

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

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ - ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2009 • ΤΕΥΧΟΣ Νο 40

A. EXCLUSIVE AGENTS FOR:

- PACIFIC OCEAN:**
CANADA SOUTH SEA ISLANDS, 200000 sq. nautical miles.
The main office being in Vancouver, British Columbia.
JABALHAI QUA. 180000 sq. nautical miles.
LATIN AMERICA BRASSIA, 200000 sq. nautical miles.
BLACK SEA
- THE BALTIC STATES OF RUSSIA: ESTONIA, LITHUANIA & POLAND**
- IN AMERICA:** PERU, 1,000,000 sq. nautical miles.
EUROPE: SWITZERLAND, 200,000 sq. nautical miles.
- B. CHINA REGION**
- B.1. MAIN AGENTS FOR:**
- NORTH CHINA**
TIANJIN, BEIJING, 10,000,000 sq. nautical miles.
SOUTH CHINA: HONGKONG, 200,000 sq. nautical miles.
- SEASIDE REGION**
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
SEA OF JAPAN: 1,000,000 sq. nautical miles.
- WEST CHINA**
The main office being in Shanghai, 100,000 sq. nautical miles.
- B.2. DISTRIBUTION AGENTS FOR:**
- INDONESIA REGION**
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
- B.3. DISTRIBUTION AGENTS FOR:**
- INDONESIA REGION**
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
- INDONESIA REGION**
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.

B. OTHER REGIONS - MAIN AGENTS:

- INDONESIA**
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
- C. TECHNICAL SERVICES:**
TECHNICAL SERVICES
TECHNICAL SERVICES
TECHNICAL SERVICES
- D. THE NORTH OCEAN:**
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
- E. THE PACIFIC OCEAN:**
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
- F. THE ASIAN REGION:**
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
- G. THE AMERICAN REGION:**
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.
SOUTH CHINA: 100,000 sq. nautical miles.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ - ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2009

Β' ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΕΥΧΟΣ Νο 40

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Το μόνο ενθαρρυντικό, στο πλήθος των αρνητικών "πρωτιών" που μαστίζουν τη χώρα μας, είναι η πρωτοκαθεδρία που κατέχουμε με τον εμπορικό μας στόλο στον παγκόσμιο υγρό στίβο. Τα "ξύλινα τείχη". Το θαυμαστό αυτό επίτευγμα των Ελλήνων εφοπλιστών και ναυτικών που πάντα "σώζει" την πατρίδα!! Για να εδραιωθεί όμως αυτή η μοναδική πρωτιά που διαθέτουμε απαιτείται και επάρκεια άριστα εκπαιδευμένου ανθρώπινου δυναμικού.

Δυστυχώς όμως η εγκληματική αδιαφορία του κράτους υποβοηθούμενη και από "κάποια" ιδιοτελή συμφέροντα κρατάνε τη Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση σκόπιμα υποβαθμισμένη με αποτέλεσμα να αποθαρρύνονται τα Ελληνόπουλα να ακολουθήσουν το περήφανο και προσοδοφόρο επάγγελμα του ναυτικού στελέχους. Οι παραγωγικές σχολές πλοιάρχων και μηχανικών (Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού), φυτώρια των αξιωματικών της μεγαλύτερης ναυτιλίας του κόσμου, παραμένουν εκτός τρίτοβάθμιας εκπαίδευσης! Στο μεταξύ από το πλήθος των πανεπιστημιακών και τεχνολογικών ιδρυμάτων αποφοιτούν στρατιές πτυχιούχοι άσχετοι με την αγορά εργασίας που συσσωρεύονται στις καταστάσεις ανεργίας ή διορίζονται στο... δημόσιο!! Έτσι αν θέλει κάποιος αναβαθμισμένο πτυχίο πλοιάρχου ή μηχανικού πρέπει να εκπατριστεί και να σπουδάσει στη Βουλγαρία, την Αίγυπτο ή την Αλβανία αλλιώς εφαρμόζεται ο νόμος 3450/06 του κ. Μ. Κεφαλογιάννη. Δηλαδή μετά τις τετραετείς σπουδές του στην Ακαδημία θα αναλώσει μία επιπλέον... δεκαετία για συμπληρωματικές σπουδές εναλλασσόμενες με υπηρεσία στα πλοία και τότε θα θεωρηθεί ισάξιο των... Τ.Ε.Ι.

Αυτή δυστυχώς ήταν η αξιολόγηση του υπουργού "μας" για τα ναυτικά στελέχη ή καλύτερα τη ραχοκοκκαλιά της πρώτης ναυτιλιακής δύναμης στον κόσμο!!

Και τα παράλογα συνεχίζονται:
Οι δημοκρατικά εκλεγμένοι από την εκπαιδευτική κοινότητα, διευθυντές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού "καπελώνονται" από τους εκάστοτε διορισμένους διοικητές.
Οι στολές, η πειθαρχία, οι παρουσίες και η ενδίαιτηση στις Ακαδημίες, χρήσιμα εφόδια για τη διαβίωση μέσα στο πλοίο, για "δημοκρατικούς" λόγους έχουν καταργηθεί!

Τα πτυχία των αποφοίτων, που παλαιότερα για να τονιστεί το ενδιαφέρον της πολιτείας στους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, τα επέδιδε ο αρχηγός του κράτους, σήμερα τα παίρνουν μόνοι

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

ΛΕΣΧΗ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.
Μαυροκορδάτου 11, 185 38 Πειραιάς
ΚΩΔΙΚΟΣ 5023
ΤΗΛ.: 210 4291273, 210 4291364
FAX: 210 4291364
web site: www.superengclub.gr
e mail: supereng@otenet.gr

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

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
Πρίντζης Αντ. - Χονδρομιάλης Μ.
Μπουρδάρης Δημ.
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ
ΜΟΥΡΑΤΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΛΑΕΝ
Πρόεδρος: ΠΡΙΝΤΕΖΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ
Αντιπρόεδρος: ΡΑΠΕΖΗΣ ΝΙΚΟΣ
Γ. Γραμματέας Α': ΚΑΡΑΤΖΗΣ ΓΕΩΡΓ.
Γ. Γραμματέας Β': ΜΠΑΛΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ
Ταμίας: ΜΟΥΡΑΤΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
Υπ.Περιοδικού: ΠΡΙΝΤΕΖΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ
Δημόσιες Σχέσεις: ΚΑΙΣΑΡ ΜΙΧΑΗΛΗΣ

Σύμβουλοι:
ΜΠΟΥΡΔΑΡΑΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ
ΧΟΝΔΡΟΜΙΧΑΛΗΣ ΜΙΧΑΗΛΗΣ
ΡΑΦΕΛΕΤΟΣ ΑΝΤΩΝΗΣ
ΚΑΜΠΑΣΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ
Λεσχηγάρχης: ΚΟΝΤΑΡΑΤΟΣ ΔΗΜ.
ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΓΝΩΣΗ & ΤΕΧΝΗ ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ - ΕΚΤΥΠΩΣΗ
ΓΕΩΡΓΙΑ - ΜΑΡ.-ΕΛΕΝΗ ΜΟΥΡΟΥΣΙΑ
Κολοκοτρώνη 144 - Πειραιάς
Τηλ. 210 4182591 - Fax: 210 4532911
e-mail: mourousias1@yahoo.gr

- Η Συντακτική Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα να τροποποιεί, αν αυτό κριθεί αναγκαίο, τα επώνυμα άρθρα των συνεργατών του περιοδικού
- Τα ενυπόγραφα άρθρα εκφράζουν τις προσωπικές και μόνο απόψεις των συνεργατών και συνεπώς δεν απηχούν υποχρεωτικά τις θέσεις του περιοδικού.



Your global partner in Ship Repair & Technical Services

Marine Plus SA
Marine Plus SA
Marine Plus SA
Marine Plus SA

Marine Plus SA
Marine Plus SA
Marine Plus SA
Marine Plus SA



← τους...

Η πλειονότητα των καθηγητών είναι συμβασιούχοι και ωρομίσθιοι, οι κτιριακές εγκαταστάσεις εγκαταλειμμένες και τα εποπτικά όργανα ξεπερασμένα.

Και τέλος, ο υπερβολικός αριθμός των διεσπαρμένων ανά την επικράτεια Ακαδημιών θα μπορούσε να συμπυκωθεί σε τρεις μόνο (Μακεδονία, Αττική και Κρήτη) με πολλαπλά οφέλη για την εκπαίδευση και την οικονομία

Είναι λυπηρό αλλά το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής έμεινε μετεξεταστέο όταν τομέα της Ναυτικής Εκπαίδευσης! Με την... "τριχοτόμησή" του τώρα η Ναυτική

Εκπαίδευση ανατέθηκε στο Υπουργείο Οικονομίας Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας!

Αν και ο άμεσος διορισμός 180 ωρομισθίων καθηγητών είναι ένα καλό πρώτο βήμα διερωτάται όμως ο πολίτης αυτής της χώρας τί σχέση μπορούν να έχουν και τα δύο αυτά υπουργεία με την εκπαίδευση; Αυτή δεν είναι η αποκλειστική αρμοδιότητα του Υπουργείου Παιδείας. Δια βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων;

**Φρίξος Δήμου
Πλοίαρχος Ε.Ν.**

**πρώην καθηγητής και διευθυντής σπουδών
Δημόσιας Σχολής Πλοιάρχων Σύρου**

Από τις πρόσφατες αρχαιρεσίες της Λέσχης, του Νοεμβρίου 2009, εξελέγη το παρακάτω Διοικητικό Συμβούλιο:

ΤΑΚΤΙΚΟΙ:

Πρόεδρος: ΠΡΙΝΤΕΖΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ
Αντιπρόεδρος: ΡΑΠΕΣΗΣ ΝΙΚΟΣ
Γ. Γραμματέας Α΄: ΚΑΡΑΤΖΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
Γ. Γραμματέας Β΄: ΜΠΑΛΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ
Ταμίας: ΜΟΥΡΑΤΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
Δημόσιες Σχέσεις: ΚΑΙΣΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ
Σύμβουλοι: ΜΠΟΥΡΔΑΡΑΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ
ΧΟΝΔΡΟΜΙΧΑΛΗΣ ΜΙΧΑΛΗΣ
ΡΑΦΕΛΕΤΟΣ ΑΝΤΩΝΗΣ
ΚΑΜΠΑΣΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ
Λεσχιάρχης: ΚΟΝΤΑΡΑΤΟΣ ΔΗΜ.

ΑΝΑΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΙ:

ΚΑΙΣΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ
ΚΟΥΡΟΥΒΑΚΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΕΞΕΛΕΓΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:

ΒΟΖΙΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΓΚΙΟΚΑΣ ΓΙΑΝΝΗΣ
ΚΑΡΑΤΖΑΛΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ

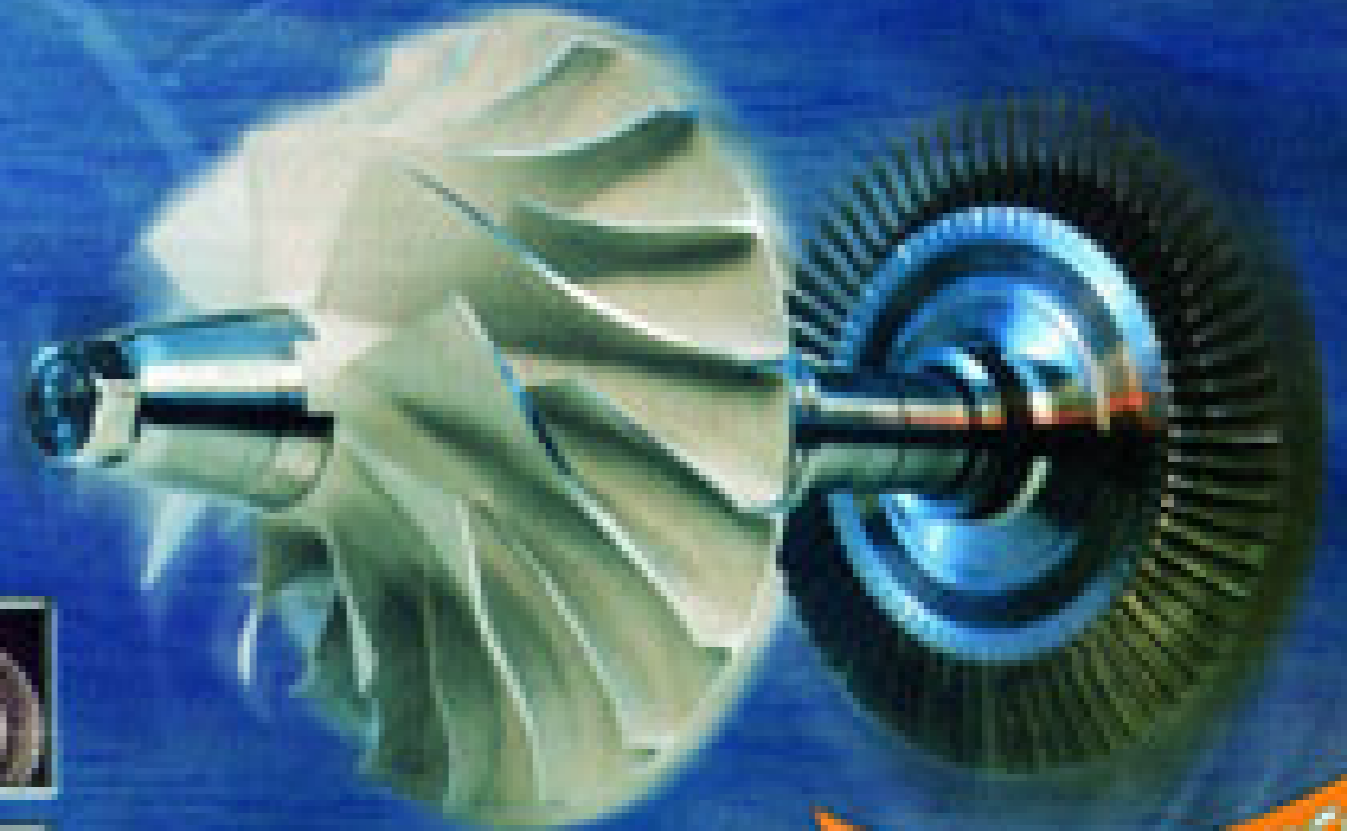
*Σημείωση: Μετά από την παραίτηση του εκλεγμένου Συμβούλου Δημ. Σχέσεων Παντελή Καρδακάρη για λόγους επαγγελματικών υποχρεώσεων τη θέση Τακτικού Συμβούλου καταλαμβάνει ο πρώτος αναπληρωματικός συν. **Μιχάλης Κάισαρ**.*

Το νέο Δ.Σ. ευχαριστεί τον παραιτηθέντα σύμβουλο Παντελή Καρδακάρη για την μέχρι σήμερα προσφορά του και τη συμμετοχή του στις προσπάθειες του Δ.Σ. της Λέσχης. Εύχεται καλή επιτυχία στις επαγγελματικές του δραστηριότητες από τη θέση του Τεχνικού Διευθυντή της Ναυτιλιακής Εταιρίας στην οποία απασχολείται.

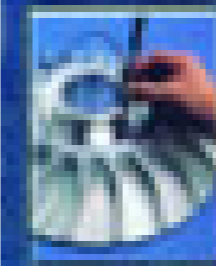
Στο νέο Δ. Συμβούλο συν. Μιχάλη Κάισαρ ευχόμεθα καλή επιτυχία στις προσπάθειές του και στο νέο Δ.Σ. της Λέσχης καλή επιτυχία, για την επικοδομητική παρουσία της Λέσχης στον ευρύ Ναυτιλιακό χώρο.

TURBOMECHANIKI LTD

- SERVICE
- REPAIRS
- SPARES
- BALANCING
- BLADING



24 HOURS SERVICES



TURBO

...meet the specialists!

MANOUS BALIS

15, ΟΙΚΟΜΕΤΡΕΙΑΣ ΑΥΓ., 100 62 ΠΕΡΑΙΑ
ΠΕΛΛΗΣ - ΕΛΛΑΔΑ
TEL: +3 010 441 0102 - 010 402 0000 FAX: +3 010 441 0402
WWW: 0102 29 20 20

Ο Πρόεδρος και το Δ.Σ. της Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν.
είχονται σε όλα τα μέλη, στους συναδέλφους, στους συνεργάτες και φίλους.
Επίσης σε όλη τη Ναυτιλιακή κοινότητα, στις Τοπικές Πολιτικές και
Διοικητικές Αρχές, στους Κοινωνικούς φορείς του Πειραιά,
με σεβασμό στις Εκκλησιαστικές Αρχές,
σε όλους οι οποίοι ασχολούνται με τις Ναυτιλιακές δραστηριότητες
και στο Ναυτικό Συνδικαλιστικό χώρο

Ο ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟΣ ΧΡΟΝΟΣ 2010

να είναι γεμάτος εντυχία, υγεία και προκοπή,
ειρηνικός χωρίς πολέμους και κοινωνικές ανισότητες.
Να συμβάλει στην ανάταση των κοινωνικών
και οικονομικών προβλημάτων της Πατρίδας μας.

Χρόνια Πολλά

ΚΟΠΗ ΠΡΩΤΟΧΡΟΝΙΑΤΙΚΗΣ ΠΙΤΑΣ ΤΗΣ ΛΕΣΧΗΣ

Εκ μέρους του Διοικητικού Συμβουλίου της Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν.
βρισκόμαστε στην ευχάριστη θέση να σας προσκαλέσουμε
στη κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας μας θα λάβει χώρα
στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος -Καστέλλα Πειραιάς,
ημέρα Τρίτη 26 Ιανουαρίου 2010 και ώρα 18:30

Εκτιμώντας ιδιαίτερα τη συμμετοχή σας, στις προσπάθειες της Λέσχης μας
ευελπιστούμε ότι με την παρουσία σας θα συμβάλλετε στην επιτυχία
της φετινής εκδήλωσης.

Με φιλικούς Χαιρετισμούς για το Δ.Σ.

Ο Πρόεδρος

Α. Πρίντζης

Ο Αντιπρόεδρος
Ν. Ράπεσης

Ο Γ.Γραμματέας
Γ. Καρατζής

- Επισκευές αντλήσεων θαλάσσης
- Διασφάλιση πλοίων
- Εργαστήριο Τσιπ
- Αντιβούρα Φίλτρα
- Παρομπόρες
- Σιδηροτόμους
- Ενώσεις
- Ρολόγια

 **ΜΕΤΑΛΠΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΑΒΕΕ**

Βιομηχανικά και Ναυτιλιακά Ανταλλάκτια



Μεταλλοβιοτεχνική Α.Ε.Ε. www.metallabioteknikh.gr
Πατησίδιου 90-92 - 105-60 Πειραιάς - Τηλ. 210-4119829 Fax. 210-4173668

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ ΤΥΠΩΝ MAN - B & W ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΗΣ ΑΚΙΝΗΣΙΑΣ (LAYING UP)

Από το "MAN DIESEL SERVICE LETTER SL09 - 510 / SBJ"

Συνέχεια
από προηγούμενο τεύχος

7. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΩΝ

Η προστασία των ηλεκτρομηχανών πρέπει να αρχίσει αμέσως μετά την ακινησία του πλοίου

Η προετοιμασία και η συντήρηση των ηλεκτρομηχανών πρέπει να γίνεται κανονικά κατά τη διάρκεια της συνολικής περιόδου της ακινησίας εν τω μεταξύ να προσαρμόζεται ο αφυγραντής. Βλέπε τμήματα 9 και 10.

7.1 Σύστημα λιπάνσεως.

Συνιστάται η παροχή αρκετής ηλεκτρικής ενέργειας για να είναι δυνατή η λειτουργία της κύριας Αντλίας λίπανσης.

Να κρατείται σε λειτουργία η αντλία λαδιού προ-λίπανσης κατά τη διάρκεια στρέψης του στροφαλοφόρου άξονα.

Θέρμανση του λιπαντικού λαδιού δεν χρειάζεται κατά τη διάρκεια της ακινησίας.

Λειτουργία του φυγοκεντρικού καθαριστήρα λαδιού και του προθερμαντήρα αντίστοιχα 24 ώρες προ της μηνιαίας στρέψης του στροφαλοφόρου άξονα.

Εκκίνηση της αντλίας λαδιού προ-λίπανσης μία ώρα προ της στρέψης του στροφαλοφόρου ά-

ξονα. Στρέψη του στροφαλοφόρου 3,5 στροφές κατά τη διάρκεια της προστασίας. Να μη στρέφεται ο στροφαλοφόρος μετά το τέλος της προστασίας.

Άπαξ του μηνός μετά τη κράτηση του φυγοκεντρικού καθαριστήρα του λαδιού, γίνεται ανάλυση δείγματος του λαδιού για τη παρουσία νερού στο λάδι (συστάσεις της MAN DIESEL, ανώτατο όριο 0,2 %). Η ανάλυση να γίνεται επί του πλοίου και να αναφέρεται το ποσοστό του νερού, σε ένα τηρούμενο αρχείο.

Σαν εναλλακτική περίπτωση συνιστάται η χρήση φορητής συσκευής ανάλυσης των δειγμάτων επί του πλοίου.

7.2 Μηχανικός ρυθμιστής στροφών

Να ακολουθούνται οι οδηγίες των κατασκευαστών σχετικά με τη συντήρηση των ρυθμιστών στροφών.

Εάν δεν υπάρχουν διαθέσιμες οδηγίες προστασίας σαν συμβουλές μόνο

* Αντικατάσταση του λαδιού του ρυθμιστού στροφών με νέο λάδι της ίδιας προδιαγραφής.

Απόδοση Α. ΠΡΙΝΤΕΖΗΣ

7.3. Παλινδρομικά μέρη εξωτερικά της μηχανής

Να γίνει χρήση προστατευτικού αντισκωριακού λαδιού σε όλα τα παλινδρομικά μέρη στον εξωτερικό χώρο της μηχανής (FUEL INDEX RODS, FUEL RACK LINES: REGULATING SHAFTS ETC)

7.4 Εξωτερικές κατεργασμένες επιφάνειες

Χρησιμοποιείται λάδι "TECTYL 502C, καλύπτοντας όλες τις επιφάνειες εξωτερικά της μηχανής.

7.5 Μηχανισμοί των βαλβίδων

Αφαιρούνται τα μεταλλικά καλύμματα των θυρών των μηχανισμών των βαλβίδων και ψεκάζεται προστατευτικό λάδι και επανατοποθετούνται τα καλύμματα.

7.6 Προστασία εκτός του στροφαλοθαλάμου

Εφαρμόζονται οι πλευρικές πόρτες του στροφαλοθαλάμου και ψεκάζεται προστατευτικό λάδι πάνω στις επιφάνειες των παλινδρομικών μερών, στους περι-

FOUNDED BY LEO IKONOMOU SINCE 1976 • SPECIALIST IN OIL, PUMPS, INJECTORS & GOVERNORS

ENGINE PARTS SERVICE & EQUIPMENT HOME MADE FOR ALL THE ENGINE TYPES M.E. AND S.V.E. (COLLECT, WASH, OILING, OILING, O.I.E. BY P.T.C.)

GOVERNORS OVERHAULING, TECHNICAL BASIS, SALES USED AND NEW

INJECTOR PUMPS & BARREL HEAD, DELIVERY SYSTEM O.P.L. VALVES, MANUFACTURERS FOR ALL THE ENGINE TYPES

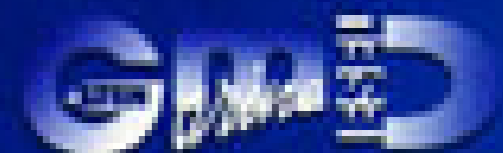
OVERHAULING OF FUEL PUMPS, INJECTOR PUMPS & BARRELS, VALVES ETC.

TRAINING AND RUNNING DATA WITH "OPENED & CLOSED" PHASE DIAGRAMS OF ENGINES PERFORMANCE

REPAIRS IN ATHENS & TURKEY



11, ΠΥΛΑΓΓΙΟΥ & Π. ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗ ΣΤΡ. • 115 26 ΑΘΗΝΑΙΣ • (011) 57 74 11
TEL.: +30210 66 12 886, 66 16 816 • FAX: +30210 66 27 520
ΠΕΡΙΟΧΗ: +30210 66 27 574
www.goldenmarine.com.gr • info@goldenmarine.com.gr



GOLDEN MARINE DIESEL S.A.

REPAIRS & SERVICE OF MARINE ENGINES



στρεφόμενους τροχούς και στις μηχανικές επιφάνειες μέσα στο χώρο του στροφαλοθαλάμου και επανατοποθετούνται τα καλύμματα των ανοιγμάτων. Ο Αφυγραντής δεν θα λειτουργεί κατά τη διάρκεια της προστασίας.

7.7 Προστασία των χώρων του εκκεντροφόρου

Αφαιρούνται τα καλύμματα των ανοιγμάτων πρόσβασης στο χώρο του εκκεντροφόρου άξονα και ψεκάζεται προστατευτικό λάδι στο σύνολο των εξαρτημάτων του εκκεντροφόρου, επανατοποθετούνται τα καλύμματα των ανοιγμάτων του χώρου

7.8 Προστασία των χιτωνίων, των εμβόλων, των κεφαλών και των ελατηρίων των εμβόλων

Εξαρμόζονται οι δυναμοδεικτικοί κρουνοί από τα πώματα των κυλίνδρων και χρησιμοποιείται περίπου 1/3 του λίτρου προστατευτικό λάδι μέσα σε κάθε κύλινδρο, αρμόζονται στη συνέχεια οι δυναμοδεικτικοί κρουνοί και ανοίγονται οι βαλβίδες των κρουνών. Μετά το πέρας της στρέψης του στροφαλοφόρου άξονα κλείνεται οι δυναμοδεικτικοί κρουνοί.

