧΟΣ Νο 34

## ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2008

Με μία εντυπωσιακή γιορτή των εγκαινίων, τη Δευτέρα 2 Ιουνίου 2008, άνοιξε τις πόρτες της η 21η διοργάνωση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Εκθέσεως "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2008", μετά από γενική ομολογία, αξιοσημείωτης επιτυχίας, έκλεισε τη Παρασκευή 6 Ιουνίου 2008.

Η Έκθεση λειτούργησε στις αντίστοιχες εγκαταστάσεις του πρώην Ανατολικού Αεροδρομίου του Ελληνικού, βέβαια μέσα από τα πολλά παράπονα και σχόλια των διαφορετικών Πειραιωτών παραγόντων και τοπικών αρχών που αφορούσαν τη μεταφορά και λειτουργία της Εκθέσεως εκτός του Πειραιά.

Τα "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ" με τα 40 χρόνια συνεχούς διετούς διοργάνωσης και λειτουργίας χαρακτηρίζονται κατά γενική ομολογία ανάμεσα ή ακόμη το μοναδικό από τα σημαντικά γεγονότα της παγκόσμιας ναυτιλίας, αποτελούν τις κορυφαίες στιγμές στις οποίες συναντιούνται, στη γιορτή αυτή, οι διάφοροι κορυφαίοι παράγοντες του Ελληνικού και ξένου ναυτιλιακού χώρου.

Η φετινή 21η διοργάνωση της Εκθέσεως σημειώνει την αύξηση του ενδιαφέροντος συμμετοχής από όλους τους χώρους της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Ο αριθμός συμμετοχών από τα στατιστικά στοιχεία των διοργανωτών ξεπέρασε τις 1600 συμμετοχές από 80 χώρες. Τα στοιχεία αυτά επαληθεύουν το χαρακτηρισμό της Έκθεσης σαν την πλέον οργανωμένη δραστηριότητα ανάμεσα στη παγκόσμια Ναυτιλιακή Βιομηχανία.

Η πρώτη Έκθεση "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ" πραγματοποιήθηκε κατά τη δεκαετία του 1960 στους χώρους του Ζαππείου Μεγάρου των Αθηνών. Κατά το έτος 1976 η έκθεση, λόγω περιορισμένου χώρου του Ζαππείου, μεταφέρθηκε στο Εκθεσιακό Κέντρο του ΟΛΠ στο Πειραιά. Σημαντική ήταν η μεταστέγαση από τους διάφορους Παράγοντες. Όμως, μετά από αρκετά χρόνια επιτυχούς διοργάνωσης στο Πειραιά, και συγκεκριμένα από τη προηγούμενη 20η Έκθεση του 2006, οι υπεύθυνοι του Οργανισμού "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ" με το δικαιολογητικό της συνεχούς ανάπτυξης της Έκθεσης και του περιορισμένου χώρου, το Εκθεσιακό Κέντρο του ΟΛΠ του Πειραιά κρίθηκε ανεπαρκές και ακατάλληλο για τις παραπέρα διοργανώσεις της Έκθεσης έτσι, η εκδήλωση στερήθηκε, για παραπέρα διοργανώσεις στο Πειραιά ο οποίος ουσιαστικά είναι ο φυσικός χώρος της διοργάνωσης. Έτσι αποφασίστηκε η εγκατάσταση και η διοργάνωση των 20ης και 21ης Έκθεσης στις ειδικά διαμορφωμένες εγκαταστάσεις του Ανατολικού Αεροδρομίου του Ελληνικού.

Μεγάλη ήταν η αντίδραση του Επιχειρηματικού και Εμπορικού κόσμου και των τοπικών Διοικητικών φορέων του Πειραιά γενικότερα οι οποίοι προσπάθησαν να αντιδράσουν και να προβάλλουν δικαιολογημένα επιχειρήματα και αντιρρήσεις. Όμως οι διαμαρτυρίες και τα λόγια δεν συνοδεύτηκαν με ουσιαστικές και συγκεκριμένες προτάσεις για τη λύση του προβλήματος. Κανένας υπεύθυνος δεν έχει αναλάβει την υποχρέωση της λύσης του

**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. - Μπουρδάρας 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:** ΚΑΜΠΑΨΗΣ 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  
e-mail: mourousias1@yahoo.gr

**Our global partner in Ship Repair & Technical Services**

1. ONE OFFICE ONLY IN PROXIMITY TO THE ATHENS CENTER  
2. ONE OFFICE PER REGION IN THE MOST IMPORTANT PORTS AND SHIPYARDS  
3. ALL OFFICES MANAGED BY

- Regional Sales Offices
- Technical Support Offices
- Administrative Offices
- Local Production Offices

← προβλήματος. Κάτι ακούστηκε για το θέμα αυτό κατά τη διάρκεια λειτουργίας και της φετινής Έκθεσης χωρίς όμως ουσία και ουσιαστικές πρωτοβουλίες.

Εμείς όμως οι απλοί πολίτες, οι οποίοι ασχολούμεθα άμεσα και σε καθημερινή βάση με τις ναυτιλιακές δραστηριότητες, δεν έχουμε -καταλάβει που σκαλώνει πραγματικά το ουσιαστικό αυτό πρόβλημα κάποιος θα πρέπει να αναλάβει άμεσα την ευθύνη και το βασικό λόγο να το λύσει. Από ότι έχει ακουσθεί κατά διαστήματα η βάση της λύσης είναι να βρεθεί ο κατάλληλος χώρος και σαν τέτοιος συζητήθηκε ο χώρος στο "Παλατάκι", η αναμόρφωση της περιοχής του πρώην Εργοστασίου των Λιπασμάτων και του περιβάλλοντος χώρου, ή και σε άλλο χώρο τον οποίο δεν γνωρίζουμε.

Δεν είμεθα εμείς εκείνοι οι οποίοι θα υποδείξουμε το χώρο. Νομίζουμε ότι, είναι θέμα ουσιαστικού διαλόγου μεταξύ της Πολιτείας, της Τοπικής αυτοδιοίκησης του Πειραιά, του Εμπορικού και Βιομηχανικού κόσμου, της Ναυτιλιακής δραστηριότητας γενικά, της Εφοπλιστικής κοινότητας και άλλων. Όλοι όσοι εμπλέκονται στις παραπάνω δραστηριότητες και έχουν λόγους να ενδιαφέρονται θυμούνται το θέμα και κουβεντιάζουν μόνο κατά το διάστημα της διοργάνωσης της Έκθεσης των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ. Αφού όμως κλείσουν οι πόρτες της διοργάνωσης, αυτομάτως όλοι το ξεχνούν το πρόβλημα, δεν γνωρίζουμε για ποιους λόγους δεν ακούγεται κουβέντα για το "μάρμαρο".

Χαρακτηριστικά το θέμα έχει κάποια ομοιότητα με το παρακάτω γεγονός.

Όταν προ ετών, προέκυψε για διαφόρους λόγους το πρόβλημα μεταφοράς και μεταστέγασης των επισκευαστικών μονάδων του Περάματος, σε πολύ μικρό διάστημα, από ότι γνωρίζουμε, βρέθηκε ο αντίστοιχος χώρος, ο οποίος δεν νομίζουμε ότι είναι ο καταλληλότερος, για διαφόρους λόγους και σκέψεις. Βρέθηκαν οι κατάλληλοι τρόποι και πόροι χρηματοδότησης από διάφορες πηγές και στήθηκε η επιχείρηση και "βαπτίστηκε" η δραστηριότητα ΒΙ.ΠΑ Σχιστού.

Κατά τον ίδιο τρόπο και διαδικασίες και τη συλλογική συνεργασία με το ποσοστό που αναλογεί στον κάθε ένα από τους μαζικούς και υπεύθυνους φορείς, θα μπορούσαν να λύσουν "άπαξ και δια παντός" το πρόβλημα της στέγασης των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ, κατάλληλα σε ένα από τους διαθέσιμους χώρους του Πειραιά.

Πέρα όμως από τις παραπάνω σκέψεις, εμείς νομίζουμε ότι, ένας ουσιαστικός παράγων ο οποίος είναι σε θέση να προσφέρει θετικά αποτελέσματα, να αναλάβει τις πρωτοβουλίες και γενικά όλη την οργάνωση και τον κατάλληλο προγραμματισμό του έργου, είναι η Εφοπλιστική Κοινότητα του Πειραιά και του Λονδίνου. Τον τρόπο και το προγραμματισμό της κατασκευής θα τον βρουν οι ίδιοι όπως, πολύ καλά γνωρίζουν να προγραμματίζουν και να δημιουργούν.

Εν πάση περιπτώσει, Τα 21α ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ έκλεισαν τις πύλες τους στις 6 Ιουνίου 2008. Ο αριθμός συμμετοχής μεμονωμένων εκθετών και οι μαζικές συμμετοχές κρατών, ήταν πραγματική επιτυχία και κατά γενική ομο-

λογία ήταν ανώτερη από τις διοργανώσεις των προηγούμενων ετών. Τα πάντα οργανώθηκαν με κάθε λεπτομέρεια και καλαισθησία. Εντυπωσιακή βέβαια και σε πρώτη θέση η παρουσία της ναυτιλιακής βιομηχανίας της Ιαπωνίας, της Κορέας και της Κίνας. Όχι βέβαια ότι, η μαζική παρουσία και άλλων κρατών ήταν δευτερευούσης σημασίας και εμφάνισης.

Είναι γεγονός ότι οι διοργανωτές κατέβαλαν μεγάλες προσπάθειες και οργανωμένη σκέψη στη διαίρεση και τη διάταξη των εκθεσιακών χώρων, μαζικών και μεμονωμένων τόσο από πλευράς εκθεσιακών περιπτέρων όσο και τη δημιουργία βοηθητικών χώρων οποιασδήποτε μορφής και χρήσης.

Άψογα οργανωμένη ήταν η ημέρα των εγκαινίων με τη παρουσία του Προέδρου της Ελληνικής Κυβέρνησης κ. Κ. Καραμανλή, της Πολιτικής ηγεσίας του ΥΕΝ, άλλων προσωπικοτήτων του Πολιτικού κόσμου, της Ηγεσίας του Λιμενικού Σώματος, την Διοικητικών φορέων του Πειραιά, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, του Ναυτιλιακού και Επαγγελματικού κόσμου του Πειραιά, της πολυπληθούς μπάντας του Λ.Σ. και πλήθους προσκεκλημένων παραγόντων κ/α.

Χαρακτηριστικές και με ενθουσιαστικό περιεχόμενο ήταν οι κατά σειράν ομιλίες του Προέδρου του Οργανισμού των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ κ. Θ. Βώκου, του Προέδρου της Ένωσης των Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Ευθυμίου. Τη σειρά των ομιλιών έκλεισε ο Πρόεδρος της Ελληνικής Κυβέρνησης κ. Κώστας Καραμανλής ο οποίος αναφέρθηκε με λεπτομέρεια στα πλεονεκτήματα του τελευταίου αναπτυξιακού νόμου.

Θα ήταν μεγάλη παράληψη να μη αναφερθούμε στο μεγάλο πλήθος των ξένων προσκεκλημένων, Ευρωπαίων, Ασιατών, εκπροσώπων της Αμερικανικής Ηπείρου και των χωρών της Αφρικανικής Ηπείρου, κατά την ημέρα των εγκαινίων. Ομολογουμένως ήταν αξιοσημείωτη και αισθητή η παρουσία τους.

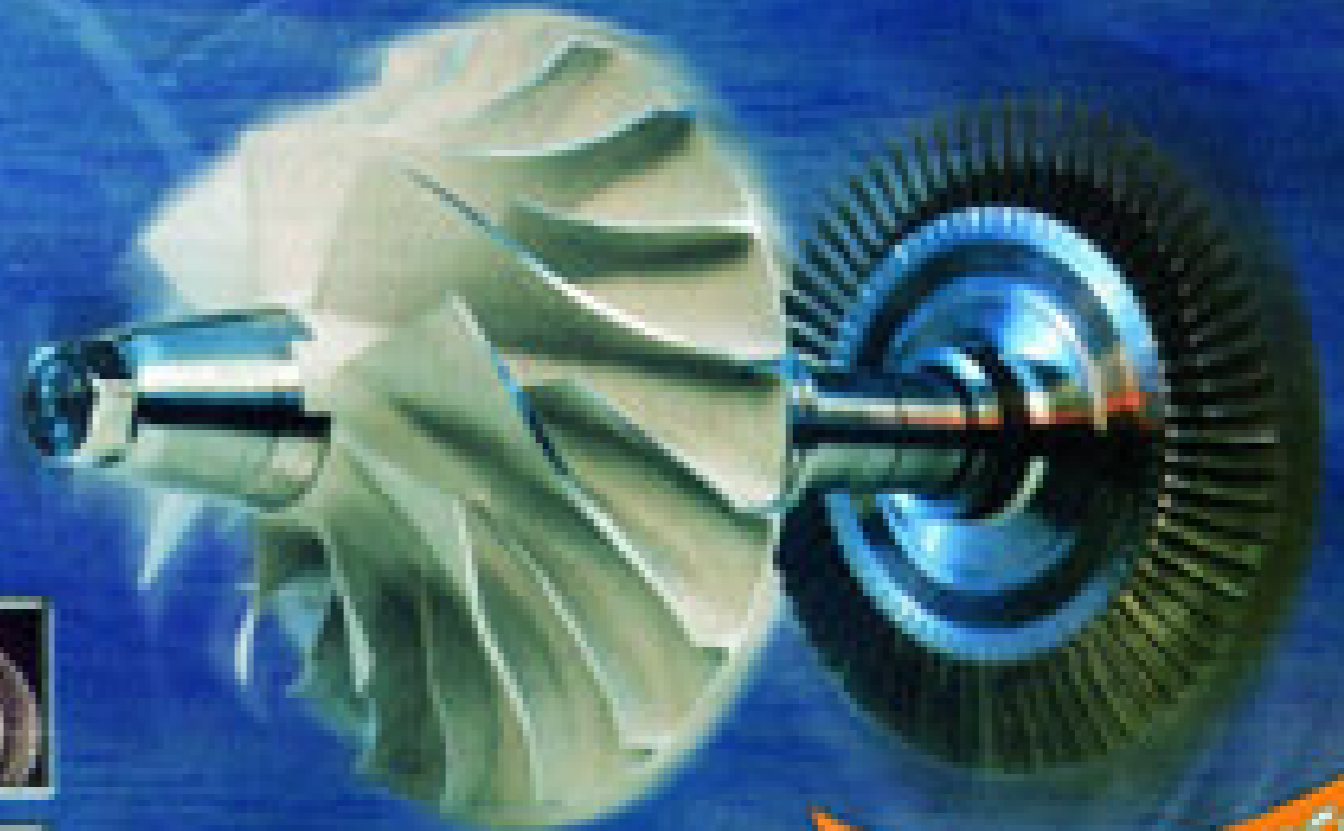
Η 21η διοργάνωση της Έκθεσης των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ αποτελεί παρελθόν από την 6η Ιουνίου 2008 και όπως λέει ο λαός μας "κάθε φέτος και καλύτερα". Εμείς στη Λέσχη Αρχιμηχανικών Ε.Ν. Ο Πρόεδρος, το Δ.Σ. και τα μέλη, μέσα από το περιοδικό μας "ΓΝΩΣΗ και ΤΕΧΝΗ" θα θέλαμε να ευχηθούμε, η επιτυχία της 21ης διοργάνωσης να είναι ακόμη μεγαλύτερη κατά τη 22η Έκθεση των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ του 2010, γι' αυτό θα πρέπει να συμβάλλουν όλοι οι παράγοντες και φορείς, συλλογικά, χωρίς "μυρμούρες και γκρίνιες" ώστε να διορθωθούν οποιεσδήποτε παραλήψεις και προβλήματα τα οποία πιθανόν να παρουσιάστηκαν στη διάρκεια της λειτουργίας της 21ης διοργάνωσης.

Όσο αφορά τη μεταστέγαση των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ στο φυσικό τους χώρο στο Πειραιά, επιβάλλεται η συλλογική προσπάθεια όλων χωρίς υστεροβουλίες, περιέργες ιδιοτέλειες και διάφορες σκοπιμότητες να συμβάλλουν ουσιαστικά στην επιτυχία της προσπάθειας.

ΓΝΩΣΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

# TURBOMECHANIKI LTD

- SERVICE • REPAIRS
- SPARES • BALANCING
- BLADING



24 HOURS SERVICES

## TURBO

...meet the specialists!

MANOUS BALIS

15, ΟΡΥΖΟΠΕΤΕΣ ΑΥΛ., 104 62 ΠΕΙΡΑΙΑΣ  
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΑ  
TEL: +3 0110 441 0102 - 0110 402 0000 FAX: +3 0110 441 0402  
WWW: 0110 29 20 20

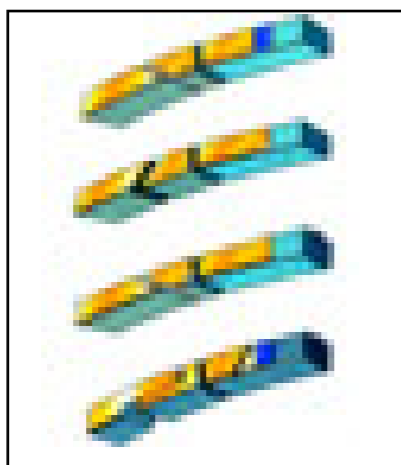
## Οι εξελίξεις των ελατηρίων των εμβόλων υπόσχονται χαμηλότερα έξοδα λειτουργίας των κυλίνδρων.

Μια εξελιγμένη κατάσταση του κυλίνδρου με χαμηλά θερμικά και μηχανικά φορτία, και παραπέρα, βέλτιστη αρχική λειτουργία της μηχανής γενικότερα, ενθαρρύνονται από τη τελευταία ανάπτυξη της τεχνολογίας κατασκευής των ελατηρίων του εμβόλου για τις νέες και τις υπάρχουσες δίχρονες μηχανές M.A.N. - DIESEL.

Τα φορτία των πιέσεων και των θερμικών καταπονήσεων των ελατηρίων μεγαλώνουν με την αυξανόμενη ισχύ των μηχανών.

Παρά το γεγονός ότι η πίεση ανακουφίζεται από τα ανοίγματα των άκρων των ελατηρίων, ένα μεγαλύτερο θερμικό φορτίο γεννάται στα άκρα του ανοίγματος του πρώτου ελατηρίου, το γεγονός αυτό συμβάλλει στη παραμόρφωση του ελατηρίου, δημιουργώντας μία τοπική αύξηση της επιφανειακής πίεσης.

Μετά από σαφείς και μακρόχρονες δοκιμές με διαφόρους τύπους ελατηρίων και υλικών, βρέθηκε τελικά μία επιτυχώς κατάλληλη ποιότητα και διαμόρφωση η οποία απέδωσε στο πρώτο ελατήριο ένα αεροστεγές άνοιγμα των άκρων του. Ένας αριθμός ειδικών αυλάκων τα οποία είναι χαραγμένα και κατανεμημένα περιφερειακά της εργαζόμενης επιφάνειας, χρησιμοποιούνται κατάλληλα για την ανακούφιση της πίεσης και την εξίσωση των θερμικών φορτίων. Το πρώτο ελατήριο έχει υπολογισθεί με αυξημένο πάχος για μεγαλύτερη αντοχή, ενώ τα άλλα ελατήρια φέρουν λοξές συμβατικές εγκοπές (σχ.1).



σχ.1. Διάταξη των νέων ελατηρίων εμβόλων (από τα πάνω: πρώτο, δεύτερο, τρίτο και τέταρτο ελατήριο).

Πρόσθετα, μία σκληρή επικάλυψη της επιφάνειας από καρβίδιο του χρωμίου, μολυβδαινίου και νικελίου/χρωμίου τα οποία έχουν προσαρμοσθεί με τη μέθοδο "PLASMA COATING" στην επιφάνεια λειτουργίας του πρώτου ελατηρίου του εμβόλου και εναλλακτικά, για να αυξηθεί η αντίσταση φθοράς στα υψηλά θερμικά φορτία, οι κάτω επιφάνειες του πρώτου και του δεύτερου ελατηρίου έχουν επικαλυφθεί με σκληρό χρώμιο. Η επιφάνεια εργασίας του τέταρτου ελατηρίου έχει σκληρά επικαλυφθεί όπως και το πρώτο ελατήριο.

Όλες οι εργαζόμενες επιφάνειες των ελατηρίων έχουν επεξεργασθεί, στη συνέχεια, με έ-

να στρώμα 0,1 χιλ. ειδικό κράμα "ALUCOAT LAYER" για τις πρώτες ώρες αρχικής λειτουργίας της μηχανής (RUNNING - IN), το κράμα αυτό φθείρεται μετά από 1000 ώρες λειτουργίας περίπου, εν τω μεταξύ η σκληρή επικάλυψη διαρκεί μέχρι 22.000 ώρες κανονικής λειτουργίας.

Κατά τη λειτουργία, η ειδική κυματοειδής επεξεργασία της επιφάνειας του χιτωνίου (WAVE-CUT PATTERN) αρχικά φθείρεται στο πάνω άκρο του χιτωνίου αλλά παραμένει εξαρτώμενη από τη γενική κατάσταση της μηχανής για παραπέρα 20.000 ώρες κανονικής λειτουργίας στο κάτω μέρος του χιτωνίου. Ικανοποιητική λίπανση επιτυγχάνεται με τη βοήθεια μικροσκοπικών, ανοικτών φολιδών στο χυτοσίδηρο. Το λιπαντικό κυλινδρέλαιο συγκεντρώνεται στις εσοχές των φολιδών και σχηματίζει μία μεμβράνη λαδιού όταν τα ελατήρια του εμβόλου παλινδρομούν πάνω από αυτές.

Η MAN-DIESEL αναφέρει ότι, η κατάσταση των κυλίνδρων μίας μηχανής MAN-B&W S90MC-C η οποία είναι εφοδιασμένη με συσκευή λίπανσης των κυλίνδρων του τύπου →

- Εξαιρετική απόδοση καύσης
- Διαπολλακτική σύνδεση
- Βαρυμεταλλικό Κλάδο
- Ανοξείδια Φύλακα
- Παρμενίτες
- Σιλικόνες
- Ενώσεις
- Ροβόταξ

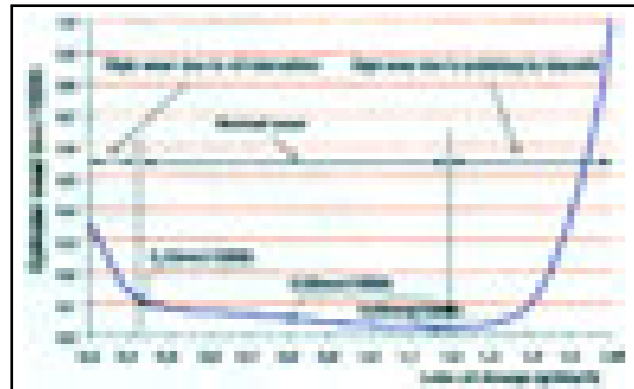
 **ΜΕΤΑΠΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΑΒΕΕ**

Βιομηχανικά και Ναυτιλιακά Ανταλλακτικά



← "ALPHA" είναι ήδη σε πολύ καλή κατάσταση μετά από 42.000 ώρες κανονικής λειτουργίας. Τα έμβολα ήταν πολύ καθαρά, τα ελατήρια παρουσίαζαν καλές επιφάνειες επαφής και λειτουργία γενικότερα και ήταν εύκαμπτα και ελεύθερα μέσα στα λούκια τους οι δε κεφαλές των εμβόλων δεν παρουσίαζαν ανθρακώδη σπιλπνά κατάλοιπα. Η ειδική κατεργασία - αυλάκωση - στο κάτω μέρος του χιτωνίου (WAVE-CUT PATTERN) ήταν καθαρή και σε ικανοποιητική κατάσταση οπτικά, χωρίς δείγματα απόξεσης των εμβόλων ή διαφυγής καυσαερίων.

Η μέση φθορά των χιτωνίων των S90MC-C μηχανών αναφέρεται στο σχ.2, εν τω μεταξύ



σχ.2. Μέση φθορά των χιτωνίων σε σχέση με την παροχή του λιπαντικού.

κατά τη περίοδο των μετρήσεων, χρησιμοποιείτο καύσιμο με ποσοστό θείου της τάξεως των 2-2,5%. Κατά την ίδια περίοδο ήταν σε χρήση κυλινδρέλαιο του τύπου 70 BN. Η κατανάλωση του κυλινδρελαίου ήταν μεταξύ 0,4 και 1,2 γρ/BHP/h παρουσίασε κανονική φθορά 0,02 - 0,1 χιλ/1.000 ώρες λειτουργίας αλλά αμφότερες η υψηλή και η χαμηλή κατανάλωση συ-

νεπεία της στίλπνωσης του χιτωνίου ή της έλλειψης λαδιού αντίστοιχα.

Η χαμηλότερη φθορά είναι 0,02 χιλ/1.000 ώρες κανονικής λειτουργίας της μηχανής παρά το γεγονός ότι, η κατανάλωση κυλινδρελαίου είναι επίσης σημαντικά υψηλότερη. Η πλέον οικονομική επιλογή είναι δυνατόν να εκτιμηθεί μετά από τον υπολογισμό των συνολικών λειτουργικών εξόδων των κυλινδρων. Παράδειγμα, τα ιδιαίτερα έξοδα μιας μηχανής, μιας



μέσης ισχύος των 55MW πάνω από ένα ετήσιο διάστημα λειτουργίας των 6.500 ωρών αναφέρεται στο σχ. 3.

Τα έξοδα του κυλινδρελαίου έχουν άμεση σχέση με τη κανονική ποιότητα του κυλινδρε-

λαίου του τύπου 70BN. Το ετήσιο κόστος για καινούργια χιτώνια, ελατήρια εμβόλων και κεφαλών εμβόλων, προσδιορίζονται από το πηλίκο της διαίρεσης της τιμής των ανταλλακτικών με τη διάρκεια της ζωής των. Τελικά το κόστος της εργο-ώρας το οποίο εξαρτάται από το χρόνο μεταξύ των εκάστοτε επιθεωρήσεων (TIME BETWEEN OVERHAULING -

TBO) συμπληρώνει το συλλογισμό. Η κατανάλωση του κυλινδρελαίου με το χαμηλότερο υπολογισμό κόστους είναι δυνατόν να διαφέρει ελαφρά, εξαρτάται βέβαια από το τύπο και τη διάταξη της μηχανής. Διάρκεις δοκιμές με τη νέα τεχνολογία κατασκευής των ελατηρίων των εμβόλων οι οποίες έχουν, γίνει τα τελευταία χρόνια, καταδεικνύουν μία σημαντική βελτίωση της κατάστασης των κυλινδρων γενικά. Η νέα διάταξη των ελατηρίων ελαττώνει τις ανώτατες τιμές των θερμικών και μηχανικών φορτίων, ενώ η πρόσφατα αναπτυχθείσα επικάλυψη διαβεβαιώνει μία αισιόδοξη διαδικασία αρχικής λειτουργίας και αρχικών φθορών γενικότερα. Είναι ήδη σε εξέλιξη, παραπέρα δοκιμές με νέα υλικά.

Αισιόδοξες λειτουργικές καταστάσεις και αποτελέσματα καταγράφονται με τη χρήση των λιπαντηρίων τύπου "ALPHA", που έχουν ήδη μειώσει τη κατανάλωση του κυλινδρελαίου κατά 25%, αυτό δηλώνει η MAN-DIESEL. Τα χαμηλότερα έξοδα λειτουργίας είναι δυνατόν να επιτευχθούν με ένα ύψος κατανάλωσης κυλινδρελαίου της τάξης των 0,18 γρ/BHP/H/5%.

FOUNDED BY LEO KONNOMOU SINCE 1976 • SPECIALIST IN PUMP, INJECTOR & OVERHAULING

ENGINE PARTS SERVICE & EQUIPMENT HOME MADE FOR ALL THE ENGINE TYPES M.C. AND S.V.C. COLLECT, WASH, GRIND, SHARPEN, B.F. & H.P.C.L.

OVERHAULING OVERHAULING, TECHNICAL BASIS, SALES USED AND NEW

INJECTOR PUMPS & BARREL HEAD, DELIVERY, SUCTION SPILL VALVES, MANUFACTURE FOR ALL THE ENGINE TYPES

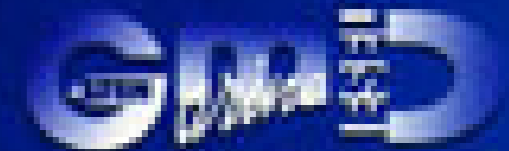
OVERHAULING OF FUEL PUMPS, INJECTOR PUMPS & BARRELS, VALVES ETC.

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

REPAIRS IN ATHENS & TURKEY



111 ΠΥΛΩΝΟΣ & Π. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΟΤΕ • 105 46 ΑΘΗΝΑΙΣ • ΟΤΕ 111  
TEL: +30210 46 12 000, 46 10 011 • FAX: +30210 46 27 500  
FAX: +30210 46 27 511  
www.griffonmarine.gr • info@griffonmarine.gr



GRIFFON MARINE DIESEL S.A.

REPAIRS OVERHAULING IN ATHENS & TURKEY





RINA

Από το Φυλλάδιο  
του ΙΤΑΛΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝΑ  
PORT STATE CONTROL - P S C.

Πίνακες Ελλείψεων

(Απόδοση Αντώνης Πρίντζης)

**ΣΤΟ ΦΥΛΛΑΔΙΟ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΜΙΑ ΣΥΛΛΟΓΗ ΤΩΝ ΠΛΕΟΝ ΚΟΙΝΩΝ ΕΛΛΕΙΨΕΩΝ  
ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΩΘΗΚΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ  
ΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟΠΟΥΣ "ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ"  
(PORT STATE CONTROL).**

Κάθε πίνακας περιλαμβάνει κάποιο φωτογραφικό υλικό. Αναφέρεται σε μία περιληπτική περιγραφή του σχετικού εξοπλισμού ή εξαρτήματος, επίσης των κανόνων και ρυθμίσεων, μαζί με μερικές συστάσεις για δοκιμές και ελέγχους τους οποίους, κατά τη γνώμη του Ιταλικού Νηογνώμονα - RINA, είναι δυνατόν, εάν εφαρμόζονται κατά κανονικά διαστήματα, να βοηθούν στο να διατηρείται η απόδοση και η αποτελεσματικότητα της εγκατάστασης σε υψηλό βαθμό ετοιμότητας.

Παρακάτω αναφέρεται ένας εύκολος τρόπος και ένα κατά κάποιο τρόπο προσιτό προς το χρήστη "Εργαλείο" ώστε να βοηθήσει τους υπευθύνους των πλοιοκτητών να προβαίνουν κατά κανονικά χρονικά διαστήματα σε έλεγχο της κατάστασης από την άποψη της συντήρησης του εξοπλισμού του πλοίου υπό το πρίσμα μιας πιθανής επιθεώρησης των κατά τόπους "Λιμενικών Αρχών Ελέγχου".

**Φ Ο Ρ Τ Η Γ Α Π Λ Ο Ι Α**

**ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΑ (FIRE DAMPERS)  
ΑΠΟΜΟΝΩΣΗΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ (ΧΩΡΟΣ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ)**

**1. ΓΕΝΙΚΑ**

Σε περίπτωση πυρκαγιάς στο μηχανοστάσιο, είναι απολύτως απαραίτητη η προσπάθεια απομόνωσης του αέρα και του πετρελαίου αντίστοιχα. Οι οχετοί αέρος και οι ανεμοδόχοι απομονώνονται με τη χρήση αεροφρακτών (DAMPERS) οι οποίοι είναι προσαρμοσμένοι στις διατάξεις των ανεμιστήρων του μηχανοστασίου γενικά. Οι ανεμιστήρες μπορεί να είναι (σχ. 1):

\* είτε σαν ελεύθεροι / ανεξάρτητοι στα καταστρώματα / υπερκατασκευές  
\* Ή ένας ενσωματωμένος οχετός στην υπερκατασκευή του πλοίου  
Οι αεροφράκτες (DAMPERS) πυρκαγιάς συνίστανται από:  
\* Κλαπέ πυρκαγιάς, μέσα στον ανεμιστήρα, το οποίο μπορεί να είναι χειροκίνητης λειτουργίας τοπικά με τη βοήθεια ενός βραχίονα (σχ. 1 - σχ 2) ή χειρισμού α-

πό απόσταση (σχ 3)  
\* Κλαπέ πολλαπλών πτερυγίων στην είσοδο του οχετού αέρα το οποίο λειτουργεί χειροκίνητα τοπικά με τη βοήθεια ενός βραχίονα ή με εξ' αποστάσεως χειρισμό.  
\* Με χειροκίνητο αρθρωτό (μεντεσές) καπάκι με παρέμβυσμα και "πεταλούδες" ασφαλείας (σχ. 1 - σχ. 4).

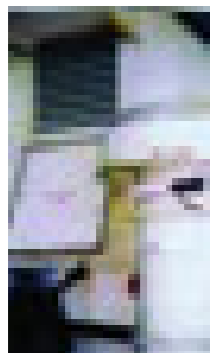


Fig.1

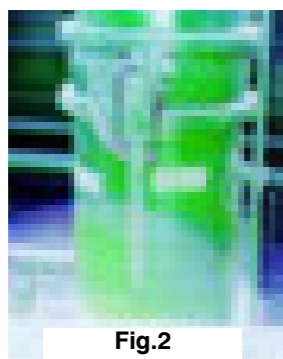


Fig.2

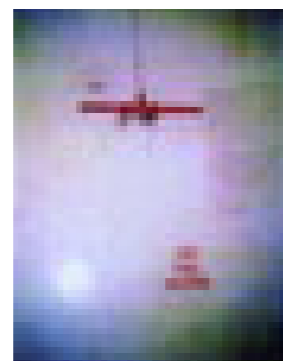
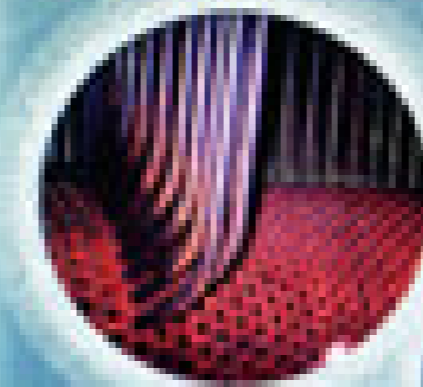


Fig.4

# 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

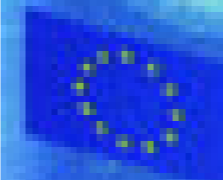
✓ INSPECTION REPORT

✓ 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 +30-6936783853-1  
Web Site: [www.boilertecnica.com](http://www.boilertecnica.com)  
e-mail address : [info@boilertecnica.com](mailto:info@boilertecnica.com)



## 2. ΕΛΕΓΧΟΙ και ΔΟΚΙΜΕΣ

### 2.1. Αρθρωτά καπάκια με μεντεσέδες

Έλεγχος της κατάστασης των καπακιών και του παρεμβύσματος (φθορά ή ζημιά)

Έλεγχος της κατάστασης των αρθρώσεων/μεντεσέδων (ελεύθερη λειτουργία) και τα κλείθρα (DOGS) εάν υπάρχουν και έχουν καλή λίπανση.

### 2.2. Κλαπέ πυρκαγιάς και κλαπέ πολλαπλών πτερυγίων

Έλεγχος κατά πόσον οι θέσεις "ανοικτό - κλειστό" είναι καθαρά σημειωμένες.

Έλεγχος της κατάστασης των κλαπέ και της ικανότητας να αποδίδουν κατάλληλη απομόνωση.

Λειτουργία του μηχανισμού κλεισίματος και μετάθεση του αεροφράκτου στη θέση "κλειστό".

## ΚΥΡΙΕΣ ΑΝΤΛΙΕΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ

### 1. ΓΕΝΙΚΑ

Τα πλοία είναι εφοδιασμένα με κύριες και βοηθητικές αντλίες πυρκαγιάς οι οποίες αποτελούν τα σημαντικά μηχανήματα για την ασφάλεια του πλοίου εναντίον της πυρκαγιάς. Ελαττωματικές αντλίες πυρκαγιάς, κύριες ή βοηθητικές, θεωρούνται μία από τις σοβαρές παραλήψεις. Κάθε απαιτούμενη επισκευή, θα πρέπει να αποκαθίσταται προ του απόπλου του πλοίου από το λιμάνι. Συνήθως, δύο κύριες ηλεκτροκίνητες αντλίες πυρκαγιάς (SOLAS REG. II-2/4) είναι εγκατεστημένες στο πλοίο, η μία απαραίτητα στο μηχανοστάσιο (σχ.1 - σχ.2). Η δεύτερη αντλία πυρκαγιάς μπορεί να είναι συνήθως η αντλία γενικής χρήσης (GENERAL SERVICE).

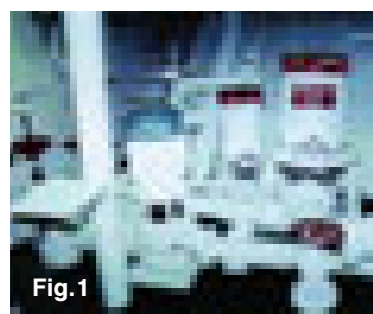


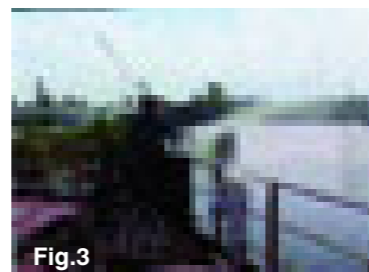
Fig.1

Fig.2

### 2. ΕΛΕΓΧΟΙ και ΔΟΚΙΜΕΣ

Γίνεται ένας εξωτερικός οπτικός έλεγχος των αντλιών, των κινητήρων, των σωληνώσεων και των παροχών, των επιστομίων και των μανομέτρων, παρατηρήσεις για διατήρηση ζημιών, διαβρώσεων, απωλειών ή δυσλειτουργίες. Σύνδεση των απομακρυσμένων και των υψηλότερων υδροληπτών με τις αντίστοιχες μάνικες και τα ακροφύσια / εκτοξευτήρες, άνοιγμα αυτών (όλοι οι άλλοι υδρολήπτες να παραμένουν κλειστοί) Γίνεται μία εκκίνηση λειτουργίας και δοκιμές και των δύο αντλιών πυρκαγιάς ξεχωριστά. Στη περίπτωση κάθε δοκιμής (λειτουργίας μιας αντλίας), ελέγχεται κατά πόσον το σύστημα είναι ικανό παραγωγής της απαιτούμενης πίεσης (1) και ότι και οι δύο εκτοξευτήρες νερού (WATER JETS) καλύπτουν μία αρκετά οριζόντια απόσταση (σχ.3) Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, η γραμμή για το πλύσιμο των καδενών των αγκύρων να παραμένουν κλειστές.

Fig.3



(1) Παρά το γεγονός ότι η Διεθνής Σύμβαση SOLAS απαιτεί τις παρακάτω ελάχιστες πιέσεις:

\* 0,27 N/χλ<sup>2</sup> για πλοία με GT>6000 και

\* 0,25 N/χλ<sup>2</sup> για πλοία με GT<6000

να επιτυγχάνονται και με τις δύο αντλίες εργαζόμενες συγχρόνως, συνήθως σε εξελιγμένα συστήματα δύνανται να επιτύχουν την απαιτούμενη πίεση με μόνο τη μία αντλία σε λειτουργία.

## ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΑΝΤΛΙΕΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ

### 1. ΓΕΝΙΚΑ

Τα πλοία είναι εφοδιασμένα με κύριες και βοηθητικές αντλίες πυρκαγιάς οι οποίες, όπως αναφέρεται, είναι τα σημαντικότερα μηχανήματα για την ασφάλεια του πλοίου. Ελαττωματικές αντλίες πυρκαγιάς είτε κύριες ή βοηθητικές, θεωρούνται ουσιαστικές παραλήψεις. Όλες οι απαιτούμενες επισκευές και η αποκατάσταση της σωστής λειτουργίας θα πρέπει να αποκαθίστανται προ του απόπλου του πλοίου. Η βοηθητική αντλία πυρκαγιάς (SOLAS REG/ II - 2/4) επιβάλλεται πάντοτε να είναι εγκατεστημένη σε ένα ξεχωριστό χώρο εκτός του μηχανοστασίου. Ο χώρος αυτός συνήθως βρίσκεται στο προωαίο άκρο του πλοίου ή πίσω από το χώρο του πηδαλίου.

Η βοηθητική αντλία πυρκαγιάς θα πρέπει να κινείται είτε με τη βοήθεια ενός ηλεκτροκινητήρα (σχ.1) ο οποίος θα τροφοδοτείται με ηλεκτρική ενέργεια από τον ηλεκτρολογικό πίνακα ασφαλείας ή αντίστοιχα με τη βοήθεια μιας ανεξάρτητης δηζελομηχανής ικανής ισχύος βλέπε (σχ.2).



Fig.1

Fig.2

## MARINE REFRIGERATION SYSTEMS



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

**COBL DYNAMIC**  
INDUSTRIAL & MARINE REFRIGERATION

28th Mileplass, Pafos, Cyprus 25700 Pafos  
Tel: 298 8111 202 Fax: 298 400188 e-mail: [info@cobldynamic.com.cy](mailto:info@cobldynamic.com.cy)  
New Address: 157th, Nicosia

## 2. ΕΛΕΓΧΟΙ και ΔΟΚΙΜΕΣ

Γίνεται ένας εξωτερικός οπτικός έλεγχος της αντλίας, των μέσων κίνησης, των σωληνώσεων, των επιστομιών και των μανομέτρων, παρατηρήσεις για ζημιές, απώλειες και δυσλειτουργίες.

Εάν το μέσον κίνησης είναι μία δίζελομηχανή, ελέγχεται η μηχανή και ο εξοπλισμός ο οποίος έχει σχέση με αυτήν. Ο μηχανισμός και τα μέσα εκκίνησης (συμπεριλαμβανομένων και των μπαταριών εάν υπάρχουν).

Η δεξαμενή πετρελαίου και αντίστοιχες σωληνώσεις και η διάταξη εξαγωγής καυσαερίων της μηχανής να είναι σε καλή κατάσταση.

Σύνδεση των πλέον απομακρυσμένων και υψηλότερων υδροληπτών με τις αντίστοιχες μάνικες και ακροσωλήνια. Άνοιγμα των δύο υδροληπτών οι οποίοι αναφέρονται παραπάνω, έλεγχος της ικανότητας του συστήματος για τη παραγωγή της απαιτούμενης πίεσης (1) και ότι και τα δύο ακροσωλήνια νερού καλύπτουν μία σημαντική οριζόντια απόσταση (σχ.3).

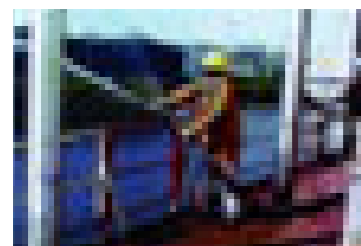


Fig.3

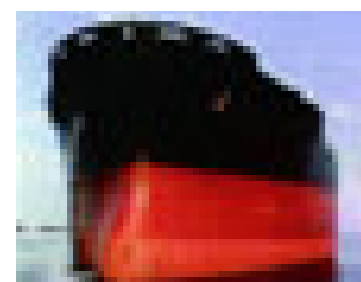


Fig.4

Διατηρείται η αντλία σε λειτουργία για 30 λεπτά.

Κατά τη διάρκεια της δοκιμής της βοηθητικής αντλίας πυρκαγιάς, το επιστόμιο απομόνωσης στο μηχανοστάσιο να είναι κλειστό ώστε να δοκιμασθεί και η στεγανότητα του και προς αποφυγή της χρήσης άλλων αντλιών με στόχο να αυξηθεί η πίεση στο σύστημα πυρκαγιάς.

Επίσης, και στη προκειμένη περίπτωση, κατά τη διάρκεια της δοκιμής συνιστάται η γραμμή θαλάσσης για το πλύσιμο των καδενών των αγκυρών να είναι κλειστή.

Η βοηθητική αντλία πυρκαγιάς πρέπει να είναι ικανή να λειτουργεί και να αποδίδει ικανοποιητικά άσχετα από το βύθισμα και τη διαφορά βυθίσματος του πλοίου (σχ. 4)

Όταν προσδιορίζεται η απόδοση της βοηθητικής αντλίας στο πλήρες φορτίο, να ληφθεί υπ' όψη ότι, πιθανόν σε μία επιθεώρηση των Λιμενικών Αρχών να ζητηθεί η δοκιμή της αντλίας να γίνει στην άφορτη κατάσταση του πλοίου (LIGHTSHIP) περίπου.

(1) Η σύμβαση SOLAS ορίζει τις παρακάτω ελάχιστες πιέσεις στο κύκλωμα του νερού της πυρκαγιάς.

\* 0,27 N/χιλ2 για πλοία GT > 6000 και

\* 0,25 N/χιλ2 για πλοία μεταξύ 1000 < CGT < 6000.

## ΚΥΡΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ

### 1 . ΓΕΝΙΚΑ

Για την ασφάλεια του πλοίου, επιβάλλεται η κεντρική γραμμή του νερού της πυρκαγιάς να είναι αυτοτελής και τελείως ανεξάρτητη. (SOLAS REG/ II - 2/4). Απώλειες νερού ή εκτεταμένη διάβρωση της γραμμής είναι ουσιαστική παράλειψη. Όλες οι απαραίτητες ή απαιτούμενες επισκευές επιβάλλεται να αποκαθίστανται προ του απόπλου του πλοίου.

Υδραυλική δοκιμή να γίνεται σε συνδυασμό με τις δοκιμές της κυρίας ή της βοηθητικής αντλίας πυρκαγιάς.

### 2. ΕΛΕΓΧΟΙ και ΔΟΚΙΜΕΣ

Οπτικός έλεγχος της κεντρικής γραμμής, τα κιβώτια τσιμέντου πρόχειρης επισκευής (σχ. 1) και άλλες διαδικασίες πρόχειρων επισκευών δεν γίνονται αποδεκτά, εκτός εάν έγιναν για επισκευές ανάγκης εν πλω και μόνο μέχρι το κατάπλου του πλοίου στο αμέσως επόμενο λιμάνι.

Έλεγχος και σφρηλάτηση της κεντρικής γραμμής κάτω από πίεση και λεπτομερής έρευνα για απώλειες νερού οι οποίες θα πρέπει άμεσα και μόνιμα να γίνουν οι κατάλληλες επισκευές (σχ.2), η ίδια διαδικασία ελέγχου να γίνεται και στις σωληνώσεις των υδροδοτών.

Οι υδροδότες (HYDRANTS) να είναι πλήρης και λειτουργικοί (σχ.3).

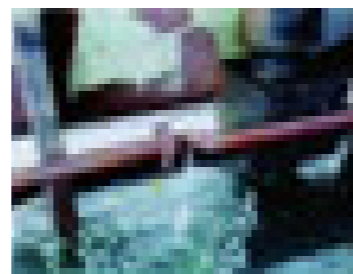
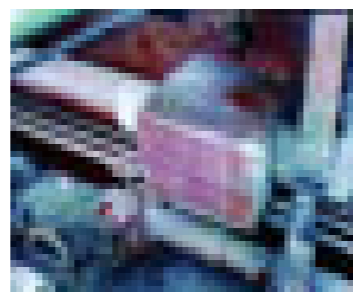


Fig.2



Fig.3



# MEKNAFT

## GENERAL SHIP REPAIRS

*unlimited potentials*

ΕΠΙΣΤΡΑΤΕΥΡΓΙΚΕΣ  
ΕΡΓΟΝΟΜΥΡΓΙΚΕΣ  
ΜΗΧΑΝΟΜΥΡΓΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ



Επισκευές - κατασκευές  
24 ώρες το 24ωρο σε όλη τη διάρκεια του 24ώρου

www.meknaft.com.gr

Ποσειδάειο Πλοιοπλοία 24, Βασιλειάδων 189 68 Πειραιάς, τηλ: 210 6112884, fax: 210 6112812



Συμπληρωμένοι με όλα τα απαιτούμενα εξαρτήματα τους. Ελλείποντες χειροτροχοί ή χειρομοχλοί χειρισμού των επιστομιών ή κρουών κλπ. να αντικαθίστανται άμεσα.

Όλοι οι σταθμοί πυρασφάλειας (κόκκινα κουτιά) να αναφέρονται στα ειδικά σχέδια ελέγχου πυρκαγιάς (FIRE CONTROL PLANS) και να είναι κατάλληλα εγκατεστημένοι πλησίον των υδροληπτών (σχ.4) Να είναι χρωματισμένοι με κόκκινο χρώμα για την άμεση αναγνώριση και να προστατεύεται το περιεχόμενό τους από τις θαλάσσιες επιδράσεις και τις αντίξοες καιρικές συνθήκες

Να γίνεται έλεγχος της αυτοτέλειας του σταθμού. Εάν τα καλύμματα των ανοιγμάτων (πορτάκια) δεν κλείνουν επαρκώς ή δεμένα πρόχειρα, επίσης κρεμασμένα εκτός θέσεως, επιβάλλεται να επισκευασθούν άμεσα. Έλεγχος της διάταξης των κιβωτίων των σταθμών είναι η ίδια για κάθε κιβώτιο, όπως σημειώνεται στο "Σχέδιο Πυρκαγιάς". Κάθε κιβώτιο να περιέχει μία μάνικα, ένα ακροσωλήνιο (διπλού τύπου όπου απαιτείται) και ένα χειρόκλειδο γάντζος (σχ.5). Η περιγραφή των περιεχομένων να είναι πλήρης. Έλεγχος των ελεύθερων σωλήνων πυρκαγιάς (μάνικες), οι οποίες εύκολα καταστρέφονται, ειδικά στους χώρους του μηχανοστασίου οι οποίες προσβάλλονται από τη θερμότητα και τους ελαιατούς. Κατεστραμμένες ή σε απαράδεκτη κατάσταση μάνικες να αντικαθίστανται άμεσα. Έλεγχος του τύπου και του μεγέθους των συνδέσμων των μανικών να ταιριάζουν και να εμπλέκονται μεταξύ τους και να είναι όμοιοι με εκείνους των άκρων των ακροσωληνίων και των υδροδοτών. Ιδιαίτερη προσοχή να αποδίδεται, στη κατάσταση των σφιγκτήρων σύνδεσης της μάνικας με τους συνδέσμους. Βεβαίωση ότι, η ειδική - διεθνών προδιαγραφών - φλάντζα "INTERNATIONAL SHORE CONNECTION" (SOLAS REG. II-2/19) είναι άμεσα διαθέσιμη και κατάλληλα σημειωμένη.