Σημείωση: Για μηχανές L16/24 οι οποίες δεν διαθέτουν δυναμοδεικτικούς κρουνοί (προαιρετικοί), στη προκειμένη περίπτωση, εξαρμόζονται από τα πώματα των κυλίνδρων, οι καυστήρες πετρελαίου

7.9 Στροβιλοσυμπιεστές και οχετοί εξαγωγής καυσαερίων

Κάλυψη του ανοίγματος σύνδεσης της εξαγωγής του στροβιλοφυσητήρα και του οχετού των καυσαερίων με τυφλά ελασμάτινα καλύμματα πάχους 3-5 χιλ. Ο σκοπός της διαδικασίας αυτής είναι η αποφυγή συσσώρευσης υ-

πολειμμάτων διαφόρων υλών και η προστασία του στροβιλοσυμπιεστή από τα νερά της βροχής όταν το σύστημα παγίδευσης και συλλογής του νερού δεν λειτουργεί. Για τη προστασία του στροβιλοφυσητήρα, βλέπε τμήμα 8.

7.10 Οχετοί εξαγωγής καυσαερίων και σωλήνες εξαερισμού των στροφαλοθαλάμων των ηλεκτρομηχανών

Κάλυψη του οχετού εξαγωγής καυσαερίων της ηλεκτρομηχανής στο ανώτατο άκρο της καπνοδόχου κατά τη διάρκεια της ακινησίας της μηχανής για τη προστασία από το νερό της βροχής και τη συσσώρευση διαφόρων υλών και σκόνης.

Εάν το ανώτατο άκρον του σωλήνα εξαερισμού του στροφαλοθαλάμου είναι εκτεθειμένο στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον, συνιστάται η κάλυψη του άκρου του σωλήνα.

7.11 Οχετός αέρα σάρωσης.

Τοποθετείται κατάλληλα ένας σάκος με SILICA μέσα στον οχετό σάρωσης. Είναι σημαντικό να τοποθετηθεί ένα δοχείο συλλογής του νερού κάτω από το περιεχόμενο SILICA, ώστε να αποφεύγεται η τοπική διάβρωση.

7.12 Ηλεκτρογεννήτρια παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας

Κατά τη περίοδο ακινησίας της ηλεκτρογεννήτριας, το θερμαντικό στοιχείο του ηλεκτρικού μέρους θα πρέπει να είναι συνδεδεμένο σε λειτουργία ή να συνδεθεί κάποιο άλλο όμοιο σύστημα θέρμανσης για λόγους αποφυγής σχηματισμού πυκνής συμπύκνωσης μέσα στη γεννήτρια. Η θέρμανση επιβάλλεται να λειτουργεί συνεχώς κατά το διάστημα της περιόδου της ακινησίας.

Αντισκωριακή προστασία να γίνεται στις μηχανικά κατεργασμένες επιφάνειες, στα εξαρτήματα

των τριβών και εδράνων, στον άξονα και στα καλύμματα των εδράνων.

Τα έδρανα πρέπει να πληρούνται με προστατευτικό λάδι "MOBILARMA 524 ή παρεμφερές.

7.13 Σύνδεση και προσαρμογή του αφυγραντή

Προσαρμογή και λειτουργία κατάλληλου αφυγραντή -όπως αναφέρεται στο τμήμα 9.

8. Συντήρηση του στροβιλοσυμπιεστή

Η επαφή με τον κατασκευαστή του στροβιλοσυμπιεστή θεωρείται απαραίτητη προ της εξάρμοσης και της προστασίας

Να ακολουθούνται οι συστάσεις των κατασκευαστών.

Η παρακάτω σκοπιμότητα προστασίας είναι συμβουλευτική

8.1 Προστασία

Απομόνωση του λαδιού κλείνοντας τη βαλβίδα του λαδιού της λίπανσης ή τύφλωση του σωλήνα εισαγωγής λαδιού προς το στροβιλοφυσητήρα.

Εξάρμοση του στροφείου και της στεφάνης των προφυσίων (NOZZLE RING), σύμφωνα με το εγχειρίδιο οδηγιών.

Καθαρισμός και συλλογή των κατακαθήσεων αιθάλης από όλους τους χώρους των καυσαερίων, και στην είσοδο και έξοδο του στροβίλου.

Καθαρισμός του στροφείου και της στεφάνης των προφυσίων με βραστό νερό μέχρις ότου όλες οι επικαθήσεις αιθάλης έχουν αποβληθεί. Χρησιμοποιείται προστατευτικό λάδι στο στροφείο και στη στεφάνη προφυσίων. Όλες οι επιφάνειες πρέπει να είναι στεγνές προτού χρησιμοποιηθεί το προστατευτικό λάδι. Το προστατευτικό λάδι να διαλυθεί στο λάδι της λίπανσης.

Αποθηκεύεται το στροφείο και η στεφάνη (NOZZLE RING) σε ένα κιβώτιο κοντραπλακέ με κά-

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

34 HOURS SERVICE

GEORGE XENAKIS

9 Kanari str. 18863 Perama Piraeus/GR
Tel:+30-210-4414722 / +30-210-4414547
Fax:+30-210-4410002
MOB.TEL +30-6936783852-1
Web Site: www.boilertecnica.com
e-mail address : info@boilertecnica.com



← λυμμα, σε ένα ξηρό χώρο. Να διαπιστωθεί ότι, το στροφέιο εδράζεται στις επιφάνειες έδρασης των εδράνων μόνο. Οι επιφάνειες έδρασης να καλύπτονται με ένα λεπτό μεταλλικό ορειχάλκινο πάφια. Καλύπτεται με προστατευτικό λάδι το στροφέιο προ τού τοποθετηθεί στο κιβώτιο αποθήκευσης. Ο τροχός του αεροσυμπιεστή και τα πτερύγια του στροβίλου δεν θα πρέπει να έρχονται σε επαφή με άλλα οποιαδήποτε αντικείμενα.

Τα εξαρμοσμένα τμήματα των μεταλλικών σκελετών και ο σιγαστήρας να αποθηκευθούν σε ξηρό και στεγνό χώρο.

Να χρησιμοποιηθεί προστατευτικό λάδι στα έδρανα και μέσα στις φωλιές των εδράνων και να καλυφθούν όλα τα ανοίγματα.

8.2 Διατήρηση της προστασίας των στροβιλοσυμπιεστών.

Συμβουλευτείτε τους κατασκευαστές των στροβιλοφυσητήρων και να ακολουθούνται οι συστάσεις των.

Ο παρακάτω σκοπός των εργασιών συντήρησης είναι συμβουλευτικός και μόνο

* Επιθεώρηση του κελύφους του στροβιλοφυσητήρα και όλα τα εξαρμοσθέντα τμήματα σε μηνιαία βάση. Εάν απαιτείται, χρησιμοποιείται λάδι προστασίας.

8.3 Εναλλακτικά για τους πρώτους έξι μήνες της περιόδου ακινησίας.

Σαν εναλλακτική διαδικασία για την εξάρμοση του στροβιλοφυσητήρα και για τη προστασία όπως αναφέρεται στη παράγραφο 8.1, ο στροβιλοφυσητήρας μπορεί να παραμείνει συναρμολογημένος για τη περίοδο των έξι μηνών της ακινησίας. Όπως η παρακάτω προετοιμασία.

Εξάρμοση του κελύφους των

καυσαερίων και κάλυψη της εισόδου του στροβίλου με τυφλό ελασμάτινο κάλυμμα πάχους 3-5 χιλ.

Κάλυψη των φλαντζών εξαγωγής καυσαερίων με μεταλλικά καλύμματα πάχους 3-5 χιλ.

Καλύπτεται το άνοιγμα του σιγαστήρα καλώς, με ένα υλικό "TARPAULIN".

Η είσοδος του λιπαντικού λαδιού να είναι συνδεδεμένη προς το στροβιλοσυμπιεστή και το τροφοδοτικό επιστόμιο να παραμένει ανοικτό.

Κατά τη διάρκεια της μηνιαίας λειτουργίας της αντλίας του λαδιού, να εξαρμύζεται το κάλυμμα της εισόδου του στροβίλου. Να γίνεται η απαιτούμενη επιθεώρηση και να περιστρέφονται τα στροφέια για να κατανέμεται λιπαντικό λάδι ομοιόμορφα στους τριβείς.

Μετά τη κράτηση της αντλίας λαδιού, επιθεωρούνται οι χώροι και επανατοποθετείται το κάλυμμα.

9. Προσαρμογή και λειτουργία του Αφυγραντή

9.1 Χαρακτηριστικές διαδικασίες για τη προσαρμογή του αφυγραντή και συνιστώμενο σύστημα.

Οι αφυγραντές πρέπει να είναι προσαρμοσμένοι στη μηχανή με τη χρήση εύκαμπτων σωλήνων. Συνιστάται η χρήση σωλήνων από υλικό πολυμερισμού με εξωτερική επένδυση αυθεντικού μεταλλικού πλέγματος. Μερικοί τύποι που χρησιμοποιούνται συνήθως στις εγκαταστάσεις συστημάτων εξαερισμού. Οι σωληνώσεις να μη χρησιμοποιούνται σε μεγαλύτερο μήκος από ότι χρειάζονται και να αποφεύγονται οι απότομες καμπύλες.

Συνιστάται η χρήση ενός αφυγραντή για τη κυκλοφορία του ξηρού αέρα από το συλλέκτη του αέρα της σάρωσης και του αντίστοιχου συλλέκτη των καυ-

σαερίων (Σύστημα 1) και ενός αφυγραντή για τη κυκλοφορία ξηρού αέρα μέσω του χώρου του εκκεντροφόρου, του χώρου της καδένας και του στροφαλοθαλάμου (Σύστημα 2). Εάν το συγκρότημα της καδένας είναι τοποθετημένο στο κέντρο του στροφαλοθαλάμου, είναι απαραίτητη η χρήση δύο συστημάτων αφυγραντών για να κυκλοφορεί ο ξηρός αέρας μέσα στο χώρο του εκκεντροφόρου άξονα, στο συγκρότημα της καδένας και στο χώρο του στροφαλοθαλάμου. (Σύστημα 2+Σύστημα 3)

Σύστημα 1

Συνδέεται η έξοδος ξηρού αέρα (PROCESS AIR) από τον αφυγραντή προς ένα ανεξάρτητο κάλυμμα (DUMMY COVER) το οποίο τοποθετείται στο απώτερο εμπρόσθιο ακραίο σημείο του κανονικού καλύμματος του ανοίγματος καθαρισμού και επιθεωρήσεων (ακραία πόρτα) στο BLOCK των κυλίνδρων με μία εύκαμπτη σωλήνωση.

Συνδέεται ένας εύκαμπτος σωλήνας στο αντίθετο ακραίο σημείο καθαρισμού του σκελετού των κυλίνδρων προς ένα ανεξάρτητο κάλυμμα στην ανθρωποθυρίδα του συλλέκτη εξαγωγής καυσαερίων, στο κάλυμμα της ανθρωποθυρίδας του οπισθίου άκρου ή στη περίπτωση πλέον του ενός στροβιλοσυμπιεστού, προς το απώτερο οπίσθιο άκρο.

Συνδέεται ένας εύκαμπτος σωλήνας από τον απώτερο εμπρόσθιο αντισταθμιστήρα του αέρα (COMPENSATOR) του συλλέκτη των καυσαερίων του στροβιλοσυμπιεστή προς την εισαγωγή του αέρα επεξεργασίας (PROCESS AIR) του αφυγραντή.

Ο αφυγραντής θα πρέπει να τοποθετηθεί στην ανώτερη πλατφόρμα του απώτερου εμπρόσθιου άκρου.



MARINE REFRIGERATION SYSTEMS

Carrier

Bluebird

STAL

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

COBL DYNAMIC

DESIGN - AIR CONDITIONING - SPARE PARTS
INDUSTRIAL PARK OF SCHISTO, 188 63, PERAMA - PIRAEUS
TEL: +30 210 4001263 - FAX +30 210 4006986 - E-Mail: gouskosd@otenet.gr

← Σύστημα 2

Συνδέεται η εξαγωγή του ξηρού αέρα επεξεργασίας (PROCESS AIR) από τον αφυγραντή προς ένα ανεξάρτητο κάλυμμα (DUMMY COVER) το οποίο τοποθετείται στο απώτερο εμπρόσθιο ακραίο σημείο του χώρου του εκκεντροφόρου, με ένα εύκαμπτο σωλήνα. Στη περίπτωση μηχανής του τύπου ME/ME-C συνδέεται προς ένα ανεξάρτητο κάλυμμα στο BLOCK της καδένας.

Συνδέεται ένας εύκαμπτος σωλήνας από ένα ανεξάρτητο κάλυμμα το οποίο προσαρμόζεται στην απώτερη ανακουφιστική βαλβίδα του στροφαλοθαλάμου προς τον αέρα επεξεργασίας (PROCESS AIR) στην είσοδο του αφυγραντή.

Οι αφυγραντές να προσαρμόζονται, στη κατώτερη πλατφόρμα των χειρισμών (MANOEUVERING) στο πρόσθιο άκρο.

Σύστημα 3 (Σε συνδυασμό με το σύστημα 2)

Συνδέεται η έξοδος του ξηρού αέρα από ένα δεύτερο αφυγραντή του ίδιου μεγέθους όπως το σύστημα 2, προς ένα ανεξάρτητο κάλυμμα προσαρμοσμένο στο απώτερο οπίσθιο ακραίο κάλυμμα του χώρου του εκκεντροφόρου με τη χρήση ενός εύκαμπτου σωλήνα. Για μηχανές ME/ME-C, συνδέεται σε ένα ανεξάρτητο κάλυμμα (DUMMY COVER) στο χώρο του συγκροτήματος της καδένας.

Συνδέεται ένας εύκαμπτος σωλήνας από ένα ανεξάρτητο κάλυμμα στο σώμα της απώτερης εμπρόσθιας ακραίας ανακουφιστικής βαλβίδας του στροφαλοθαλάμου προς τον αέρα επεξεργασίας του αφυγραντή (PROCESS AIR)

Οι αφυγραντές πρέπει να τοποθετηθούν στη κατώτερη πλατφόρμα στη πλευρά των χειρι-

σμών της μηχανής (MANOEUVRING) εμπρόσθιο άκρον.

Σημείωση: Να διατηρούνται οι σωληνώσεις των συστημάτων στο ίδιο μήκος.

Η είσοδος του αναπαραγομένου αέρα, προμηθεύεται τον αναπαραγόμενο αέρα από τον χώρο του μηχανοστασίου.

Η έξοδος του αναπαραγομένου αέρα, (ΥΓΡΟΥ ΑΕΡΑ) είτε οδηγείται στο μηχανοστάσιο (το μηχανοστάσιο να είναι καλά εξαεριζόμενο) ή μπορεί να τοποθετηθεί ένας σωλήνας ο οποίος να οδηγεί τον αναπαραγόμενο αέρα εκτός του χώρου του μηχανοστασίου. Στη προκειμένη περίπτωση το άκρο του σωλήνα να είναι στερεωμένο προσεκτικά και το ακραίο άνοιγμα να προστατεύεται ενάντια του νερού της βροχής, των ρύπων και των μηχανικών ζημιών. Να αποφεύγονται απότομες καμπύλες και καμπύλες 180° ("U" BENDS) που ενεργούν σαν υδάτινες φραγές και παγίδες.

Επαναλαμβάνεται ότι, να διατηρείται ο χώρος του μηχανοστασίου καλά αεριζόμενος.

Οι αφυγραντές, είναι απόλυτα απαραίτητο, να προσαρμόζονται σύμφωνα με τις συστάσεις των κατασκευαστών και να προστατεύονται ενάντια κάθε μηχανικής ζημιάς.

Μερικοί αφυγραντές θα πρέπει να παρέχουν συγκριμένες διόδους (ORIFICES), σύμφωνα με τις υποδείξεις των κατασκευαστών.

Βλέπε σκίτσο 9.5 για τη προσαρμογή των αφυγραντών.

9.2 Χαρακτηριστικά αφυγραντών και συνιστάμενοι τύποι.

Υπάρχουν βασικά δύο χαρακτηριστικοί τύποι αφυγραντών
Απορροφητικοί τύποι

* Ο υγρός αέρας (PROCESS

AIR) κυκλοφορεί σε ένα κλειστό σύστημα μέσω ενός στοιχείου απορροφητή το οποίο αποξηραίνει τον αέρα.

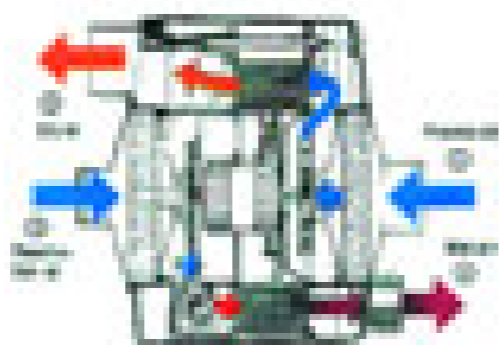
Ο απορροφητής περιστρέφεται συνεχώς και σε ένα άλλο θάλαμο θερμός αέρας (αναπαραγομένου αέρα) αναφυσά μέσω του απορροφητικού στοιχείου με σκοπό την αποβολή του νερού από το απορροφητικό στοιχείο, αυτός ο τύπος συνιστάται.

Συμπυκνωτικοί τύποι.

* Ο υγρός αέρας (αέρας επεξεργασίας - PROCESS AIR) διέρχεται από κάποιο συμπυκνωτή (CONDENSER), όπου με τη ψύξη του αέρα το νερό συμπυκνώνεται. Ο συμπυκνωτικός τύπος δεν είναι αποτελεσματικός στις χαμηλές θερμοκρασίες όπως είναι ο απορροφητικός τύπος και, δεν συνιστάται.

Τα χαρακτηριστικά του απορροφητικού τύπου αφυγραντή. Σχήμα 6.

Σχήμα 6 Παραδείγματα αφυγραντών



9.3 Επιλογή αφυγραντών

Οι αφυγραντές πρέπει να έχουν αρκετή χωρητικότητα για να διατηρούν την υγρασία στη μηχανή κάτω του ποσοστού 50% R.H. (Σχετική Υγρασία) Η απαιτούμενη χωρητικότητα του αφυγραντή πρέπει να ποικίλει εφόσον η απόδοσή του εξαρτάται από τη θερμοκρασία και την υγρασία του περιβάλλοντος. →

ΔΙΑΣΤΟΛΙΚΑ / EXPANSIONS JOINTS
ΟΧΕΤΟΙ ΒΕΑΓΩΓΗΣ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ
ΦΤΕΡΩΤΕΣ / FAN CAS, IMPELLER
ΑΝΟΒΙΑΓΓΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ

BELLGAS

ΑΡΧΗ ΣΥΡΡΕΤΟΥ Ε.Ε. - ΒΑΡΕΛΛΑΔΟΥ 7 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 40 ΤΗΛ. (210) 4114 840 / FAX. 41 14 844

ΜΥΚΑΛΗΣ 4 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Τ.Κ. 185 40 - ΤΗΛ. (210) 4173760

← Όταν εκκινούν οι αφυγραντές, η θερμοκρασία του μηχανοστασίου να είναι κάτω του 50% R.H. μέσα σε ένα μέγιστο διάστημα 48 ωρών. Εάν δεν επιτευχθεί το ποσοστό του 50% R.H. το σύστημα πρέπει να ερευνηθεί και να ελεγχθεί εάν δεν έχει κανονικά συν δεθεί. Πιθανόν να υπάρξει και η πιθανότητα ότι, η χωρητικότητα δεν είναι ικανοποιητική και επιβάλλεται να επιλεγεί εμπειρικά το κανονικό μέγεθος των αφυγραντών.

Σημείωση: Η χωρητικότητα του εκτρεπόμενου αέρα των αφυγραντών να είναι η μέγιστη 75% R.H. Εάν είναι 95% η χρησιμη χωρητικότητα επιβάλλεται να αυξηθεί κατά περίπου 50%.

Για τον αρχικό υπολογισμό της μέγιστης χωρητικότητας και τον αριθμό των αφυγραντών, μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο παρακάτω πίνακας.

9.4 Λειτουργία του αφυγραντή

Με στόχο να επιτευχθεί ένα καλό αποτέλεσμα αφύγρανσης της μηχανής, θα πρέπει να βελτιστοποιηθούν τα παρακάτω στοιχεία:

1. Η μηχανή πρέπει να στεγανοποιηθεί επαρκώς, ώστε ο ξηρός αέρας να μη χάνεται μετά από απώλειες π.χ. οι εξαεριστικοί σωλήνες, τα ανοίγματα επιθεώρησης, οι ανθρωποθυρίδες πρόσβασης και τα ανοίγματα των διαφόρων θυρών να σφραγισθούν αεροστεγώς.

2. Οι σωλήνες μεταξύ της μηχανής και των αφυγραντών να είναι καλής ποιότητας και χωρίς πολλές καμπύλες ή ζημιές, π.χ. οι σωλήνες πρέπει να είναι όσον το δυνατόν μικρού μήκους ώστε το μέγεθος να είναι τόσο κοντό όσο χρειάζεται

3. Οι σωλήνες να είναι σωστά συνδεδεμένοι προς τους αφυγραντές, και, ο επαναπαραγόμενος αέρας να οδηγείται πέραν της μηχανής (εκτός του μηχανοστασίου). Επιβάλλεται να λαμβάνεται κατάλληλη φροντίδα ώστε το συμπυκνωμένο νερό στον σωλήνα του επαναπαραγόμενου αέρα να μη εισέρχεται στους αφυγραντές.

4. Οι αφυγραντές να είναι πάντα σε καλή κατάσταση π.χ., να ει ναι εφοδιασμένοι με οριακές οπές (ORIFICES) εάν συνιστάται, καθαρά φίλτρα, κανονικές συνδέσεις των σωλήνων, παροχές ενέργειας και προσαρμοσμένοι ασφαλώς στις πλατφόρμες του μηχανοστασίου και προστατευμένοι από μηχανικές ζημιές.

5. Τα συστήματα να επιθεωρούνται ημερησίως και να ελέγχονται και να διαπιστώνεται ότι, καλύπτουν τις παραπάνω απαιτήσεις.

6. Σε ημερήσια επιθεώρηση η θερμοκρασία και η υγρασία και (διάφορες άλλες παράμετροι, να διαπιστώνεται η σωστή λειτουργία του αφυγραντή. Οι παράμετροι να μετρούνται και να σημειώνονται. Οι μετρήσεις μπορούν να λαμβάνονται από τον σωλήνα εξόδου από τη μηχανή ή με μετρήσεις από το θερμόμετρο και το υγρόμετρο, στην έξοδο του ανεξάρτητου καλύμματος. Εάν η υγρασία υπερβαίνει το 50% P.H. το σύστημα διερευνηθεί και ρυθμισθεί ώστε να αποδίδει τη σωστή λειτουργία του.

7. Μέτρηση της υγρασίας, γίνεται με τη χρήση φορητού υγρομετρητή με τη χρήση μόνιμα προσαρμοσμένων υγρομέτρων και θερμομέτρων στα ανεξάρτητα καλύμματα της εξαγωγής της μηχανής. Συνιστάται η χρήση ενός φορητού υγρομέτρου επειδή ο συσχετισμός και η σύγκριση πολλών μετρήσεων και αντίστοιχα η απαιτούμενη διόρθωση και η επαλήθευση της ακριβούς

λειτουργίας των εργαλείων, γίνεται εύκολα και με μεγάλη ακρίβεια. Τα υγρόμετρα να επαληθεύονται μία φορά το μήνα (CALIBRATION).

8. Σε μηνιαία βάση πρέπει το συνολικό σύστημα του αφυγραντή να ελέγχεται και να ρυθμίζεται προαιρετικά η γενική του κατάσταση π.χ, τα φίλτρα, οι οριακές οπές (ORIFICES), οι ηλεκτρικές γραμμές, οι σωλήνες και οι συνδέσεις των στη μηχανή και τα σώματα των αφυγραντών.

9. Σχετικά με τη λειτουργία και τη συντήρηση των αφυγραντών να ακολουθούνται οι οδηγίες των κατασκευαστών.

9.5 Σκίτσο σύνδεσης αφυγραντών

Σχήμα 7 Διαγράμματα σύνδεσης αφυγραντών (για εξηγήσεις ακολουθείται το κείμενο 9.1).

Σύστημα 1. Όψη από τη πλευρά των χειρισμών.



Σύστημα 1. Όψη από τη πλευρά της εξαγωγής



Κ. & Π. ΣΙΚΙΥΙΟΥ Ε.Π.Ε
ΜΗΧΑΝΗΤΕΙΟ
ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΠΑΝΩΝ

D.I.P.
DONOTE IRON PLATING HELLAS
ΜΗΧΑΝΗΤΕΙΟ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙΧΡΩΜΑΤΩΝ & ΑΙΩΝΩΝ

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΓΙΑΥΚΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ Ο.Τ. 1 ΠΕΡΑΜΑ 188-63

ΤΗΛ. 210 4038101 ΚΙΣΤΗΜΑ FAX 2104038102 **ΤΗΛ. 210 4038101 FAX 210 4038102**

E mail: info@kpsikioy.gr URL: www.kpsikioy.gr

Η εταιρεία Κ. & Π. Σικιυίου & Π.Α. Σαββανίδου ΕΠΕ διαθέτει σύστημα 1886-63 για την απορρόφηση υγρασίας. Το σύστημα 1886-63 αποτελείται από δύο (2) αφυγραντές, έναν εξοχευτή και δύο (2) ανεξάρτητα καλύμματα. Το σύστημα 1886-63 αποτελείται από δύο (2) αφυγραντές, έναν εξοχευτή και δύο (2) ανεξάρτητα καλύμματα.