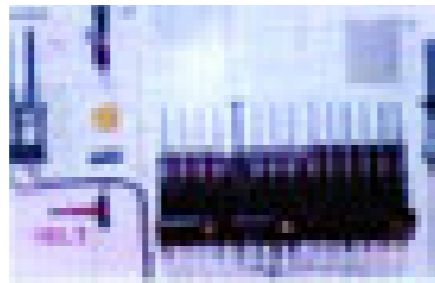


Fig.1

## ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΑΜΕΣΗΣ ΑΠΟΜΟΝΩΣΗΣ (QUICK CLOSING DEVICES)

### 1. ΓΕΝΙΚΑ

Σε περίπτωση πυρκαγιάς στους χώρους του μηχανοστασίου, είναι προφανώς απαραίτητο η ικανότητα απομόνωσης της ύπαρξης ή της διαρροής αέρα και πετρελαίου στην ατμόσφαιρα του μηχανοστασίου, το πετρέλαιο απομονώνεται με τη χρήση των λεγόμενων "βαλβίδων ή μηχανισμών άμεσης ενέργειας - QUICK CLOSING VALVES OR DEVICES" οι οποίες είναι εγκατεστημένες κατ' ευθείαν πάνω στις αντίστοιχες δεξαμενές πετρελαίου (SOLAS REG.II-2/15), ικανές να κλείνουν από απόσταση μέσω ενός σταθμού ελέγχου ο οποίος βρίσκεται εκτός των χώρων του μηχανοστασίου (σχ.1). Ο τύπος και ο τρόπος λειτουργίας ποικίλει ανάλογα με το κατασκευαστή και τη σχεδίαση, η σκοπιμότητα όμως λειτουργίας είναι μία και μοναδική.

Υπάρχουν τρεις βασικοί τύποι των παραπάνω βαλβίδων και η μοναδική διαφορά τους είναι το σύστημα λειτουργίας το οποίο είναι:

- **Μηχανικά** : Χρησιμοποιώντας χαλύβδινα σύρματα και τροχίσκους που οδηγούν τα σύρματα από το μηχανισμό των βαλβίδων στους σταθμούς ελέγχου και χειρισμών.

- **Πνευματικά**: Χρησιμοποιώντας πεπιεσμένο αέρα για να ενεργοποιήσει ένα εμβολίσκο ώστε να κλείσει την αντίστοιχη βαλβίδα που είναι προσαρμοσμένη πάνω στη δεξαμενή. (σχ.2)

- **Υδραυλικά**: Είναι μηχανισμοί όπως τα πνευματικά με τη μόνη διαφορά ότι, αντί αέρα χρησιμοποιούν υδραυλικό υγρό. (σχ.3)



Fig.2

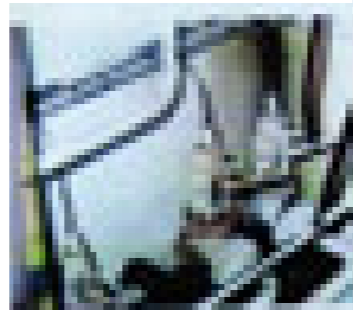


Fig.3

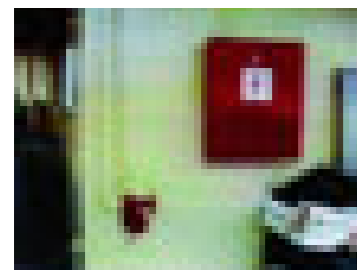


Fig.4

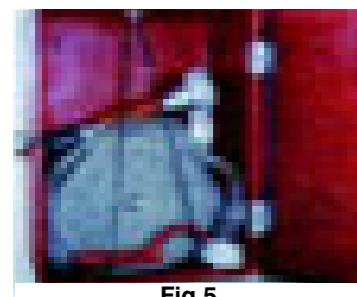


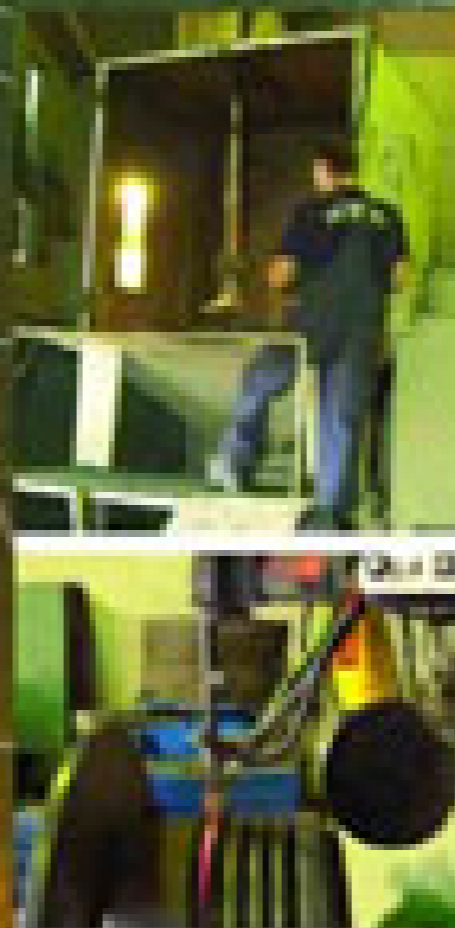
Fig.5

ΔΙΑΣΤΟΛΙΚΑ / EXPANSIONS JOINTS  
ΟΧΕΤΟΙ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ  
ΦΤΕΡΩΤΕΣ / INER GAS, IMPELLER  
ΑΝΟΒΙΑΡΤΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ  
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ

**BELLONS**

ΑΦΟΙ ΣΥΡΡΕΤΟΥ Ο.Ε. - ΒΑΡΝΑΚΙΩΤ Τ. ΠΕΡΑΙΑΣ 185 - ΚΩ ΤΗΛ: (210) 4116 040 / FAX: 4116 044

MEML STS  
BYA C 040

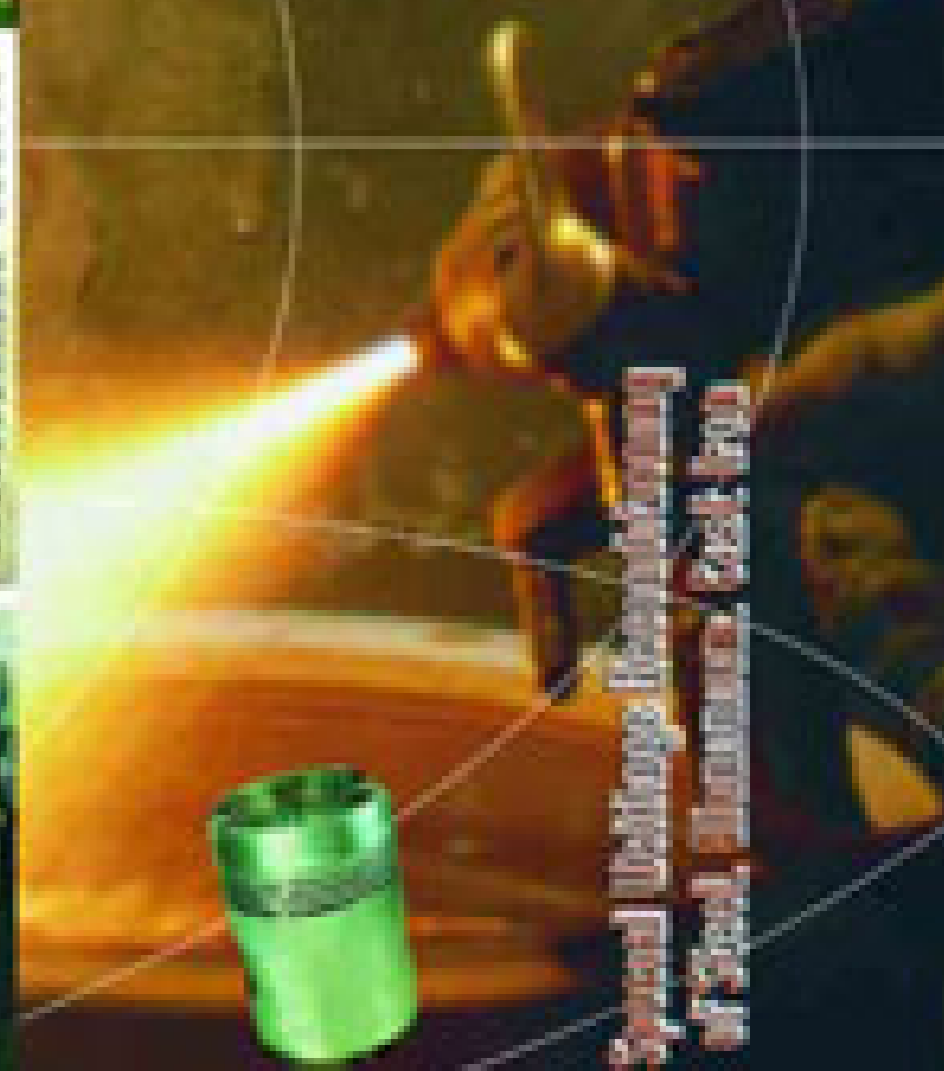
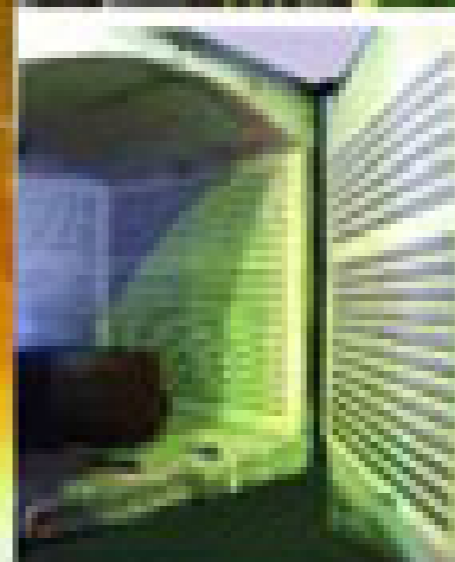


# L. KALOPOURAS

125 Ebn Antissasos str. - Drepanona  
Tel: 210 462 1411,  
210 462 1537, 210 461 6736  
Fax: 210 461 4000  
www.kalopoulos.com  
E-mail: kalopol@otenet.gr



VALVES & VALVE SEATS  
ALL KINDS OF HEAD PISTONS



Special Machine Tools  
of Steel, Aluminum, Cast Iron



## 2. ΕΛΕΓΧΟΙ και ΔΟΚΙΜΕΣ

### 2.1. Γενικοί έλεγχοι οι οποίοι εφαρμόζονται για όλους τους τύπους.

Έλεγχος των κατάλληλων χαρακτηριστικών αναγνώρισης και του κατάλληλου χώρου πρόσβασης στο σταθμό ελέγχου και χειρισμών.

Έλεγχος της πινακίδας ονομασίας στη κατάλληλη γλώσσα πάνω σε κάθε μοχλό χειρισμού των βαλβίδων ξεχωριστά.

Έλεγχος για την αποφυγή ασφάλισης των βαλβίδων μόνιμα στην ανοικτή θέση με σύρματα και σφήνες (υπάρχει αυτή η συνήθεια όταν το σύστημα λειτουργεί με σύρματα ενδεχομένης να κλείσει με τους κραδασμούς).

### 2.2. Πρόσθετοι έλεγχοι στο μηχανικό σύστημα

Έλεγχος κατά πόσον, τα σύρματα συντηρούνται και διατηρούνται ικανοποιητικά χωρίς φθορές και απώλεια της έντασης

Έλεγχος των τροχιακών για ελεύθερη περιστροφή.

Έλεγχος (όπου είναι δυνατόν) ότι, η αντίστοιχη βαλβίδα κλείνει ανάλογα με την έλξη του σύρματος με το χειρισμό του αντίστοιχου μοχλού.

### 2.3. Πρόσθετοι έλεγχοι στο Πνευματικό Σύστημα

Έλεγχος του συστήματος ότι, διατηρείται σε καλή κατάσταση χωρίς απώλειες, διαπίστωση της άμεσης διάθεσης αέρος και της ένδειξης της πίεσεως αντίστοιχα.

Δοκιμή ότι, κάθε βαλβίδα (οπού είναι δυνατόν) εργάζεται κατάλληλα με το χειρισμό του αντίστοιχου συστήματος.

### 2.4 Πρόσθετοι έλεγχοι του Υδραυλικού Συστήματος.

Έλεγχος ότι, το σύστημα είναι κατάλληλα πλήρες με λάδι χωρίς απώλειες.

Έλεγχος κάθε βαλβίδας (Κατά το δυνατόν) να κλείνει ικανοποιητικά με την ενεργοποίηση του αντίστοιχου βραχίονα.

## ΚΡΑΤΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ - EMERGENCY STOPS

### 1. ΓΕΝΙΚΑ

Σε περίπτωση πυρκαγιάς στους χώρους του μηχανοστασίου, επιβάλλεται να διακοπεί άμεσα η ηλεκτρική ενέργεια στους ηλεκτρικούς ανεμιστήρες παροχής αέρα στο μηχανοστάσιο και οι διάφορες αντλίες πετρελαίου γενικά. Γι' αυτό το σκοπό υπάρχουν ηλεκτρικές διατάξεις κράτησης από απόσταση, των ανεμιστήρων του μηχανοστασίου, των αντλιών βαρέος πετρελαίου και ντήζελ, των αντλιών του λιπαντικού λαδιού και των φυγοκεντρικών διαχωριστήρων (SOLAS REG.II-2/11).

Οι ηλεκτρικές διατάξεις με τους αντίστοιχους διακόπτες κράτησης κινδύνου, συνήθως τοποθετούνται σε ένα ερμάριο χρωματισμένο κόκκινο, πλησίον του σταθμού χειρισμών άμεσης απομόνωσης των διαφόρων βαλβίδων πετρελαίου στο μηχανοστάσιο (QUICK CLOSING VALVES) (σχ.1).



Fig.1

### 2. ΕΛΕΓΧΟΙ και ΔΟΚΙΜΕΣ

Να ελεγχθεί ότι το ερμάριο είναι εμφανές και διαθέτει τη κατάλληλη σήμανση και οι διακόπτες είναι μαρκαρισμένοι σε μία κατάλληλη γλώσσα που να αναφέρονται τα αντίστοιχα κυκλώματα. Έλεγχος ότι, η κεντρική ενέργεια διακόπτεται σε κάθε κύκλωμα, με το χειρισμό των σχετικών διακοπών από το ερμάριο.

### ΠΗΓΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ (EMERGENCY SOURCE OF ELECTRICAL POWER)

### 1. ΓΕΝΙΚΑ

Σε περίπτωση διακοπής άμεσα της παροχής της κύριας ηλεκτρικής ενέργειας, τα πλοία είναι εφοδιασμένα με μία πηγή παροχής ηλεκτρικής ενέργειας έκτακτης ανάγκης με στόχο να τροφοδοτηθούν όλες εκείνες οι παροχές εγκαταστάσεις οι οποίες είναι ουσιώδεις για την ασφάλεια του πλοίου σε έκτακτες ανάγκες, όπως:

\* Φωτισμός ασφαλείας σε όλους τους χώρους όπου χρειάζεται από τη σύμβαση SOLAS (βοηθητικοί και κύριοι χώροι της ενδιαίτησης, χώροι του μηχανοστασίου, σταθμοί ελέγχου ασφαλείας, μηχανισμοί πηδαλίου, σταθμοί συγκέντρωσης και εγκατάλειψης κ.λ.π.

\* Φώτα ναυσιπλοΐας  
\* Εγκατάσταση ραδιοεπικοινωνίας  
\* Κύκλωμα εσωτερικής επικοινωνίας  
\* Σύστημα ανίχνευσης πυρκαγιάς και αναγγελίας συναγερμού

\* Το σύστημα ναυσιπλοΐας του πλοίου όπως απαιτείται από τη Σύμβαση SOLAS REG.V/12.

\* Εσωτερική σηματοδότηση η οποία χρειάζεται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

\* Η αντλία πυρκαγιάς έκτακτης ανάγκης (Εφ' όσον κινείται με ενέργεια από τη ηλεκτρογεννήτρια έκτακτης ανάγκης.

\* Το σύστημα πηδαλιουχίας εφ' όσον απαιτείται.

**ΦΙΛΤΡΑ**

ΝΑΥΤΙΚΑΙΣ • ΒΡΟΜΙΚΑΝΑΛΙΑΣ  
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ • ΚΑΥΣΙΜΟΥ  
ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ  
ΠΛΕΓΜΑΤΩΝ ΕΡΩΣ  
ΑΠΕΡΕΣΙΤΩΤΗΤΟΣ ΣΚΟΝΗΣ

ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΗΡΙΣ  
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ  
ΠΛΗΡΕΛΑΙΟΥ • ΑΕΡΟΥ  
ΣΥΣΤΗΜΩΝ

**ΓΕΝΙΚΗ ΦΙΛΤΡΩΝ**

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

ARNO, Luber-finer, YCARE, PALL, KISTO, RABCOA

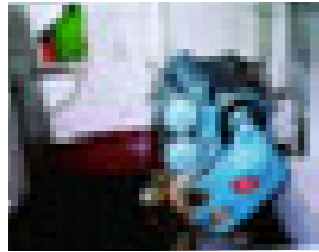


Fig.1

Η πηγή παροχής ηλεκτρικής ενέργειας έκτακτης ανάγκης μπορεί να είναι :

- \* Μια ηλεκτρογεννήτρια η οποία κινείται με μία μηχανή ντήζελ (Σχ. 1)
- \* Μια συστοιχία συσσωρευτών.

## 2. ΔΗΖΕΛΟ - ΓΕΝΝΗΤΡΙΑ

### 2.1 Χώρος εγκατάστασης της δηζελογεννήτριας.

\* Έλεγχος ότι, ο χώρος είναι κατάλληλα και διακριτικά χαρακτηρισμένος και τα ανοίγματα πρόσβασης να είναι σε καλή λειτουργία.

\* Έλεγχος της καθαριότητας του χώρου (απουσία λαδιών, πετρελαίων και νερού στο δάπεδο, ο χώρος να μη χρησιμοποιείται για αποθήκευση και για άλλους σκοπούς εκτός από τη πραγματική του χρήση).

\* Έλεγχος του φωτισμού, εξαερισμού και των σχετικών μέσων και των μηχανισμών απομόνωσης, να είναι σε καλή κατάσταση

\* Έλεγχος ότι, οι οδηγίες για τη λειτουργία και τις δοκιμές της ηλεκτρογεννήτριας εκτάκτου ανάγκης είναι σε κατάλληλη θέση αναρτημένες.

\* Έλεγχος των απαιτούμενων πυροσβεστήρων, να είναι κατάλληλα τοποθετημένοι και πρόσφατα επιθεωρημένοι.

### 2.2. Δεξαμενή πετρελαίου και οι αντίστοιχες σωληνώσεις

\* Έλεγχος κατά πόσον η δεξαμενή πετρελαίου είναι σωστά τοποθετημένη και να είναι εφοδιασμένη με τις καλά συντηρημένες ευκολίες ελέγχου της στάθμης περιεκτικότητας του πετρελαίου καύσης. (Ο δείκτης της στάθμης να είναι εξοπλισμένος με αυτόματη συσκευή απομόνωσης

\* Έλεγχος της καλής λειτουργίας του τροφοδοτικού επιστομίου πετρελαίου το οποίο θα είναι τοποθετημένο στο κάτω άκρο επί της δεξαμενής πετρελαίου (στη περίπτωση που υπάρχει μηχανισμός άμεσης απομόνωσης του επιστομίου, να γίνεται έλεγχος καλής λειτουργίας του μηχανισμού) .

\* Έλεγχος της καλής κατάστασης της γραμμής παροχής πετρελαίου (καλά στηριγμένη και χωρίς απώλειες).

\* Έλεγχος του κυκλώματος και του τρόπου παροχής πετρελαίου στη δεξαμενή από οποιαδήποτε πηγή και με οποιοδήποτε τρόπο.

### 2.3. Ηλεκτρολογικός πίνακας εκτάκτου ανάγκης

\* Έλεγχος της καλής κατάστασης συντήρησης και καθαριότητας.

\* Έλεγχος της τοποθέτησης ενός κατάλληλου μονωτικού τάπητα στο δάπεδο μπροστά από τον ηλεκτρολογικό πίνακα.

\* Έλεγχος της κατάλληλης λειτουργίας του φωτισμού του χώρου και ειδικότερα μπροστά από τη μετώπη του ηλεκτρολογικού πίνακα.

### 2.4. Δηζέλο - Μηχανή

\* Περιστολή των απωλειών (λάδια, πετρέλαια και νερά)

\* Έλεγχος της κατάλληλης θερμομόνωσης του οχετού καυσαερίων

\* Έλεγχος της καλής κατάστασης και της συντήρησης των μέσων εκκίνησης της δηζελομηχανής (στην περίπτωση συσσωρευτών, να είναι καλά τοποθετημένοι σε ένα κατάλληλα κατασκευασμένο κιβώτιο).

Να εκτελείται δοκιμή εκκίνησης και ολιγόλεπτη λειτουργία σε λογικά διαστήματα και σύμφωνα με τις διαδικασίες των δοκιμών, έλεγχος των απωλειών καυσαερίων από τον οχετό εξαγωγής.

### 3.1 Χώρος εγκατάστασης

\* Έλεγχος της πρόσβασης στο χώρο και εάν είναι κατάλληλα σημειωμένος και εάν είναι αναρτημένα προειδοποιητικά σήματα.

\* Τα ανοίγματα και οι πόρτες πρόσβασης στο χώρο είναι σε καλή κατάσταση και λειτουργία.

\* Έλεγχος της απαιτούμενης συντήρησης και της λειτουργικότητας του φωτισμού και του εξαερισμού του χώρου.

\* Έλεγχος κατά πόσον οδηγίες συντήρησης και δοκιμών έχουν ανάλογα αναρτηθεί.

### 3.2 Συσσωρευτές

\* Έλεγχος καλής διατήρησης των συσσωρευτών

\* Έλεγχος ότι, οι καλωδιώσεις είναι καλώς συνδεδεμένες και προσαρμοσμένες (δεν υπάρχουν ελεύθερα καλώδια).

\* Έλεγχος της καλής συντήρησης και της λειτουργικότητας της συσκευής φορτίσεως.

\* Έλεγχος της καλής κατάστασης των συσσωρευτών σύμφωνα με τις διαδικασίες των οδηγιών.

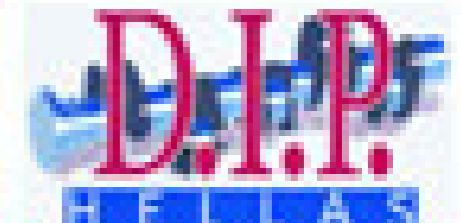
\* Επαρκής η ποσότητα απεσταγμένου νερού και τα κατάλληλα όργανα ελέγχου της πυκνότητας του ηλεκτρολύτη να είναι διαθέσιμα.



**K. & B. ΣΙΝΔΥΡΟΣ Ε.Π.Ε**

ΜΗΧΑΝΗΤΕΙΟ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΠΑΡΟΧ



**D.I.P.**

Κ. ΣΙΝΔΥΡΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε

DONOR'S IRON PLATING HELLAS  
ΜΗΧΑΝΗΤΕΙΟ  
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΝ & ΑΙΩΝΙΩΝ

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΣΙΝΔΥΡΟΥ Ο.Τ. 1 ΠΕΡΑΜΑ 188 63

ΤΗΛ. 210 404116 - 404115 FAX. 2104116 1029

ΤΗΛ. 210 4039 000 FAX 210 4039 000

E-mail: [info@kbsindiros.com.gr](mailto:info@kbsindiros.com.gr) [info@diplating.com.gr](mailto:info@diplating.com.gr)

Η εταιρεία Κ. & Β. Σινδύρος Ε.Π.Ε. διαθέτει 100% μετόχους (100%) και αποτελείται από 100 μετόχους. Η εταιρεία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών της Ελλάδος με τον κωδικό ISIN: EL0000001234. Η εταιρεία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών της Ελλάδος με τον κωδικό ISIN: EL0000001234.



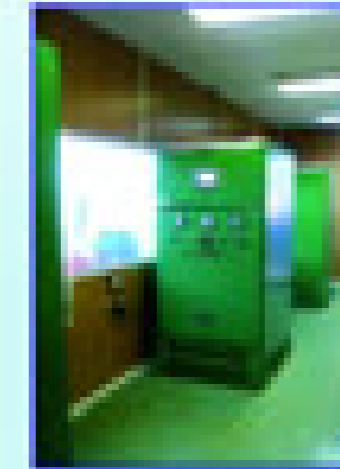
Η εταιρεία Κ. & Β. Σινδύρος Ε.Π.Ε. διαθέτει 100% μετόχους (100%) και αποτελείται από 100 μετόχους. Η εταιρεία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών της Ελλάδος με τον κωδικό ISIN: EL0000001234. Η εταιρεία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών της Ελλάδος με τον κωδικό ISIN: EL0000001234.



Εξοπλισμός για την παραγωγή...



Εξοπλισμός για την παραγωγή...



Εξοπλισμός για την παραγωγή...



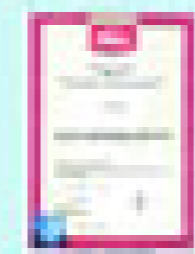
Εξοπλισμός για την παραγωγή...



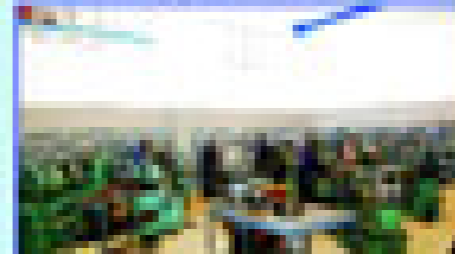
Εξοπλισμός για την παραγωγή...



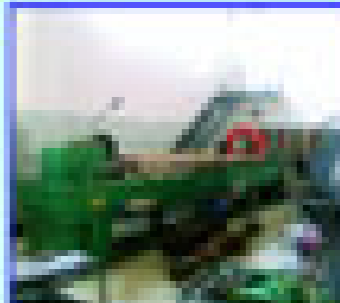
Εξοπλισμός για την παραγωγή...



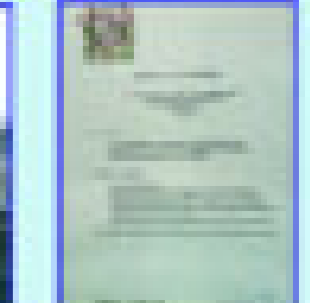
Πιστοποιητικό...



Κτίριο παραγωγής...



Κτίριο παραγωγής...

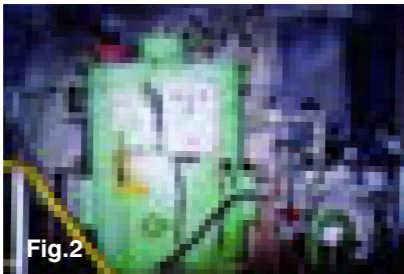


Πιστοποιητικό...

**ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΗΣ ΕΛΑΙΟ-ΥΔΑΤΩΝ  
(OILY WATER SEPARATOR)**

**1. ΓΕΝΙΚΑ**

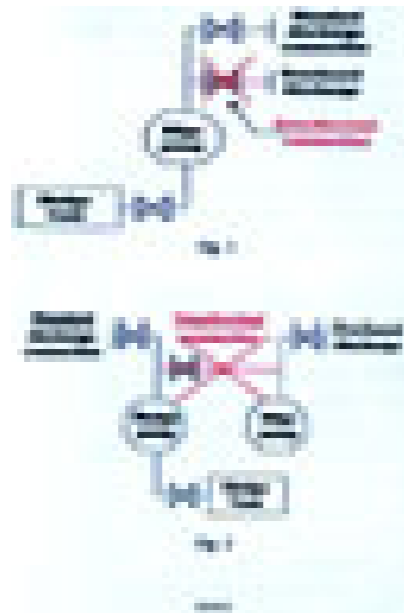
Ο διαχωριστής των ελαιοειδών υδάτων των σεντινών (MARPOL REG 1/16) χρησιμοποιεί μία ποικιλία διαφόρων μεθόδων για να διαχωρίσει το λάδι από το νερό ώστε να είναι επιτρεπτή η εξάντληση εκτός πλοίου, αλλά, βασίζεται στα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά η τάση του λαδιού είναι να διαμορφώνεται ελεύθερα, δηλαδή σταγόνες του λαδιού να αλληλοέλκονται με αποτέλεσμα η πυκνότητα του λαδιού σε σύγκριση με το γλυκό ή το αλμυρό νερό, (οπότε το λάδι έχει τη τάση να επιπλέει στην επιφάνεια του νερού).



Για πλοία μεγέθους 400 < GT < 9999, η μικρότερη απαιτούμενη συσκευή αποτελείται από ένα φίλτρο (σχ. 1), το οποίο ελαττώνει το ποσοστό λαδιού στα νερά των σεντινών κάτω από 15 PPM (PARTS PER MILLION) . Η συσκευή μέσω του φίλτρου αναρροφά το μίγμα λαδιού/νερού είτε κατ' ευθείαν από τις σεντίνες του μηχανοστασίου ή από μία δεξαμενή κατακράτησης (OILY-WATER HOLDING TANK) με τη βοήθεια μίας θετικού εκτοπίσματος. Η μονάδα του φίλτρου καταθλίβει το διαχωρισμένο (διαμορφωμένο) λάδι στη δεξαμενή λασπωδών καταλοίπων (SLUDGE TANK) και στη συνέχεια το καθαρό διαχωρισμένο νερό καταθλίβεται εκτός πλοίου.

Τα συγκεντρωθέντα κατάλοιπα λαδιού και πετρελαιολάσπης στις δεξαμενές καταλοίπων μεταγγίζονται κατάλληλα σε εγκαταστάσεις της ξηράς όταν το πλοίο καταπλεύσει σε κάποιο λιμάνι με τη βοήθεια των ειδικών σωληνώσεων και των επί μέρους συνδέσεων ή, εάν το πλοίο είναι εφοδιασμένο με εγκατάσταση αποτεφρωτή (INCINERATOR), τότε τα κατάλοιπα καίγονται ανάλογα..

Για πλοία με GT > 10000, η διάταξη είναι ουσιαστικά η ίδια συσκευή. Πρόσθετα, το σύστημα πρέπει να ενσωματώνει ένα ειδικό μετρητή περιεκτικότητας λαδιού με ένα σήμα αναγγελίας των 15 PPM και μία αντίστοιχη συσκευή / μηχανισμό αυτόματης κρότησης (σχ. 2). Οι εκροές του νερού περνούν μέσα από μία συσκευή δειγματοληψίας η οποία καταμετρά και καταγράφει τα PPM του λαδιού στο νερό, εάν το ποσοστό PPM αυξάνει από 15 και πλέον, μεταδίδεται ένα σήμα συναγερμού και η συσκευή κρατείται αυτόματα.



**2. ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΑΙ ΔΟΚΙΜΕΣ**

\* Να διαπιστωθεί κατά πόσον ο διαχωριστήρας είναι εγκεκριμένος α-

πό την ΕΕ και μαρκαρισμένος αντίστοιχα.

\* Οπτική επιθεώρηση του διαχωριστή (καθαριότητας, εξωτερικό περίβλημα, σωληνώσεις κλπ.).

\* Να γίνεται μία δοκιμή λειτουργίας του διαχωριστή για να διαπιστώνεται η λειτουργική ικανότητα των βαλβίδων / επιστομίων και των μανομέτρων ένδειξης των πιέσεων.

\* Δοκιμή λειτουργίας του συστήματος αναγγελίας σήματος συναγερμού και αυτόματης κρότησης της συσκευής (εάν διαθέτει) με τη βοήθεια προσομοίωσης του ποσοστού των 15 PPM του λαδιού.

\* Έλεγχος ότι, η παρούσα ποσότητα των καταλοίπων και των ελαιοει-

δών νερών ανταποκρίνονται στις ποσότητες οι οποίες αναφέρονται στο αντίστοιχο "Βιβλίο καταλοίπων πετρελαίου".

\* Έλεγχος ότι το βιβλίο καταλοίπων πετρελαίου συμπληρώνεται κανονικά. Κυρίως προσοχή να δίδεται στο κωδικό γράμμα και τον αριθμό που αναφέρεται στο "Πίνακα Μέρος Ι".

\* Εάν είναι εφικτό, να επαληθεύεται η ακριβής έννοια το "0", στη κλίμακα ενδείξεων (ZERO ADJUSTMENT).

**ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ (ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ - ΕΚΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ - OVERBOARD)**

**1 . ΓΕΝΙΚΑ**

Κάθε πλοίο των 400 GT. και πάνω πρέπει να διαθέτει μια δεξαμενή απαιτούμενης χωρητικότητας για τα κατάλοιπα SLUDGES (MARPOL REG 1/17) τα οποία συσσωρεύονται παραγόμενα από τα λιπαντικά ή τα καύσιμα στους φυγοκεντρικούς διαχωριστήρες και τους διαχωριστήρες των νερών των σεντινών του μηχανοστασίου. Η απαιτούμενη χωρητικότητα των δεξαμενών υπολογίζεται σύμφωνα με τους τύπους της εγκατάστασης το χρησιμοποιούμενο καύσιμο και το μήκος των ταξειδίων.

Τα περισσότερα πλοία κατακρατούν τα κατάλοιπα στις δεξαμενές και τα μεταγγίζουν με τη βοήθεια των απαιτούμενων εγκαταστάσεων μεταγωγής εκτός πλοίου (MARPOL REG.1/19) σε ευκολίες λήψης στα διάφορα λιμάνια. Το μέγεθος της δεξαμενής καταλοίπων μπορεί να ελαττωθεί στη περίπτωση που το πλοίο διαθέτει εγκατάσταση αποτεφρωτή, για τη καύση ελαιοειδών καταλοίπων.

**epsi®**

Manufacturers of Industrial Refrigeration & Air Conditioning Equipment



## 2. ΕΛΕΓΧΟΙ και ΔΟΚΙΜΕΣ

Να γίνεται έλεγχος των εξωτερικών χώρων της δεξαμενής καταλοίπων και της γενικής κατάστασης των σχετικών σωληνώσεων και των επιστομίων και, κατά το δυνατόν, να γίνεται δοκιμή λειτουργίας της αντλίας καταλοίπων.

Εάν δεν υπάρχει διαθέσιμη η συγκεκριμένη αντλία καταλοίπων στο πλοίο και για το σκοπό αυτό χρησιμοποιείται η αντλία σεντινών, να ελεγχθεί το κύκλωμα των σωληνώσεων ώστε να διαπιστωθεί ότι, δεν υπάρχει πιθανότητα της κατ' ευθείαν (εκτός διαχωριστήρα), μετάγγισης καταλοίπων εκτός πλοίου.

Παραπάνω αναφέρονται δύο τυπικά παράνομα κυκλώματα (δείχνονται στη σελ. 24) τα οποία παρέχουν απ' ευθείας συνδέσεις εκτός πλοίου, (σχ.1 και σχ.2).

### ΣΩΣΙΒΙΟΙ ΛΕΜΒΟΙ



Fig.1



Fig.2



Fig.3



Fig.4

#### 1. ΓΕΝΙΚΑ

Οι σωσίβιοι λέμβοι (SOLAS REG. III/31.1 και LSA CODE), δύνανται να είναι:

\* Ανοικτές λέμβοι: κινούμενες με κινητήρα ή κουπιά (σχ.1)

\* Μερικώς (ημίκλειστοι) κλειστές λέμβοι: κινούμενες με κινητήρα. (σχ.2).

\* Εντελώς κλειστές λέμβοι : κινούμενες με κινητήρα. Μπορεί να είναι πυροστεγείς (σχ.3 και σχ.4).

Το υλικό κατασκευής των λέμβων επιβάλλεται να είναι από :

\* Ξύλο.

\* Ενισχυμένες υαλορυτίνες (GLASS REINFORCED PLASTIC - GRP).

Τέτοιες λέμβοι συνήθως κατασκευάζονται με απλό περίβλημα, με εξαίρεση μερικών μεγαλύτερου μεγέθους λέμβων ελεύθερης πτώσης για τις οποίες χρησιμοποιείται υλικό "SANDWICH" κατασκευής, δηλαδή χρησιμοποιούνται 2 μικρότερες στρώσεις από GRP

υλικό στις οποίες μεταξύ αυτών τοποθετείται μία γόμωση από αφρώδες υλικό ή από ένα είδος ελαφρόξυλου (Φελούκα)

\* Χάλυβα ή αλουμίνιο

#### 2. ΣΚΑΦΟΣ

##### 2.1. Διαδικασίες κατασκευής του σκάφους της λέμβου.

Έλεγχος της κατασκευής, εσωτερικά και εξωτερικά, να μη έχουν υποστεί ζημιές ή καταστροφή. Εάν παρουσιασθούν ζημιές, θα πρέπει να ζητηθεί άμεση επισκευή και αποκατάσταση.

##### 2.2. Άγκιστρα - γάντζοι

Μια χαρακτηριστική περιοχή η οποία δεν φροντίζεται κατά τη διαδικασία συντήρησης είναι οι πακτώσεις μεταξύ της τρόπιδας της λέμβου και του ομφαλού του γάντζου (μάτι του γάντζου) που κρεμάται η λέμβος στις επωτίδες (καπόνια). Αυτές οι προσαρμογές συχνά κατασκευάζονται από χάλυβα και είναι συνήθως κοχλιωμένες σε μία ενισχυμένη περιοχή της τρόπιδας της λέμβου. Είναι βέβαια ένα δύσκολο σημείο για επιθεώρηση (σχ.5 και σχ.6).

Προσεκτική επιθεώρηση επιβάλλεται, της κατάστασης των ενώσεων και των σημείων ανάρτησης, σε περίπτωση βλάβης ή και ζημίας, να αποκαθίστανται άμεσα.

##### 2.3. Μηχανισμός απελευθέρωσης.

Έλεγχος της κατάστασης συντήρησης του μηχανισμού απελευθέρωσης της λέμβου από το σύστημα ανάρτησης. Συνήθως συνίσταται από ένα μικρό μοχλό απελευθέρωσης, ο οποίος είναι τοποθετημένος πλησίον της θέσης του πηδαλίου της λέμβου, το οποίο ενσωματώνει μία "αρπάγη ασφαλείας" ώστε να προλαμβάνεται συμπτωματική ή ξαφνική απελευθέρωση.

Με την ευκαιρία των γυμνασίων εγκατάλειψης τα οποία απαιτούνται από τη σύμβαση SOLAS κατά τη διάρκεια των οποίων οι σωσίβιοι λέμβοι θα πρέπει να χαμηλώνονται στο νερό (τουλάχιστον μία φορά κάθε τρεις μήνες, για λέμβους με καπόνια καθαίρεσης) και να ελευθερώνονται από τους γάντζους και να εκτελούν ελεύθερες κινήσεις στο νερό για εύλογο χρονικό διάστημα.

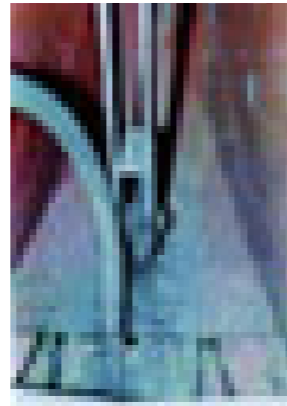


Fig.5

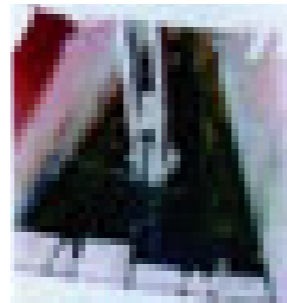


Fig.6

## infomarine on-line

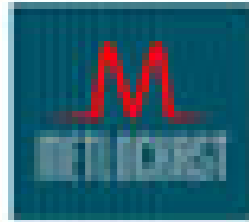
INTERNET SERVICES

[www.infomarine.gr](http://www.infomarine.gr)

Virtual Internet Portal  
For Marine Professionals

Web Hosting  
Web Design  
Web Promotion

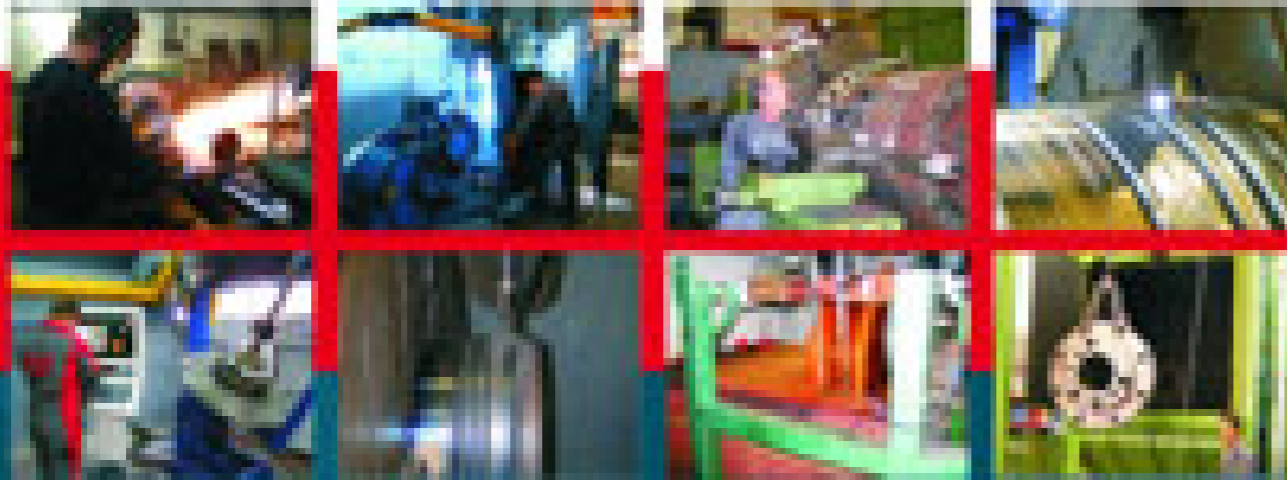
## Experienced and reliable welding and reconditioning services



METLOCKAST HELLAS LTD  
11, 11th Km, Attika  
Metsovostrata, Greece  
Metsovo  
Tel: +30 210 6250000, 6250001  
Fax: +30 210 6250000

[www.metlockast.gr](http://www.metlockast.gr)

[info@metlockast.gr](mailto:info@metlockast.gr)



Completely modernized spare parts  
sales and exchange network.  
Privately owned factory covering 3.500 m<sup>2</sup>  
and 4.000 m<sup>2</sup> stock house



website: [www.metlockast.gr](http://www.metlockast.gr), e-mail: [info@metlockast.gr](mailto:info@metlockast.gr)



### Reconditioning is our Business

Reconditioning of pipes, tanks, valves, blocks, connecting rods,  
internal valves, Flange P.A., 10000 Flange pipe,  
Flange, Valve, Check piping, Spare parts etc., Steel

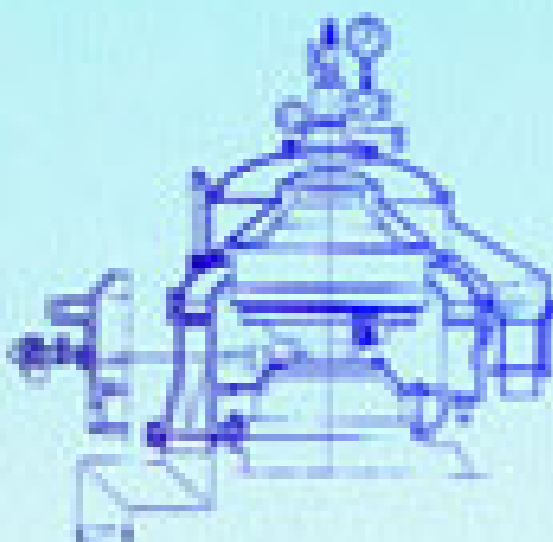
METLOCKAST HELLAS LTD



1. FOTOS: P. PAPADIMITRIOU  
**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** •

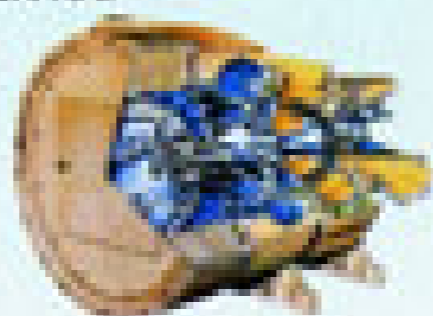
Η ΠΕΙΡΑ ΚΑΙ Η ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑ ΜΑΣ  
ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΤΩΝ ΣΤΡΟΒΙΛΟΦΥΣΗΤΗΡΩΝ ΚΑΙ  
ΤΩΝ ΕΛΑΙΟΔΙΑΧΩΡΙΣΤΩΝ, ΕΙΝΑΙ  
ΠΛΕΟΝ ΜΕΡΑΚΙ ΚΑΙ ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ ΜΑΣ

ΟΛΟ ΤΟ 24 ΩΡΟ ΕΙΜΑΣΤΕ ΚΟΝΤΑ ΣΑΣ  
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΑΣ

web site : [www.hermes-group.gr](http://www.hermes-group.gr)

**GEORGE A. ZANIOS**

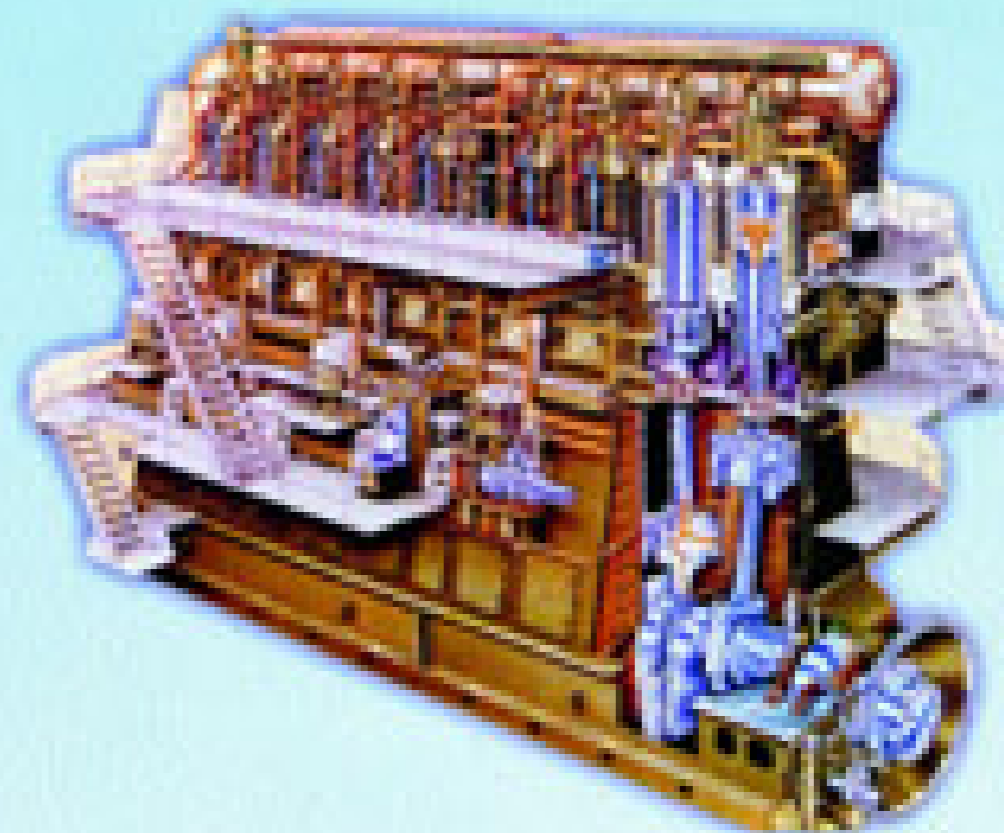
MARINE DIV. - MANAGING DIRECTOR



150, DEMOKRATIAS AVE. - KERATSI - 157 05 PIRAEUS - GREECE  
TEL.: (+30) 210 4329 100, 1,2 - (+30) 210 4210 097  
FAX: (+30) 210 4329 108 - (+30) 210 4329 837  
WORKSHOP: ADRA: (+30) 210 5590 298, FAX: (+30) 210 5591 050  
AGH (+30) 210 4329 042 - MOB. PHONE: (+30) 697696001  
E-mail: [info@hermes-group.gr](mailto:info@hermes-group.gr) - WEB SITE: [www.hermes-group.gr](http://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](http://www.hermes-group.gr)

**ANASTASIOS G. ZANIOS**

MANAGING DIRECTOR

ΤΑ ΕΙΜΕΙΣ ΚΑΙ ΠΛΕΟΝ ΧΡΟΝΑ ΙΤΗΝ  
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΓΟΡΑ  
ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΕΠΙΤΥΧΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΤΗΤΑ  
ΜΕ ΟΤΙΛΗΠΟΤΕ ΣΧΕΤΙΖΕΤΑΙ  
ΜΕ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΑΝΤΑΓΩΓΙΚΩΝ  
ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

150, DEMOKRATIAS AVE. - KERATSI - 157 05 PIRAEUS - GREECE  
TEL.: (+30) 210 4329 100, 1,2 - (+30) 210 4210 097  
FAX: (+30) 210 4329 108 - (+30) 210 4329 837  
WORKSHOP: ADRA: (+30) 210 5590 298, FAX: (+30) 210 5591 050  
AGH (+30) 210 4329 042 - MOB. PHONE: (+30) 697696001  
E-mail: [info@hermes-group.gr](mailto:info@hermes-group.gr) - WEB SITE: [www.hermes-group.gr](http://www.hermes-group.gr)



#### 2.4 Βαλβίδες αποστράγγισης.

Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης του σκάφους της λέμβου, να γίνεται έλεγχος ότι, η αυτόματη βαλβίδα αποστράγγισης (τάπα) είναι ελεύθερη για να αποστραγγίζει το νερό από το σκάφος όταν η λέμβος δεν επιπλέει και είναι κρεμασμένη. Στη προκειμένη περίπτωση, στο πυθμένα του σκάφους είναι προσαρμοσμένη η βαλβίδα και η έδρα της (συνήθως έχει το σχήμα μίας μπάλας), εμποδίζει την εισροή νερού στο εσωτερικό του σκάφους όταν η λέμβος επιπλέει. Έλεγχος ότι, κάθε βαλβίδα είναι εφοδιασμένη με ένα καπάκι ή πώμα, συγκρατημένο στο σκάφος με μία αλυσίδα ή κάποιο άλλο μέσον,

για να απομονώνει τη βαλβίδα όταν η λέμβος επιπλέει.