Η εταιρεία Κ. & Π. Σικιυίου & Π.Α. Σαββανίδου ΕΠΕ διαθέτει σύστημα 1886-63 για την απορρόφηση υγρασίας. Το σύστημα 1886-63 αποτελείται από δύο (2) αφυγραντές, έναν εξοχευτή και δύο (2) ανεξάρτητα καλύμματα. Το σύστημα 1886-63 αποτελείται από δύο (2) αφυγραντές, έναν εξοχευτή και δύο (2) ανεξάρτητα καλύμματα.

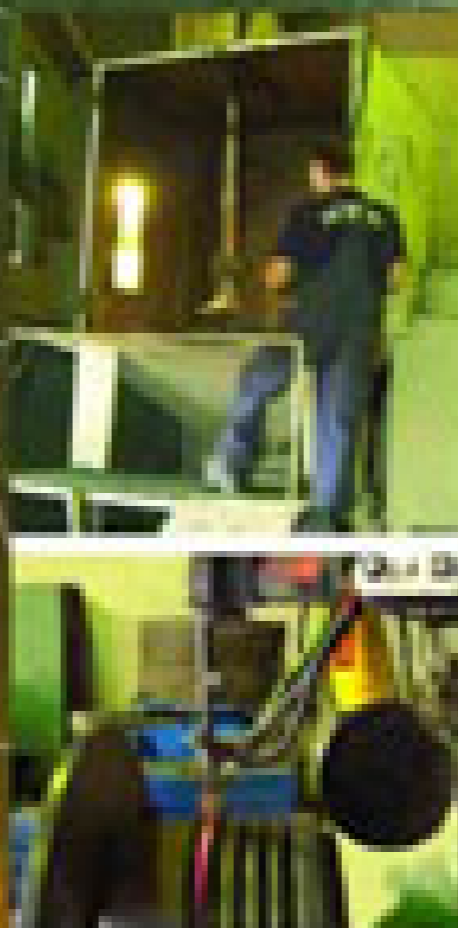
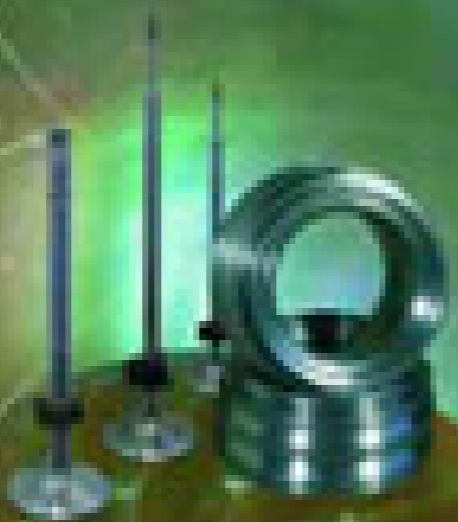
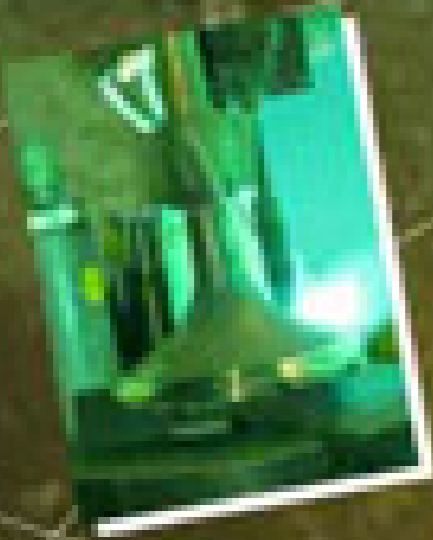
Η εταιρεία Κ. & Π. Σικιυίου & Π.Α. Σαββανίδου ΕΠΕ διαθέτει σύστημα 1886-63 για την απορρόφηση υγρασίας. Το σύστημα 1886-63 αποτελείται από δύο (2) αφυγραντές, έναν εξοχευτή και δύο (2) ανεξάρτητα καλύμματα. Το σύστημα 1886-63 αποτελείται από δύο (2) αφυγραντές, έναν εξοχευτή και δύο (2) ανεξάρτητα καλύμματα.

Η εταιρεία Κ. & Π. Σικιυίου & Π.Α. Σαββανίδου ΕΠΕ διαθέτει σύστημα 1886-63 για την απορρόφηση υγρασίας. Το σύστημα 1886-63 αποτελείται από δύο (2) αφυγραντές, έναν εξοχευτή και δύο (2) ανεξάρτητα καλύμματα. Το σύστημα 1886-63 αποτελείται από δύο (2) αφυγραντές, έναν εξοχευτή και δύο (2) ανεξάρτητα καλύμματα.

Η εταιρεία Κ. & Π. Σικιυίου & Π.Α. Σαββανίδου ΕΠΕ διαθέτει σύστημα 1886-63 για την απορρόφηση υγρασίας. Το σύστημα 1886-63 αποτελείται από δύο (2) αφυγραντές, έναν εξοχευτή και δύο (2) ανεξάρτητα καλύμματα. Το σύστημα 1886-63 αποτελείται από δύο (2) αφυγραντές, έναν εξοχευτή και δύο (2) ανεξάρτητα καλύμματα.

Η εταιρεία Κ. & Π. Σικιυίου & Π.Α. Σαββανίδου ΕΠΕ διαθέτει σύστημα 1886-63 για την απορρόφηση υγρασίας. Το σύστημα 1886-63 αποτελείται από δύο (2) αφυγραντές, έναν εξοχευτή και δύο (2) ανεξάρτητα καλύμματα. Το σύστημα 1886-63 αποτελείται από δύο (2) αφυγραντές, έναν εξοχευτή και δύο (2) ανεξάρτητα καλύμματα.

Η εταιρεία Κ. & Π. Σικιυίου & Π.Α. Σαββανίδου ΕΠΕ διαθέτει σύστημα 1886-63 για την απορρόφηση υγρασίας. Το σύστημα 1886-63 αποτελείται από δύο (2) αφυγραντές, έναν εξοχευτή και δύο (2) ανεξάρτητα καλύμματα. Το σύστημα 1886-63 αποτελείται από δύο (2) αφυγραντές, έναν εξοχευτή και δύο (2) ανεξάρτητα καλύμματα.

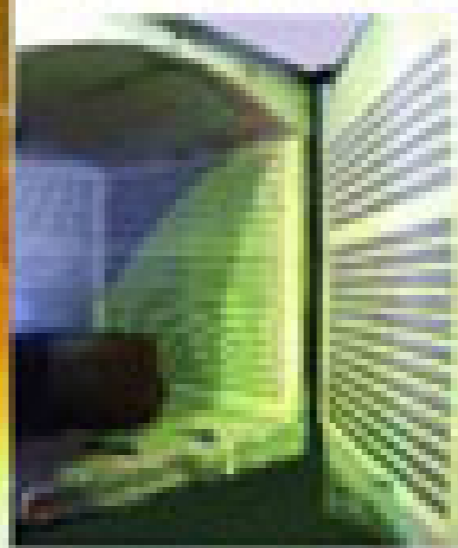


L. KELEPOURAS

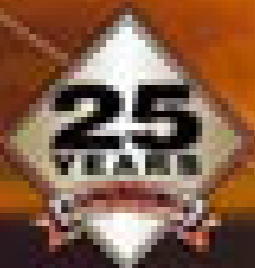
125 Esm. Antessalon. - Drakosona
Tel: 210 462 1414,
210 462 1537, 210 461 6756
Fax: 210 461 4600
www.kelepouras.com
E-mail: kelepo@otenet.gr

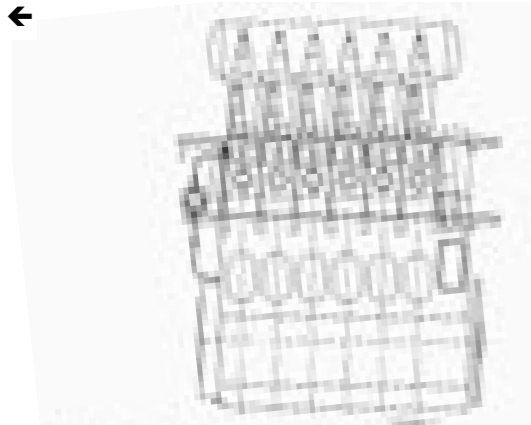


VALVES & VALVES SEATS
ALL KINDS OF HEAD PISTONS

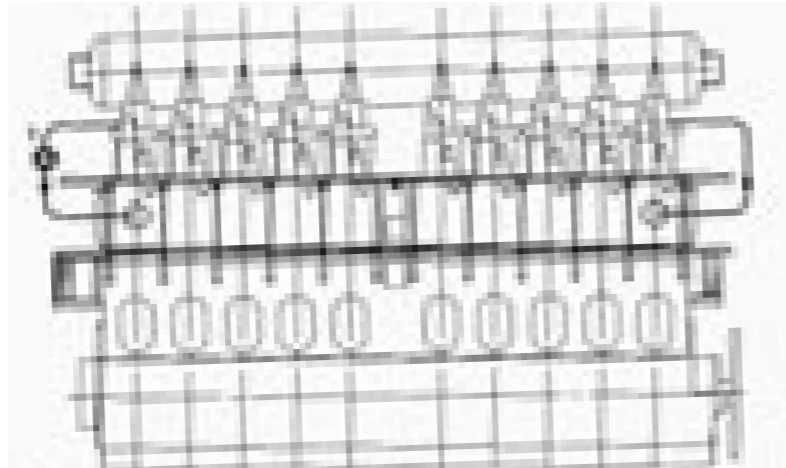


Special Techniques: Electrodeposition
of Steel, Aluminium, Cast Iron

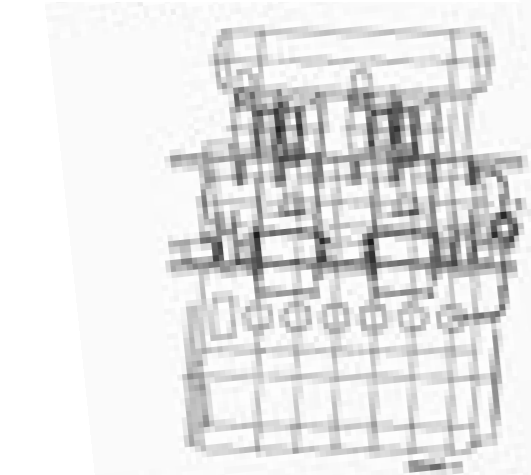




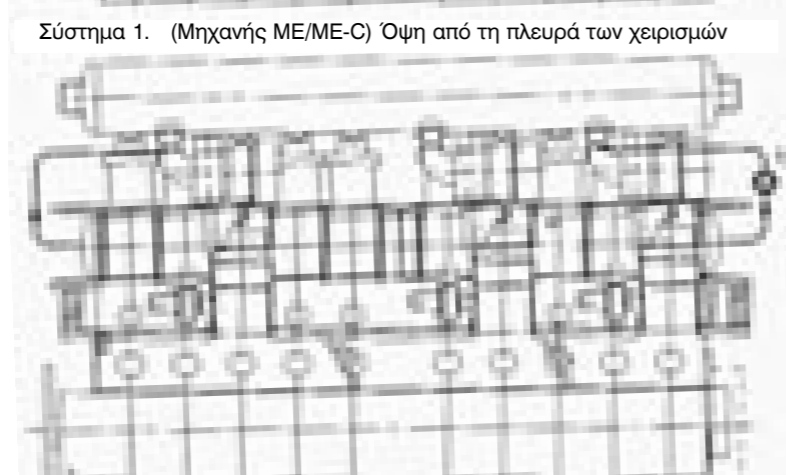
Σύστημα 2. Όψη από τη πλευρά των χειρισμών



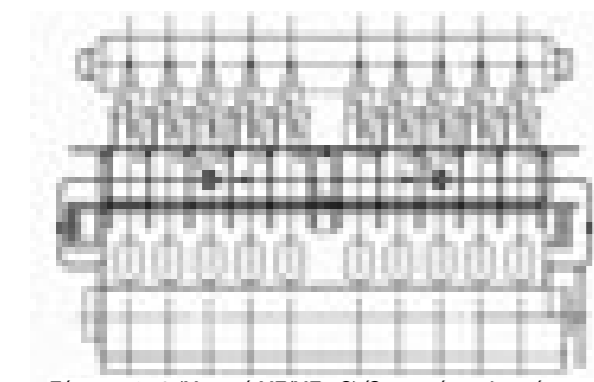
Σύστημα 1. (Μηχανής ME/ME-C) Όψη από τη πλευρά των χειρισμών



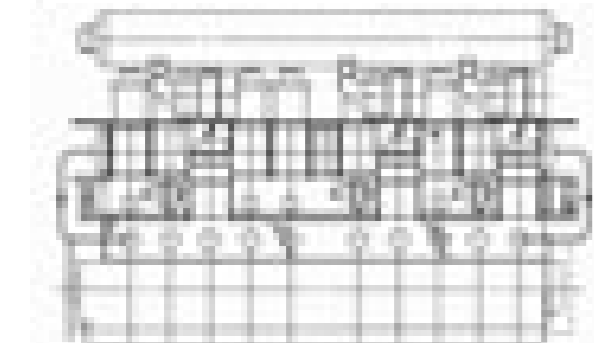
Σύστημα 2. Όψη από τη πλευρά της εξαγωγής



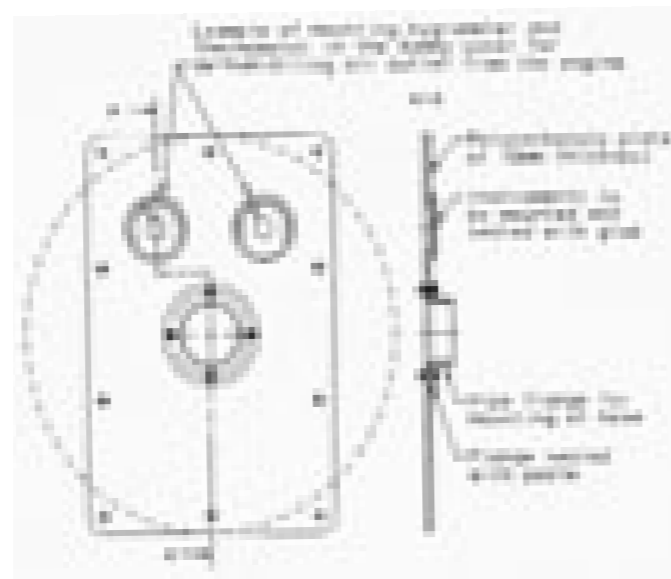
Σύστημα 1 (Μηχανή ME/ME - C) Όψη από τη πλευρά της εξαγωγής



Σύστημα 2+3 (Μηχανή ME/ME - C) Όψη από τη πλευρά των χειρισμών



Σύστημα 3+3 (Μηχανή ME/ME - C). Όψη από τη πλευρά της εξαγωγής



Σχήμα 8. Ανεξάρτητο κάλυμμα

ΦΙΛΤΡΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ • ΕΡΓΑΝΕΙΑΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ • ΚΑΥΣΙΜΟΥ
ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ
ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ
ΜΗΧΗΛΟΛΟΓΩΝ ΣΚΑΦΩΣ

ΔΙΑΧΙΜΙΣΤΗΡΕΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ
ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ • ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΤΕΧΝΙΚΗΣ
ΔΙΑΡΕΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ
ΑΝΤΙΣΤΡΑΒΩΣ

ΓΕΝΙΚΗ ΦΙΛΤΡΩΝ

Εξοπλισμός για τον εκπίεση αέρος, υδραυλικών και ηλεκτρικών φίλτρων.

Διατίθενται σε μια σειρά από συστήματα για τον καθαρισμό του αέρα, υδραυλικών συστημάτων στα σκάφη, τον εκπίεση και τη διατήρηση.

Επιπλέον φίλτρα αερίων είναι τα υδραυλικά συστήματα με τη συστολή και αγωγή.

Εάν είστε μια εταιρεία που είναι η αποκλειστική, καλή και η αποκλειστική για με την ΦΙΛΤΡΩΝ ΓΕΝΙΚΗ ΦΙΛΤΡΩΝ και εργαλεία σε συστήματα διατήρησης αερίων 200 TON, γράψτε την άδεια αδειών και αποστολή για τον επόμενο χρόνο φίλτρων.

ΠΕΤΣΙΝΑΣ 30 • ΠΕΙΡΑΙΑΣ • Τ.Κ. 185 40
ΤΗΛ. 210 4132805, 210 4134012, FAX 210 4132806

← των ηλεκτρονικών συσκευών πρέπει να διατηρούνται κλειστά και οι στυπιοθλίπται να είναι σφιγμένοι. Ελεύθερες τρύπες στα κιβώτια να σφραγίζονται αεροστεγώς.

11.2 Ηλεκτρονικός εξοπλισμός του θαλάμου ελέγχου.

Το συγκρότημα κλιματισμού να λειτουργεί μονίμως για να διατηρείται η θερμοκρασία στο θάλαμο μεταξύ 20-25° C. Η σχετική υγρασία του αέρα να διατηρείται μεταξύ 40-50 % P.H.

11.3 Αναφορές προμηθευτών προστατευτικών υλικών ελέγχου της διάβρωσης.

WWW.CORTECVCI.COM
MODEL: CORTEC VPCV 101
DESCRIPTION: IMPREGNATED FOAM DEVICE
SILICA GEL DESICCANT PACKS
WWW.ZERUST.CO.UK
MODEL, ZERUST CAPSULES, SEE LIFESPAN AND PROTECTIVE RANGE FIG.6
DESCRIPTION: DESIGNED TO PROTECT ELECTRONIC COMPONENTS INSIDE OF ENCLOSURES.

11.4 Προστασία κατά τη διάρκεια συντήρησης και εργασιών επισκευών.

Όλα τα κιβώτια στα οποία είναι τοποθετημένες ηλεκτρονικές συσκευές, να είναι κλειστά και τα διάφορα ανοίγματα να σφραγίζονται αεροστεγώς όταν εκτελούνται εργασίες τροχισμού, ηλεκτροσυγκόλλησης, χρωματισμοί ή εργασίες καθαρισμού εκτός της μηχανής ή πλησίον της μηχανής.

Εάν είναι απαραίτητες εργασίες ηλεκτροσυγκόλλησης στη μηχανή, το καλώδιο του σώματος της ηλεκτροσυγκόλλησης να έχει καλή ηλεκτρική επαφή και ε-

πίσης να τοποθετείται πολύ κοντά στη συσκευή της ηλεκτροσυγκόλλησης. Η παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στην ηλεκτροσυγκόλληση θα πρέπει να παρέχει ικανοποιητική συσκευή γείωσης.

12. Συντήρηση της προστασίας της μηχανής

Κανονική συντήρηση των προστατευτικών μέτρων, είναι απαραίτητη κατά τη διάρκεια της συνολικής ακινησίας του πλοίου.

12.1 Οπτική επιθεώρηση μηνιαία

Επιθεωρείται γενικά η μηχανή εσωτερικά και εξωτερικά, χωρίς τη στρέψη του στροφαλοφόρου άξονα, ώστε να διαπιστώνεται η απουσία κάθε διάβρωσης και συγκέντρωση νερού, καθαρίζονται τα σημεία της διάβρωσης εάν υπάρχουν, καθαρισμός. Να χρησιμοποιηθεί προστατευτικό λάδι στα εξαρτήματα και στις επιφάνειες.

Επιθεώρηση των επί μέρους εξαρτημάτων της μηχανής για τη παρουσία διάβρωσης, Τα χιτώνια, τα βάρια των εμβόλων, οι σταυροί, οι ευθυνητρίες και οι γλύστρες και το σύστημα μετάδοσης κίνησης στις καδένες.

Καθαρίζονται κατάλληλα τα σημεία της διάβρωσης εάν υπάρχουν. Παροχή προστατευτικού λαδιού στα διάφορα τμήματα.

Επιθεώρηση των πάνω τμημάτων των κεφαλών των εμβόλων, της δέσμης των ελατηρίων των εμβόλων και των χιτωνίων, από τον εσωτερικό χώρο του συλλέκτη του αέρα σαρώσεως και μέ-

σω των θυρίδων του αέρα.

Επιθεωρείται ο εσωτερικός χώρος του εκκεντροφόρου άξονα και τα παρελκόμενά του.

12.2 Εξαρτήματα της μηχανής και στρέψη του στροφαλοφόρου (Μηνιαία).

Επιθεωρείται ο εσωτερικός χώρος της μηχανής προ της εκκίνησης της αντλίας λιπάνσεως της μηχανής και της αντλίας λίπανσης του εκκεντροφόρου (εάν υπάρχει)

Για την αποφυγή διαβρώσεων στα διάφορα εξαρτήματα της μηχανής στη περίπτωση που δεν

είναι απόλυτα εύκολη η πρόσβαση για ορατή επιθεώρηση π.χ, έδρανα/τριβείς, κομβία, χιτώνια κυλίνδρων, δέσμη των ελατηρίων των εμβόλων κλπ. και αποφυγή το σημείο της κράτησης του στροφαλοφόρου άξονα, μετά τη στρέψη, να γίνει στο ίδιο σημείο προ της στρέψης. Να στρέφεται ο στροφαλοφόρος άξονας 3,5 φορές κάθε μήνα.

Το κύριο σύστημα λίπανσης να λειτουργεί τουλάχιστον για μία ώρα τα φυγοκεντρικά καθαριστήρια λαδιού και οι προθερμαντήρες λαδιού για 24 ώρες προ της στρέψης του στροφαλοφόρου άξονα

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Γίνεται κράτηση και αποσύνδεση του αφυγραντή, προ της εκκίνησης της αντλίας της λίπανσης, κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης του στροφαλοθαλάμου, προ της στρέψης και κατά τη διάρκεια της στρέψης του στροφαλοφόρου άξονα. Επαναλειτουργία του αφυγραντή αμέσως μετά τη χρήση προστατευτικού λαδιού και αρμόζονται οι πόρτες του →



Από το φυλλάδιο «NEA» της HELMEPA δημοσιεύουμε το παρακάτω κείμενο το οποίο είναι χαρακτηριστικό δείγμα των δραστηριοτήτων της HELMEPA.

Επίσης μια σημαντική αφίσσα την οποία μας έστειλε, μετά από παράκλησή μας, η κ. Πρεκεζέ.

Η HELMEPA συνεχίζει το σημαντικό έργο της, με ιδιαίτερη αγάπη και ουσιαστικό ενδιαφέρον πάντα στο θαλάσσιο περιβάλλον και το καθαρό θαλασσινό μεγαλείο και τις ακτές του.

**As αλλάξουμε
συνήθειες...
...όχι το κλίμα!**

**Let's change
habits...
...not the climate!**

www.helmepe.gr

← στροφαλοθαλάμου.

Προστασία του χώρου του αέρα σαρώσεως, των χιτωνίων, των βάρκτρων των εμβόλων και των κεφαλών των εμβόλων.

Ψεκασμός προστατευτικού λαδιού, στα τοιχώματα των χιτωνίων των κυλίνδρων και των κεφαλών των εμβόλων μέσα από τις θυρίδες σαρώσεως όταν τα έμβολα βρίσκονται στη κατωτάτη θέση των χιτωνίων.

Πλήρωση των κεφαλών των εμβόλων με προστατευτικό λάδι, ειδικού τύπου που να έχει την ιδιότητα να εξατμίζεται. Το γεγονός αυτό προστατεύει και τις εσωτερικές επιφάνειες των πωμάτων των κυλίνδρων

Ψεκάζεται προστατευτικό λάδι στη δέσμη των ελατηρίων των εμβόλων όταν διέρχονται από τα ανοίγματα των θυρίδων σαρώσεως κατά τη διάρκεια της στρέψης του στροφαλοφόρου άξονα.

Επαναλαμβάνεται αυτή η διαδικασία για κάθε κύλινδρο. Από τη αρχή ως το τέλος αυτής της διαδικασίας ο στροφαλοφόρος άξονας να στρέφεται κατά 3,5 στροφές συνολικά

Μετά από το τέλος της στρέψης, να γίνεται ψεκασμός, των βάρκτρων των εμβόλων, των δακτυλίων στεγανότητας του λαδιού των βάρκτρων (STUFFING BOXES) και των εξωτερικών επιφανειών των χιτωνίων του κυλίνδρου, με προστατευτικό λάδι.

Προστασία εσωτερικά του στροφαλοθαλάμου.

Κράτηση της αντλίας της λίπανσης και των φυγοκεντρικών καθαριστήρων του λαδιού μετά από τη συμπλήρωση της στρέψης του στροφαλοφόρου άξονα, διατηρείται η αποστράγγιση του λιπαντικού λαδιού τουλάχιστον για μία ώρα. Ψεκασμός προστατευτικού λαδιού στις επιφάνειες των παλινδρομικών τμημάτων,

γλίστρες των σταυρών, καδένες και τροχαλίες των καδενών κλπ. Κλείνονται στη συνέχεια οι πόρτες του στροφαλοθαλάμου, αντίστοιχα.

Προστασία του χώρου του εκκεντροφόρου άξονα.

Επιθεώρηση του εκκεντροφόρου άξονα προ της εκκίνησης των αντλιών της λίπανσης του εκκεντροφόρου και προ της προστατευτικής διαδικασίας των εξαρτημάτων μέσα στη μηχανή.

Εάν η μηχανή διαθέτει ξεχωριστό σύστημα λίπανσης για τον εκκεντροφόρο άξονα, εκκινείται η αντλία (κρύο λάδι) για να κυκλοφορήσει το λιπαντικό λάδι μέσα στο σύστημα κατά το διάστημα που λειτουργούν οι κύριες αντλίες λίπανσης (μία ώρα). Να μη σταματήσουν οι αντλίες έως ότου η διαδικασία στρέψης του εκκεντροφόρου έχει συμπληρωθεί.

Να διατηρηθεί η αποστράγγιση του λαδιού τουλάχιστον για μία ώρα μετά τη κράτηση των αντλιών λαδιού. Εξάρμοση των καλυμμάτων του χώρου του εκκεντροφόρου, ψεκάζεται αντισκωριακό λάδι πάνω στις επιφάνειες του εκκεντροφόρου, στα έκκεντρα, στους τροχήλους, στους οδηγούς των τροχίλων. Επανατοποθετούνται τα καλύμματα των θυρίδων του χώρου.

Μετά από τη συμπλήρωση της μηνιαίας στρέψης και της διαδικασίας προστασίας

Μετά τη κράτηση της λειτουργίας των φυγοκεντρικών καθαριστήρων να αναλυθούν δείγματα λαδιού του συστήματος λίπανσης της κυρίας μηχανής και του συστήματος παροχής υδραυλικού λαδιού στον εκκεντροφόρο (ME/ME-C/ME-B) για τη παρουσία νερού. (Το ανώτερο ποσοστό το οποίο συνιστάται από τη MAN DIESEL είναι 0,2%) Γίνεται ανά-

λυση επί του πλοίου και σημειώνονται τα αποτελέσματα, ειδικά η στάθμη του περιεχόμενου νερού.

Σαν εναλλακτική περίπτωση συνιστάται η χρήση στο πλοίο ενός εργαστηρίου για τις αναλύσεις και τη διάγνωση της παρουσίας νερού στο λάδι.

12.3 Σύστημα παροχής λαδιού υδραυλικής ενέργειας (Μηνιαία)

Μηχανές ME/ME-C και ME-B. Στη διάρκεια της μηνιαίας λειτουργίας των αντλιών κυκλοφορίας λαδιού της λίπανσης, να λειτουργήσουν οι αντλίες λαδιού προκινήσεως (κρύο λάδι) για μία ώρα, ώστε να αυξηθεί η πίεση του λαδιού στο σύστημα HPS. Να γίνει μία ορατή επιθεώρηση του συστήματος HPS.

12.4 Παλινδρομικά τμήματα στο εξωτερικό χώρο της μηχανής (Μηνιαία ή όταν χρειασθεί).

Παροχή προστατευτικού λαδιού στα παλινδρομικά μέρη του εξωτερικού χώρου της μηχανής (αξονίσκοι των δεικτών του πετρελαίου, FUEL INDEX: Βραχίονες του δείκτη VIT και στους συνδέσμους των οδοντωτών αξονίσκων του πετρελαίου (FUEL RACKS-LINKS, ETC).

12. 5 Εξωτερικές επιφάνειες με μηχανική κατεργασία (Μηνιαία ή όταν χρειασθεί)

Παροχή ειδικού λαδιού TECTYL 502 C πάνω από τις κατεργασμένες επιφάνειες του εξωτερικού χώρου της μηχανής

12.6 Ανακουφιστικές διατάξεις του στροφαλοθαλάμου (Μηνιαία ή όταν χρειάζεται).

Ακολουθούνται οι οδηγίες συντήρησης των κατασκευαστών. Εάν δεν υπάρχουν πληροφορίες που να αναφέρονται στη προ-

← στασία σκωρίασης των ανακουφιστικών διατάξεων μπορεί να γίνει ψέκαση των χαλύβδινων ελασμάτων των φλογοπαγίδων με προστατευτικό λάδι DINITROL 40 ή κάποιο άλλο παρόμοιο.

Να καλύπτονται οι ασφαλιστικές διατάξεις του στροφαλοθαλάμου με κατάλληλη προστασία στη περίπτωση εργασιών χρωματισμού, ηλεκτροσυγκόλλησης, τροχίσματος οι οποίες γίνονται πλησίον του χώρου της μηχανής, οι οποίες μπορεί να προξενήσουν σοβαρές ζημιές στις διατάξεις.

12.7 Βοηθητικοί φυσητήρες (Ανεμιστήρες).

Να διατηρείται σε λειτουργία συνεχώς η ηλεκτρική θέρμανση των ανεμιστήρων.

12.8 Κύριες σωληνώσεις του αέρα προκίνησης (Μηνιαία).

Αντικαταστήσατε τη σκόνη αφύγρυνσης στη κύρια σωλήνα αέρα προκίνησης

12.9 Συλλέκτης καυσαερίων εξαγωγής (Μηνιαία).

Επιθεώρηση του συλλέκτη καυσαερίων εξαγωγής.

12.10 Αφυγραντής (Ημερήσια - Μηνιαία).

Σημειώνεται η υγρασία, η θερμοκρασία και οι ώρες λειτουργίας της διαδικασίας αφύγρυνσης στο ημερολόγιο της συντήρησης. Οι ενδείξεις να λαμβάνονται αντίστοιχα, από τις σωληνώσεις (ελαστικούς σωλήνες) εξαγωγής ή από τα μόνιμα προσαρμοσμένα υγρόμετρα και θερμομέτρα του χώρου του εκκεντροφόρου άξονα (εάν υπάρχει), του στροφαλοθαλάμου και του θαλάμου του αέρα της σάρωσης.

Εάν η υγρασία στη μηχανή υπερβαίνει το ποσοστό του 50 % R.H. επιβάλλεται ο έλεγχος του αφυγραντή

Για τη λειτουργία και τη συντήρηση του αφυγραντή να ακολουθούνται οι οδηγίες που αναφέρονται από τους κατασκευαστές.

Διάγραμμα συνδεσμολογίας του αφυγραντή και φύλλο αναφοράς στα σχήματα 7,8 και 9 (μέρος 9).

Μηνιαία

Να επαληθεύεται η ένδειξη των υγρομέτρων

12.11 Ανταλλακτικά και ειδικά εργαλεία.

Επιθεώρηση των ανταλλακτικών και των ειδικών εργαλείων συντήρησης σε κανονικά χρονικά διαστήματα.

12.12 Ενδιάμεσος άξονας και οι τριβείς της χοάνης (Μηνιαία).

Προ της μηνιαίας στρέψης του Στροφαλοφόρου άξονα να βεβαιώνεται ότι, όλα τα έδρανα του συστήματος του ενδιάμεσου και του ελικοφόρου άξονα, λιπαίνονται κανονικά.

13. Συντήρηση του συστήματος προστασίας των ηλεκτρομηχανών.

13.1 Σύστημα λίπανσης (Μηνιαία).

Εκκίνηση του φυγοκεντρικού διαχωριστήρα λαδιού και του προθερμαντήρα του καθαριστήρα 24 ώρες προ της μηνιαίας στρέψης του στροφαλοφόρου άξονα.

Εκκίνηση της αντλίας λαδιού προ-λίπανσης προ της στρέψης του στροφαλοφόρου άξονα, η

αντλία προ-λίπανσης να διατηρείται σε λειτουργία κατά τη διάρκεια στρέψης του στροφαλοφόρου. Θέρμανση του λαδιού λίπανσης δεν χρειάζεται κατά τη διάρκεια της ακινησίας.

Να στρέφεται ο στροφαλοφόρος κατά 3,5 στροφές στη διάρκεια των εργασιών προστασίας. Να μη στρέφεται ο στροφαλοφόρος άξονας μετά το τέλος των εργασιών προστασίας.

Κάθε μήνα, μετά από τη κράτηση της λειτουργίας του φυγοκεντρικού καθαριστήρα του λαδιού, να αναλύεται δείγμα λιπαντικού λαδιού για τη παρουσία νερού στο λάδι (ανώτερο όριο από την MAN DIESEL 0,2 %) Ανάλυση επί του πλοίου και σημείωση του αποτελέσματος της στάθμης του νερού.

Εναλλακτικά συνιστάται η χρήση στο πλοίο, ενός εργαστηρίου για την ανάλυση του δείγματος του λαδιού για τη παρουσία νερού.

13.2 Μηχανικός ρυθμιστής στροφών (κάθε έξη μήνες).

Να ακολουθούνται οι προστατευτικές οδηγίες των κατασκευαστών.

Εάν δεν υπάρχουν οι σχετικές οδηγίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για ενημέρωση μόνο.

Αλλαγή του λαδιού του ρυθμιστή στροφών με νέο λάδι της ίδιας προδιαγραφής.

13.3 Παλινδρομικά μέρη εξωτερικά της μηχανής (Μηνιαία).

Επιθεώρηση και παροχή αντισκωριακού λαδιού πάνω στα μέρη της μηχανής εξωτερικά (αξονίσκοι των δεικτών του πετρελαίου FUEL INDEX, στους συνδέσμους των οδοντωτών αξονίσκων παροχής πετρελαίου, FUEL RACK LINKS άξονες ρύθμισης) ETC.

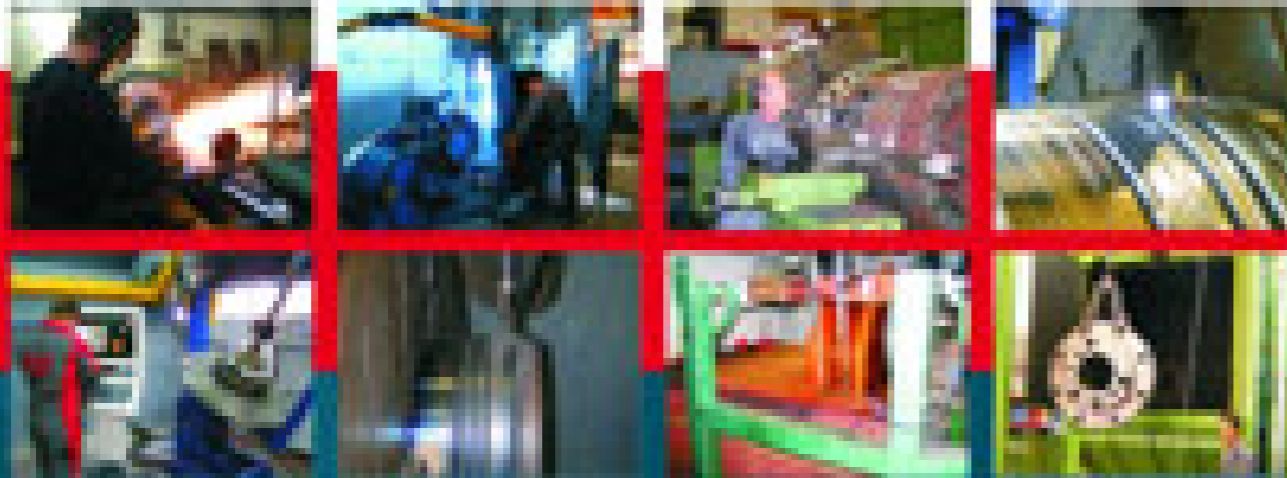
Experienced and reliable welding and reconditioning services



METLOCKAST HELLAS LTD
11, KALAMITOU ST. (N. SIDE)
KALAMITOU, ATHENS
15122, GREECE
TEL: +30 210 6733000, 6733001
FAX: +30 210 6733000

www.metlockast.gr

info@metlockast.gr



Completely modernized spare parts
sales and exchange network.
Privately owned factory covering 3.500 m²
and 4.000 m² stock house



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



Reconditioning is our Business

Reconditioning of pipes, tanks, valves, blocks, connecting rods,
internal valves, Flange P.A., 10000 Flange pipe,
Welding, Steam/Chimney piping, Steam-pipe valves, Nozzles

METLOCKAST HELLAS LTD

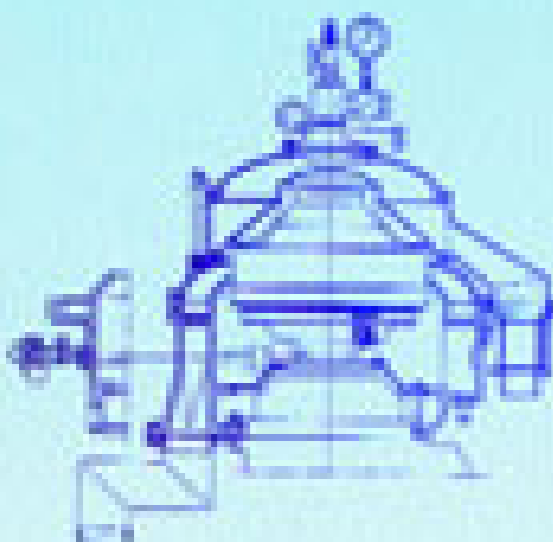


1. ΠΟΤΟΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑ

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 •

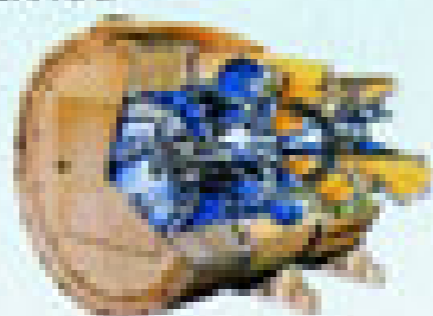
Η ΠΕΙΡΑ ΚΑΙ Η ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑ ΜΑΣ
ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΤΩΝ ΣΤΡΩΒΙΟΦΥΣΗΤΗΡΩΝ ΚΑΙ
ΤΩΝ ΕΛΑΙΟΔΙΑΧΩΡΙΣΤΩΝ, ΕΙΝΑΙ
ΠΛΕΟΝ ΜΕΡΑΚΙ ΚΑΙ ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ ΜΑΣ

ΟΛΟ ΤΟ 24 ΩΡΟ ΕΙΜΑΣΤΕ ΚΟΝΤΑ ΣΑΣ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΑΣ

web site : www.hermes-group.gr

GEORGE A. ZANIOS

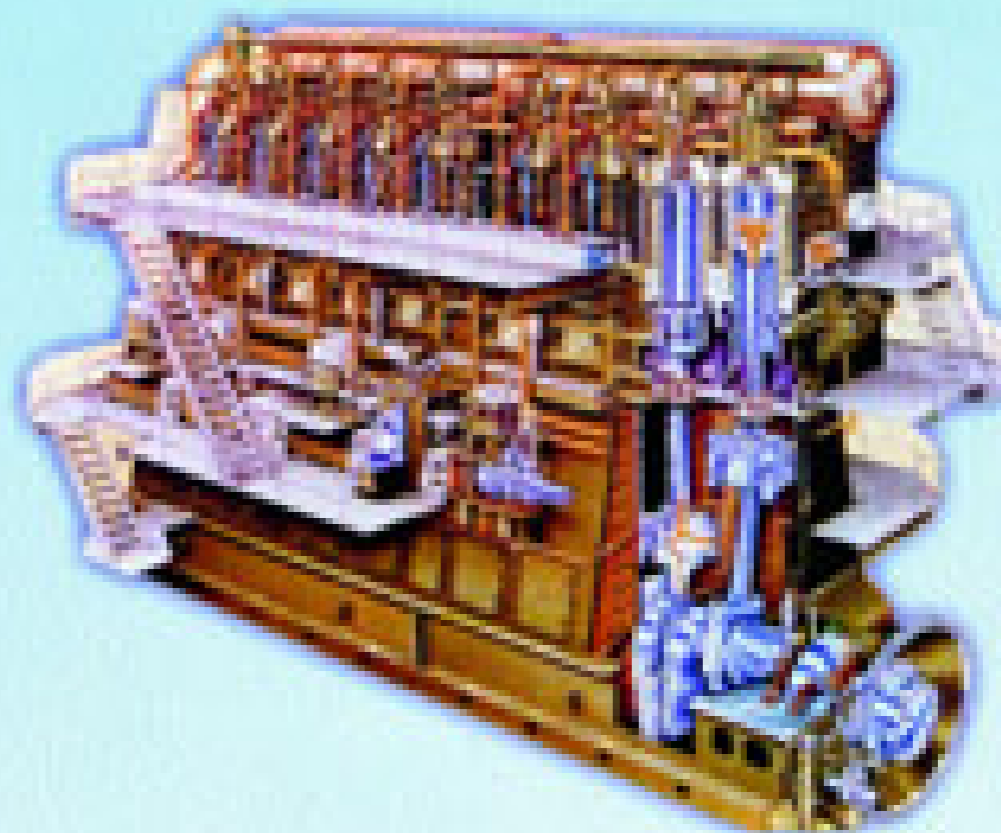
MARINE DIV. - MANAGING DIRECTOR



152 DEMOKRATIAS AVE. - KERATSIKI - 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
ACH: (+30) 210 4329 042 - MOB. PHONE: (+30) 697696001
E-mail: info@hermes-group.gr - WEB SITE: www.hermes-group.gr

HERMES SHIP MACHINERY LTD.

SHIPS SPARES SUPPLIERS



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

web site : www.hermes-group.gr

ANASTASIOS G. ZANIOS

MANAGING DIRECTOR

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

150, DEMOKRATIAS AVE. - KERATSIKI - 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
ACH: (+30) 210 4329 709 - MOB. PHONE: (+30) 697696000
E-mail: info@hermes-group.gr - WEB SITE: www.hermes-group.gr



13.4 Εξωτερικές μηχανικά κατεργασμένες επιφάνειες (Μηνιαία).

Επιθεώρηση όλων των μηχανικά κατεργασμένων εξωτερικών επιφανειών, να χρησιμοποιείται υγρό TECTYL 502 C, εάν χρειασθεί.

13.5 Μηχανισμοί των βαλβίδων (Μηνιαία)

Αφαιρούνται τα καλύμματα και επιθεωρούνται οι μηχανισμοί των βαλβίδων. Χρησιμοποιείται προστατευτικό λάδι. Επανατοποθετούνται τα καλύμματα.

13.6 Προστασία εντός του στροφαλοθαλάμου (Μηνιαία).

Επιθεώρηση των εσωτερικών χώρων του στροφαλοθαλάμου, προ της εκκίνησης της αντλίας προ-λίπανσης.

Εκκίνηση της αντλίας προλίπανσης μία ώρα προ της στρέψης του στροφαλοφόρου άξονα. Στρέφεται ο στροφαλοφόρος κατά 3,5 στροφές στη διάρκεια της προστατευτικής διαδικασίας.

Ψεκάζεται προστατευτικό λάδι πάνω στις επιφάνειες των παλινδρομικών μερών, οδοντωτοί τροχοί και στις μηχανικά κατεργασμένες επιφάνειες, προσαρμογή των καλυμμάτων. Να μη στρέφεται ο στροφαλοφόρος άξονας μετά το τέλος της προστατευτικής εργασίας στο στροφαλοθάλαμο.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Κράτηση και αποσύνδεση του αφυγραντή προ της εκκίνησης της αντλίας προλίπανσης, κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης του στροφαλοθαλάμου, προ της στρέψης και κατά τη στρέψη του στροφαλοφόρου άξονα. Επανασυνδέεται η λειτουργία του αφυγραντή α-

μέσως μετά τη παροχή προστατευτικού λαδιού και, μετά την τοποθέτηση των καλυμμάτων των θυρών του στροφαλοθαλάμου.

13.7 Προστασία των χώρων του εκκεντροφόρου (Μηνιαία)

Αφαιρούνται τα καλύμματα των ανοιγμάτων του χώρου του εκκεντροφόρου άξονα, γίνεται ψέκαση προστατευτικού λαδιού πάνω στον εκκεντροφόρο και στα εξαρτήματά του, άρμωση των καλυμμάτων των ανοιγμάτων του χώρου.

13.8 Προστασία των χιτωνίων των κεφαλών των εμβόλων και της δέσμης των ελατηρίων των εμβόλων.

Εξάρμωση των δυναμοδεικτικών κρουινών από τα πώματα των κυλίνδρων και παρέχεται, μέσα σε κάθε κύλινδρο, περίπου 1/3 του λίτρου προστατευτικού λαδιού. Αρμόζονται οι δυναμοδεικτικοί κρουνοί και ανοίγονται οι κρουνοί, μετά τη στρέψη του στροφαλοφόρου, κλείνονται οι δυναμοδεικτικοί κρουνοί.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Για τη μηχανή L16/24 χωρίς την ύπαρξη δυναμοδεικτικών κρουινών (προαιρετικό), εξαρμίζονται οι καυστήρες του πετρελαίου.

13.9 Αφυγραντής (Ημερήσια - Μηνιαία)

Ημερήσια.
Σημειώνεται η υγρασία, η θερμοκρασία και οι ώρες λειτουργίας της διαδικασίας αφύγρανσης. Οι ενδείξεις να λαμβάνονται αντίστοιχα από τους εύκαμπτους σωλήνες εξαγωγής ή από τα μόνιμα προσαρμοσμένα υγρόμετρα και θερμομόμετρα στο ανεξάρτητο κάλυμμα της εξαγωγής του στροφαλοθαλάμου.

Εάν η υγρασία στη μηχανή υπερβαίνει το 50% RH, ελέγχεται ο αφυγραντής.

Για τη λειτουργία και τη συντήρηση του αφυγραντή, ακολουθούνται οι οδηγίες των κατασκευαστών.

Διάγραμμα σύνδεσης και προσαρμογής του αφυγραντή βλέπε σχ. 1 και 2 Μηνιαία

Να επαληθεύονται οι ενδείξεις των υγρομέτρων

13.10 Συλλέκτης αέρα σάρωσης (Μηνιαία)

Αντικαθίστανται τα σακουλάκια SILICA GEL μέσα στο συλλέκτη του αέρα της σάρωσης.

13.11 Σύστημα νερού ψύξης των κυλίνδρων (Μηνιαία)

Κυκλοφορία του νερού της ψύξης για μία ώρα.

13.12 Κυκλοφορία του νερού ψύξης για μία ώρα.

13.13 Οχετός εξαγωγής καυσαερίων της ηλεκτρομηχανής

Επιθεώρηση του πάνω πώματος της καπνοδόχου του οχετού εξαγωγής της ηλεκτρομηχανής σε κανονικά διαστήματα.

13.14 Ηλεκτρογεννήτρια.

Επιθεώρηση της ηλεκτρογεννήτριας σε κανονικά διαστήματα και επιβεβαίωση ότι τα θερμομετρικά στοιχεία λειτουργούν κανονικά.

13.15 Συντήρηση των ανταλλακτικών και των ειδικών εργαλείων

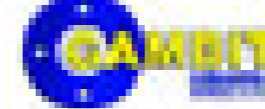
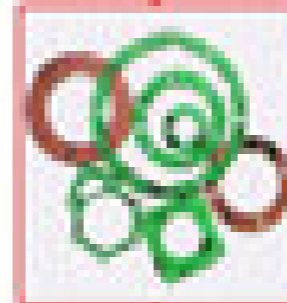
Επιθεώρηση των ειδικών εργαλείων συντήρησης και των ανταλλακτικών των ηλεκτρομηχανών σε κανονικά χρονικά διαστήματα.

14. Προετοιμασία του στροβιλοσυμπιεστή προ της επαναλειτουργίας.

Επαφή με τους κατασκευαστές προ της επαναλειτουργίας. Ο παρακάτω σκοπός εργασίας →



Συγχρονισμός & Θερμική Προστασία Βιομηχανικών & Ναυπηγικών Εγκαταστάσεων



- Παμπανίτσι ■ Τελεφεύσιον ■ Παρμενίουπολι ■ Μισαθλιανόπολι
- Θεσσαλονίκη Πόλις ■ Βιομηχανικά (Ελλάδα)
- Τελεφεύσιον ■ Βελαντιόπολι ■ Βελίον

Κ. ΜΗΤΣΙΟΠΟΥΛΟΣ - Β. ΜΕΓΑΛΟΦΩΚΟΝΟΜΟΥ Ο.Ε.

Κόνινας 19, 195 45 Παρνασσός • Τηλ.: 210 41 76 393, 210 41 76 334
Fax: 210 41 76 137, E-mail: kmmmb@otenet.gr • web: www.kmmmb.gr

← είναι συμβουλευτικός και μόνο.

Εξαρμίζονται όλες οι τυφλές φλάντζες και αφαιρούνται τα καλύμματα.

Καθαρισμός του προστατευτικού λαδιού και επιθεώρηση του κελύφους, των τριβών, του στροφείου, και της στεφάνης των προφυσίων.

Καλύπτονται οι τριβείς με λιπαντικό λάδι και αρμολίζονται, το στροφείο και η στεφάνη των προφυσίων, σύμφωνα με το εγχειρίδιο.

Συναρμολογούνται, το κέλυφος του στροβιλοσυμπιεστή και ο σιγαστήρας, σύμφωνα με το εγχειρίδιο οδηγιών.

Συναρμολόγηση του οχετού εισαγωγής καυσαερίων

Επανασυνδέεται η εισαγωγή του λιπαντικού λαδιού

Ακολουθούνται οι πληροφορίες εκκίνησης που αναφέρονται στα εγχειρίδια οδηγιών του στροβιλοσυμπιεστή και της μηχανής.