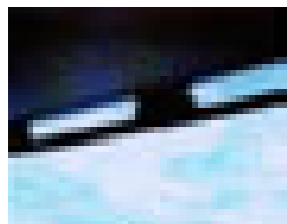


Fig.7

#### 2.5 Χειρολαβές

Έλεγχος των χειρολαβών στο κάτω εξωτερικό μέρος του σκάφους της λέμβου να είναι επαρκείς και σταθερά πακτωμένες

επί του σκάφους. Οι ξύλινες χειρολαβές ομοιάζουν σαν μικρά παρατροπίδια (σχ.7). Δύνανται επίσης να είναι κατασκευασμένες από γαλβανισμένες σωλήνες στερεωμένες κατά διαστήματα με κατάλληλους σωληνοσφυγκτήρες ή με άλλα ανάλογα μέσα.

#### 2.6 Χειραγωγοί (Βαρδαμάνες)

Όλες οι σωσίβιοι λέμβοι θα πρέπει να είναι εφοδιασμένες με ένα κατάλληλο σχοινί / χειραγωγό το οποίο να επιπλέει, προσαρμοσμένο κατά διαστήματα περιφερειακά του σκάφους στο επίπεδο της κουπαστής, εκτός βέβαια από τον περιβάλλοντα χώρο της έλικας (σχ. 8) ελέγχεται η γενική κατάσταση.

#### 2.7 Επανακλαστικές ταινίες

Όταν επιθεωρείται η εξωτερική επιφάνεια του σκάφους της λέμβου να διαπιστώνεται κατά πόσον έχουν τοποθετηθεί κατάλληλα επανακλαστικές ταινίες οι οποίες να είναι σε καλή κατάσταση (σχ.8). Η σύμβαση SOLAS απαιτεί επανακλαστικές ταινίες και στις δύο πλευρές της τρόπιδας στο πυθμένα, ακριβώς για να γίνεται αναγνώριση της λέμβου όταν έχει ανατραπεί. Κατά μήκος των πλευρών πλησίον της κουπαστής, και σε αμφοτέρως τις πλευρές. Τέλος, στις πάνω πλευρές του στεγάστρου το οποίο μπορεί να είναι σταθερό ή από μουςαμά.

#### 2.8 Σήμανση - σηματοθέτηση

Κατά την εξωτερική επιθεώρηση του σκάφους της λέμβου, να ελέγχεται η απαιτούμενη σήμανση (μαρκάρισμα) στην επιφάνεια του σκάφους, Η σήμανση πρέπει να δείχνει :

\* Το όνομα, το λιμάνι νηολόγησης του πλοίου στο οποίο ανήκει η λέμβος. Η σήμανση πρέπει να υπάρχει και στις δύο πλευρές της πλώρης.

\* Το όνομα του πλοίου και ο αριθμός της λέμβου να είναι ορατά από ένα ικανοποιητικό ύψος.

\* Οι διαστάσεις της λέμβου.

\* Ο μέγιστος αριθμός χωρητικότητας των ατόμων.



Fig.8

### 3. ΠΡΩΣΗ - ΠΗΔΑΛΙΟΥΧΙΑ

#### 3.1 Μηχανή

Οι προωστήριες μηχανές των λέμβων είναι συνήθως χειρο-εκκινούμενες, εκτός βέβαια τις ολοκληρωτικά κλειστές λέμβους. Να ελέγχεται η κατάσταση του βραδυφλεγούς προστατευτικού καλύμματος (σχ.9). Οι παρακάτω έλεγχοι να γίνουν:

\* Κατάλληλη εκκίνηση της μηχανής χρησιμοποιώντας ξεχωριστά κάθε τρόπο και μέσω εκκίνησης

\* Να διαπιστώνεται ότι ο μειωτήρας και ο συμπλέκτης εργάζονται ικανοποιητικά και κατά τη φορά "πρόσω-ανάποδα" (σχ. 10).

\* Να ελεγχθούν και να περισταλούν κάθε απώλειες ή διαρροές πετρελαίου, λαδιού και καυσαερίων.

\* Έλεγχος της κατάστασης της δεξαμενής πετρελαίου.



Fig.9

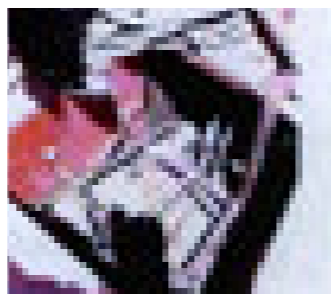


Fig.10

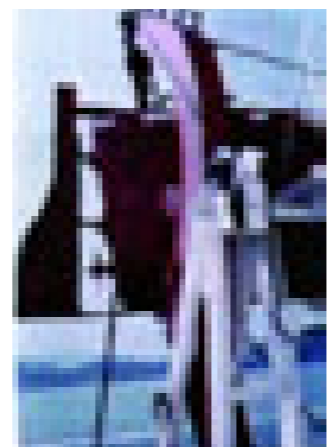


Fig.11

#### 3.2 Μηχανισμός ηηδαλιουχίας.

Ο μηχανισμός ηηδαλιουχίας πρέπει να αποτελείται είτε από ένα απλό ηηδαλίιο και ένα δοιάκι (λαγουδέρα) για την ανοικτή λέμβο ή ένα σύστημα με στρογγυλό τροχό για τη κλειστή λέμβο, και στους δύο τύπους γίνεται έλεγχος του τιμονιού και των πείρων (σχ. 11). Για τους τελευταίους, ελέγχεται η



ΓΚΛΕΖΑΚΟΣ Γ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΚΙΒΩΤΟΠΟΙΑ

ΑΜΙΣΣΟΥ 102 - 187 57 ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ  
ΤΗΛ.: 210 4311188 - FAX: 210 4311114

ELOT EN ISO 2001-9000 IOCert-23908

ΑΜΕΣΗ  
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ  
ΣΥΛΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ  
ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΩΝ ΜΙΑΣ  
ΣΤΗΝ ΚΑΡΑ ΣΑΣ.

-ΚΑΔΙΣΤΟΥ ΤΥΠΟΥ  
-ΣΚΕΛΕΤΟΚΙΒΩΤΙΟ  
-ΚΟΝΤΡΑ ΠΛΑΚΗ

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ  
ΣΥΛΟΚΙΒΩΤΙΩΝ  
ΒΑΣΕΙ  
ΠΡΟΣΔΙΟΡΕΣΜΩΝ  
ISPM-13.

ΚΕΡΑΜΙΚΕΣ ΜΕΜΒΡΕΣ  
ΣΥΛΟΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ  
ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ  
ΜΕΤΑΦΟΡΑ  
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ  
ΒΑΡΕΟΥ ΤΥΠΟΥ.

ενέργεια ελεύθερης πηδαλιουχίας και διαπιστώνεται εάν το αμοιβό δοιάκι υπάρχει στο σκάφος

### 3.3. Έλικα και χοάνη

Έλεγχος της κατάστασης της έλικας και των ελευθεριών (διάκενα) της χοάνης.

## 4. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΠΟΓΡΑΦΗ

### 4.1. Απογραφή του εξοπλισμού.

Να διαπιστωθεί ότι το έγγραφο της απογραφής "SAFETY EQUIPMENT RECORD" είναι κατάλληλα διαθέσιμο για έλεγχο, να ελεγχθεί ο απαιτούμενος εξοπλισμός της λέμβου και να διαπιστωθεί ότι κάθε εφόδιο να είναι στην αντίστοιχη θέση και να είναι ημερολογιακά σε ισχύ.

### 4.2. Αντλία σεντινών.

Έλεγχος της χειροκίνητης αντλίας των σεντινών η οποία πιθανόν να είναι φορητή σε προστατευτικό κιβώτιο μέσα στο σκάφος ή πακτωμένη (σχ. 12).

### 4.3. Μουσαμάς - κάλυμμα

Στις ανοικτές λέμβους, οι επιβαίνοντες προστατεύονται από τα στοιχεία της φύσεως με ένα κάλυμμα το οποίο συγκρατείται από μία κατασκευή σωληνωτού σκελετού. Να ελεγχθεί η περίπτωση γενικά.

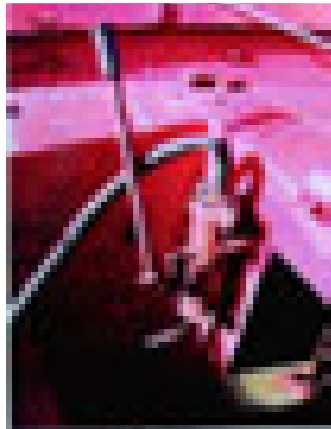


Fig.12

### 4.4. Αντικρουστικές διατάξεις (KATES) /μπαλόνια (FENDERS).

Έλεγχος των παραπάνω διατάξεων οι οποίες τοποθετούνται στις πλευρές του σκάφους για την αποφυγή ζημιών από προσκρούσεις κατά τη κα-

θαίρεση και την ανύψωση, είναι κατάλληλα τοποθετημένα και σε καλή κατάσταση τόσο λειτουργικά όσο και κατασκευαστικά.

## 5. ΓΥΜΝΑΣΙΑ, ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

Διαπίστωση ότι τα γυμνάσια εγκατάλειψης του πλοίου τα οποία αφορούν τα σωστικά μέσα και την εκπαίδευση επί του πλοίου αναφέρονται κατάλληλα, όταν εκτελούνται, στο ημερολόγιο του πλοίου. Να διαπιστώνεται ότι, οι αναφορές των περιγραφόμενων μηνιαίων επι-

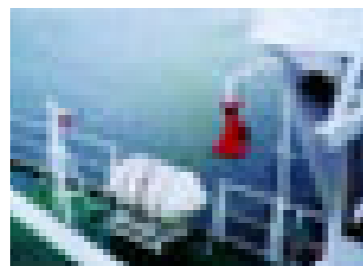


Fig.3

θεωρήσεων των σωστικών μέσων και των συσκευών, αναφέρονται αντίστοιχα στο ημερολόγιο του πλοίου.

## ΣΩΣΤΙΚΕΣ ΣΧΕΔΙΕΣ

### 1. ΓΕΝΙΚΑ

Οι σωσίβιες σχεδίες (SOLAS REG. III/31.1 and LSA CODE) χαρακτηρίζονται σε δύο βασικούς τύπους, ήτοι, φουσκωτές και στερεές. Ο τύπος των στερεών είναι σπάνιος στη σημερινή εποχή. Αμφότερες φουσκωτές και στερεές είναι είτε χειροκίνητες ή με καπόνια καθαιρούμενες. Πλοία, των οποίων η πλήρη ή η πρύμνη είναι σε απόσταση 100 μέτρων από τους χώρους διάσωσης δηλ. από τις σχεδίες και τις σωσίβιες λέμβους. Στη προκειμένη περίπτωση θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με μία πρόσθετη σχεδία 6 ατόμων, πλώρα ή πρίμα ανάλογα που χρειάζεται, επιβάλλεται σε περιπτώσεις που πιθανόν να υπάρχει πλήρωμα εργαζόμενο σ' αυτούς τους χώρους. Με εξαίρεση τη σχεδία των 6 ατόμων, όλες οι άλλες πρέπει να είναι εφοδιασμένες με ένα μηχανισμό υδροστατικής απελευθέρωσης της σχεδίας (HYDROSTATIC RELEASE) (SOLAS REG.II/13), ώστε να απελευθερώνει αυτόματα τη σχεδία όταν το πλοίο βυθίζεται (σχ.1). Οι φουσκωτές σχεδίες και οι υδροστατικοί μηχανισμοί απελευθέρωσης πρέπει να επιθεωρούνται κάθε 12 μήνες από ένα σταθμό επιθεωρήσεων ο οποίος να είναι εγκεκριμένος από τους Νηογνώμονες και τις εκάστοτε κρατικές αρχές. Οι ειδικοί διαθέσιμοι μηχανισμοί άμεσης απελευθέρωσης της σχεδίας αντί να επιθεωρούνται επιβάλλεται η αντικατάστασή τους κάθε δύο χρόνια (σχ.2).



Fig.1



Fig.2

2. ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΑΙ ΔΟΚΙΜΕΣ

- \* Έλεγχος της ισχύος των πιστοποιητικών τα οποία εκδόθηκαν από τον τελευταίο σταθμό επιθεώρησης (SOLAS REG. III/20.8.1).
- \* Έλεγχος της γενικής κατάστασης των κιβωτίων των σχεδίων (σχ. 3), κυρί-

# 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 Administration  
Post Office, London SE18 6PU  
Tel: +44 (0) 20 3300 9100  
Fax: +44 (0) 20 3300 9149  
Email: [maritime@greenwich.ac.uk](mailto:maritime@greenwich.ac.uk)  
Website: [www.gre.ac.uk](http://www.gre.ac.uk)



NEW YORK COLLEGE

New York College  
London, UK, 100 St  
Albans, London

Tel: + 30 210 520000  
Fax: + 30 210 520000  
E-mail: [nycollege@nycollege.gr](mailto:nycollege@nycollege.gr)  
Website: [www.nycollege.gr](http://www.nycollege.gr)

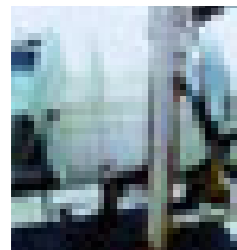


Fig.4

ως στις επιφάνειες τις οποίες το κιβώτιο της σχεδίας επικάθεται και ασφαλίζεται στα υποστηρίγματα της βάσης.

\* Έλεγχος της κατάστασης των εξαρτημάτων στοιβασίας και ασφάλισης (σχ. 4).

\* Έλεγχος της κατάστασης και της δομής του μηχανισμού αυτόματης απελευθέρωσης της σχεδίας.

\* Έλεγχος της κατάστασης και σύνθεσης του ειδικού γάντζου (SLIP HOOK) (σχ.5).

\* Έλεγχος ότι η πρόσδεση της σχεδίας είναι προσαρμοσμένη στο πλοίο με ένα λεπτό νημάτιο (WEAK LINK) (σχ.5).

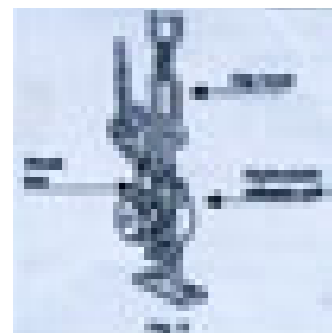


Fig.5

\* Διαπίστωση ότι, τίποτε δεν εμποδίζει τη σχεδία να πλεύση ελεύθερα όταν βυθίζεται το πλοίο.

### ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΘΑΙΡΕΣΗΣ

#### 1 . ΓΕΝΙΚΑ

Οι διατάξεις καθαίρεσης των σωστικών μέσων (LSA CODE) πρέπει να είναι :

\* Σύστημα ζεύγους καπονιών πλευρικής καθαίρεσης των σωστικών λέμβων (σχ. 1)

\* Σύστημα απλού καπονιού για τις μικρές λέμβους διάσωσης (RESCUE BOAT) ή της καθαιρούμενης σχεδίας με τη βοήθεια καπονιού (σχ.2)

\* Το πλοίο να διαθέτει την απαιτούμενη εγκατάσταση για τη καθαίρεση σωστικού λέμβου ελεύθερης πτώσης

Οι κύριες απαιτήσεις όλων των παραπάνω



Fig.1

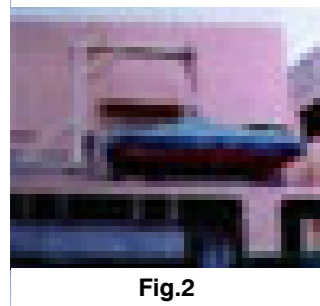


Fig.2

συστημάτων είναι το αποτέλεσμα μίας ασφαλούς καθαίρεσης των μέσων διάσωσης σε όλες τις φάσεις.

Οι δευτερεύουσες απαιτήσεις είναι η αντίστοιχη παροχή ασφαλούς αποκατάστασης των μηχανισμών στις κανονικές θέσεις στοιβασίας μετά από τα

εκάστοτε γυμνάσια.

### 2 . ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΑΙ ΔΟΚΙΜΕΣ

2.1 Κατασκευή καπονιών - μεταλλική διάταξη.

Έλεγχος της κατασκευής των καπονιών, της μεταλλικής διάταξης τους βραχίονες (σχ.3), τους μηχανισμούς μετάθεσης της λέμβου εκτός πλοίου από τη θέση στοιβασίας (σχ.4), τους μηχανισμούς μετάθεσης εκτός πλοίου από τη θέση στοιβασίας (σχ.4), οπτικός έλεγχος, δοκιμή σφυροκοπανισμού (HAMMER TESTING), και εάν επιβάλλεται απαραίτητο, ηλεκτρονική μέτρηση του πάχους των μετάλλων (ULTRASONIC).

Ιδιαίτερη προσοχή να δίδεται στο σύστημα των καπονιών πίσω από τα ράουλα και τις τροχαλίες (σχ.5).

#### 2.2 Τροχαλίες - ράουλα.

Έλεγχος ότι οι τροχαλίες και τα ράουλα είναι καλά συντηρημένα, έχουν την απαιτούμενη λίπανση, ελεύθερη περιστροφή και το σημαντικό δεν παρουσιάζουν οποιαδήποτε φθορά.

#### 2.3 Συρματόσχοινα καθαίρεσης - (FALLS).

Τα συρματόσχοινα κάθε διάταξης διάσωσης πρέπει να αντικαθίστανται κάθε πέντε χρόνια ή, και νωρίτερα όταν παρουσιάζουν σημεία φθοράς και ζημιών και να αναστρέφονται το "πάνω-κάτω" κάθε 30 μήνες. Μερικά κράτη μέλη της σημαίας αποδέχονται ότι τα συρματόσχοινα πρέπει να αντικαθίστανται κάθε 4 χρόνια τουλάχιστον ή και νωρίτερα εάν χρειασθεί, χωρίς την ανάγκη να αναστρέφονται κάθε 30 μήνες. Να γίνεται έλεγχος της ημερομηνίας κάθε διαδικασίας αντικατάστασης / αναστροφής.

Έλεγχος ότι, τα συρματόσχοινα συντηρούνται ι-

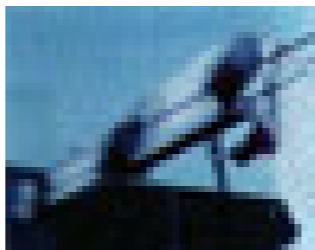


Fig.3

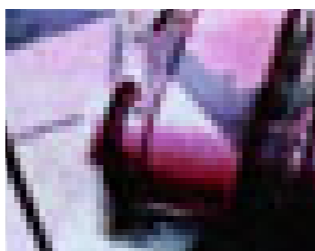


Fig.4

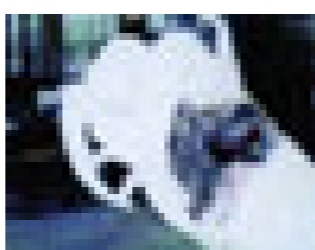


Fig.5

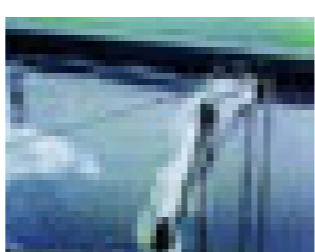


Fig.6

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

# LOUKAS

Manufacturing by Accurate  
Vertical Boring Machines

Rectification of Piston Crown's  
Grooves with Accurate Machines

Manufacturing of piston's crown  
in special diameter range

Special treatment of piston's crown  
with special machines  
for building up  
with special machines  
for building up  
with special machines  
for building up

Manufacturing repair and final cylindrical crown  
under turning (boring) condition

Manufacturing repair and final cylindrical crown  
under turning (boring) condition

# LOUKAS

REPAIR AND RECONSTRUCTION OF DIESEL ENGINE PARTS

Μακρυνάκης Ε., Μαντζουράκης  
 17 Έργοι και Μεταφορές Α.Ε. Πύρρος 265 00 Κορινθία, Τηλ.: +30 219 843 20 00, Φαξ: +30 219 843 20 29  
 Βύρρα +30 219 843 12 79, +30 219 843 12 81, +30 219 843 12 82, +30 219 843 12 83, +30 219 843 12 84  
 ISO 9001:2008 certified No. 154794 2008

κανοποιητικά χωρίς ζημιές.

#### 2.4 Πολύσπαστα - μακαράδες - μπαστέκες.

Διαβεβαίωση ότι, όλος ο παραπάνω εξοπλισμός διατηρούνται σε καλή κατάσταση. Να γίνεται λεπτομερής έλεγχος ελεύθερης λειτουργίας (σχ.7 και 8).

#### 2.5 Βαρούλκο και φρένα

Η καθαίρεση με καπόνια του συγκροτήματος διάσωσης ελέγχεται με τη βοήθεια ενός βαρούλκου (σχ.9) και ενός χειρόφρενου (σχ.10) το οποίο είναι χειριζόμενο από το αντίστοιχο κατάστρωμα ή από άλλη κατάλληλη θέση. Έλεγχος της κατάστασης του βαρούλκου και του χειροκίνητου φρένου κατά την έννοια της καθαίρεσης.

#### 2.6 Διατάξεις στοιβασίας και αποκατάστασης

Πέρα από τη πώση/καθαίρεση του συγκροτήματος διάσωσης, το συγκρότημα καθαίρεσης πρέπει να περιλαμβάνει τρόπους και διαδικασίες αποκατάστασης και στοιβασίας του συγκροτήματος στην αντίστοιχη θέση μετά τα γυμνάσια. Στα προηγούμενα χρόνια η διαδικασία αυτή γινόταν με τη βοήθεια ενός χειροκίνητου βαρούλκου, αλλά οι σημερινές εξελιγμένες εγκαταστάσεις διαθέτουν ένα αυτοκινούμενο βαρούλκο. Το μέσον κίνησης του βαρούλκου μπορεί να είναι ένας ηλεκτροκινητήρας ή ένας αεροκινητήρας. Το σύστημα πρέπει να διαθέτει οριακούς διακόπτες, που να διακόπτουν τις παροχές ενέργειας ηλεκτρισμού ή αέρος "STOPS" προ του τερματισμού των καπονιών και των παρελκομένων μηχανισμών στις τελικές θέσεις στοιβασίας και τούτο για να μη καταπονούνται τα συρματόσχοινα και τα καπόνια. Κατά το διάστημα των εργασιών αποκατάστασης και της διαδικασίας στοιβασίας, συνι-

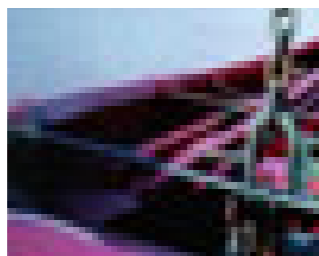


Fig.7

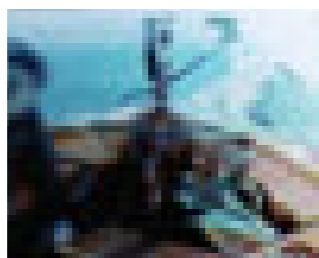


Fig.8

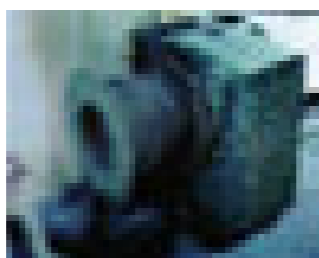


Fig.9

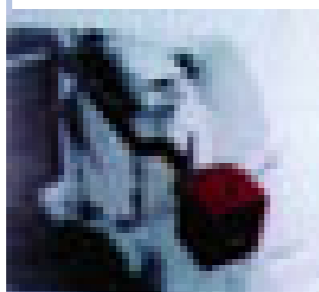


Fig.10

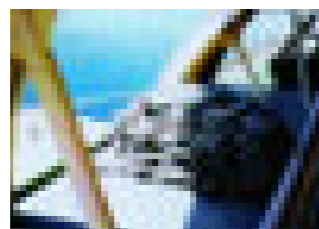


Fig.11

στάται η κράτηση του αυτοκινήτου βαρούλκου προτού οι βραχίονες των καπονιών πλησιάσουν τις θέσεις ασφάλισης όπου η συμπλήρωση της διαδικασίας να γίνεται χειροκίνητα.