15. Εκκίνηση της μηχανής μετά από τη περίοδο της ακινησίας

Αποσυνδέεται ο αφυγραντής.

Αφαιρείται η σκόνη αφύγρανσης από το κύριο οχετό αέρα εκκίνησης. Καθαρισμός των εξωτερικών επιφανειών της μηχανής.

Προ της εκκίνησης της μηχανής, καθαρίζονται τα αντισκωριακά κατάλοιπα στα κιβώτια και στο συλλέκτη αέρα της σάρωσης και από τις κεφαλές των εμβόλων.

Καθαρισμός των κεφαλών των εμβόλων. Προσεκτικός έλεγχος ότι, τα κατάλοιπα των προστατευτικών λαδιών έχουν αφαιρεθεί από τις πάνω επιφάνειες των κεφαλών των εμβόλων, προ της εκκίνησης της μηχανής.

Καθαρισμός, επιθεώρηση και δοκιμή λειτουργίας των καυστή-

ρων πετρελαίου. Επιθεώρηση των αντλιών πετρελαίου.

Αφαίρεση των τυφλών ελασμάτων από την εξαγωγή του συλλέκτη καυσαερίων και από την εξαγωγή καυσαερίων του στροβιλοσυμπιεστή προς τη καπνοδόχο.

Ανασυγκρότηση του στροβιλοσυμπιεστή σύμφωνα με το εγχειρίδιο οδηγιών

Αφαιρείται το κάλυμμα από το πάνω άνοιγμα της καπνοδόχου.

Επαλήθευση της ασφαλούς λειτουργίας των συστημάτων ασφαλείας της μηχανής (αυτόματη μείωση στροφών, αυτόματη κράτηση κλπ.), πρέπει να γίνει προ της αρχικής εκκίνησης της μηχανής. Για τις μηχανές ME/ME - C /ME - B συνιστάται η αρχική εκκίνηση να γίνεται από τη κονσόλα του θαλάμου ελέγχου (CONTROL ROOM), εφ' όσον οι τοπικοί μηχανισμοί χειρισμών λειτουργούν ηλεκτρονικά

Δίδεται σημασία στη σπουδαιότητα της παροχής αέρα ελέγχου στις βαλβίδες εξαγωγής σε χρόνο προ της πρώτης εκκίνησης της μηχανής με σκοπό να σαρωθεί δυναμικά κάθε κατάλοιπο προστατευτικού λαδιού από τους χώρους του αέρα ελέγχου της λειτουργίας των βαλβίδων εξαγωγής) Βλέπε μέρος 6.5 βαλβίδες εξαγωγής).

Όλες οι οδηγίες "Κατάλογος ελέγχου περιόδου ακινησίας" όπως αναφέρεται στη παράγραφο 1) πρέπει να αποκατασταθούν στη κανονική κατάσταση λειτουργίας προ της εκκίνησης της μηχανής

Γίνεται επίσης αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών, ειδικά στο κεφάλαιο "έλεγχος κατά τη διάρκεια των περιόδων αναμονής" και "Προετοιμασία για εκκίνηση".

16. Εκκίνηση των ηλεκτρομηχανών μετά από την περίοδο ακινησίας

Αποσυνδέεται ο αφυγραντής. Καθαρισμός του εξωτερικού χώρου της μηχανής

Αφαιρείται το SILICA GEL και επιθεωρείται ο συλλέκτης του αέρα της σάρωσης.

Προσεκτικός έλεγχος ότι, τα κατάλοιπα του προστατευτικού λαδιού έχουν αφαιρεθεί από την πάνω επιφάνεια των κεφαλών των εμβόλων πριν από την εκκίνηση της μηχανής ενώ ανοίγονται οι δυναμοδεικτικοί κρουνοί και στρέφεται ο στροφαλοφόρος με το κρίκο τουλάχιστον μία στροφή. Στη συνέχεια εξαερώνονται κατάλληλα οι κύλινδροι της μηχανής.

Καθαρισμός, επιθεώρηση και δοκιμή λειτουργίας των καυστήρων. Επιθεώρηση των αντλιών πετρελαίου της καύσης.

Εξαρμίζονται το ελασμάτινο κάλυμμα από τον οχετό εξαγωγής καυσαερίων από το στροβιλοσυμπιεστή προς τη καπνοδόχο.

Επανασυναρμολόγηση του στροβιλοσυμπιεστή σύμφωνα με το εγχειρίδιο οδηγιών λειτουργίας και συντήρησης.

Αφαιρείται το κάλυμμα από το πάνω σημείο της καπνοδόχου.

Όλες οι οδηγίες που αναφέρονται στη "Λίστα ελέγχου της ακινησίας (όπως αναφέρεται στη παράγραφο 1), να αποκατασταθούν στη κανονική κατάσταση λειτουργίας, προ της εκκίνησης της μηχανής.

Γίνεται επίσης αναφορά στο ειδικό εγχειρίδιο οδηγιών, ειδικά στο κεφάλαιο "Έλεγχος κατά τη διάρκεια περιόδου αναμονής" και "Προετοιμασία για την εκκίνηση".

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
Maritime Business School
Crest Road, London SE18 6PU
Tel: +44 (0) 20 833 9333
Fax: +44 (0) 20 833 9344
Email: enquiries@gb.ac.uk
Website: www.gbs.ac.uk



NEW YORK COLLEGE

New York College
London, UK, EC2M 4GH
London, UK

Tel: +44 (0) 20 74 600 000
Fax: +44 (0) 20 74 600 000
Email: enquiries@nycollege.ac.uk
Website: www.nycollege.ac.uk

WARTSILA ΜΗΧΑΝΕΣ Τύπου 82T Για 12 πλοία VLOC

Δώδεκα πλοία μεταφοράς μεταλλευμάτων της τάξης των 400.000 DWT. έκαστον, έχουν παραγγελθεί και βρίσκονται υπό ναυπήγηση για λογαριασμό Βραζιλιάνικης πλοιοκτησίας - τα οποία θα είναι τα μεγαλύτερα παγκοσμίως πλοία χύμα ξηρού φορτίου - θα εφοδιασθούν με μηχανές WARTSILA Rτ - 82T, από τους Κινέζους προνομιούχους κατασκευαστές "HEFEL RONGAN POWER MACHINE PY. Οι 7-κύλινδρες, έχει συμφωνηθεί, να αποδίδουν μέγιστη συνεχή ισχύ 29,4 MGW στις 76 στρ/1 λεπτό.

Έχουν παραγγελθεί από την εταιρία "COMPANIA VALE DO RIODOGE (VALE). Τα υπό ναυπήγηση έχουν ανατεθεί στα ναυπηγεία της Κίνας RONG SHENG SHIPBUILDING HEAVY INDUSTRIES για παράδοση από τις αρχές του 2011 μέχρι το 2012. Αμφότεροι, το ναυπηγείο και οι κατασκευαστές των μηχανών, είναι μέλη του GROUP JIANGSU RONGSHENG HEAVY INDUSTRIES με το οποίο η WARTSILA ανακώινωσε μία προνομιακή συμφωνία (LICENSE) το τελευταίο Μάρτιο..

Τα πλοία VLOC έχουν προγραμματισθεί να εκτελούν κυκλικά ταξίδια μεταφοράς φορτίων μεταλλευμάτων μεταξύ Βραζιλίας και των εγκαταστάσεων παραγωγής χάλυβος στην Ανατολική Ασία. Υπολογίζεται σημαντική η ελάττωση της κατανάλωσης του καυσίμου και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα CO2 ανά τόνο μεταφερόμενου φορτίου σε σύγκριση με πλοία χύμα φορτίου του τύπου BULKER - CAPESIZE.

Η μηχανή του τύπου RT - 82T της WARTSILA είναι η μία μεταξύ τεσσάρων διαμέτρου 820 χιλ. νέου σχεδιασμού οι οποίες προορίζονται για μεγάλα δεξαμενόπλοια, πλοία χύμα φορτίων και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με προωστήριες μηχανές WARTSILA RTA ελεγχόμενου συστήματος έγχυσης με εκκεντροφόρο ή με μηχανές RT-82T ελεγχόμενης έγχυσης και της λειτουργίας των βαλβίδων εξαγωγής με ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου. Οι σειρές RT-82T

οι οποίες είναι εφοδιασμένες με τη τεχνολογία κοινού οχετού (COMMON RAIL) έγχυσης του καυσίμου, προσφέρουν μεγαλύτερο βαθμό ευκαμψίας στο χρονισμό της μηχανής, για μεγαλύτερη οικονομία καυσίμου, χαμηλότερη λειτουργία με τη παρουσία χαμηλότερης πυκνότητας καπνού/αιθάλης σε όλες τις ταχύτητες λειτουργίας και καλύτερο έλεγχο σε όλες τις μορφές εκπομπής εξαγωγής.

Η HEFEL RONGAN POWER MACHINERY, η οποία κατασκευάζει ένα νέο εργοστάσιο κατασκευής δηζελομηχανών στην επαρχία ANHUI της Κίνας, έχει επίσης αποκτήσει το προνόμιο να κατασκευάζει μηχανές δίχρονες MAN B&W, συγκεκριμένο μοντέλο με μέγεθος κυλίνδρων 500 - 900 χιλ.. Η συμφωνία υπεγράφη με τη MAN - DIESEL στο τέλος του προηγούμενου Σεπτεμβρίου.

Μια άλλη προνομιούχος συμφωνία με τη MAN-DIESEL στη Κίνα επιτρέπει στους κατασκευαστές μηχανών ZHEJIANG YUNGPU HEAVY MACHINERY να προμηθεύει δίχρονες μηχανές με άνοιγμα κυλίνδρων από 260 έως 500 χιλ.. Ένα εργοστάσιο θα κατασκευασθεί πλησίον στο επίκεντρο της οικονομικής δραστηριότητας NINGBO στην επαρχία ZHENJIANG στα ανατολικά παράλια της θάλασσας της Κίνας νότια της Σανγκάης, με κύριο στόχο τη παραγωγή ένα μεγάλο μέγεθος τοπικών ναυπηγικών εγκαταστάσεων της περιοχής.

ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ WARTSILA RT-82 T

Διάμετρος κυλίνδρου	820 χιλ.
Διαδρομή εμβόλου	3375 "
Ταχύτητα	76-80 στρ/λεπτό
Αριθμ. κυλίνδρων	6-9
Μεγίστη ισχύς ανά κύλινδρο	4520 KW.
Εύρος ισχύος	21-40,7 MGW.

Being a Shipbroker...

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

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

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

Being a Good Shipbroker..

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

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

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

Ultimately...

*Bring a Good Shipbroker
is a matter of being*

George Moundreas & Company S.A.

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



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



GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A.

162, ALIPIADOU STR., 165 35 PIRAEUS - GREECE. P.O. BOX 80034, 165 10 • PHONE: (0110) 4147000

E. & P. Financing
Fax: (0110) 4281191
email: ep@gmoundreas.gr

Newbuildings
Fax: (0110) 4281191
email: nb@gmoundreas.gr

Repairs & Conversions
Fax: (0110) 4281191
email: rc@gmoundreas.gr

**ΝΕΟΣ ΥΨΗΛΗΣ ΑΠΟΔΟΔΗΣ
"ΣΥΝΘΕΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ"
(ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ - ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ)
ΒΟΗΘΗΤΙΚΟΣ ΛΕΒΗΤΑΣ
COMPOSITE BOILER.**

Η Εταιρία "AALBORG INDUSTRIES" της Δανίας ανακοίνωσε μία εκτεταμένη ανάπτυξη της ομάδας των λέβητων της σειράς TC1. Πρόσφατα, ρωτήθηκε ο Διευθυντής πωλήσεων της εταιρίας ο οποίος εξήγησε ότι, ο νέος λέβητας έχει μελετηθεί ανάλογα και μίλησε για τις τελευταίες προσπάθειες παραγωγής του νέου λέβητα OC-TC1.

Η "AALBORG INDUSTRIES" εξακολουθεί την ανάπτυξη και παραγωγή που αναφέρεται στην ομάδα της σειράς TC1 με τη πρόσθεση ενός συνδυασμένου μοντέλου καύσης πετρελαίου και καυσαερίων εξαγωγής στους δύο καύσης πετρελαίου λέβητες (ομάδα OS-TC1 και στην ομάδα OM-TC1), οι οποίοι τέθηκαν στη διάθεση της αγοράς μέσα στο προηγούμενο χρόνο. Η ιδέα της σύστασης των

ομάδων πλησιάζει σήμερα τα 15α γενέθλια σαν ένα πρότυπο (MODULAR) συγκρότημα συνδυάζοντας τις καλύτερες λύσεις πάνω από τέσσερις προηγούμενους ναυτικούς λέβητες ανταγωνιστές οι οποίοι σήμερα ενώθηκαν κάτω το όνομα της "AALBORG INDUSTRIES".

Το μοντέλο TC1 χαρακτηρίζεται σαν το "Εξυπνο σύστημα στροβιλο-καθαρισμού" το οποίο αναφέρεται στο γεγονός ότι, οι λέβητες αυτοί διαθέτουν ειδικοειδείς αυλούς οι οποίοι βοηθούν στη παραγωγή στροβιλιζόμενης ροής καυσαερίων ώστε να γίνει αποτέλεσμα αυτοκαθαρισμού, εν τω μεταξύ, η εξυπνάδα που αναφέρεται παραπάνω, παρέχεται με ένα εξελιγμένο σύστημα ειδικού ελέγχου.

Συνοδικά, η AALBORG INDUSTRIES έχει αυξήσει τις προσπά-

θειες και τους στόχους της στην ανάπτυξη περισσότερων περιβαλλοντολογικά φιλικών παραγωγών τα οποία είναι ήδη αξιόπιστα και εύκολης λειτουργίας. Στη φάση των τιμών, οι πολίτες απολαμβάνουν το πλεονέκτημα των μεθόδων σχεδιασμού, της εναρμόνισης των διαφόρων παραμέτρων όπως βέλτιστες λύσεις οι οποίες άμεσα προσδιορίζονται και η προσφορά τιμών που μπορούν να γίνουν "με το πάτημα ενός μπουτόν" και να ακολουθούνται από τη πλήρη ανάπτυξη σχεδιασμών της εγκατάστασης του σχεδιασμού του λέβητος στο μηχανοστάσιο.

"Η νέα αποστολή OC-TC1 είναι", αναφέρει ο παράγων της AALBORG INDUSTRIES, ένας υψηλής απόδοσης σύνθετος (COMPOSITE) λέβητας με ικανότητα ατμοποίησης μεταξύ 1200 και 6500 κιλά



Η φλόγα του καυστήρα είναι σε κλίση 15 μοιρών προς τα κάτω για μεγαλύτερη απόδοση της καύσης.

Ο νέος σύνθετος (composite) λέβητας της AALBORG μπορεί να αποδώσει 8000 κιλά / ώρα ατμοποίησης νερού σε σύνθετη λειτουργία.



infomarine on-line
INTERNET SERVICES

www.infomarine.gr

Virtual Internet Portal
For Marine Professionals

Web Hosting
Web Design
Web Promotion

← νερού την ώρα, του μέρους της καύσης του πετρελαίου στα 9 BAR υπολογισμένης πίεσης και μέχρι 5000 κιλά νερού την ώρα ικανότητας ατμοποίησης του μέρους των καυσαερίων εξαγωγής

Ένας σύγχρονος λέβητας παραγωγής ατμού προσφέρει την οικονομία χώρου σαν εναλλακτική λύση της χρήσης δύο λέβητων συνδυασμένων σε ένα και λειτουργεί εξίσου αποτελεσματικά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και κατά τη παραμονή στο λιμάνι.

Η κάθετη και κυλινδρική ανάπτυξη είναι σχεδιασμένη με ένα τμήμα καυσαερίων εξαγωγής το οποίο αποτελείται από αυλούς καπνού αιθάλης και το τμήμα της καύσης του πετρελαίου αποτελείται από ευθερμαγωγούς ελικοειδείς αυλούς. Το ευθερμαγωγό μέρος του τμήματος καύσης πετρελαίου και το συγκρότημα του μονοπαγούς τύπου του καυστήρα είναι πλήρως ενσωματωμένα.

Στη συνδυασμένη λειτουργία, η ικανότητα ατμοποίησης μπορεί να φθάσει τα 8000 κιλά νερού την ώρα και η ταχύτητα των αερίων είναι υψηλή συγκρητικά με τις προηγούμενες σχεδιάσεις λέβητων της AALBORG. Η περίπτωση αυτή βελτιώνει τη μετάδοση θερμότητας η οποία διευκολύνει την εταιρία να ελαττώσει τη θερμική επιφάνεια και το βάρος του ευθερμαγωγού μέρους σημαντικά. Η υψηλή ταχύτητα των αερίων κάνει επίσης το λέβητα αρκετά αποδοτικό στη διαδικασία αυτοκαθαρισμού.

Το μοντέλο "OC-TC1" είναι εφοδιασμένο με ένα μονοκόμματο καυστήρα πετρελαίου τύπου

"KBP" όπου το περίβλημα του καυστήρα είναι προσαρμοσμένο στην εμπρόσθια πλευρά του λέβητα υπό μία γωνία 15 μοιρών προς τα κάτω κατά την έννοια του πυθμένα της εστίας. Η διάταξη αυτή επιτρέπει να μεταδίδεται η φλόγα σε μεγαλύτερο χρονικό διάστημα και να γίνεται καλύτερη χρήση της εστίας. Η ροή της φλόγας γίνεται βελτιωμένη και το αποτέλεσμα είναι η υψηλή απόδοση της καύσης.

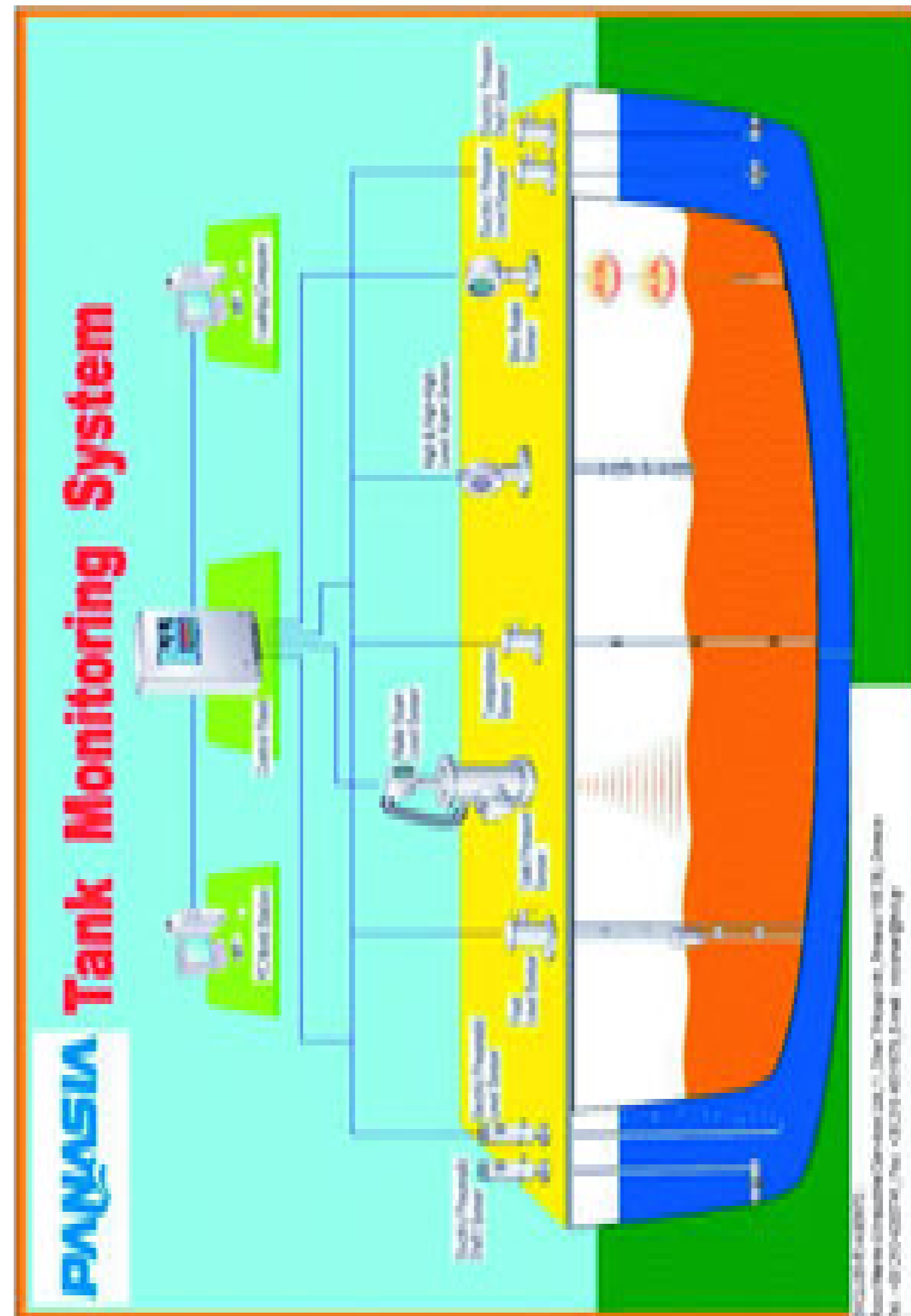
Η αξιόπιστη και φιλική χρήση μικροεπεξεργαστή "MISSION CONTROL TOUCH SYSTEM" σύστημα ελέγχου το οποίο λειτουργεί με τη μέθοδο ελαφρού αγγίγματος, διευκολύνει τη λειτουργία και τον έλεγχο του τύπου OC-TC1 λέβητα. Το "Εξυπνο" σύστημα ελέγχου προσδίδει πλήρη αυτόματο έλεγχο της εγκατάστασης του λέβητα και του εξελιγμένου συγκροτήματος του καυστήρα. Το σύστημα ελέγχου με το ελαφρό άγγιγμα περιλαμβάνει: το φορτίο του καυστήρα και τους επακόλουθους ελέγχους, τη στάθμη του νερού και τις συσκευές ασφαλείας, του ηλεκτροκινητήρα του καυστήρα, του εκκινητή του θερμαντήρα του πετρελαίου, επίσης, τον εκκινητή των αντλιών παροχής καυσίμου της καύσης.

Πέρα από τις ευκολίες του νέου συστήματος ελέγχου, δηλαδή εύκολη παροχή επιμελημένης επιβίωσης της λειτουργίας του νέου καυστήρα, μελετημένη και προσαρμοσμένη τεχνολογικά σχεδίαση του λέβητα, η συμπαγής συμπεριφορά OC-TC1 περιλαμβάνει επίσης πλεονεκτήματα της περασμένης σχεδίασης και κατασκευής όπως, αρκετό χώρο

για περιοδικές επιθεωρήσεις και συντήρηση, σύστημα πλύσης με νερό ή μηχανικός καθαρισμός είναι επίσης πιθανός μέσω των καπναγωγών του λέβητος και οι φλογοβλητοί αυλοί θεωρούνται εύκολοι στο καθαρισμό και τον εκκαπνισμό.

Σήμερα, μια άλλη προχωρημένη ιδέα η οποία μελετάται από την AALBORG είναι το σύστημα ελέγχου "MISSION STEAM PILOT", το οποίο ήδη βρίσκεται στο τελευταίο στάδιο δοκιμών. Το σύστημα είναι σχεδιασμένο να καλύπτει τις πιο αντίξοες λειτουργικές και σκληρές ναυτικές απαιτήσεις. Ο εξοπλισμός μπορεί να λειτουργήσει σε ένα επίπεδο θερμοκρασίας από -20°C. μέχρι 70°C. Περιλαμβάνει εξελιγμένο και ευρύ αυτόματο - διαγνωστικό σύστημα με ικανότητα ανίχνευσης της σειράς ενεργειών που ελέγχει και καλύπτει όλα τα λειτουργικά στάδια, επί πλέον, προσφέρει ειδική απεικόνιση της σειράς της εκκίνησης.

Ένα υπέρ - ευαίσθητο TFT σύστημα επαφής των διαγνωστικών στοιχείων της οθόνης, διευκολύνει μία ταχύτερη και αναλυτική διασύνδεση για το χρήστη. Το σύστημα "MISSION STEAM PILOT" παρέχει πρόσβαση από απόσταση στις διαγνωστικές διαδικασίες μέσα από το INTERNET, (διαθέτει ένα μέσον παροχής πληροφορησης και αναζήτησης δεδομένων) INFORMATION PROVIDER ADDRESS/ Το σύστημα ελέγχου δεν είναι εφοδιασμένο με σκληρού δίσκου (HARD DISC) μνήμη και υποστήριξη (BACKUP), παρέχεται από άμεση αποθήκευση. (READ - ONLY MEMORY ROM).



ΝΑΥΤΙΛΙΑ S.O.S.

Η μοναδική θετική πρωτιά της Ελλάδας, μιας μικρής χώρας που κατακλύζεται από σωρεία προβλημάτων, είναι η πρώτη θέση που κατέχει στον παγκόσμιο υγρό στόβο ο εμπορικός της στόλος.

Τα οικονομικά οφέλη από την εμπορική ναυτιλία είναι η πάγια επικουρία της χρόνιας αιμορραγούσας ελληνικής οικονομίας. Είναι η κότα που γεννά τα χρυσά αυγά και που η κυβέρνηση με την τριχοτόμηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφάσισε να σφάξει!! Έκανε το ίδιο ακριβώς σφάλμα που είχε κάνει και η κυβέρνηση της χούντας το 1969 αηλιά, ευτυχώς, αν και η χούντα το διόρθωσε.

Υπενθυμίζεται πως η επιπολαιότητα κάποιου υπηρεσιακού παράγοντα, να καθυστερήσει ένα

πλοίο για έλλειψη βοηθού μαγειρού, εξόργισε τόσο πολύ τον Ωνάση που αποφάσισε να υποστείσει την ελληνική σημαία από τον στόλο του και το παράδειγμά του να το ακολουθήσουν και άλλοι συνάδελφοί του εφοπλιστές!!!

Πρέπει ακόμη να γνωρίζουν οι νέοι "GOLDEN BOYS" της οικονομίας πως η μεγαλύτερη βιομηχανία της χώρας, η ναυτιλία, είναι η μοναδική επιχείρηση - που δεν ζητάει δανεικά κι αγύριστα από το κράτος παρά εισάγει αθόρυβα συνάλλαγμα αηλιά και πως τα "εργοστάσια" της, τα πλοία, είναι εφοδιασμένα με προπέλη!

Είναι αλήθεια πως, διαχρονικά, το ενδιαφέρον του επίσημου ελληνικού κράτους έχει ατονήσει για τη ναυτιλία και τους ναυτικούς.

Π.Χ. Ενώ από το πλήθος των

πανεπιστημιακών σχολών αποφοιτούν πτυχιούχοι που συσσωρεύονται στις καταστάσεις ανεργίας του Ο.Α.Ε.Δ. οι παραγωγικές σχολές των αξιωματικών Ε.Ν. (Ακαδημίες Ε.Ν.) και παρά τις υποσχέσεις των πολιτικών παραμένουν εκτός τριτοβάθμιας εκπαίδευσης με αποτέλεσμα και την αδιαφορία των υποψηφίων για τη θάλασσα. Οι ναυτικοί των πομπούρων πλοίων είναι η μοναδική κατηγορία Ελλήνων που δεν ψηφίζουν! Οι φυλακισμένοι ως γνωστόν ψηφίζουν και οι Έλληνες του εξωτερικού θα ψηφίζουν... Επίσης είναι η μόνη τάξη εργαζομένων που όταν απεργήσει επιστρατεύεται για ένα τουλάχιστον χρόνο!!!

Φρίξος Δήμου
Πλοίαρχος Ε.Ν.

ΕΝΩΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ - ΠΕΙΡΑΙΑ

Κύριοι,
Σας γνωρίζουμε ότι την 14-10-2009 συγκροτήθηκε σε σώμα το νέο Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΝΩΣΗΣ μας, το οποίο εξελέγη από τις αρχαιρεσίες της 8ης Οκτωβρίου 2009, ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΚΑΣΙΔΙΑΡΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ
Α' ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΜΑΝΟΥΣΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ
Β' ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΚΛΑΔΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ
ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ: ΧΡΥΣΑΦΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΤΑΜΙΑΣ: ΚΑΜΠΟΥΡΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΜΕΛΗ: ΠΟΛΥΚΑΝΔΡΙΩΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ,
ΧΟΡΤΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΩΣΗ
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Σ. ΚΑΣΙΔΙΑΡΗΣ
Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
Χ. ΧΡΥΣΑΦΗΣ



GEAR CLUB

ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ
ΜΑΚΡΑΣ ΣΤΟΑΣ 5 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟ -
ΦΑΞ 210 4175.995 e-mail: gearclub@mailbox.gr
http: / run.to/gearclub

Το Νέο Διοικητικό Συμβούλιο της Λέσχης μας που προήλθε από τις εκλογές της 4ης Νοεμβρίου συνήλθε σε σώμα με την ακόλουθη σύνθεση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ:	Α. ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ
ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ:	Χ. ΞΥΔΑΣ
ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ Α':	Φ. ΜΠΙΝΑΡΗΣ
ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ Β':	Β. ΞΑΝΘΟΥΛΕΑΣ
ΤΑΜΙΑΣ Α':	Ν. ΑΝΔΡΕΟΥ
ΤΑΜΙΑΣ Β':	Π. ΛΙΑΣΚΟΣ
ΔΗΜ. ΣΧΕΣΕΙΣ Α':	Γ. ΠΟΥΛΑΚΗΣ
ΔΗΜ. ΣΧΕΣΕΙΣ Β':	ΞΕΝΟΦ. ΚΡΑΝΙΟΥ
ΛΕΣΧΙΑΡΧΗΣ:	ΝΟΜΙΚΟΣ Γ'

Παίρνουμε την ευκαιρία μέσω αυτής της επιστολής να σου γνωρίσουμε ότι θα προσπαθήσουμε να ανταποκριθούμε στους στόχους της Λέσχης μας και στην προσπάθειά μας αυτή χρειαζόμαστε την αμέριστη συμπαράστασή σου.

Επειδή πιστεύουμε ότι η γνώμη και η κάθε εισήγησή σου μπορεί να φέρει αποτέλεσμα, σε καλούμε να δώσεις το δυναμικό σου παρών με περισσότερες τακτικές παρουσίες σου για το καλό της Λέσχης μας.

Με φιλικούς χαιρετισμούς
Το Διοικητικό Συμβούλιο

Μια Χριστουγεννιάτικη Ναυτική Ιστορία

Πολλές φορές τα συμβαίνουν στη ζωή, καμιά φορά ξεπερνούν κι αυτή τη φαντασία του πιο εφάνταστου συγγραφέα και εμείς που ζήσαμε στα καράβια θα είχαμε πολλή να γράψουμε, πολλές φορές απίστευτα.

Η ιστορία είναι πραγματική και συνέβη γύρω στο 1960. Την εποχή αυτή βρέθηκα μαρκαρισμένος Β' Μηχανικός με ένα σαπιοκάραβο. Με ψωνίσανε στον Σαρωνικό, εκείνον το μεγάλο καφενέ στην παραλία της Ακτής Μισούλη του Πειραιά, που όπως θυμούνται οι παλαιότεροι συνάδελφοι, μαζευόμασταν κάθε πρωί για να μαρκαρούμε.

Κρίση στη ναυλαγορά και τα καράβια δεμένα στα μούραγια. Έτσι χωρίς να ποθυξέτασώ τα πράγματα (γιατί ήμουν δυο τρεις μήνες άεργος εικοσεντάχρονος με μια-δυο νεανικά) με ένα εισιτήριο αεροπορικό βρέθηκα στο ROTTERDAM.

Το καράβι παλιό Νορβηγέζικο με γερή κατασκευή από γαλβανιζέ λαμαρίνα, έκανε επισκευή στη μηχανή που είχε τα χάλια της. Με το που κατέβηκα στο Μηχανοστάσιο διαπίστωσα ότι τέτοιο κάτεργο δεν μου είχε ξανατύχει.

Ενδιαίτησα πανάθηλα, φαγητό λειψό, νερό με το σταγονόμετρο, κουρελιασμένα σεντόνια και κουβέρτες τρύπιες ήες και ήταν από την εκστρατεία του Πλάστηρα. Το πλήρωμα, αραπάδες από την Αίγυπτο και οι αξιωματικοί μωσαϊκό. Μόνο ο πλοίαρχος Έλληνας και η αφεντιά μου. Η πρώτη μου σκέψη ήταν να φύγω, όμως χρωστούσα την προκαταβολή και δεν είχα τα ναύλα μου να επαναπατριστώ. Επρεπε να κάνω υπομονή να δω τι θα γίνει. Κάποτε τέλειωσε η επισκευή, ας την πούμε επισκευή και φύγαμε για το ROYEN της Γαλλίας να φορτώσουμε κριθάρι για τη μεγάλη Κίνα του ΜΑΟΤΣΕΤΟΥΝΓΚ.

Μια βδομάδα κράτησε η διαδικασία της φόρτωσης, κατά τις 6 η ώρα το πρωί της έβδομης ημέρας αφήναμε τα "σιελό" του μούραγιου

μέσα σε μια φοβερή ομίχλη. Μόλις βγήκαμε από τη μπούκα του λιμανιού δώσαμε ένα τράκο σε ένα φορτηγό Γερμανικό στη μέση, λίγο πιο μπροστά από τη γέφυρα. Αυτός έδωσε το SOS, και εμείς πληώρη έγινε φυσαρμόνικα μέχρι την φρακκή του Νο 1 αμπαριού. Νερά δεν κάναμε γιατί όπως έγραψα, το σκάφος ήταν γερό σκαρί. Με την μηχανή εν λειτουργία αναμέναμε εντολή από τα γραφεία της Εταιρίας, που έδρα τους ήταν στο Λονδίνο, και τον ερχομό των εμπειρογνομόνων για την επιθεώρηση του συμβάντος. Μετά έξι επτά ώρες πήραμε εντολή να γυρίσουμε στο ROTTERDAM ξανά για την αποκατάσταση της ζημιάς. Με συνοδεία ρυμουλκού και την βοήθεια της μηχανής φτάσαμε στο ναυπηγείο WILTON του ROTTERDAM. Εγινε η εκφόρτωση του φορτίου σ' άλλο πλοίο της εταιρίας και αμέσως ανεβήκαμε στα βάζα της δεξαμενής. Ο υπεύθυνος του συνεργείου του ναυπηγείου μας πληροφορήθηκε ότι για να φτιάξουν την στραπατσαρισμένη πληώρη καινούργια θέλουν δύο μήνες κι εγώ έκανα χαρά γιατί θα μάζευα τα ήφεττά για να τα καταφέρω να φύγω.

Η πείνα και η δυστυχία στο καράβι συνεχιζόταν και όσες διαμαρτυρίες γίνονταν στον καπετάνιο η απάντηση ήταν ότι δεν έχει η εταιρεία ήφεττά. Υπάρχει κρίση, κι όποιος θέλει να ξεμπερδάει για την πατρίδα του. Τα Χριστούγεννα μας βρήκαν επάνω στη δεξαμενή του ναυπηγείου.

Το μεσημέρι των Χριστουγέννων φάγαμε όλοι μαζί. Είχαν έλθει από την Ελλάδα μισή ντουζίνα καινούργιο πλήρωμα σ' αντικατάσταση των Αιγυπτίων.

Θλιβερά Χριστούγεννα, το τραπέζι τελείωσε γρήγορα και ένας - ένας έφευγε για την καμπίνα του. Το απόγευμα θέλησα να πάω στην πρύμη που ήταν τα διαμερίσματα του πληρώματος να πιάσω κουβέντα με τους νεοφερμένους Έλλη-

νες.

Μόλις κατέβηκα τη σκάλα μια ευχάριστη μπουρουδιά τρύπωσε στα ρουθούνια μου. Μπαίνοντας σε μια καμπίνα είδα σ' ένα μεγάλο μάτι να βράζει μια μεγάλη κατσαρόλα. Τι βράζετε εκεί ρώτησα. Μη μας μαρτυρήσεις κύριε Δεύτερε μου είπαν τα παιδιά, με ζυγώνει πιο κοντά ο Αιγύπτιος Λοστρόμος (εσύ καλό μηχανικό και καλό άνθρωπο, εσύ α-δεληφέ). Πάπια. Βράζουμε να κάνουμε Χριστούγεννα. Εδώ θα πεθάνουμε από την πείνα απαντούν οι συμπατριώτες μου που είχαν την ίδια τύχη με μένα οι άμοιροι.

Και που την βρήκατε την πάπια ρώτησα. Ξέρεις έξω από το ναυπηγείο είναι το πάρκο με τις λιμνούλες. Βγαίνουμε το βράδυ, που κουρνιάζουν οι πάπιες, πιάνουμε καμιά, της στρίβουμε το λαρύγγι και κάτω από το παλτό τη φέρνουμε στο καράβι και την μαγειρεύουμε.

Πως νομίζεις ότι στεκόμαστε στα πόδια μας; Κάτσε να σου κάνουμε το τραπέζι πραγματικά Χριστουγεννιάτικο, και άμα δεν μας μαρτυρήσεις θα σε καθούμε τακτικά να σε τραπεζώνουμε. Εβαλα τα γέλια και στρώθηκα στο φαγητό μαζί τους. Είχανε και μπύρες κλεμμένες μέχρι και σαλατικά, την κάναμε ταράτσα που ήνε. Το νου σας στα πούπουλα τους είπα, μη σας πάρουν χαμπάρι οι Ολλανδοί και ζήτω που καίκαμε.

Μη στενοχωριέσαι μάστορα μου είπαν. Το βράδυ ο βαρδιάνος θερμαστής τα καίει όλα στο καζάνι. Καθαρές δουλειές. Δεν γνωρίζω αν συνεχίσθηκε η... παπιοφαγία.

Εγώ είχα μαζέψει τα ναύλα μου και τα σέα μου, είχα ξεχρωώσει. Την τρίτη μέρα των Χριστουγέννων, βρισκόμουν στο τρένο για την Ελλάδα για την πατρώα μου γη τη Ρούμελη, με τη Χριστουγεννιάτικη "γουρνοχαρά".

ΧΡΟΝΙΑ ΠΟΛΛΑ
ΚΑΙ ΚΑΛΑ ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΑ.
Αρσιτείδης Χρ. Πετρόπουλος
(Σκαρμισιώτης)

ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΙΣΘΗΤΗΡΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΟΔΟ ΣΤΗΝ ΑΝΙΧΝΕΥΣΗ

Η συνεχής ανίχνευση, της απόδοσης των μηχανών με τη χρήση αισθητήρων τύπου "AVL" της Αυστρίας, θα έχει ευεργετική επίπτωση στο ολοκληρωμένο σύστημα αυτοματισμού της "KONSGBERG MARITIME"

Η νέα τεχνολογία σχεδίασης των αισθητήρων από τους ειδικούς κατασκευαστές AVL της Αυστρίας, είναι ο κατ' εξοχήν στόχος της "KONSGBERG MARITIME" για την αναβάθμιση του συστήματος τεχνικής διαχείρισης του πλοίου. Μια συνεργασία μεταξύ των δύο εταιριών έχει σαν επιδίωξη τη συνεχή ανίχνευση της κατάστασης και της επίδοσης των μηχανών,

Η ιδέα του προγραμματισμού κάποιας δραστηριότητας για τον έλεγχο της επίδοσης των πλοίων, η "KONSGBERG MARITIME", αγκαλιάζει μία σειρά "εργαλείων" δίνοντας τη δυνατότητα στους χειριστές να χειρίζονται και να ελέγχουν τον όγκο των λειτουργικών αποτελεσμάτων περισσότερο οικονομικά αλλά και οικολογικά συγκρώνοντας σε συνδυασμό με τους ισχύοντες κανονισμούς. Τα "εργαλεία" απευθύνονται στη βελτιστοποίηση της λειτουργικής κατάστασης της μηχανής και της ισχύος, στην επίδοση του σκάφους, στη διαχείριση του φορτίου/έμματος, στο προσδιορισμό της πορείας και τη βελτίωση του προφίλ της ταχύτητας. Μέχρι σήμερα η ανίχνευση και ο έλεγχος της απόδοσης της μηχανής είναι περιορισμένη, με την διαθέσιμη τεχνολογία των αισθητήρων η KONSBERG MARITIME" συνιστά συνεχή πραγματικό χρόνο ανίχνευσης της πίεσης του κυλίνδρου με τη χρήση αισθητήρων ικανούς να ανθίστανται στην υψηλή θερμοκρασία του θαλάμου καύσεως.

Παραδοσιακοί αισθητήρες κατασκευασμένοι από κρυστάλλινους χαλαζία (QUARTZ CRYSTAL) έχουν αποδειχθεί ανεπαρκείς να λειτουργήσουν πραγματικά σε πεδία θερμοκρασιών οι οποίες ανέρχονται σε μεγέθη των 275° C. Οι νέοι αισθητήρες της AVL που αφορούν τις πιέσεις καύσεως, όμως - αναπτύχθηκαν σαν μέρος του συστήματος AVL EPOS (ENGINE PERFORMANCE AND OPTIMISATION) - στηρίζονται στη σύνθεση Ορθοφωσφορικά κρύσταλλα του Γαλλίου, τα οποία αναφορικά μπορούν να λειτουργήσουν σε θερμοκρασίες πέραν των 600° C. Έτσι, διευκολύνουν τη συνεχή ανίχνευση των πιέσεων των κυλίνδρων.

Σε αντίθεση με τα προηγούμενα συστήματα, οι αισθητήρες μας είναι σταθερά προσαρμοσμένοι σε επιβεβαιωμένα σημεία πάνω στη μηχανή και παραμένουν εκεί σταθερά για όλη τη διάρκεια της ζωής των. Αυτό σημαίνει ότι, είναι ικανοί να ανιχνεύουν συνεχώς την απόδοση της μηχανής και παρέχουν σταθερά λεπτομερή ανάγνωση όποτε χρειασθεί, εξηγεί παράγων της "AVL".

Η KONSBERG MARITIME θα συστήσει και θα καθιερώσει τη τεχνολογία μέσα στα πλαίσια της προσφοράς αισθητήρων οι οποίοι στηρίζονται στην ικανότητα της συνεχούς ανίχνευσης της απόδοσης της μηχανής μέσα από ολοκληρωμένα συστήματα, όπως, ο αυτοματισμός "K-CHIEF" και το "FLEETMASTER" ηλεκτρονικό ημερολόγιο.

Το πρότυπο απόδοσης και βελτιστοποίησης της μηχανής, της ομάδας "Απόδοσης του πλοίου" είναι μία σκέψη δραστηριότητας της προέκτασης του συστήματος μανούβρας από τη γέφυρα (AUTOCHIEF BRIDGE MANOEUVRING SYSTEM - BMS), το οποίο ενσωματώνει το σύστημα "AVL EPOS" και τη μέτρηση της στρεπτικής ροπής και άλλους αισθητήρες επίσης οι οποίοι αποδίδουν μία πλήρη λύση της ανίχνευσης της απόδοσης της μηχανής, καθύπτοντας:

- * Χαμηλής και μέσης ταχύτητας μηχανές.
- * Σταθερού και ελεγχόμενου βήματος έλικας
- * Συνεχή στοιχεία της πίεσης του κυλίνδρου
- * Στοιχεία στρεπτικής ροπής
- * Κατανάλωση καυσίμου
- * Ανίχνευση της λειτουργίας του στροβιλοσυμπιεστή.

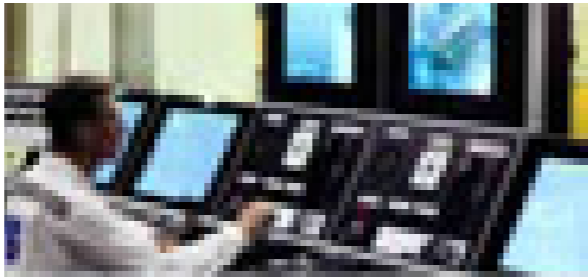
Μια σκέψη υποστηρίζει ότι, το "Εργαλείο" θα βοηθήσει στην εκτίμηση όλων των μετρηθέντων στοιχείων να αποδώσει τη κατάλληλη βοήθεια στους χειριστές μηχανικούς να διατηρούν τις μηχανικές εγκαταστάσεις σε ικανοποιητική λειτουργική κατάσταση και να προγραμματίζουν την αντίστοιχη προληπτική συντήρηση η οποία να στηρίζεται στη πραγματική γενική κατάσταση.

Πληροφόρηση παρέχεται από την "AVL EPOS" σχετικά με τη κατάσταση της μηχανής και τις πιθανότητες σφαλμάτων στο σύστημα έγχυσης, τη διαδικασία της καύσης, τη συμπεριφορά των χιτωνίων και των εμβόλων των βαλβίδων και του στροβιλοσυμπιεστή.

Συνδυάζοντας τα στοιχεία από διάφορες παραμέτρους/αισθητήρες διαδικασιών πάνω και γύρω από το στροβιλοσυμπιεστή. Για παράδειγμα, ο έλεγχος της πραγματικής απόδοσης της μηχανής να είναι αποτέλεσμα της σωστής ανίχνευσης της λειτουργικής απόδοσης του στροβιλοσυμπιεστή.



ΑΒΛ αισθητήρας της πίεσης του κυλίνδρου.



KONSGBERG MARITIME K - CHIEF σύστημα αυτοματισμού υπό αναβάθμιση.

Ο χειριστής μπορεί έτσι να πληροφορείται άμεσα και αποτελεσματικά τη μειωμένη απόδοση από τη μηχανική αδυναμία του στροβιλοσυμπιεστή ή και το υψηλό θερμικό φορτίο της μηχανής.

Ένα κατάλληλο "Εργαλείο", όπως αναφέρεται προηγούμενα, ανίχνευσης της κατανάλωσης του καυσίμου παρέχει μία αποτίμηση της πρόωσης και το μέγεθος της λειτουργικής οικονομίας της βοηθητικής εγκατάστασης, με στιγμιαίες και συγκεντρωτικές τιμές σχετικά με τη κατανάλωση και τη δυναμική του ελικοφόρου άξονα μέσα σε ένα ταξίδι, στη διάθεση των συστημάτων "K-CHIEF και στην αναφορά του ηλεκτρονικού ημερολογίου "K-LOG".

Το σύστημα "KONSBERG METAPOWER" καταμετρά τη στρεπτική ροπή και την ισχύ, που μεταφέρονται από τις κύριες μηχανές στις έλικες, με υψηλή ακρίβεια και μακράς και σταθεράς διάρκειας ζωής και αναφοράς. Αποφεύγοντας δυναμόμετρα και άλλες ηλεκτρονικές συσκευές προσαρμοσμένες στους περιστρεφόμενους άξονες. Το ψηφιακό σύστημα μέτρησης αξιοποιεί μία πιστοποιημένη μέση τεχνολογία "IR LASER" για τη διάγνωση της στρεπτικής ροπής και τις στροφές του άξονα και στη συνέχεια τη μεταφερόμενη ισχύ.

Η "AVL EPOS" με τη νέα τεχνολογία δομής των αισθητήρων εργάζεται σε συνεργασία με το ολοκληρωμένο σύστημα της KONSBERG MARITIME, στο πλοίο "HOEGH DETROIT" της εταιρίας "HOEGH AUTOLINERS", μεταφοράς 6.100 μονάδων αυτοκινήτων. Παρά το γεγονός ότι, το σύστημα είναι πολυσύνθετο, το διασυνδεδετικό στοιχείο (INTERFACE) θεωρείται αρκετά απλό, δίδοντας τις δυνατότητες σε ένα ευρύ αριθμό πληρώματος/μηχανικών να το χρησιμοποιεί.

Ενας πρακτικός οδηγός φωτεινού συνδυασμού, πληροφορεί τους χειριστές σε περίπτωση οποιουδήποτε προβλήματος στην απόδοση.

Η πληροφορία είναι, επί του παρόντος, η χρησιμοποίηση στο πλοίο και μεταδίδεται χειροκίνητα στο γραφείο στη ξηρά αλλά, εφ' όσον η δοκιμή προβαίνει σε αυτόματη αναφορά προς τη ξηρά, τίθεται σε εφαρμογή η διαδικασία, μέσω του συστήματος INMARSAT.

Από τον συνάδελφο Γ. Ι. Καρπαθάκη ελάβαμε τις παρακάτω σκέψεις τις οποίες δημοσιεύουμε

Η ΠΟΙΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Τον τελευταίο καιρό η ποινικοποίηση των Ναυτικών ατυχημάτων έχει πάρει μεγάλες διαστάσεις, κυρίως από τον υπερβολικό ζήλο που δείχνουν τα παγκόσμια μέσα μαζικής ενημέρωσης και που γεννά μεγάλο κοινωνικό ενδιαφέρον, όπως πρέπει βέβαια, ειδικότερα στην περίπτωση μιας εκτεταμένης ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών.

Τα πλοία διακινούν το μεγαλύτερο μέρος των αγαθών στον κόσμο, οι Ναυτικοί είναι στο επίκεντρο αυτής της δραστηριότητας και είναι αυτοί που αναλαμβάνουν καθήκοντα επάνω στα πλοία για να εξασφαλίσουν την συνεχή και ασφαλή λειτουργία τους. Είναι αυτοί που μόνοι τους στην θάλασσα πρέπει να κάνουν ακριβείς χειρισμούς και προγράμματα εργασίας με άριστα αποτελέσματα, πάντα όμως κάτω από τις πλέον δυσμενείς συνθήκες.

Η διεθνής κοινότητα επομένως πρέπει να εκπληρώνει την ελάχιστη υποχρέωση της προς αυτή την ειδική κατηγορία εργαζομένων, να τους προσέχει και να τους προστατεύει από την κατακραυγή αυτών που βλέπουν μόνο και κατακρίνουν κάποιο μικρό ποσοστό αποτυχιών με βλαβερό αποτέλεσμα και όλο και πιο συχνά εμφανίζουν στοιχεία, αναζητώντας δήθεν ποινικές ευθύνες.

Χιλιάδες πλοία ταξιδεύουν καθημερινά σε όλο τον κόσμο και σχεδόν όλα τα ταξίδια πραγματοποιούνται ασφαλή και χωρίς προβλήματα. Αλλά είναι κοινά αποδεκτό ότι ακόμη και το πλέον καλά συντηρημένο πλοίο με το πιο άψογα εκπαιδευμένο πλήρωμα και πιστοποιημένο σύστημα διαχείρισης, είναι δυνατόν, κάτω από ορισμένες απρόβλεπτες φυσικές συνθήκες, να αντιμετωπίσει κάποιο μικρό ή μεγάλο πρόβλημα, οφειλόμενο σε βλάβη κάποιου από τους πολλούς μηχανισμούς που είναι εγκατεστημένοι στα σύγχρονα πλοία ή ακόμη και σε ανθρώπινο λάθος.