#### 2.7 Διάφορα

\* Σκάλες αποβίβασης να ελέγχεται το γενικό σύνολο (σχ.11). η πάκτωσή τους στο αντίστοιχο κατάστρωμα και να διαθέτει επαρκές μήκος να φθάνουν τη στάθμη της θάλασσας όταν το πλοίο είναι στην άφορτη κατάσταση (κενό φορτίο). Ειδική προσοχή να δίδεται στη ποιότητα και τη κατάσταση των σχοινιών πρόσδεσης των σκαλοπατιών

\* Έλεγχος της συντήρησης και της λειτουργικότητας του φωτισμού ασφαλείας στις πλευρές των χώρων εγκατάλειψης.

\* Έλεγχος της διάθεσης οδηγίων χρήσης και χειρισμών των συστημάτων καθαίρεσης των σωσιβίων λέμβων και των σχεδίων. Συνήθως υπάρχουν υπό τη μορφή πλαισίων αναρτημένων πλησίον των σωστικών εγκαταστάσεων γενικά και κάτω από το φωτισμό ασφαλείας.

#### ΣΥΣΚΕΥΕΣ - ΕΦΟΔΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

##### 1. ΓΕΝΙΚΑ

Οι παρακάτω συσκευές και αντικείμενα απαιτούνται για το σύστημα της "γραμμής φορτώσεως" (LOAD LINE).

\* Σήμανση των σημάτων της γραμμής φορτώσεως.

\* Καπάκια των κυτών του φορτίου

\* Σωληνώσεις εξαερισμού.

\* Ανεμιστήρες

\* Κουπαστές και προφυλακτικά ρέλια

\* Πόρτες και ανοίγματα.

\* Καταμετρικοί σωλήνες.

##### 2. ΣΗΜΑΝΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Έλεγχος ότι, η σήμανση των γραμμών φορτώσεως είναι

πάγια μαρκαρισμένη, κατάλληλα χρωματισμένη και στις δύο πλευρές του πλοίου (σχ.1).

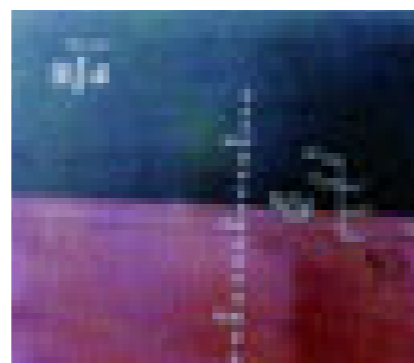


Fig.1

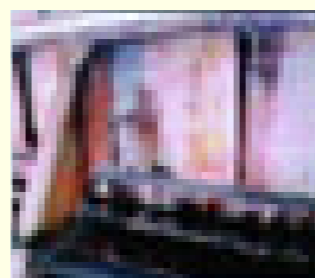


Fig.2



Fig.3

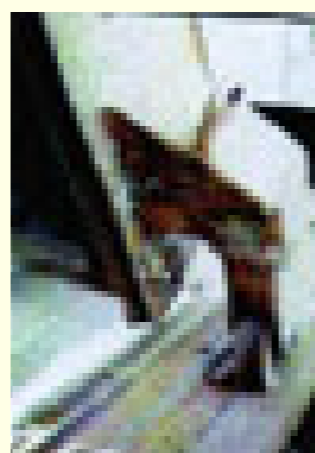


Fig.4

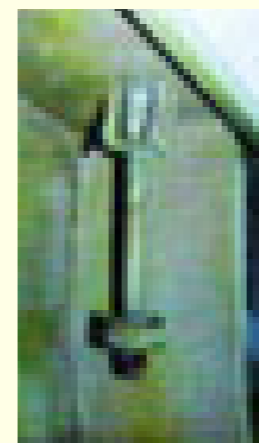


Fig.5

#### 3. ΚΑΠΑΚΙΑ ΤΩΝ ΚΥΤΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΝΟΙΓΜΑΤΑ

Έλεγχος της κατάστασης κατασκευής των καπακιών, κουβουσιών και των σχετικών ενισχύσεων (διάβρωση, φθορά, ζημιές κλπ.) (σχ.2 και σχ.3) Έλεγχος της κατάστασης των αυλακιών στεγανότητας (COMPRESSION BARS), ελαστικά παρεμβύσματα και τα αντίστοιχα ρεϊθρα, (σχ.4)

Έλεγχος της κατάστασης των κλειθρών (σχ.5) και των σφηνών ασφάλισης των εγκαρσίων ενώσεων των καπακιών (να υπάρχουν και να είναι καλώς συντηρημένες).

Έλεγχος του μηχανισμού άνοιγμα/κλείσιμο των καπακιών προσοχή να δίδεται στη περίπτωση απωλειών λαδιού. Ο μηχανισμός είναι υδραυλικός.



Fig.6



Fig.7

#### 4. ΕΞΑΕΡΙΣΤΙΚΟΙ ΣΩΛΗΝΕΣ

Έλεγχος της κατάστασης κατασκευής των αεραγωγών (διάβρωση, φθορά ή ζημιές).

Έλεγχος της κατάστασης των εξαρτημάτων για το κλείσιμο τα οποία αποτελούνται από τα παρακάτω εξαρτήματα:

\* Πώμα (τάπα) της κεφαλής (ελαστικό ή ξύλινο) προσαρμοσμένα στον σώμα του εξαεριστικού με τη βοήθεια κατάλληλης αλυσίδας.

\* Κλαπέ ή επίπεδα ειδικά κατασκευασμένα καλύμματα με τα αντίστοιχα παρεμβύσματα και τα άγκιστρα ασφάλισης (πεταλούδες) (σχ.7), για το κλείσιμο της κεφαλής του εξαεριστικού.

\* Σύστημα απομόνωσης με μπάλες (σχ.8 και σχ.9) γι' αυτούς τους τύπους και για τις περιπτώσεις επιθεώρησης, είναι απαραίτητη η εξάρμοση της κεφαλής.

Έλεγχος εκάστου εξαεριστικού για τη κατάλληλη σήμανση και την ονοματολογία με την ένδειξη της κάθε δεξαμενής ή του χώρου στους οποίους ανήκει το εξαεριστικό (σχ.10). Έλεγχος της κατάστασης του δικτυωτού πλαισίου της φλόγας (διάβρωση, ζημιά, ανωμαλίες στην επιφάνεια έδρασης) το οποίο τοποθετείται όπου χρειάζεται.

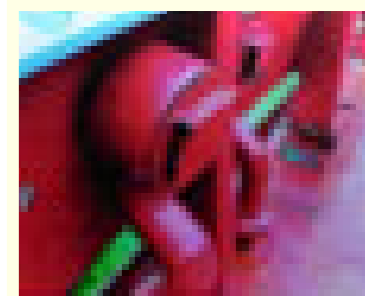


Fig.8

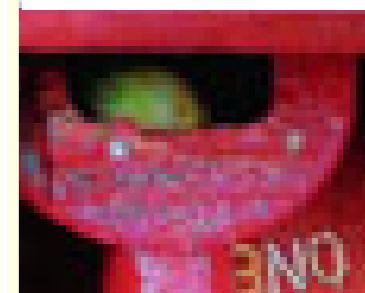


Fig.9

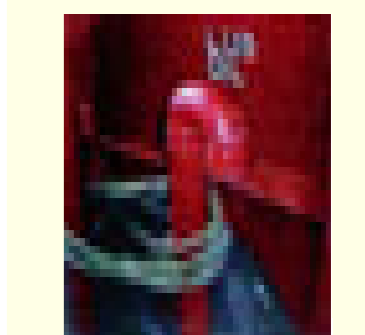


Fig.10



Fig. 11

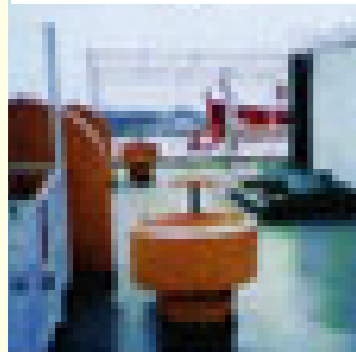


Fig. 12

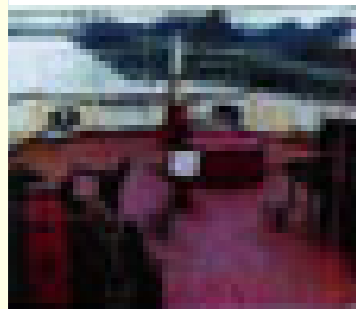


Fig. 13



Fig. 14

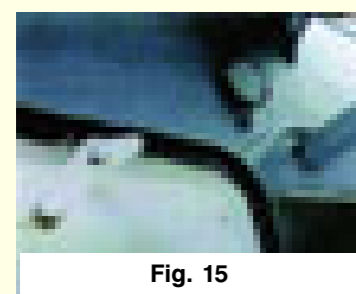


Fig. 15

## 5. ΑΝΕΜΙΣΤΗΡΕΣ - ΟΧΕΤΟΙ ΑΕΡΟΣ

Έλεγχος της κατάστασης κατασκευής των πλαισίων (σκουριά, φθορά ή ζημιές). Έλεγχος της κατάστασης των μέσων απομόνωσης (καπάκια, μεντεσέδες, παρεμβύσματα και τα άγκιστρα ασφάλισης (σχ.11 και σχ.12).

Έλεγχος της κατασκευαστικής κατάστασης των παραπέτων, των ρελιών και των αντίστοιχων ορθοστατών (σκουριά, φθορά, ζημιά) (σχ.13 και σχ.14)

## 7. ΠΟΡΤΕΣ - ΑΝΟΙΓΜΑΤΑ

Έλεγχος της κατάστασης των θυρών και των αντίστοιχων ανοιγμάτων και στηθαίων (σκουριές, ζημιές).

Έλεγχος της κατάστασης των παρεμβυσμάτων και των αντίστοιχων αυλάκων προσαρμογής των.

Έλεγχος των μηχανισμών ασφάλισης στη κλειστή θέση (αρθρώσεις και πείροι, γάντζοι εμπλοκής, μεντεσέδες) να είναι διαθέσιμο στην αντίστοιχη θέση τους και με καλή λίπανση, (σχ.15).

## 8. ΚΑΤΑΜΕΤΡΙΚΟΙ ΣΩΛΗΝΕΣ

Οι καταμετρικοί σωλήνες να είναι εφοδιασμένοι με τα κατάλληλα πώματα και τους αντίστοιχους μηχανισμούς για το κλείσιμο και να αποτελούνται από:

\* Μηχανισμοί αυτόματης λειτουργίας στο κλείσιμο (συνήθως λειτουργούν με τη βοήθεια αντιβάρου). Για τους καταμετρικούς οι οποίοι βρίσκονται στους χώρους του μηχανοστασίου επιβάλλονται οι μηχανισμοί με αντίβαρα, (σχ.16)

\* Κοχλιοτομημένα πώματα/τάπες να χρησιμοποιούνται για καταμετρικούς σωλήνες εκτός των χώρων του μηχανοστασίου.

Να γίνεται έλεγχος ύπαρξης και της αυτόματης λειτουργίας του μηχανισμού αυτόματου κλεισίματος και τα πώματα/τάπες να είναι στις κατάλληλες θέσεις.

## ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΟΣ ΠΗΔΑΛΙΟΥ

### 1. ΓΕΝΙΚΑ

Ο πλημμελής καθαρισμός του μηχανοστασίου και ειδικότερα των σεντινών (σχ.1 και σχ.2), θεωρείται από τους αξιωματούχους των εκάστοτε Λιμενικών Αρχών, εστία πυρκαγιάς και σε σοβαρές περιπτώσεις επιβάλλεται απαγόρευση του απόπλου.

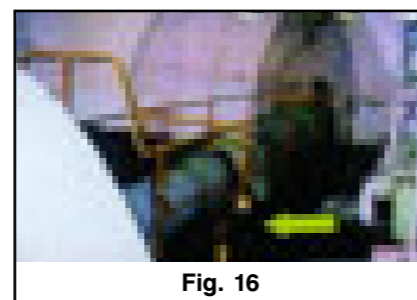


Fig. 16

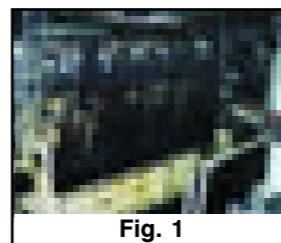


Fig. 1

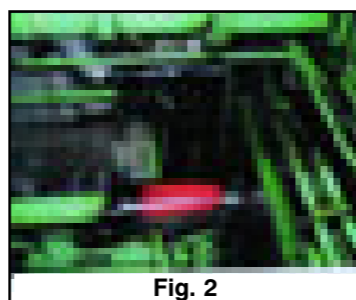


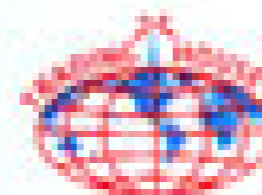
Fig. 2

**SCHENCK**

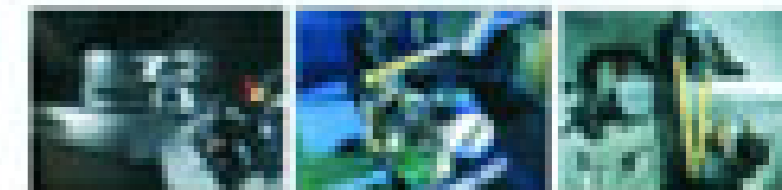
Ζυγοσταθμιστικά και Διαγνωστικά Συστήματα



**SCHENCK**



- Διαποδηρικά γαλβανισμένα και αντιστάσεις γινέας εφαρμογών
- Διαποδηρικά γαλβανισμένα με ένα ή περισσότερα αντιστάσεις
- Διαποδηρικά γαλβανισμένα με ένα ή περισσότερα αντιστάσεις
- Διαποδηρικά και διαμετρικά συστήματα με αντιστάσεις ή/και τριπλά
- Διαποδηρικά γαλβανισμένα με διαμετρικά αντιστάσεις και διαμετρικά



**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

## ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ

\* Οι κύριες και οι βοηθητικές μηχανές να μη παρουσιάζουν διαρροές (πετρέλαια, λιπαντικά λάδια, διάφορα νερά κλπ.)

\* Οι ελαιοσυλλέκτες πέριξ των δαπέδων των δεξαμενών να είναι καθαροί και στεγνοί).

\* Οι λαμαρίνες των δαπέδων να είναι τοποθετημένες στις αντίστοιχες θέσεις χωρίς τη παρουσία λαδιών και άλλων ρυπαρών υγρών.

Τα ανταλλακτικά τεμάχια των διαφόρων μηχανημάτων και τα αναλώσιμα υλικά, να αποθηκεύονται κατάλληλα στις αποθήκες ανταλλακτικών και στις προς τούτο ενδεικτικές θέσεις.

Οι σεντίνες του μηχανοστασίου να είναι στεγνές και καθαρές,

Να μην υπάρχουν διαρροές λαδιού

Οι ακατάλληλες αποθηκεύσεις (βαρέλια, φιάλες οξυγόνου και ασετυλίνης, χρώματα κλπ.) δεν επιτρέπονται.

Τα δάπεδα να διατηρούνται απόλυτα στεγνά.

## 1. ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Οι ναυτικές εκδόσεις (σχ.1) προορίζονται να αποδίδουν ενημερωμένη πληροφόρηση για την ασφαλή ναυσιπλοΐα, μέχρι τις πρόσφατες ημερομηνίες. Σύμφωνα με τη σύμβαση SOLAS REG. V/20 όλα τα πλοία υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα επαρκώς και μέχρι τη τελευταία ημερολογιακή ενημέρωση:

- Χάρτες
- Πορείες και αποστάσεις πλόων
- Κατάλογος Φάρων
- Οδηγίες προς τους ναυτιλωμένους
- Πίνακες παλιρροιών

Και όλες τις άλλες ναυτικές εκδόσεις οι οποίες είναι απαραίτητες για τα προγραμματισμένα ή τα μελλοντικά ταξίδια, λίστες των ραδιοσημάτων, ναυτικό ημερολόγιο (ALMANAC) κ.α.

Να βεβαιωθεί ότι, οι απαιτούμενες/απαραίτητες ναυτικές εκδόσεις οι οποίες βρίσκονται κατάλληλα στο πλοίο είναι αρκετές και χρήσιμες για τα διάφορα ταξίδια και ενημερωμένες ημερολογιακά όπως επιβάλλεται.

## 2. ΧΑΡΤΕΣ

Σύμφωνα με τη σύμβαση SOLAS REG. V/20, όλα τα πλοία πρέπει να είναι εφοδιασμένα με χάρτες με τις τε-

λευταίες ημερολογιακές διορθώσεις ή ανανεώσεις εάν χρειάζεται (σχ.2) Αναθεωρήσεις /ενημερώσεις αναφέρονται στις οδηγίες προς τους ναυτιλωμένους οι οποίες εκδίδονται εβδομαδιαία (σχ.3). Ένας συγκεντρωτικός κατάλογος των "Οδηγιών προς τους Ναυτιλωμένους" εκδίδεται σε ετήσια βάση και παρέχει, για το κάθε χάρτη την αντίστοιχη ημερομηνία τροποποίησης (σχ.4). Διορθώσεις γίνονται χειρόγραφα ή με τη βοήθεια κατάλληλης σημειογραφίας "SMALL TRACINGS" που παρέχονται μαζί με τις οδηγίες προς τους ναυτιλωμένους.

Οι παρακάτω επαληθεύσεις επιβάλλονται να γίνουν:

• Να ελεγχθεί ότι, η έκδοση του προηγούμενου χρόνου των Οδηγιών προς τους Ναυτιλωμένους υπάρχουν στο πλοίο.

• Να διαπιστωθεί εάν ο συγκεντρωτικός κατάλογος των "Οδηγιών προς τους Ναυτιλωμένους" είναι διαθέσιμος στο πλοίο.

• Να ληφθούν υπ' όψη τα περιεχόμενα των "Οδηγιών προς τους Ναυτιλωμένους" και του συγκεντρωτικού καταλόγου των "Οδηγιών προς τους Ναυτιλωμένους" και να βεβαιωθεί ότι, οι χάρτες ναυτιλίας έχουν σωστά και σε κανονικά χρονικά διαστήματα διορθωθεί ή ανανεωθεί όταν διατεθούν οι νέες εκδόσεις.

## 3. ΑΠΛΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

Τα παρακάτω έγγραφα (πιστοποιητικά, βιβλία, φυλλάδια κλπ.) πρέπει να είναι πάντοτε στη διάθεση και ενημερωμένα για επαλήθευση από τους αξιωματούχους των ελεγκτικών υπηρεσιών των εκάστοτε Λιμενικών Αρχών ή άλλων υπεύθυνων αρχών (ο κατάλογος είναι ανεξάντλητος).

\* Τα πιστοποιητικά του Πληρώματος (ικανότητας, παροχής ιατρικής βοήθειας κλπ).

\* Εκπαιδευτικά φυλλάδια (SOLAS II/51) τα οποία τα οποία να περιέχουν πληροφόρηση και οδηγίες οι οποίες αφορούν τα σωστικά μέσα και της παροχής προς το πλοίο τις ενδεδειγμένες μεθόδους διάσωσης.

\* Οδηγίες για τη συντήρηση των σωστικών μέσων στο πλοίο (SOLAS III/52).

\* Λίστα των σταθμών συγκέντρωσης (SOLAS III/53).

\* Απογραφή και αρχείο των διατάξεων ασφαλείας (SAFETY EQUIPMENT RECORD).

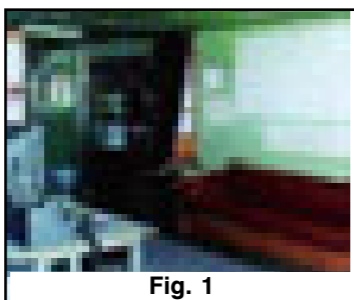


Fig. 1

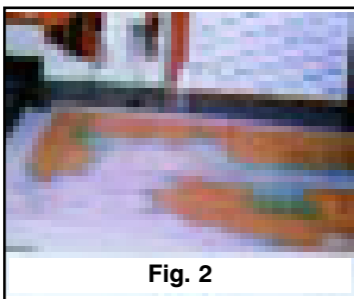


Fig. 2

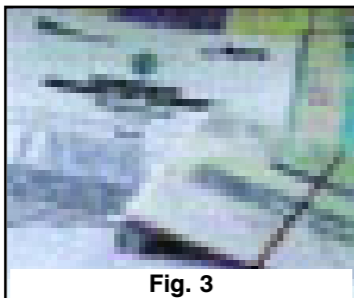


Fig. 3

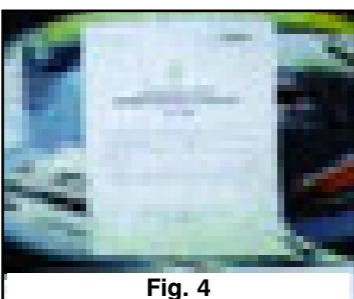


Fig. 4

## 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...

*Being 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, 115 15 • PHONE: (0210) 4147000

**L. & F. Financing**

Phone: (0210) 4211111

email: lfp@gmoundreas.gr

**Newbuildings**

Phone: (0210) 4211111

email: nbf@gmoundreas.gr

**Repairs & Conversions**

Phone: (0210) 4211111

email: rps@gmoundreas.gr

\* Πιστοποιητικά της κλάσεως και θεσμοθετημένα έγγραφα και πιστοποιητικά (STATUTORY CERTIFICATES) ή και (TRADING CERTIFICATES), τα οποία εκδίδονται από τις Αρχές της σημαίας ή από τους εξουσιοδοτημένους Νηογνώμονες για λογαριασμό των Αρχών..

\* Σχέδιο "SOPE" (MARPOL 1/26). Ιδιαίτερη προσοχή να αποδίδεται στο κατάλογο των Αρχών ή των υπευθύνων ατόμων με τα οποία θα υπάρξει επαφή σε περίπτωση ατυχήματος. (Να διατηρείται συνεχώς ενημερωμένος κατάλογος μέχρι τη τελευταία ημ/νία).

**Πιστοποιητικά και αποδεικτικά ασφάλισης (σκάφους-μηχανής, P&I)**

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ.** Κατά την εργασία μετάφρασης των παραπάνω κειμένων από την Αγγλική γλώσσα και για να αποδοθούν οι πραγματικές και πρακτικές ερμηνείες, δεν ήταν δυνατή να γίνει απόλυτη μετάφραση. Για το λόγο αυτό έχουν χρησιμοποιηθεί Ελληνικοί όροι οι οποίοι δεν ανταποκρίνονται στην αντίστοιχη απόλυτη Αγγλική ορολογία. Για να διευκολύνουμε λοιπόν τη πρακτική μετάφραση και κατανόηση των Αγγλικών κειμένων, σε αρκετές περιπτώσεις, χρησιμοποιήθηκαν όροι οι οποίοι έχουν άμεση σχέση με την πραγματική και πρακτική γλώσσα η οποία χρησιμοποιείται γενικά στη "ναυτική γλώσσα". Με αυτή τη πρακτική προσπαθήσαμε να διατηρήσουμε κατά το δυνατόν, την απόλυτη ερμηνεία και την ουσία των κειμένων.