Ενώ ρύπανση στην θάλασσα μπορεί βέβαια να συμβεί σαν αποτέλεσμα της συνολικής αμέλειας του πληρώματος, μπορεί ωστόσο να συμβεί και σαν συνέπηση κάποιων ατυχών περιπτώσεων από άσχημες καιρικές συνθήκες ή από αστοχία υλικών και θέση εκτός λειτουργίας μη-

χανισμών, που συνδυάζονται την ίδια στιγμή, έτσι ώστε και οι καλύτερες προσπάθειες του ανθρώπινου δυναμικού, να μην καταφέρουν τελικά να αποφευχθεί ένα ατύχημα μικρής ή μεγάλης έκτασης με κακό αποτέλεσμα για το περιβάλλον.

Η ενοχοποίηση των Ναυτικών, είναι το αποτέλεσμα της νομοθεσίας κατά της ρύπανσης. Ξεκίνησε στην Ευρώπη, με τα ατυχήματα στο "Erika" και το "Prestige", όπου σε κάθε μία περίπτωση από αυτές, υποκινήθηκε δικαστική δίωξη εναντίον των πληρωμάτων και η οποία έγινε πλέον κανόνας για τα νεότερα ατυχήματα που ακολούθησαν.

Την αντίθεση τους σε αυτή την τακτική έχουν εκφράσει πολλές διεθνείς εταιρείες συγκρότησης πληρωμάτων και σχεδόν όλα τα έγκριτα σωματεία Ναυτικών παγκόσμια. Φυσικά, σε ορισμένες περιπτώσεις, το πλήρωμα ευθύνεται αποδεδειγμένα για κάποιο ατύχημα και πρέπει να αποδοθούν ευθύνες, αλλά δεν πρέπει σε καμία περίπτωση ένας σκληρά εργαζόμενος οικογενειάρχης να ριχτεί στα λιοντάρια απλά και μόνο επειδή ο εκάστοτε λάθος πληροφορημένος όχλος διψάει για παραδειγματικές καταδίκες.

Είναι άδικο, απαράδεκτο και απάνθρωπο να συμβαίνει αυτό στις μέρες μας, όταν η εξασφάλιση ικανών και έμπειρων Ναυτικών θεωρείται κύριος παράγων για την ασφαλή λειτουργία των σύγχρονων πλοίων και την μέλλουσα διατήρηση και ανάπτυξη της παγκόσμιας Ναυτιλίας.

Λαμπρό παράδειγμα το ατύχημα στο "Hebei Spirit", όπου το πλοίο ήταν επανδρωμένο με πολύ καλά εκπαιδευμένο πλήρωμα και ενώ βρισκόταν αγκυροβολημένο, κτυπήθηκε από μία ακυβέρνητη μασούνα η οποία είχε παρασυρθεί από κακοκαιρία που έπληξε την περιοχή.

Αποτέλεσμα της σύγκρουσης ήταν το άνοιγμα τρύπας στο δεξαμενόπλοιο και παρ' όλης της υπεράνθρωπης προσπάθειας των αξιωματικών και του πληρώματος για την αποφυγή του ατυχήματος, τελικά έγινε διαρροή πετρελίου αλλά και πάλη το πλήρωμα έκανε ότι ήταν δυνατό για να μειώσει την έκταση της ζημιάς. Οι αξιωματικοί του πλοίου ενώ αντέδρασαν πολύ σωστά, παρ' όλα αυτά, εκλήθησαν σε δίκη στο τοπικό Δικαστήριο, το οποίο

πρωτόδικα τους αθώωσε. Στην συνέχεια, δημιουργήθηκε μεγάλο πρόβλημα, διότι το συμβάν έγινε στα χωρικά ύδατα της Κορέας και η μασούνα ανήκε σε πολύ μεγάλη Κορεάτικη εταιρεία. Ήταν πολιτικά πολύ άκομψο να καταδικαστεί ένοχη αυτή η εταιρεία για ρύπανση στην ίδια την πατρίδα της. Εν τω μεταξύ ο τοπικός πληθυσμός είχε εξαγριωθεί και ζητούσε κάποια κεφαλή επί πίνακι.

Σαν αποτέλεσμα, μετά από διάφορες ζυμώσεις, το δικαστήριο άλλαξε την προηγούμενη απόφαση του και οι αξιωματικοί καταδικάστηκαν σαν ένοχοι για το ατύχημα και φυλακίστηκαν. Είναι παρήγορο διότι οι άδικο καταδικασθέντες Ναυτικοί είχαν την συμπαράσταση πολλών διεθνών οργανισμών και μετά από πολλές διαμαρτυρίες κατάφεραν να φέρουν την υπόθεση στο ανώτατο δικαστήριο της χώρας αυτής το οποίο και τους επέτρεψε τελικά να επιστρέψουν σπίτι τους, μετά από ένα και πλέον χρόνο στην φυλακή, προσωρινά όμως διότι εκκρεμεί και άλλη δίκη.

Συνεπάγεται ότι είναι πλέον αναγκαίο να θεσπιστούν και κάποιοι νέοι κανονισμοί, ανάμεσα στους τόσους άλλους που καταπιεστικά προσαρμόζονται στην λειτουργία και τον έλεγχο της παγκόσμιας Ναυτιλίας, νέοι κανονισμοί όμως που να προστατεύουν το Ναυτικό επάγγελμα, λόγω της ιδιομορφίας του και να εξασφαλίζουν ότι στο μέλλον δεν θα επιτραπεί σθώοι Ναυτικοί να γίνουν όμηροι πολιτικών διενέξεων και μεγάλων συμφερόντων.

Είναι ο μόνος τρόπος για να γίνει το Ναυτικό επάγγελμα πιο ελκυστικό για τους νέους που θέλουν να γίνουν αξιόλογα στελέχη σε έναν τομέα που εξειδικευμένοι άνθρωποι με όλη τους την ψυχή προσπαθούν να κάνουν το καλύτερο δυνατό για την μεταφορά αγαθών παγκόσμια, σε ένα περιβάλλον όπου οι διεθνείς αγορές παράγουν όλο και περισσότερα αγαθά που πρέπει να μεταφερθούν με πλοία στα οποία όμως περιορίζονται συνεχώς τα περιθώρια της ανθρώπινης εκτίμησης.

Γ. Ι. Καρπαθάκης

ΤΟ ΣΧΟΛΕΙΟ «ΑΡΓΩ»

Η ετήσια χοροεσπερίδα του σχολείου.

Το σχολείο διοργάνωσε και φέτος στις 17 Δεκεμβρίου 2009, ημέρα Πέμπτη, στο κέντρο διασκέδασης «VOX» στην Ιερά οδό, τον ετήσιο χορό.

Πλούσιο μουσικά το πρόγραμμα με τη συμμετοχή των καλλιτεχνών Δήμητρα Γαθάνη, Ελένη Τσαλιγοπούλου και το συγκρότημα Ιμάμ Μπαϊντί.

Η συμμετοχή των φίλων του σχολείου ήταν σημαντική και τα έσοδα από την εκδήλωση αξιόλογα, τα οποία θα διατεθούν, όπως κάθε χρόνο, για την κάλυψη των αναγκών λειτουργίας του Οικοτροφείου και των Κέντρων διημέρευσης του Σωματείου στα οποία φιλοξενούνται και εκπαιδεύονται 80 άτομα με ειδικές ανάγκες.

Το Δ.Σ. του σχολείου ευχαριστεί ιδιαίτερα το Δ.Σ. της Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν. που ενίσχυσε την προσπάθεια με την αγορά αρκετών προσκελήσεων και με τη συμμετοχή στη διασκέδαση του Προέδρου κ. Αντ. Πρίντζη, του Ταμία κ. Χρ. Μουρατίδη μετά της συζύγου του και του Συμβούλου κ. Αντ. Καμπάση μετά της συζύγου του και της θυγατέρας. Επίσης ευχαριστεί ιδιαίτερα τον κ. Δημ. Βρανόπουλο Γεν. Διευθυντή της «MARINE PLUS» με την συντροφιά του και τους μερικούς παράγοντες της Πειραϊκής κοινωνίας.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ στους γονείς των παιδιών και τους συνεργάτες και φίλους του Σχολείου, οι οποίοι, με τη συμμετοχή τους ενίσχυσαν την προσπάθεια.

Τελειώνοντας θα θέλαμε να ευχθούμε του χρόνου, να βρεθούμε και πάλι όλοι μαζί σ' αυτή την εκδήλωση.

Ο νέος χρόνος να χαρίσει απλόχερα σε όλους που αγαπούν και παραστέκονται στις προσπάθειες του Δ.Σ. του Σχολείου υγεία, χαρά και προκοπή και να φέρει την οικονομική ανάταξη της πατρίδας μας.

Η Χριστουγεννιάτικη γιορτή του Σχολείου.

Το Σωματείο Ναυτικών Γονέων παιδιών με ειδικές ανάγκες «Η ΑΡΓΩ», οργάνωσε την Κυριακή το πρωί 13 Δεκεμβρίου 2009, όπως κάθε χρόνο την ίδια

χρονική περίοδο, στον πολυχώρο «ΑΠΟΛΛΩΝ» της Νομαρχίας Πειραιά, στην περιοχή των Καμινίων, Χριστουγεννιάτικη γιορτή με θέμα «ΚΟΣΜΟΙ ΓΕΝΝΙΟΥΝΤΑΙ, ΜΙΑ ΜΟΥΣΙΚΗ ΤΟΥΣ ΕΝΩΝΕΙ».

Μεγάλη ήταν η συμμετοχή γονέων και φίλων του Σχολείου, με περιορισμένη την παρουσία παραγόντων της Πειραϊκής κοινωνίας.

Χαρακτηριστικά ήταν τα λόγια της ομιλίας της Προέδρου του Δ.Σ. κ. Δέσποινα Παπαστελιανού, η οποία μεταξύ άλλων αναφέρθηκε στις προσπάθειες συμπάραστασης των γονέων και των φίλων του Σχολείου στις εκδηλώσεις και τις εκάστοτε προσκελήσεις. Ευχήθηκε σε όλους καλά Χριστούγεννα και ευτυχία για τον καινούριο χρόνο.

Ο Διευθυντής του Σχολείου κ. Πάρις Παπασωτηρίου στην αρχή της παράστασης καλωσόρισε τους προσκεκλημένους και εξήγησε τη διαδικασία της γιορτής. Ανέφερε τη συμμετοχή και την παρουσία στη γιορτή αποστολών από την Τουρκία, τη Φινλανδία και την Ιταλία, στα πλαίσια του διακρατικού προγράμματος «GRUND TVIG», το οποίο υλοποιείται στο ΑΡΓΩ. Τους ευχήθηκε ευχάριστη διαμονή στην Ελλάδα και καλές γιορτές.

Ζεστά και με ιδιαίτερη σημασία ήταν τα λόγια της κ. Μαρίας Γεωργούλα, μέλους της εκπαιδευτικής ομάδας του σχολείου, η οποία εσημείωσε:

Λίγο έξω από τα καθιερωμένα χριστουγεννιάτικα πρότυπα το θέμα της φετινής μας εκδήλωσης. Η διαφορετικότητα όμως είναι αυτή που μας κάνει να ξεχωρίζουμε.

Εκτός όμως από αυτό, λόγω της παρουσίας αποστολών από την Τουρκία, την Φινλανδία και την Ιταλία, στα πλαίσια του διακρατικού προγράμματος GRUND TVIG που υλοποιείται στο ΑΡΓΩ, επιθυμία μας ήταν να παρουσιάσουμε κάτι από την ελληνική προσέγγιση της γέννησης του κόσμου. Μέσα πάντα από την ελληνική μυθολογία. Ίσως μέσα από την παρουσίαση αυτή να θυμηθούμε κι οι ίδιοι γεγονότα που μας έχουν διαφύγει.

Άλλωστε παραφράζοντας λίγο τα λόγια του

ΤΟ ΣΧΟΛΕΙΟ «ΑΡΓΩ»

Γκαίτε "Όποιος την ιστορία του δεν ξέρει, δεν γνωρίζει που πηγαίνει!"

Ευελπιστούμε να απολαύσετε το ταξίδι αυτό της γνώσης όσο κι εμείς!!!

Μαρία Γεωργούλα

Οι συντελεστές της Παράστασης ήταν:

Μουσική Σύνθεση : Νικήτας Μακρογιάννης

Σκηνικά : Κατερίνα Αλιφραγκή, Κατερίνα Χονδρομπιλά, Γιάννης Πολυμάδης, Μαρία Γεωργούλα

Διδασκαλία Θεατρικού : Κατερίνα Αλιφραγκη - Κατερίνα Χονδρομπιλά

Διδασκαλία Χορού : Χρήστος Κορδοθαίμης

Σκηνοθετική Επιμέλεια - Αφήγηση : Μαρία Γεωργούλα

Βοηθός - Γενικός συντονιστής : Χρήστος Κορδοθαίμης

Έπαιξαν και χόρεψαν τα παιδιά του Σχολείου με τη βοήθεια των εκπαιδευτών.

Στο τέλος της παράστασης, προσφέρθηκε μπουφές με πλούσια εδέσματα και λειτούργησε Έκθεση - Μπαζάρ με προϊόντα τα οποία έχουν κατασκευάσει τα παιδιά.

Ο Πρόεδρος και ο Ταμίας της Λέσχης Ε.Ν. κ. Αντώνης Πρίντζης και Χρήστος Μουρατίδης οι οποίοι παρακολούθησαν την παράσταση εξέφρασαν τα συγχαρητήριά τους στην Πρόεδρο του Δ.Σ. κ. Δέσπ. Παπαστελιανού για την εξαιρετική επιτυχία της γιορτής και την μεγάλη απόδοση των παιδιών. Τόνισαν δε ιδιαίτερα, την αισθητή απουσία των συνδικαλιστικών φορέων του Ναυτιλιακού χώρου.

Το Δ.Σ. του Σχολείου ευχαριστεί το Νομάρχη Πειραιά και Νήσων κ. Γιάννη Μίχα για την παραχώρηση του χώρου.

Ευχαριστεί επίσης όλους όσους συμμετείχαν και παρακολούθησαν τη γιορτή.

Από τον συνάδελφο Ε. Ζούππα

Φιλικό σημείωμα

30.10.2009

Κατά την τελευταία γενική συνέλευση παρατήρησα κάτι που δεν νομίζω ότι είναι σωστό και το παρουσιάσω εγγράφως όχι σαν δυσμενές σχόλιο αλλ' σαν ενημέρωση για να γίνει αντιληπτό σ' αυτούς που το δημιούργησαν, ευτυχώς είναι λίγοι και πιστεύω ότι έγινε όχι κακοπροαίρετα αλλ' μη δίνοντας την πρέπουσα σημασία στην συνέλευση επειδή το θέμα που συζητούσαν ίσως ήταν πιο ενδιαφέρον (καυτό) από τα της συνελεύσεως.

Παρουσιάζω αυτό το θέμα για να γίνει αντιληπτό από όλους που λαμβάνουν μέρος στις συνελεύσεις, ότι τα περισσότερα μέλη αγαπούν την λέσχη και σέβονται τους ομιλητές κατά την γενική συνέλευση και ιδιαιτέρως όταν μιλάει ο Πρόεδρος και απαντά σε ερωτήσεις μελών ή παρουσιάζει προβληματισμούς που αφορούν όλα τα μέλη.

Καλό λοιπόν θα είναι οι μη ενδιαφερόμενοι ή οι έχοντες άλλα θέματα να τα συζητούν μεταξύ τους όχι την ώρα των συνελεύσεων ή κατά την ομιλία των προσκεκλημένων που παρουσιάζουν στην λέσχη επικοινωνιακά θέματα που ενδιαφέρουν τα μέλη.

Με συναδελφικούς χαιρετισμούς
Ε. Ζούππας

Η HELMEPA και οι ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ της

Από τη γραμματεία της HELMEPA λάβαμε τα παρακάτω Δελτία Τύπου τα οποία για λόγους αναγνώρισης του έργου της Οργάνωσης, δημοσιεύουμε:

Αθήνα, 11 Ιουνίου 2009

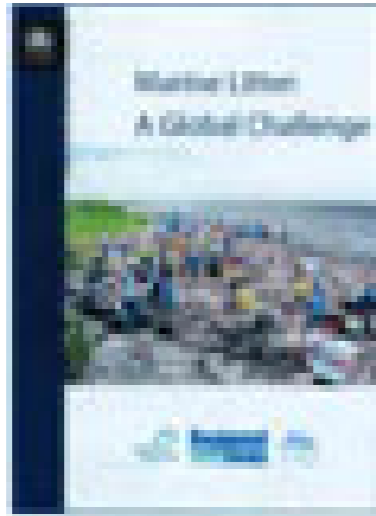
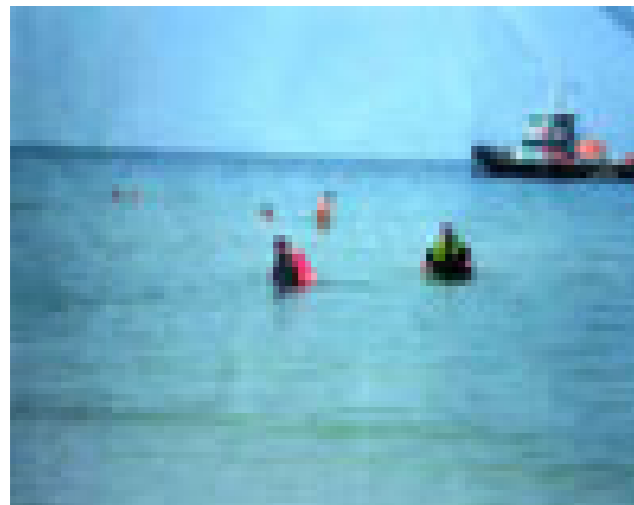
Έκθεση της UNEP για τα στερεά απορρίμματα στη θάλασσα

Το Περιβαλλοντικό Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών (UNEP) εξέδωσε πρόσφατα έκθεση με τίτλο στην οποία δίνονται πληροφορίες για την προέλευση και τις επιπτώσεις των στερεών απορριμμάτων σε 12 μεγάλες θαλάσσιες περιοχές του πλανήτη συμπεριλαμβανομένης της Μεσογείου, καθώς και τις διεθνείς και περιφερειακές πρωτοβουλίες που στοχεύουν στην αντιμετώπιση του παγκόσμιου αυτού προβλήματος.

Σε αυτήν γίνεται εκτενής αναφορά στο έργο της HELMEPA για την ενημέρωση των μελών της και του ευρύτερου κοινού, τους καθαρισμούς ακτών και την εθελοντική παρακολούθηση - καταγραφή των στερεών απορριμμάτων στην επιφάνεια της θάλασσας από τα πλοία μέλη της. Αξίζει να σημειωθεί ότι έχουν υιοθετηθεί απόψεις της HELMEPA σε σχέση με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα πλοία στα λιμάνια για τη συλλογή και εν γένει διαχείριση των λειτουργικών τους απορριμμάτων.

Η έκθεση είναι διαθέσιμη στο σύνδεσμο:

<http://www.unep.org/regionalseas/marinelitter/publications/docs/Marine Litter A Global Challenge.pdf>



Αθήνα, 2 Δεκεμβρίου 2009

Ακόμη πιο δυναμική φέτος η εθελοντική δράση για την προστασία των ακτών μας

Με αφορμή την Παγκόσμια Ημέρα Εθελοντικού Καθαρισμού ακτών στις 19 Σεπτεμβρίου 2009, μικροί και μεγάλοι έστειλαν το μήνυμα πως έχουμε όλοι ευθύνη να διατηρήσουμε τις θάλασσες και τις ακτές μας καθαρές από σκουπίδια!

Περισσότερους από 19 τόνους απορριμμάτων μάζεψαν 2.300 εθελοντές σε διάφορες περιοχές της Ελλάδας στους εθελοντικούς καθαρισμούς που συντόνισε για 18η συνεχή χρονιά η HELMEPA - Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

Συνολικά 46,5 χλμ ακτών σε θάλασσες, λίμνες και ποτάμια καθαρίστηκαν συμβολικά και στα ειδικά Δελτία Αναφοράς καταγράφηκαν σκουπίδια όπως αποτσίγαρα μέχρι ηλεκάνη τουαλέτας και μηχανή μοτοσικλέτας στο βυθό!

Το 48% των απορριμμάτων συνδέεται με το κάπνισμα ενώ το 44% προέρχεται από ψυχαγωγικές και άλλες παράκτιες δραστηριότητες. Και οι δύο παραπάνω μορφές ρύπανσης προέρχονται κυρίως από την ξηρά. Αντίστοιχα από θαλάσσιες δραστηριότητες, όπως ναυτιλία, αλιεία και σκάφη αναψυχής προέρχεται το 5%, ενώ το υπόλοιπο 3% προέρχεται από άμεση απόθεση ογκωδών απορριμμάτων (οικοδομικά υλικά, οικιακές συσκευές, εξαρτήματα αυτοκινήτων κ.ά.), φαρμάκων και ειδών προσωπικής υγιεινής.



← Τα 10 πρώτα σε ποσότητα απορρίμματα για φέτος είναι:

1. Αποτσίγαρα:	61.118
2. Καθαμάκια:	13.873
3. Καπάκια:	12.475
4. Π्लाστικά μπουκάλια:	7.165
5. Π्लाστικές Σακούλλες:	5.529
6. Κουτάκια Αναψυκτικών:	5.030
7. Οικοδομικά υλικά:	3.076
8. Γυάλινα Μπουκάλια:	2.895
9. Δακτύλιοι ασφαλείας αναψυκτικών:	..2.734
10. Π्लाστικά Καλύμματα-Συσκευασίες:	..2.574

Τα φετινά αποτελέσματα είναι το ίδιο ανησυχητικά με εκείνα των προηγούμενων ετών, καθώς δείχνουν ότι η αυξημένη κατανάλωση και η άγνοια για το πώς πρέπει να διαχειριζόμαστε τα απορρίμματα μας, είναι δύο βασικοί παράγοντες που πρέπει να αλληλέξωμε στην καθημερινότητα μας.

Ωστόσο είναι ενθαρρυντικό το γεγονός πως κάθε χρόνο όλο και περισσότερα παιδιά μέλη της Παιδικής HELMEPA, εταιρείες μέλη της HELMEPA, δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς και άλλοι εθελοντές στηρίζουν την προσπάθεια να μειώσουμε τη ρύπανση των ακτών και την υποβάθμιση των θαλάσσιων και παράκτιων οικοσυστημάτων.



Αθήνα, 7 Δεκεμβρίου 2009

Διακρίσεις στην Ελληνική ναυτιλία από το Lloyd's List

Την Παρασκευή 4 Δεκεμβρίου 2009 πραγματοποιήθηκε στο ξενοδοχείο Intercontinental στην Αθήνα η ετήσια εκδήλωση απονομής των Βραβείων του Lloyd's List σε προσωπικότητες και εταιρείες της ελληνικής ναυτιλίας που ξεχώρισαν το 2009, σε αυτό το οικονομικά δύσκολο έτος.

Η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, HELMEPA, θεωρώντας ότι εκφράζει όλα τα μέλη της, συγχαίρει όλους όσοι βραβεύτηκαν. Ιδιαίτερα τον Καπετάν Βασίλη Κ. Κωνσταντακόπουλο, Πρόεδρο του Διοικητικού της Συμβουλίου, για το βραβείο Lifetime Achievement που του απονεμήθηκε. Επίσης, τον κύριο Ανδρέα Βγενόπουλο, οποίος ανακηρύχθηκε Προσωπικότητα του 2009 καθώς και τις εταιρείες μέλη Capital Shipmanagement Corp. για το βραβείο στα δεξαμενόπλοια, Εθνική Τράπεζα που ανακηρύχθηκε Shipping Financier of the Year και Germanischer Lloyd / Ship Design Laboratory για το βραβείο Technical Innovation.

Τέλος, η HELMEPA δεν μπορεί παρά να επαινέσει την πρωτοβουλία για τη θέσπιση αυτών των Βραβείων και τις προσπάθειες των οργανωτών που κάθε χρόνο καθιστούν την εκδήλωση όλο και πιο επιτυχή.

Η Σιορτή του Δι Νικόλα

Του Αριστείδη Χρ. Πετρόπουλου
(Σκαρμισιώτη)

Με την είσοδο του πρώτου μήνα του Χειμώνα στις 6 Δεκεμβρίου είναι και η γιορτή του Άι Νικόλα του Θαλασσίτη, τον ειρηνιστή της φουρτουνιασμένης θάλασσας.

Η Ελλιάδα απ' άκρη σ' άκρη υμνεί και γιορτάζει τον Άι Νικόλα προστάτη των θαλασσινών μας. Στα νησιά μας ο εορτασμός είναι λαμπρότερος, που ήθελαν να τον ονομάζουν οι ναυτικοί προστάτη τους.