Ο Ιταλικός Νηογνώμονας δηλώνει ότι, Τα παραπάνω περιεχόμενα και ότι αναφέρονται σ' αυτά, σε

καμία περίπτωση δεν αντικαθιστούν ή καλύπτουν τους σκοπούς της κλάσης και τις επιθεωρήσεις οι οποίες απαιτούνται από το R.I.NA, το Κράτος της σημαίας (FLAG STATE) ή από το R.I.NA για λογαριασμό του Κράτους της σημαίας. Η παραπάνω πληροφόρηση δεν είναι απόλυτα πλήρης αλλά περιλαμβάνει εκείνους τους όρους οι οποίοι σύμφωνα με τη πληροφόρηση του R.I.NA επιθεωρούνται κατά συχνά χρονικά διαστήματα ή παρουσιάζουν διάφορες ζημίες και διάφορες λειτουργικές ανωμαλίες κατά τις εκάστοτε επιθεωρήσεις Λιμενικές Αρχές Ελέγχου. Δίδονται πληροφοριακά και μόνο. Η χρήση τους δεν αποτελεί απαίτηση του R.I.NA και κατ' επέκταση δεν επιβάλλονται από τις διάφορες Λιμενικές Αρχές ή από το Κράτος της σημαίας. Η εφαρμογή τους δεν απαλλάσσει τους πλοιοκτήτες να εκτελούν συνεχείς διαδικασίες συντήρησης και διάφορες δραστηριότητες επί του προκειμένου στο πλοίο. Η χρήση τους δεν αποκλείει τον RINA από τον έλεγχο των παραπάνω περιπτώσεων κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων της κλάσης και των θεσμικών νομοθετημένων επιθεωρήσεων (STATUTORY SURVEYS). Ο RINA απαλλάσσεται κάθε ευθύνης από τη χρήση των παραπάνω περιπτώσεων. Μερικές από τις αναφερόμενες φωτογραφίες προέρχονται από διάφορες ειδικές πηγές και υπηρεσίες.

Η δημοσίευση των παραπάνω κειμένων έγινε μετά από την ευγενή άδεια του κ. SP. ZOLOTA - HEAD OF PIRAEUS OFFICE του "REGISTRO ITALIANO NAVALE - R.I.NA.

Ευχαριστούμε

**Α λ λ η λ ο γ ρ α φ ί α**

4 Απριλίου 2008

**Μήνυμα**

DRASIS SHIPPING CO.S.A,  
ΠΛΑΤΕΙΑ ΛΟΥΔΟΒΙΚΟΥ 2  
ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 31

ΠΡΟΣ: ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ -  
ΛΕΣΧΗΣ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.  
ΤΗΛΕΦ.: 210-4291273 FAX: 210-4291364  
ΑΠΟ: Ευάγγελο Ζούππα

Αγαπητοί Κύριοι,  
Διάβασα με προσοχή τα γραφόμενα από τον αγαπητό Πλοίαρχο Φρίξο Δήμου εις το έγκριτο περιοδικό "Γνώση και Τέχνη" της Λέσχης μας, τεύχος Οκτωβρίου - Δεκεμβρίου 2007 και τον συγχαίρω για τα επίκαιρα θέματα που γράφει και την εμπειρισταωμένη παρουσίαση. Πιστεύω πως και πολλοί άλλοι συνάδελφοι / αναγνώστες θα εκτίμησαν τα γραφόμενα του Πλοιάρχου Φρίξου Δήμου.

Συγχαρητήρια Πλοίαρχε Δήμου, οι απόψεις σας είναι πολύ ενδιαφέρουσες.

Συγγνώμη που η επιστολή μου είναι κάπως καθυστερημένη αλλά είχα κάποια επαγγελματικά ταξίδια και δεν μπορούσα να γράψω νωρίτερα.

**Ε. Ζούππας**

ANTAIRES MARCO PUMPS AMTIPPOΣIΣTOI  
ΠIΣTOTIΠIKA EΠIATHTETE  
ΠYPOΣEKTHTIKA Π. ΜΑΡΚΟΜΙΧΑΗΛΗΣ & ΥΙΟΣ ΑΕΕΕ ΚΑΤΑΚΕΥΕΣΤΕΣ



Προβλεπόμενη λειτουργία



Συμπίεση



Αυτομάτη παραγωγή ενέργειας



Γραμμοπλάτη



Κύριος βολάν



Πύλη (πύλη)



Προβλεπόμενη λειτουργία



Κύριος



Είμαστε η πλέον εξειδικευμένη ελληνική εταιρεία σε μηχανολογική κατασκευή πλοίων

Οι τεχνικοί μας παρέχονται από τις πόλεις των εμπειρικών πλοίων

Διεύθυνση: 150 0057 2005, GR



ΑΕΡΟΚΙΝΗΤΗΣ ΑΝΤΑΙΡΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΑΦΗΜΑΤΙΣΤΟΣ

WILDEN

THE SPECIALTY WORLD WIDE PUMPING POWER



Αποκλειστική αντιπροσωπεία για Ελλάδα και Κύπρο



H MARCO PUMPS διαθέτει πάντα ανταλλακτικά από τα φίλτρα και γρήγορα ανταλλάσσεται WILDEN.





■ Πλαστικές διάφορα συστήματα
■ Χρήσιμα υλικά
■ Πλάγια από ανταλλακτικά

Καταγραφή: Αδελφ. Μάρκο Μιχαήλ, Πύλη 150 0057 2005, GR. Τηλ: +30 210 4291273

Επιχειρησιακή: Μονοκλιμακίον 150, 150 0057 2005, GR. Τηλ: +30 210 4291273

Ε-mail: Κεντρική: info@marcopumps.gr, Πύλη: info@marcopumps.gr. Τηλ: +30 210 4291273

## Μερικά καλά λόγια για τη διοργάνωση της 21ης ΕΚΘΕΣΗΣ «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2008»

Απόδοση από τον Αντ. Πρίντζη

Ένα αξιόλογο δείγμα του διεθνούς ενδιαφέροντος το οποίο αναφέρεται στη διοργάνωση της 21ης Έκθεσης των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ 2008 αναφέρεται στη γιγάντια αφίσα που είχε αναρτηθεί από το Χρηματιστήριο "NASDAQ" στη πλατεία TIMES SQUARE της Ν. ΥΟΡΚΗΣ στις 30 Μαΐου 2008. Το κείμενο ήταν χαρακτηριστικό και ανέφερε "NASDAQ OMX WISHES SUCCESS TO ALL DURING POSSIDONIA 2008". Το κείμενο αναφέρεται στη πρώτη σελίδα του φυλλαδίου που εκδόθηκε με την ευκαιρία της διοργάνωσης της 21ης Έκθεσης των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ από τις εκδόσεις "SEATRADE" και "ΝΑΦΤΙΛΙΑΚΙ".

Το παραπάνω φυλλάδιο αναφέρει επίσης σαν κύριο άρθρο στη πρώτη σελίδα (αναφέρουμε μερικά περιεχόμενα του άρθρου σε ελεύθερη μετάφραση).

"Η ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ ΣΥΜΜΕΤΕΧΕΙ ΣΤΟΥΣ ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΥΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΟΞΕΡΧΟΝ ΓΕΓΟΝΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ".

Η Παγκόσμια Ναυτιλιακή Κοινότητα "αποβιβάστηκε" στην Αθήνα με προορισμό τα "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ" των οποίων η 21η διοργάνωση σηματοδοτεί τη διετή ναυτιλιακή συνάντηση της πλέον διεθνούς σημασίας μέχρι σήμερα.

Με τη Ναυτιλία να απολαμβάνει μία από τις καλύτερες περιόδους μέχρι σήμερα, ο κόσμος της βιομηχανίας συγκεντρώθηκε, με παρουσίες ρεκόρ για να συζητήσει το τρόπο των εξελίξεων, με εκείνους οι οποίοι ηγούνται της οδού των εξελίξεων. Δεν αποδίδεται μόνο στην Ελλάδα η τιμή στους ανθρώπους οι οποίοι διαθέτουν τη δυναμική στη παγκόσμια Ναυτιλία. Επίσης και η πλατεία TIMES SQUARE της Ν. Υόρκης συμμετείχε στο χώρο των γεγονότων των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ τη τελευταία Παρασκευή του Ιουνίου 2008.

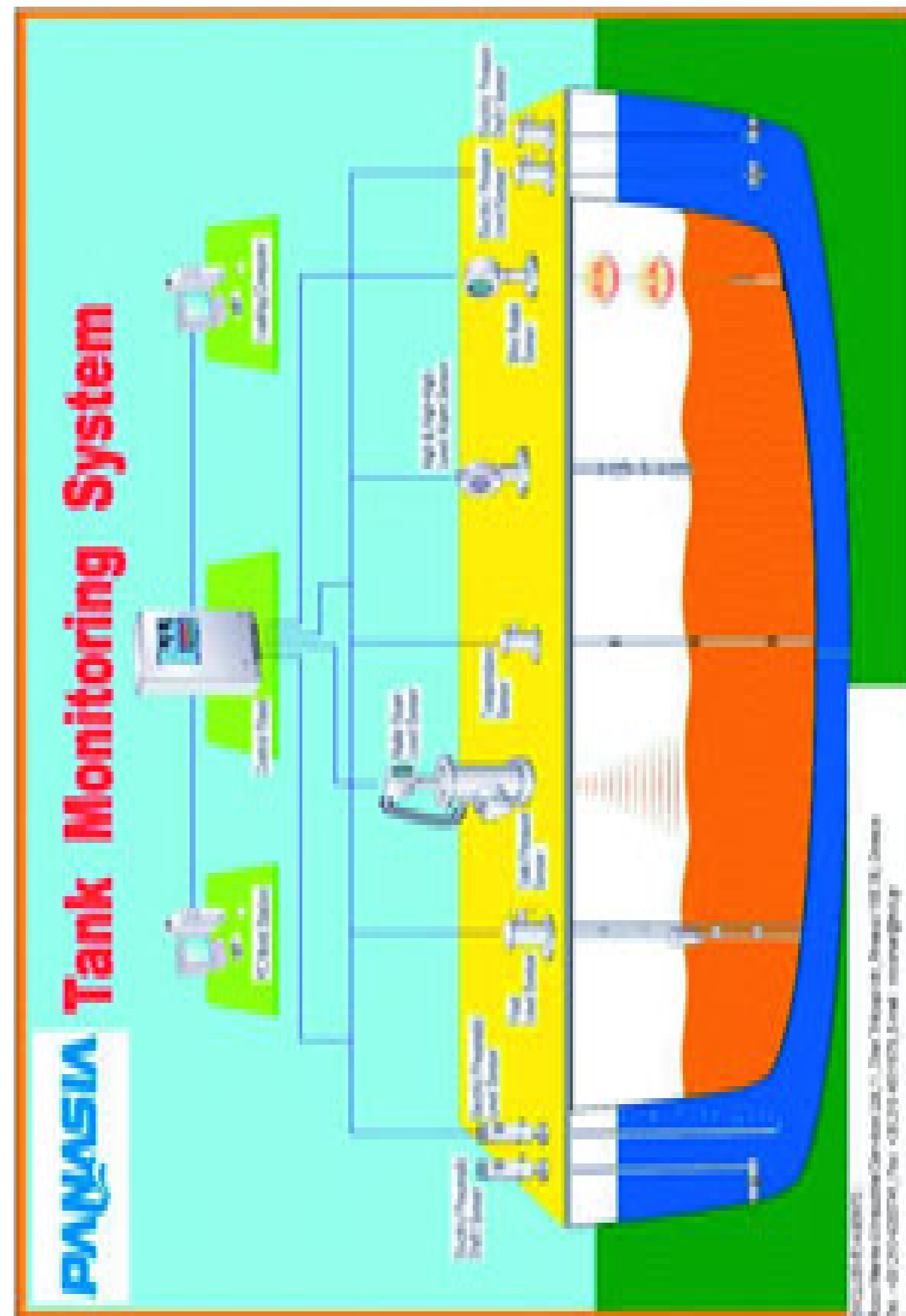
Πραγματικά, η Ελληνική Ναυτιλία, βρίσκεται ανάμεσα στη μεγάλη αλλαγή και αρκετός κόσμος μέσα από τις χιλιάδες τους ασχολούμενους με τη Ναυτιλιακή Βιομηχανία, οι οποίοι έχουν παίξει κάποιο ρόλο σ' αυτή την αλλαγή, θα είναι παρόντες στα γεγονότα. Άλλοι, θα εργασθούν αντίστοιχα σε μία προσπάθεια ώστε να αποτελέσουν μέρος της αλλαγής.

Με την ευκαιρία της διοργάνωσης και των εγκαινίων της Έκθεσης, μεταξύ των παραγόντων ήταν και ο Εντεταλμένος Διευθυντής Των LRS κ. D MOORHOUSE ο οποίος ανέφερε ότι, τα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ είναι το μεγαλύτερο παράθυρο προβολής της διεθνούς ναυτιλιακής Βιομηχανίας.

Η Έκθεση ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2008 χαρακτηρίζεται σαν η πλέον εξαιρετική συνάντηση της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας στην ιστορία. Αυτά δήλωσε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Γ. Βουλγαράκης.

Κατά τη διάρκεια των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ 2008, έλαβαν χώρα διάφορα γεγονότα όπως, κοινωνικές συγκεντρώσεις, συνδιασκέψεις, συναντήσεις διαφόρων Παραγόντων, συνέδρια, διάφορες παρουσιάσεις

Στις 29 Μαΐου ο Υπουργός ΥΕΝΑΝΠ κ. Γ. Βουλγαράκης, σε μία συγκέντρωση πάνω από 120 δημοσιογράφους από τους 410 διαπιστευμένους για την Έκθεση, ανέφερε, το γεγονός υπόσχεται να γίνει μία ευκαιρία ορόσημο για τη Παγκόσμια Ναυτιλιακή Βιομηχανία. Τα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ έχουν πάντοτε κερδίσει το ενδιαφέρον των Ναυτικών Χωρών σαν ένα παραδοσιακό Εμπορικό FORUM και ένας χώρος αναφοράς Εμπορικής δραστηριότητας, για το Ναυτιλιακό τομέα.





## Εκδήλωση WISTA Hellas - ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2008



**Πέννυ Ζαγλαρίδου - Διευθύντρια easyCruise**  
**Πόπη Οικονόμου - Ταμίας, Τζένη Πουρνάρα - Αντιπρόεδρος**  
**Κατερίνα Καραγεώργη - Μέλος Δ.Σ.,**  
**Άννα-Μαρία Μονογιούδη - Πρόεδρος,**  
**Βέρα Αλεξανδροπούλου - Γεν. Γραμματέας**



**Βίκυ Ρούσσου - J. G. Roussos Shipping S.A. -**  
**Πρόεδρος WISTA Hellas 2004-2006**  
**Άννα-Μαρία Μονογιούδη - Aegean Protective**  
**Coatings S.A. - Πρόεδρος WISTA Hellas 2008-**  
**Μαρία - Χριστίνα Κτιστάκη - Seabound Maritime Inc. -**  
**Πρόεδρος WISTA Hellas 2006-2008**

Κατά την διάρκεια της διεθνούς ναυτιλιακής έκθεσης "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2008", ανάμεσα στις εντυπωσιακές και σπουδαίες εκδηλώσεις των διαφόρων φορέων και εταιρειών της Ναυτιλίας, η WISTA Hellas οργάνωσε με πολλή επιτυχία μία απογευματινή συγκέντρωση στην Μαρίνα Φλοίσβου στις καλόγουστες εγκαταστάσεις του PierOne / Coquillage με την ευγενική χορηγία της easyCruise.

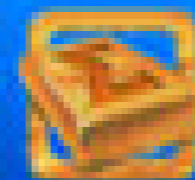
Η WISTA Hellas, σωματείο στο οποίο συμμετέχουν γυναίκες καταξιωμένες, στελέχη και παράγοντες της ναυτιλίας, με διάφορες ειδικότητες όπως πλοιοκλήτριες, ναυλομεσίστριες, ναυτιλιακοί δικηγόροι, ναυπηγοί, εκδότριες ναυτιλιακών περιοδικών και άλλων επαγγελματιών γύρω από τον χώρο της ναυτιλίας, έχει καθιερώσει την συνάντησή αυτή κατά τη διάρκεια των "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ" εδώ και αρκετά χρόνια.

Πάνω από 120 άτομα παρευρέθηκαν στην εκδήλωση αυτή. Μέλη από την Ελλάδα καθώς και επισκέπτριες μέλη των σωματείων WISTA άλλων κρατών αλλά και εκλεκτοί καλεσμένοι, συναντήθηκαν και συζήτησαν για θέματα κοινού ενδιαφέροντος και ανανέωσαν συνεργασίες και φιλίες.

Ανάμεσα στα θέματα που συζητήθηκαν ήταν το επερχόμενο Διεθνές Συνέδριο της WISTA το οποίο θα πραγματοποιηθεί τον Οκτώβριο στη Νέα Ορλέανη, αλλά και η προσφορά του μέλους της WISTA και δυναμικής διευθύντριας της easyCruise, Πέννυς Ζαγλαρίδου, να βοηθήσει στη διοργάνωση εκδρομής για τα μέλη, τις οικογένειες και τους φίλους τους, με ένα από τα κρουαζιερόπλοια της εταιρείας.



Μέλη της WISTA τόσο από Ελλάδα όσο και από τον υπόλοιπο κόσμο, αλλά και εκλεκτοί καλεσμένοι απολαμβάνουν την ηλιόλουστη μέρα.



## ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΦΥΛΙΔΗΣ



Οι Εκδόσεις Σταφυλίδη εξέδωσαν και κυκλοφόρησαν ένα σπουδαίο έργο με τίτλο «ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΩΝ» αγγλο-ελληνικό και ελληνοαγγλικό.

Η ιδιαίτερη σημασία του τομέα της ναυτιλίας για τη χώρα μας και η συνεχής ανάπτυξη του κλάδου απαιτούσε τη δημιουργία ενός αξιόλογου και ολοκληρωμένου λεξικού με στόχο την πλήρη κάλυψη της πλέον σύγχρονης ορολογίας στην ελληνική γλώσσα, συμπεριλαμβάνοντας τεχνική και μηχανολογική ορολογία.

Το πλήθος των όρων και λέξεων που χρησιμοποιούνται στη ναυτιλία έχει μεγεθυνθεί και το ελληνοαγγλικό και αγγλοελληνικό ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΩΝ καλύπτει και εξυπηρετεί με 40.000 λήμματα, το σύνολο της ναυτιλιακής ορολογίας, καθότι συμπεριλαμβάνει όλα όσα απαιτούνται για την πλήρη και έγκυρη ένδο και έξω των πλοίων συνεννόηση καθώς και ό,τι αφορά τόσο τη λειτουργία και τον πλουν των караβιών αυτών καθ' εαυτών, όσο και αυτά τα οποία

απαιτούνται για την εκτέλεση του όλου κύκλου εργασιών σε παγκόσμιο επίπεδο εντός και εκτός των λιμανιών, επιχειρήσεων και γραφείων.

Το ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΩΝ σε 1312 σελίδες καλύπτει όλο το φάσμα των ναυτιλιακών εργασιών με ορολογία από διάφορα πεδία της ναυτιλίας και της ναυτικής πρακτικής, με εγκυκλοπαιδική ανάπτυξη.

Πιο συγκεκριμένα η ορολογία που εμπεριέχεται στο λεξικό περιλαμβάνει: αλιευτικούς, αστρονομικούς, γεωλογικούς, εμπορικούς, ιστιοπλοϊκούς, μετεωρολογικούς, μηχανικούς, μηχανολογικούς, ναυπηγικούς, ναυσιπλοϊκούς, ναυτασφαλιστικούς, ναυτιλιακούς, οικονομικούς, νομικούς, τεχνολογικούς, τηλεπικοινωνιακούς και ωκεανογραφικούς όρους καθώς και ναυλοσύμφωνα.

Αναλυτικότερα εμπεριέχονται: 1) κατηγορίες ναυλώσεων, 2) βασικά είδη ναυλοσυμφώνων, 3) ναυτιλιακή ασφάλιση, 4) βασικές πρακτικές της εμπορικής ναυτιλίας, 5) κατηγορίες φορτωτικών, 6) βασικές κατηγορίες και χαρακτηριστικά εμπορικών πλοίων, 7) πλήρης ορολογία και συντμήσεις ναυτιλιακών όρων, 8) πολιτική και πιστοποιητικά νηογνώμωνων, 9) μηχανήματα εξοπλισμού πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων 10) σύντομη περιγραφή διεθνών και ναυτιλιακών συμβάσεων (κανόνες Υόρκης, Αμβούργου, Χάγης κ.λπ.).

Το ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΩΝ διατίθεται από τις εκδόσεις Σταφυλίδη και από όλα τα μεγάλα βιβλιοπωλεία στην τιμή των 65 ευρώ.

Για τις παραγγελίες σας επικοινωνείτε στα τηλ. 210 3813.773, fax 210 3813.730

## ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ

## ΑΡΧΑΙΟΓΝΩΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

του Μαρίνου Τσάμου

Πλοιάρχου Ε.Ν. - Συγγραφέα

# Η Υποβαδμισμένη Ν. Εκπαίδευση

Για την απομάκρυνση του κινδύνου αφελληνισμού της Εμπορικής μας Ναυτιλίας, από την επιδεινούμενη έλλειψη Ελλήνων αξιωματικών, οι ναυτικοί φορείς και με την ευκαιρία της Ημέρας Εμπορικού Ναυτικού, Ποσειδωνίων, Ναυτικής Εβδομάδας αλλά και των επερχόμενων Πανελλαδικών Εξετάσεων πήραν τα ..."όρη και τα βουβά" παλεύοντας να φέρουν όχι πιά τους νέους στη θάλασσα αλλά το ... θάλασσα στους νέους! Μόνο που το κράτος και κυρίως το Υπουργείο (αν και διευρυμένο) Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με τη "ναυτιλιακή" πολιτική του αντί να προσελκύει τη νεολαία στη θάλασσα την ..."αβαράρει"!

Παρά τις πολλαπλές υπουργικές εξαγγελίες και ..."δεσμεύσεις" για την αναβάθμιση της Ναυτικής Εκπαίδευσης της πρώτης ναυτιλιακής δύναμης στην υφήλιο αλλά και της μεγαλύτερης βιομηχανίας της χώρας από την οποία εισρέουν δεκαεπτά δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως στην αιμορραγούσα εθνική οικονομία εξακολουθεί πεισματικά να κρατά τις παραγωγικές σχολές πλοίαρχων και μηχανικών (Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού ) εκτός τριτοβάθμιας εκπαίδευσης... Δε βλέπει άραγε γειτονικά κράτη με νηπιακή ναυτιλία όπως Βουλγαρία, Τουρκία, Αίγυπτο πως διαθέτουν ανώτατη Ναυτική Εκπαίδευση; Μέχρι και στην Ινδία λειτουργεί Ναυτικό Πανεπιστήμιο που πρόσφατα μάλιστα εγκαινιάστηκε από το Γενικό Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ναύαρχο Ε. Μητρόπουλο!

Υπογραμμίζεται πως το 2005, όταν οι μελλοντικοί αξιωματικοί πιστέψανε στις κυβερνητικές εξαγγελίες περί της δήθεν "ανωτατοποίησης" των Ακαδημιών, οι υποψήφιοι ανήλθαν στους 3022! Ένα χρόνο όμως αργότερα και μετά την ψήφιση του ψευδοεπίγραφου νόμου 3450/06 του κ. Κεφαλογιάννη, παρουσιάστηκαν μόνον 707 (τέσσερις φορές λιγότεροι δηλαδή) και δυστυχώς και φέτος δεν αναμένεται να αυξηθούν.

Είναι άδικο, παράλογο και αποτελεί σοβαρό αντικίνητρο, το πτυχίο των αποφοίτων, μετά από τετραετείς σπουδές στις Ακαδημίες (τρία χρόνια στις αίθουσες διδασκαλίας και ένα χρόνο στα πλοία) να παραμένει ισοδύναμο του απολυτηρίου Λυκείου...

Και τέλος υπενθυμίζεται σε όλους τους "αρμόδιους" πολιτικούς, δημόσιους υπαλλήλους και συνδικαλιστές, που κάπνισαν για την εκπαίδευση των αξιωματικών και μελλοντικών στελεχών των ναυτικών επιχειρήσεων πως οι ρίζες της Ναυτικής Παιδείας είναι πολύ βαθιές στην Ελλάδα. Όταν στα πέτρινα χρόνια της Τουρκοκρατίας κάποια Ελληνόπουλα μάθαιναν ανάγνωση και γραφή στο κρυφό σχολειό, στην Ύδρα, η περιώνυμη Ναυτική Σχολή εκπαίδευε τους ονομαστούς Υδραίους πλοίαρχους που ανταγωνίζονταν και υπερτερούσαν των Άγγλων, Γάλλων και Οθωμανών συναδέλφων τους.

Το σχολείο αυτό, μπορούμε να πούμε, πως είναι η αρχαιότερη επαγγελματική σχολή σε ολόκληρη την τότε σκλαβωμένη Ελλάδα.

Η Σχολή της Ύδρας ήταν η μετεξέλιξη, γύρω στα 1800, του κοινοτικού σχολείου του Αγίου Βασιλείου που λειτουργούσε από το 1749! Στη Ναυτική της Ύδρας Σχολή διδάξαν διαπρεπείς Ιταλοί, Γάλλοι και Πορτογάλοι καθηγητές. Διασώζονται μάλιστα τα ονόματα των Ιταλών Φελίτσε Καζέρτα που δίδαξε ναυτιλία και Ιωσήφ Κιάππε (δρ. της νομικής) που δίδαξε την Ιταλική Γλώσσα. Η Σχολή διαλύθηκε κατά την Επανάσταση όταν καθηγητές και σπουδαστές μαρκαρίσαν στα πλοία του Αγώνα για την απελευθέρωση της Πατρίδας από τον Οθωμανικό ζυγό!

Βλέπετε οι Υδραίοι προεστοί είχαν έγκαιρα αντιληφθεί, σε αντίθεση με τους σημερινούς καρεκλοκένταυρους, τη σημασία της άρτιας και κυρίως επιστημονικής Ναυτικής Εκπαίδευσης!

Φρίξος Δήμου  
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Υ.Γ. Αφιερώνεται στην Ημέρα Εμπορικού Ναυτικού, που εορτάζεται στις 9 Μαΐου, για να μην περάσει τελείως απαρατήρητη.

## Π Ε Ν Θ Η

### ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΥΡ. ΡΑΠΕΣΗΣ 1931 -2008

Στις 11 Απριλίου 2008 απεβίωσε ο Ανδρέας Ράπεσης γιος της κυρα Αλεξάνδρας Ράπεση ειδικού γραμματέως της ΠΕΜΕΝ και δίδυμος αδελφός του συναδέλφου και μέλους του Δ.Σ. της Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν. Νικολάου Ράπεση. Γεννήθηκε στο Μεσολόγγι το 1931 και αποφοίτησε από την σχολή Μηχανικών Ε.Ν. Αρχιμήδης. Το 1967 μετακόμισε στο Βραχάτι Κορινθίας και ασχολήθηκε με τις επισκευές γεωργικών μηχανημάτων όπου και διέπρεψε. Άφησε πίσω του δύο κόρες, ένα γιο και 4 εγγόνια.

### ΛΟΥΚΑΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ 1934-2008

Την 1 Απριλίου 2008, "έφυγε" από κοντά μας ο "Μαστρο-Λουκάς" Κοντογιάννης ένας καλός φίλος και συνεργάτης.

Γεννήθηκε το 1934 στο Κουβαρά Αττικής στους κόλπους μίας πολύτεκνης οικογένειας. Στην τρυφερή ηλικία των οκτώ ετών ένας βομβαρδισμός, στέρησε από τον ίδιο και τα αδέρφια του, τους γονείς τους... Ξεκίνησε γι' αυτόν πολύ νωρίς ο αγώνας για επιβίωση... Σε ηλικία 11 ετών, ήρθε στην Αθήνα μαζί με τον γαμπρό του, για να μάθει μια "τέχνη" και η πρώτη του εργασία ήταν σε επισκευές εξατμίσεων αυτοκινήτων.

Έχοντας το μυαλό του σε συνεχή εγρήγορση, "ψάχνοντας" και "ρωτώντας", από τις εξατμίσεις αυτοκινήτων μεταπήδησε σε ευρύτερο τομέα συγκόλλησης μετάλλων, ενώ παράλληλα άρχισε να φοιτά σε σχολή Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού.

Εκπλήρωσε τη στρατιωτική του θητεία στο Πολεμικό Ναυτικό και αμέσως μετά την απόλυση του, σε ηλικία πλέον 23 ετών, "έστησε" το πρώτο του Μηχανουργείο στο κέντρο της Α-

θήνας, στην οδό Σολωμού στην Πλατεία Κάνιγγος. Έπειτα από μικρό χρονικό διάστημα, ξεκίνησε τη λειτουργία και δεύτερου Μηχανουργείου στη Λεωφόρο Αθηνών.

Το δημιουργικό του πνεύμα, η εργατικότητα και υπευθυνότητα του αλλά και η αγάπη για τη δουλειά του, του απέδωσαν σύντομα τον τίτλο του "Μάστορα" στις συγκολλήσεις, ενώ παράλληλα διεύρυνε το πεδίο των εργασιών του, στον τομέα της συγκόλλησης μηχανών πλοίων. Για ότι πιο δύσκολο και περίτεχνο, απευθύνονταν όλοι στο "Μαστρο-Λουκά"!!

Η δημιουργία οικογένειας ήταν το επόμενο βήμα του, παντρεύτηκε και απέκτησε δύο γιους, τον Κώστα και το Δημήτρη. Ο Κώστας Κοντογιάννης, "κληρονομώντας" από μικρός την αγάπη του πατέρα του για τη δουλειά του, σήμερα είναι ο άξιος συνεχιστής της επιχείρησης και του ονόματος του πατέρα του στο χώρο.

Το 1980, μεταστέγασε την επιχείρηση του ,σε ιδιόκτητες εγκαταστάσεις στην περιοχή του "Βοτανικού", εξοπλίζοντας τη με ότι πιο σύγχρονο και εξελιγμένο τεχνικά για τα χρόνια εκείνα. Η δημιουργία και η εξέλιξη συνεχίζονταν...

Η μοίρα τον "χτύπησε" το 1985, όταν "έχασε" από την "επάρατη νόσο" την αγαπημένη του σύζυγο Ιωάννα. Το "κέντρο του κόσμου" του πια, ήταν τα παιδιά του και η δουλειά του...

Το 1990, μεταφέρει την επιχείρησή του στο κέντρο του Πειραιά, στην οδό Αιγάλεω, με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών του.

Οι ιδέες, οι ευρεσιτεχνίες του, οι άπειροι τρόποι που έβρισκε για να αποκαθιστά και να συγκολλά ρήγματα σε ιδιαίτερα "δύσκολα" μέταλλα -μαντέμι, μπρούτζο, αλουμίνιο, αντιμόνιο - τον καθιέρωσαν ως τον "καλύτερο", ως τον "Μάστορα" στο χώρο του, η

φήμη του επεκτάθηκε στον ευρύτερο Ναυτιλιακό χώρο και η ικανότητα και αξιοσύνη του, αναγνωρίστηκαν ακόμη και από τους ανταγωνιστές του...

Το 2004, "έστησε" ολόκληρη Βιομηχανική μονάδα στην περιοχή του Β.Ι.Π Α Σχιστού, εξοπλισμένη με πλήθος μηχανημάτων νέας τεχνολογίας.

Οι άνθρωποι που δούλεψαν μαζί του - όχι γι αυτόν - αλλά "μαζί του", έλαβαν κι εκείνοι κομμάτι από την αγάπη του γι αυτό που έκανε. Η συνταξιοδότηση του ήταν περισσότερο "τυπική" αφού δεν μπορούσε να φανταστεί τον εαυτό του να κάθεται χωρίς να βρίσκεται στον χώρο της εργασίας, φορώντας τη φόρμα του και δουλεύοντας μέχρι το τέλος...

Τον Ιανουάριο του 2008, προσβλήθηκε από βαριάς μορφής λοίμωξη των πνευμόνων κι έδωσε έναν ακόμη αγώνα, τον τελευταίο του, έως την ημέρα που μόνο το πνεύμα και τα έργα του, παρέμειναν σε αυτόν τον κόσμο...

Ο αποχαιρετισμός στον "Μαστρο-Λουκά" ήταν δείγμα της ζωής του, του ευχήθηκαν "καλό ταξίδι", σχεδόν όλοι όσοι τον γνώριζαν, συγγενείς, φίλοι, άνθρωποι που προσέφεραν εργασία στις επιχειρήσεις του, συνεργάτες, ανταγωνιστές...

Άνθρωπος ζυμωμένος με τη δουλειά, άνθρωπος ζυμωμένος με τη "μουτζούρα", δεν κάθησε ποτέ πίσω από ένα γραφείο, δεν έδωσε ποτέ εντολές χωρίς πρώτα να τις εκτελεί ο ίδιος, φιλότιμος, ευθύς και "γνήσιος", είναι μερικοί από τους χαρακτηρισμούς που έρχονται στο μυαλό όποιου τον γνώρισε...

"Ας είναι ελαφρύ το χώμα που σκεπάζει το σώμα του", το πνεύμα του θα βρίσκεται πάντα κοντά σε αυτούς που τον γνώρισαν...

## ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Λάβαμε το παρακάτω "Δελτίο Τύπου" το οποίο δεόντως δημοσιεύουμε

Το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος, συμμετέχοντας στις εκδηλώσεις για τον εορτασμό της Ναυτικής Εβδομάδας 2008 διοργανώνει έκθεση με τίτλο:

**«Από τα μεγάλα στα... μικρά ναυπηγήματα. Έκθεση μοντέλων Ελληνικών παραδοσιακών σκαριών».**

Τα εγκαίνια θα πραγματοποιηθούν στο Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος στις 29 Ιουνίου 2008 και ώρα 20:00.

Σκοπός είναι να παρουσιαστούν οι χαρακτηριστικότεροι τύποι ελληνικών παραδοσιακών σκαριών, οι οποίοι έχουν πλέον εξαφανιστεί λόγω της οριστικής επικράτησης των μηχανοκίνητων πλοίων.

Το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος θέλοντας να αναδείξει αυτή την παράδοση προσκάλεσε μοντελιστές από όλη την Ελλάδα, οι οποίοι

κατασκευάζουν ομοιώματα υπό κλίμακα παραδοσιακών σκαφών, να παρουσιάσουν την δουλειά τους στο ευρύ κοινό. Την έκθεση θα συμπληρώνουν φωτογραφίες με θέματα από το ναυτικό βίο των ελληνικών νησιών στις αρχές του αιώνα μας, ενώ μέσω ενός ηλεκτρονικού υπολογιστή, ο επισκέπτης της έκθεσης θα έχει πρόσβαση σε πληροφοριακό υλικό σχετικά με την παραδοσιακή ναυπηγική, τους τύπους σκαφών και ιστοφορίας που ενδημούσαν στους ταρσανάδες και τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου κατά τους 18° και 19° αιώνες.

**Διάρκεια έκθεσης:**

1 Ιουλίου 2008 έως

2 Αυγούστου 2008

**Ημέρες και ώρες λειτουργίας:**

Τρίτη έως Σάββατο 9:00 - 14:00,

Κυριακή 9:30 - 14:00

**Επικοινωνία:**

210 4516264-210 4516822,

nme@ath.forthnet.gr

# Η Ιστορία & η Αδιαλαξία των Σκοπιανών

Του Αριστείδη Χρ. Πετρόπουλου (Σκαρμιτσιώτη)

Μία και μοναδική είναι η Ελληνική Μακεδονία, που άνοιξε τις πόρτες του πολιτισμού σ' ολόκληρο τον κόσμο.

Είναι η Ελληνική Μακεδονία, από όπου πέρασε ο Χριστιανισμός και σκόρπισε σ' όλη την Ευρώπη. Όταν ο Απόστολος Παύλος είδε σαν όραμα ο Μακεδόνας να τον καλεί. Ο Μακεδόνας ήταν Έλληνας και Ελληνικά τον καλούσε, στη γλώσσα που μιλούσε ο Απόστολος. Σ' αυτή την αδιαμφισβήτητη Ελληνικότητα, ζητούν οι σλαβοτσιγανότουρκοι; (η μακροσκελής αυτή λέξη δηλώνει το μωσαϊκό των φυλών που απαρτίζουν τη Σκοπιανή Δημοκρατία του σήμερα). Πού βρισκόταν όλο αυτό το μωσαϊκό όταν η Ελληνική Μακεδονία μεργαλοουργούσε;

Και με ποιο δικαίωμα τώρα διεκδικούν αυτό που ποτέ δεν τους άνηκε; Άλλωστε ο χώρος αυτός που παραχωρήθηκε από τις Μεγάλες Δυνάμεις στη Σερβία και τώρα μένει σ' αυτούς, μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους γιατί υπήρχε προηγούμενη συμφωνία που είναι μια λωρίδα Μακεδονικής γης στα νότια σύνορα με την Ελλάδα. Εκεί όπου είναι η πόλη των Σκοπίων και όλα τα περίγυρα του νεοσύστατου κρατιδίου, δεν ήταν ποτέ "Μακεδονία". Ήταν η Δαρδανία και κατά τους Ρωμαϊκούς χρόνους και μετά στην Τουρκοκρατία, μέχρι πρόσφατα στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ήταν επαρχία Βαρντάρσκα της Νοτιοσλαβίας.

Το όνομα «Μακεδονία», έδωσε στην επαρχία αυτή αυθαίρετα το 1944 ο στρατάρχης Τίτο, με ύπουλη πρόθεση να επεκταθεί στην Ελληνική Μακεδονία, να κατέβει στο Αιγαίο. Δεν μας άφησαν τότε οι Δυτικές Δυνάμεις, οι Σύμμαχοί μας, να διαμαρτυρηθούμε γι' αυτό το δόλιο σφετερισμό του ονόματος, γιατί ήθελαν να καλοπιάσουν τον Τίτο, να τον αποσπάσουν από τη Σοβιετική επιρροή. Τώρα λησιμονούν ότι για το όνομα αυτοί είναι υπαίτιοι και ούτε και το αναλογίζονται. Πόσες φορές ακούσαμε από το στόμα του Υπουργού Εξωτερικών των Η.Π.Α. να ονομάζει το κρατίδιο

«Μακεδονία», όπως τώρα πρόσφατα κατά την επίσκεψη του Σκοπιανού πρωθυπουργού στις Η.Π.Α. ο πρόεδρος Μπούς τον προσφώνησε ως Πρωθυπουργό της Μακεδονίας. Κάτι τέτοια γίνονται παιχνίδια στο μωσαϊκό των Σκοπιανών. Ποιά Μακεδονία ζητούν να τους δώσουν; Ποιά Μακεδονία περιλαμβάνει ο Χάρτης τους; Διόν, Βεργίνα, Πέλλα, Θεσσαλονίκη, Αμφίπολη, Φίλιπποι, Θάσο, Άγιον Όρος, ακτές Χαλκιδικής, Τορώνη και τόσα άλλα.

Ποιά Μακεδονία με ακραιφνή Ελληνικό πληθυσμό, με τις πολύτιμες αρχαιότητες, που διατηρούμε με τόση ευλάβεια και είναι με την Ακρόπολη, την Ολυμπία, τους Δελφούς, τη Δωδώνη και τα άλλα κέντρα, ο ομφαλός του Πολιτισμού της ανθρωπότητας.

Κι αυτό το μικρό μέρος της Μακεδονίας που τους έχει παραχωρηθεί κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους, Μοναστήρι, Οχρίδα, Περιοχή Μορίχοβο, Στρομνίτσα, Γευγελή, όπως και τα άλλα στη Βουλγαρία με το Βυζαντινό Μελένικο, ομιλούν για τις ρίζες τους τις Ελληνικές, που ποτέ και κανείς δεν είναι δυνατό να εξαλείψει.

Και οι ρίζες είναι η ιστορία, ο Πολιτισμός, η Τέχνη, που διατηρήθηκαν Ελληνικά σ' όλους τους αιώνες Αρχαίους, Βυζαντινούς, νεώτερους με τον ένδοξο Μακεδονικό Αγώνα.

Και οι ρίζες είναι η ιστορία, ο Πολιτισμός, η Τέχνη που διατηρήθηκαν Ελληνικά σ' όλους τους αιώνες Αρχαίους, Βυζαντινούς, νεώτερους με τον ένδοξο Μακεδονικό Αγώνα.

Από την ακρινή Οχρίδα ως το μακρινό Μελένικο, αρχαία ευρύματα, μεγάλα και μικρά Μνημεία, Βυζαντινές εκκλησίες, φημισμένες εικόνες, τοιχογραφίες και μωσαϊκά για την ελληνικότητά τους. Αυτό το αδιάσειστο τεκμήριο στην Τέχνη, απαιτούμε να σεβαστούν Ευρωπαίοι και Αμερικανοί αν θέλουν να λέγονται «Πολιτισμένοι».

## ΓΙΑ ... ΔΕΣΙΜΟ

Είναι αλήθεια απογοητευτικό στη "ναυτική" χώρα μας ο ποθός κόσμος κι ειδικότερα αυτοί που είναι ταγμένοι να υπηρετούν την ελληνική γλώσσα, να έχουν πλήρη σύγχυση ("τρικυμία εν κρανίω") για κάθε θέμα που αφορά στη ναυτιλία...

Μπερδεύουν το αράζω με το... προσαράζω, αηλιάζουν το γένος της προβλήτας σε... αρσενικό, "αναβαθμίζουν" τον πηλοίαρχο και πρώτο μηχανικό σε... ναυτεργάτη και μεταφράζουν το DRYDOCK (μό-

νημη δεξαμενή) σε στεγνή... αποβάθρα!!!

Τις προάψεις πάθι ακούστηκε, από τηλεοπτικό κρατικό κανάλι, πως απαγορεύτηκε ο εθιμικισμός πηλοίου με φορτίο πηλοίου και ότι έμεινε "δεμένο" έξω από το λιμάνι!!!

Τα καράβια δένουν (πηλιοδετούν, πρυμνοδετούν, προδετούν) μόνο μέσα στα λιμάνια όπου υπάρχουν, προστατευμένες από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Οι απαραίτητες και κατάλληλες εγκαταστάσεις (προβλήτες κρη-

πιδώματα, αποβάθρες κ.λ.π.).

Όσα από τα πηλοία, που για οποιονδήποτε λόγο παραμένουν εκτός, συνήθως αγκυροβολούν αφού είναι αδύνατο να δέσουν.

Το λήμμα όμως "δένω", στη ναυτική ορολογία, έχει και τη σημασία του παροπλίζω αηλιά ναυλωμένο, επανδρωμένο και φορτωμένο καράβι δεν μπορεί να θεωρηθεί παροπλισμένο!!!

Φρίξος Δήμου  
Πηλοίαρχος Ε.Ν.

ΛΕΣΧΗ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

## ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

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

e-mail: [supereng@otenet.gr](mailto:supereng@otenet.gr)  
WEB SITE: [www.superengclub.gr](http://www.superengclub.gr)

Τηλ. : 210 4291.273 - Fax: 210 4291.364

### ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΠΟΥ ΛΑΒΑΜΕ

GAC WORLD No 2 April 2008  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ 20 Απριλίου 2008  
ΤΑ ΝΕΑ ΤΟΥ ΣΩΝΠΑΠ  
Ιανουάριος - Φεβρουάριος 2008  
Το «**Ματσακόνι**» Δημ. Όργανο της ΠΕΝΕΝ  
Μάρτιος - Απρίλιος 2008  
ΕΝΩΣΗ της ΠΕΜΕΝ, Μάρτιος - Απρίλιος 2008  
ΕΝΗΜΕΡΟΣ - Μηνιαία Πολιτική Επιθεώρηση  
Απρίλιος 2008

ΠΛΟΙΑΡΧΙΚΗ ΗΧΩ της ΠΕΠΕΝ,  
Μάρτιος - Απρίλιος 2008  
ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ της Π.Σ.Ο.Α.Ε.Ν.  
Μάρτιος - Απρίλιος 2008  
POSIDONIA TODAY 2ND JUNE  
PUBLISHED BY SEATRADE & NAFTILIAKI  
«SHIP REPAIR & CONVERSION TECHNOLOGY»  
2ND QUARTER 2008. (A JOURNAL OF THE  
ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHTECTS)

### ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΤΗΣ ΛΕΣΧΗΣ "ΓΝΩΣΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ"

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

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

Θεωρούμε υποχρέωσή μας να συνεχίζουμε την εκάστοτε έκδοση με ευθύνη και σοβαρότητα όπως

πηγάζουν μέσα από τον χώρο μας, όμως ζητάμε τη βοήθεια και τη συμπαράσταση των συναδέλφων και φίλων της Λέσχης.

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

Ευχαριστούμε  
οι υπεύθυνοι της έκδοσης

# MARITECH

SPARE PARTS • REPRESENTATIONS • SHIP SUPPLIES GROUP



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

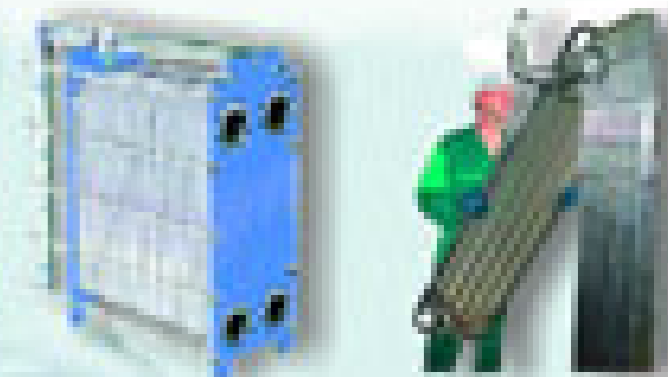


Plate Heat Exchanger Gaskets, Plates  
(Inox, Titanium)



Boiler & M.E. cooling Water Treatment

EXCLUSIVE AUTHORIZED  
REPRESENTATION  
FOR GREECE & CYPRUS



[www.maritechspares.com](http://www.maritechspares.com)  
e-mail: [info@maritechspares.com](mailto:info@maritechspares.com)  
[www.ecochlorhellas.gr](http://www.ecochlorhellas.gr)  
e-mail: [ecochlor@otenet.gr](mailto:ecochlor@otenet.gr)

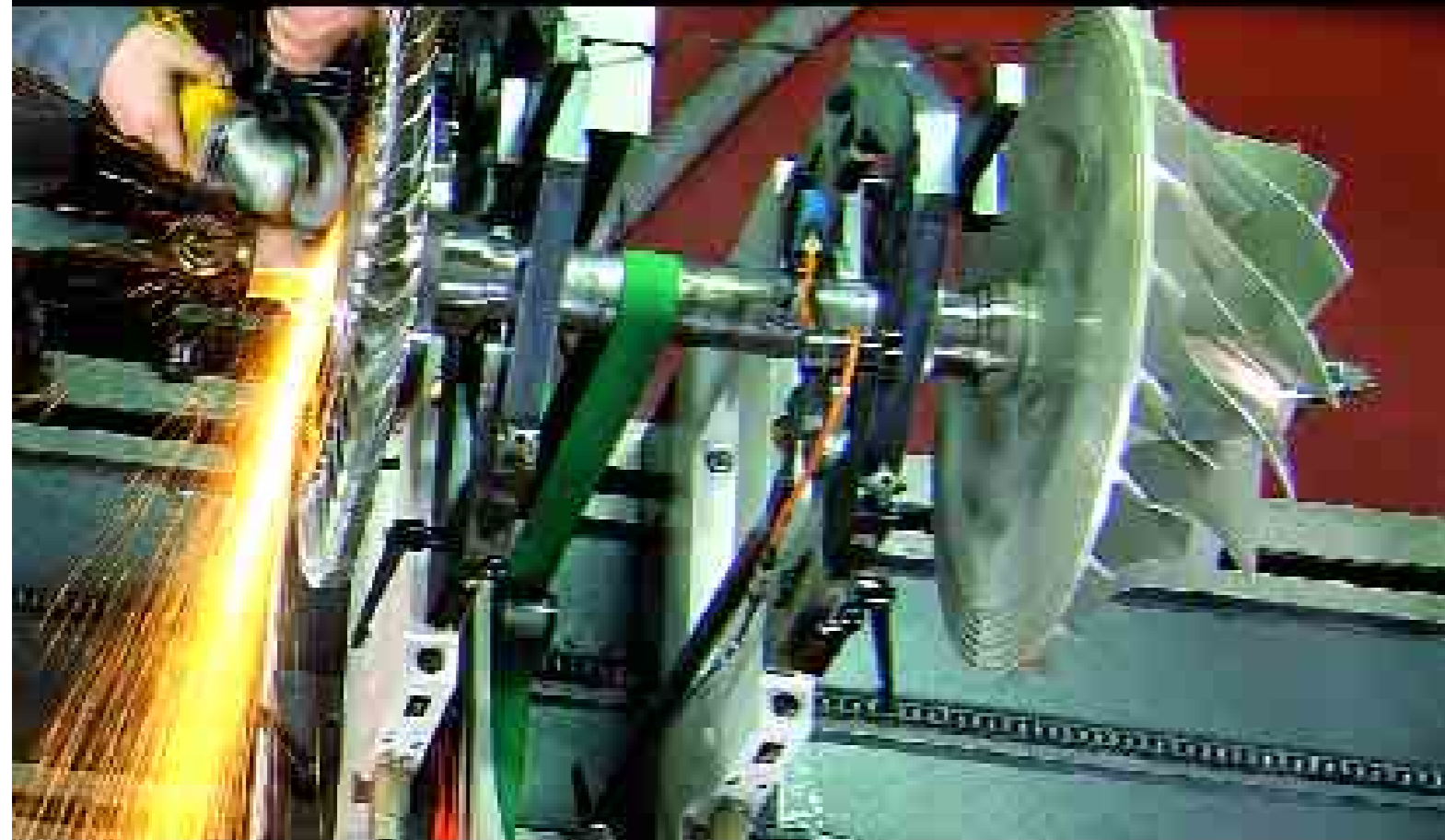
304, M. Kiofisi Str, Ilionia, 158 63, Greece  
TEL: +30 210 4618779  
TEL: +30 210 4082301  
FAX: +30 210 4082302

# 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@otenet.gr](mailto:turbomed@otenet.gr)

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

Str. 142, BLOCK 2, 18563 PERAMA, HELLAS

Tel: 210 4000111 FAX: 210 4000225