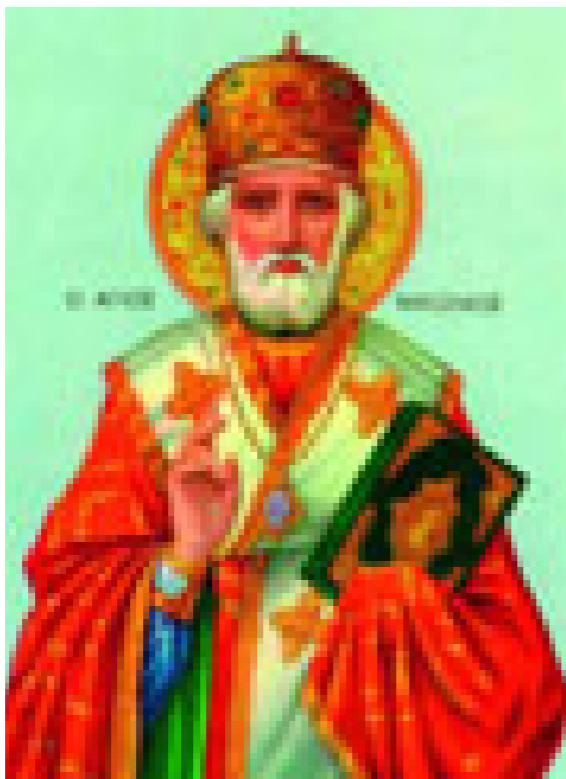
Το όνομά του το προφέρουν με λαχτάρα εκατομμύρια ανθρώπων. Χιλιάδες ναυτικοί που ζητούν σε κάθε δύσκολη στιγμή τη βοήθεια, τη μεσιτεία προς το Θεό. Αναριθμητές χιλιάδες κόσμου γονατίζουν με ευλάβεια και τον ευχαριστούν.

Το όνομά του είναι παντού. Στα καράβια, στις Εκκλησίες, στα εικονίσματα, στις προσευχές, τους πόνους και στα δάκρυα των ναυτικών. Στην πατρίδα μας, αλλή και στα άλλα μέρη του κόσμου τιμάται ιδιαίτερα. Είναι ο Άγιος, ο μέγας ιεράρχης, θαυματουργός επίσκοπος των Μύρων της Λυκίας, ΝΙΚΟΛΑΟΣ.

Το γαλάζιο χειμωνιάτικο του ουρανού μαζί με το χρυσαφί φουρτουνιασμένοι - ευλογημένοι πελάγου φτιάχνουν το σκηνικό.

Στις γειτονιές μοσχοβολά το ανθόνερο από νησιώτικα αμυγδαλωτά, τις τρίπλες και τους κουραμπιέδες, οι νοικοκυρές, που προγραμματίζουν το γιορτινό τραπέζι και οι γκαρνταρόμπες πηλουτίζουν πάντα κάτι το χωριστό που θα φορεθεί ανήμερα της μεγάλης νησιώτικης

γιορτής. Εκκλησίες και ερημοκλήσια κτισμένα πάνω στους θαλασσοβραχούς της ακρογιαλιάς θ' ανοίξουν οι θαλασσοβρεγμένες



πόρτες τους θα κτυπήσουν οι καμπάνες και τα σήμαντρα να λειτουργήσουν οι παπάδες, με τα κρωξίματα των γλάρων στο γιορτινό πρωινό του νησιού.

"Κανόνας πίστεως" ως και ελπίδα στέρεα στους πέτρινους καιρούς μας.

Παραμονή Άι Νικόλα, τα σπίτια των θαυμακιωτών, όσα έχουν όνομα Νικόλα, αλλή και όσα δεν έχουν γιορτάζουν.

Χειμωνιάτικα ασβεστώματα και γενική καθαριότητα. Καθιούφασμένα μάλλινα στρωσίδια αηλιάζουν τις όψεις των σπιτιών μας.

Η γιορταστική ατμόσφαιρα πα-

ραμερίζει τον πόνο, που σ' όλους στη ζωή, αηλιού ήλιος αηλιού αβασταχτος. Τους λογιμούς μας και τις καρδιές μας κυβερνάει ο Άγιος μας, γιορτάζεται ξέμακρα από ανάγκες και μέριμνες βιωτικές.

Οι γλυκές καμπάνες σημαίνουν εσπερινό. Οι νοικοκυρές έχουν τελειώσει τις δουλιές. Τα σπίτια λάμπουν οι καρδιές εφραίνονται.

Ξημερώνει 6 Δεκέμβρη ανήμερα, μέρα γιορτής, στην πρώτη με την δεύτερη καμπάνα, παίρνουν τα παιδιά τους οι γονείς κι όλοι οι δρόμοι οδηγούν στην Εκκλησία του Άι Νικόλα.

Τα μάτια των Αγίων μας, στις παλιές εικόνες και του προσάτη μας αγγίζουν το είναι μας σαν τη ματιά της μάνας μας.

Πόσο χαίρονται που βλέπουν πολλούς θαυμακιώτες, που ξενητεύτηκαν κι αυτή την μέρα έρχονται από παντού για να γιορτάσουν στο χωριό τον Άι Νικόλα.

Ασφυκτικά η Εκκλησία μας γεμάτη, θυμίζει αξέχαστα χρόνια του παλιού καιρού το ανέσπερο φως της Ορθοδοξίας μας, καταυγάζει τις ψυχές μας.

Όλο το χωριό βρίσκεται σε ένα κλίμα μιας άηλης εποχής, που μόνο η φαντασία μπορεί να συλλάβει το μήνυμα της όμορφη χρονιάρας ημέρας.

Η αγία ζωή, είχε να κατευθύνει τις σκέψεις, τις θελήσεις και τις αποφάσεις όλων μας. Είθε αυτός ο μέγας Κανόνας πίστεως και η εικόνα πραότητας, να μας οδηγήσει στο λιμάνι της Χριστιανικής γαλήνης και αρετής.

Από τον συν. Παντελή Καρδακάρη Ελπίζω το παρακάτω κείμενο να το βρείτε χρήσιμο για τα μέλη.

bunkerworld
Portworld OceanIntelligence
Sustainable Shipping

Singapore supplier offered bribes of \$52,500

10th December 2009 08:22 GMT

A Singapore court found that the director of Singapore bunker supplier Faber Marine Pte Ltd bribed a chief engineer and a surveyor to short change a bunker buyer, according to court documents.

Director Lee Tong Kit's company Faber Marine had its accredited bunker supplier's licence revoked by the Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) effective Wednesday (December 9, 2009).

Lee was charged in the Subordinate Courts of Singapore with having asked Tho Joon Seong, a cargo officer, to bribe a chief engineer working for AET Tankers Pte Ltd and a senior marine surveyor working for Maritec Pte Ltd.

Lee was fined of \$40,000, or in default four months' imprisonment a spokeswoman from the court told Bunkerworld.

The case was heard in August this year. Lee pleaded guilty to the charges.

The court heard that in August 2008, Faber Marine was engaged by AET Tankers to supply 1,500 mt of marine fuel oil to Bunga Kelana 6 (BK6), a crude oil tanker.

Faber Marine used its bunker barge Neptank VII (N7) to carry out the operation, court documents showed.

On instruction from Lee, Tho paid \$45,000 to a chief engineer working for AET Tankers, and \$7,500 to a senior marine surveyor working for Maritec.

The Corrupt Practices Investigation Bureau (CPIB) raided BK6 early on August 7, 2008, while it was being bunkered by N7.

Tho and the chief engineer and the surveyor were onboard BK6. They admitted that they were involved in short supplying bunkers to BK6.

The court was told the chief engineer

then led CPIB officers to his cabin where there was a white 'Faber Marine1 envelope containing \$45,000.

The surveyor then surrendered a similar envelope containing \$7,400. The surveyor said he had given \$100 to Tho when the latter requested a 'tip'.

Investigations showed that on August 6, 2008, Lee met Tho at Tanjong Pagar Hawker Centre and passed him the envelope containing \$45,000.

Lee planned to pay the chief engineer of BK6 \$45,000 to overlook a short supply of 300 metric tonnes (mt) of intermediate fuel oil (IFO).

As part of the plan, Tho ensured that the Bunker Requisition Form onboard A/7 was falsified after the sounding of the two tanks on BK6 were done.

The chief engineer told the surveyor to falsify the Vessel Measurement Report.

Faber Marine has been supplying in the port of Singapore since 1994. With its accredited bunker licence revoked, the company is no longer allowed to operate as a bunker supplier and bunker craft operator in Singapore.

Lee Hong Liang, 10th December 2009 08:22 GMT

Comments? Email editor@bunkerworld.com.

MARITEC
MARINE FUEL TESTING & SOLUTIONS
To : Maritec MFTP & BQS Customers
Date : 16 December 2009
SUBJ : Bunker World Article On Corruption dated 10th Dec 2009

Reference is made to the article that appeared in Bunker World on the 10th December 2009 with the subject "Singapore Supplier Offered Bribes of \$52,500". (A copy of the article is attached for your reference)

The article implied that a Maritec bunker surveyor was involved in the graft for the bunker delivery made to vessel Bunga Kelana 6. As the case had gone through the due process of law and

made public, Maritec is now in a position to state the following facts for your information.

The Maritec surveyor accepted the payment while acting on instruction from the government agency and was not a party to the intended graft. Maritec is pleased that we were able to assist the authorities and to protect our customer's interest.

Maritec does not condone graft or fraud in the bunker industry and maintains very strict standards on our surveyors' integrity. As a condition of engagement as a Maritec surveyor, it is compulsory that the applicant accepts polygraph testing and make a Statutory Declaration as and when required by Maritec.

The Declaration, as per the provisions of the Oaths and Declarations Act (Cap 211) are subject to the penalties provided by the Act for the making of false statements in statutory declarations.

The use of the polygraph provides Maritec with a scientific tool to assess integrity.

Maritec is not at liberty to discuss more details of the case but you may contact the Maritime and Port Authority of Singapore if you need further confirmation of the Maritec surveyor's integrity here.

Yours sincerely
Rex Lim Lee Lian
Managing Director Maritec Pte Ltd

MARITEC PTE LTD
Company Registration Number: 199906554N
192 Randan Loop, #05-27 Pantech Business Hub, Singapore 128381
Tel: (65) 6271 8622 Fax: (65) 6271 9236
Email: admin@maritec.com.sg Website: www.maritec.com.sg

Σημείωση:

Τα δημοσιευόμενα έγγραφα αναφέρονται στην Αγγλική για να γίνουν καλύτερα σαφή και αντιληπτά.

Ανοιχτή Επιστολή

Από τους **ς/Ε Καθηγητές της Α.Ε.Ν. Ασπροπύργου κ.κ. Ι. Μανάφη και Ι. Γιάννου πήραμε το παρακάτω κείμενο το οποίο δεοντολογικά δημοσιεύουμε. Το περιεχόμενο αποτελεί απόψεις των παρακάτω καθηγητών.**

Ανοικτή επιστολή προς το μόνιμο εκπαιδευτικό προσωπικό της Σχολής Μηχανικών ΑΕΝ Ασπροπύργου

Αγαπητές Κυρίες και Αγαπητοί Κύριοι,

Από την μέχρι σήμερα παρουσία μου στη σχολή και συμμετέχοντας στη λειτουργία της, επιτρέψτε μου να επισημάνω τα παρακάτω, σαν παρατηρητής που δεν έχει, επισήμως, λόγο στις αποφάσεις, εισηγήσεις κλπ.:

Η σχολή υπολειπόμενη γενικώς, παρέχοντας ελλιπέστατη εκπαίδευση, με αποτέλεσμα οι απόφοιτοι να εισέρχονται στην αγορά εργασίας με ανεπαρκή εφόδια.

Το μόνιμο εκπαιδευτικό προσωπικό έχοντας την εντύπωση ότι έχει "εξασφαλιστεί", με τους νόμους που διέπουν τη λειτουργία των σχολών, αναλώνεται σε διαμάχες που αφορούν πολύ μικρότερης σημασίας θέματα από το κύριο έργο της σχολής.

Οι μόνιμοι καθηγητές έχουν περιχαρακωθεί σε δύο, κυρίως, "στρατόπεδα" και μάχονται υπερασπιζόμενοι τις θέσεις τους, δίνοντας, κάποιιοι από αυτούς, την εντύπωση ότι το κάνουν προς ίδιον συμφέρον.

Η μία ομάδα προβάλλει τον εκσυγχρονισμό με τέτοιο τρόπο που οδηγεί στην αποναυτοποίηση της σχολής και με απαξιωτική συμπεριφορά προς τους υπολοίπους καθηγητές, προκαλώντας την αντίδραση τους, με συνέπεια την διάλυση ακόμα και των στοιχειωδών - τυπικών προσωπικών σχέσεων.

Η άλλη ομάδα καθηγητών υπερασπιζόμενη τις θέσεις της, λειτουργεί "υπηρεσιακά" και με στενή δημοσιοϋπαλληλική νοοτροπία.

Οι προβλεπόμενες ώρες διδασκαλίας μαθημάτων και εργασιών καθύπονται, τουλάχιστον κατά τα δύο τρίτα, από ωρομίσθιους καθηγητές οι οποίοι στην πλειονότητα τους έχουν περισσότερα προσόντα (τίτλους σπουδών ή / και εργασιακή εμπειρία) από τους μόνιμους καθηγητές και αμείβονται κατά το ήμισυ για διπλάσιες ώρες συγκρινόμενοι με τους μόνιμους. Παρ' όλα αυτά οι

θέσεις / απόψεις κάποιων μελών στο εκπαιδευτικό συμβούλιο για τους ωρομίσθιους είναι από συμπονετική έως και περιφρονητική, προφανώς γιατί αυτή η κατάσταση τους ευνοεί. Το εκπαιδευτικό συμβούλιο, κατά τους ισχύοντες νόμους, για πολύ λίγα θέματα αποφασίζει και για τα περισσότερα εισηγείται στο ΣΑΕΝ, που εισηγείται στην ΔΕΚΝ κλπ.

Θα πρέπει τα μέλη του εκπαιδευτικού συμβουλίου να πράξουν το αυτονόητο και να προβληματισθούν και να πιέσουν για τα κακώς κείμενα της ναυτικής εκπαίδευσης, την οποία είναι ταγμένοι να υπηρετούν.

Δεν μπορεί να μη προβληματίζονται για: Τη δομή λειτουργίας των σχολών με τον διοικητή να ελέγχει τον διευθυντή και να εκδίδει ημερήσιες διαταγές, θυμίζοντας άλλης εποχής.

Το ότι πολλοί σπουδαστές καταφεύγουν σε φροντιστήρια για να περάσουν τα μαθήματα. Το ότι από τους 6 ωρομίσθιους Α μηχανικούς, ουσιαστικά, οι 5 είναι συνταξιούχοι. Το ότι χάθηκαν από 3 έως 5 εβδομάδες πολλών μαθημάτων και κάποιιοι να το θεωρούν ενοσιώδεις και ότι θα καθυφθούν με 1-2 εβδομάδες παράτασης του εξαμήνου Δεν μπορεί να μη πιέσουν για:

Να απαλλαγούν οι σχολές από τον έλεγχο του λιμενικού σώματος και τους προφανείς λόγους που αυτή η κατάσταση διατηρείται.

Να περάσουν οι σχολές στην εποπτεία του υπουργείου παιδείας, τη πραγματική ένταξη τους στην τριτοβάθμια εκπαίδευση και την αυτονομία τους.

Να υπάρξει μόνιμο εκπαιδευτικό προσωπικό και ελάχιστοι ωρομίσθιοι για έκτακτες ανάγκες. Την παρουσία Α' μηχανικών, στελεχών του εμπορικού ναυτικού, με εμπειρία και με δυνατότητα μετάδοσης της στους σπουδαστές.

Είναι γεγονός ότι το επίπεδο εκπαίδευσης / βασικών γνώσεων των προσερχόμενων σπουδαστών στις ΑΕΝ δεν είναι και το επιθυμητό. Στους εκπαιδευτικούς εναπόκειται να το βελτιώσουν και να καταρτίσουν ικανά στελέχη που θα μπορούν να ανταπεξέλθουν όχι μόνο στην εμπορική ναυτιλία αλλά και σε άλλους συναφείς τομείς, εμπνέοντας παράλληλα τα ιδανικά της ελευθερίας, της δημοκρατίας, του ήθους και της αλληλεγγύης, που τόσο λείπουν στους καιρούς που ζούμε. Στη συνέχεια παρα-

θέτω κάποιες απόψεις για τους καθηγητές ναυτικών μαθημάτων: Σκοπός των ΑΕΝ

Αρχική επαγγελματική ναυτική κατάρτιση με στόχο την παραγωγή Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού σε αριθμό ανάλογο με τις υπάρχουσες ανάγκες και με επίπεδο κατάρτισης που να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις και στις απαιτήσεις της αναθεωρημένης Διεθνούς Σύμβασης STCW/95, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η ισορροπία μεταξύ ζήτησης και προσφοράς στελεχών Εμπορικού Ναυτικού. Η Δ.Σ. STCW/95 θεσπίζει μέτρα που αναβαθμίζουν την επαγγελματική κατάρτιση, εξασφαλίζεται η ποιότητα και η ικανότητα του μελλοντικού ναυτεργατικού δυναμικού έτσι ώστε οι εκπαιδευόμενοι να αποκτήσουν την απαραίτητη επαγγελματική εμπειρία προκειμένου να ανταποκριθούν στις μετέπειτα αυξημένες υποχρεώσεις τους ως Αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού, στοιχεία που αποτελούν πρωταρχικό παράγοντα για την ασφαλή και ικανοποιητική λειτουργία των πλοίων.

Ο Ρόλος των καθηγητών ναυτικών μαθημάτων

Οι παρακάτω σκέψεις-προτάσεις διατυπώνονται με τη πεποίθηση της αναγκαιότητας ύπαρξης καθηγητών ναυτικών μαθημάτων, προερχόμενων από το ναυτικό χώρο εργασίας, οι οποίοι έχουν πολλή να προσφέρουν, εφόσον, βέβαια, εντάσσονται ισότιμα με τους διδάσκοντες, όλων των άλλων ειδικοτήτων, στη Ναυτική Εκπαίδευση.

Η πρόσληψη επιστημονικών συνεργατών (ωρομισθίων) θα πρέπει να περιορίζεται στους απολύτως απαραίτητους για τη κάλυψη, παροδικών μόνο, εκπαιδευτικών αναγκών και όχι να εκτελούν κύριο εκπαιδευτικό έργο, με υπέρ-απασχόληση και εξευτελιστικές αμοιβές, όπως γίνεται μέχρι σήμερα. Οι σχετικοί νόμοι που αφορούν τη ναυτική εκπαίδευση (2638/1998 κ 3450/2006) έχουν εντάξει τους Α' Πλοίαρχους και Α' Μηχανικούς Ε.Ν., καθηγητές ναυτικών μαθημάτων, σε βαθμίδες ανάλογες των καθηγητών των υπολοίπων μαθημάτων.

Οι προϋποθέσεις για τις θέσεις Αναπληρωτή καθηγητή και Καθηγητή Α' βαθμίδας είναι η κατοχή μεταπτυχιακού ή διδακτορικού τίτλου συναφούς με τα διδασκόμενα.

Ο Πλοίαρχος και Μηχανικός Α' Τάξε-

ως με υπηρεσία και εμπειρία, ικανή για μετάδοση γνώσεων, είναι ηλικίας 40-45 ετών περίπου, δεν έχει ασχοληθεί με μεταπτυχιακές σπουδές (παρά μόνο με τα ειδικά σχολεία του επαγγέλματος του) γιατί δεν είναι αυτός ο σκοπός του.

Από τη στιγμή που αποφασίζει να ασχοληθεί με τη ναυτική εκπαίδευση, εκείνο που έχει κυρίως να προσφέρει, είναι η εμπειρία του. Από εκεί και πέρα τα της επιμόρφωσης κλπ., πρέπει να αναληφθούν από τις σχολές και από τους αρμόδιους φορείς.

Δεν πρέπει να αναμένεται προσέλευση συναδέλφων Α' Πλοίαρχων και Α' Μηχανικών με εμπειρία, που να έχουν και μεταπτυχιακό ή διδακτορικό τίτλο, γιατί απλούστατα κανείς δεν το κάνει, δεν είναι το ζητούμενο στη σταδιοδρομία τους, εκτός ελάχιστων εξαιρέσεων οι οποίοι, βεβαίως, απορροφούνται από τα ναυτιλιακά γραφεία. Η σταδιοδρομία τους είναι επαγγελματική και όχι ακαδημαϊκή και θα πρέπει σαν επαγγελματίες να μετέχουν στη Ναυτική Εκπαίδευση. Για να υπάρξει λοιπόν προσέλευση, οι προσλήψεις των συναδέλφων προτείνεται να γίνονται ως εξής:

(1) Α' Μηχανικοί και Α' Πλοίαρχοι: Με βάση τα ελάχιστα προσόντα που απαιτεί ο νόμος και με αμοιβή τον εκάστοτε βασικό μισθό της Ακτοπλοΐας, ασφάλιση στο Ν.Α.Τ και χωρίς ένταξη σε βαθμίδα καθηγητών. Ανάλογο με τη προϋπηρεσία ως Α' Πλοίαρχος, Α' Μηχανικός, Αρχιπλοίαρχος, Αρχιμηχανικός και γενικότερα με την εμπειρία του σε επισκευές ή κατασκευές πλοίων κλπ. η και τυχόν κατοχή μεταπτυχιακού ή διδακτορικού τίτλου, να αυξάνεται η αμοιβή του με αντίστοιχα επιδόματα.

Σε κάθε περίπτωση, όμως, οι καθαρές ετήσιες απολαβές του να μη υπερβαίνουν το σύνολο των αντίστοιχων αποδοχών του καθηγητού Α' βαθμίδας.

Σύμβαση πρόσληψης ορισμένου χρόνου, τριετής ή πενταετής, η οποία μπορεί να ανανεώνεται μετά από αξιολόγηση της προσφοράς του.

Οι υποχρεώσεις / καθήκοντα θα διέπονται από τις σχετικές διατάξεις που αφορούν και το υπόλοιπο εκπαιδευτικό προσωπικό καθώς και από το Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου όπου αυτός έχει εφαρμογή.

Οι προκλήσεις των προσλήψεων να αναφέρουν τις ανάγκες των σχολών σε συγκεκριμένα ναυτικά μαθήματα, έτσι ώστε να επιλέγονται οι κατάλληλοι συνάδελφοι με βάση τη περισσότερη εμπειρία τους στο αντικείμενο (βιογραφικό).

Ο αριθμός των προσλαμβανόμενων να γίνεται με βάση τις ανάγκες των σχολών χωρίς να υπάρχουν καθορισμένες οργανικές θέσεις καθηγητών ναυτικών μαθημάτων, που ούτως ή άλλως, ποτέ δεν πληρούνται.

(2) Β' ή Γ' Μηχανικοί και Β' ή Γ' Πλοίαρχοι: Επειδή η διάρκεια της θητείας των ολιγών μόνιμων συναδέλφων Α' τάξεως, δεν ξεπερνά τα 5-8 έτη, προσλαμβάνονται συνήθως 43-45 ετών και συνταξιοδοτούνται 50-53 ετών, θα πρέπει να δημιουργηθεί διάδοχη κατάσταση από συναδέλφους Β & Γ

Να προσλαμβάνονται με βάση τα ελάχιστα προσόντα που προβλέπει ο νόμος, με ένταξη και αμοιβή στη βαθμίδα καθηγητού εφαρμογών.

Εάν υπάρχουν και άλλα προσόντα (τίτλοι κλπ.) να αμείβονται με ανάλογο επιδόματα.

Ασφάλιση στο Ν.Α.Τ ,κατ' επιλογή, μόνο για συνταξιοδότηση.

Προκειμένου να αποκτήσουν το επόμενο δίπλωμα Β' ή Α', να ναυτολογογούνται για την απόκτηση της απαραίτητης θαλάσσιας υπηρεσίας σε σύγχρονα πλοία, χρησιμοποιώντας τις σχετικές διατάξεις του νόμου, ώστε, στη πορεία της σταδιοδρομίας τους και αξιολογούμενοι από αρμόδιες επιτροπές, να μπορούν να ενταχθούν στη κατηγορία (1).

Εμπλεκόμενοι με την εκπαίδευση και ταυτόχρονα με το επάγγελμα θα είναι, κατά τεκμήριο, οι πλέον κατάλληλοι να προσφέρουν στη ναυτική εκπαίδευση.

Στους σχετικούς με τη ναυτική εκπαίδευση νόμους αναφέρονται οι προϋποθέσεις λειτουργίας μεταπτυχιακών τμημάτων, ειδικών προγραμμάτων εξειδίκευσης, επιμόρφωσης, μετεκπαίδευσης, κέντρων ερευνών κλπ.

Θα πρέπει οι προσδοκίες αυτές να γίνουν πραγματικότητα και να δίνεται η δυνατότητα συμμετοχής σε αυτά τα προγράμματα, τόσο σε απόφοιτους Α.Ε.Ν. ή άλλων συναφών ιδρυμάτων, όσο και σε συναδέλφους καθηγητές ναυτικών μαθημάτων.

Έχοντας υπόψη ότι ο σκοπός της λειτουργίας των Α.Ε.Ν. είναι η στελέχωση και όχι απλή μόνο η επάνδρωση της Εμπορικής Ναυτιλίας, καθώς και τη ποιότητα γνώσεων των προσερχόμενων στις Α.Ε.Ν. σπουδαστών, θα πρέπει το επίπεδο των παρεχομένων γνώσεων και απαιτήσεων, να είναι ανάλογο:

α) Για αυτούς που φοιτούν στην κύρια εκπαίδευση και προορίζονται / κατευθύνονται να εργασθούν στα πλοία (κύριος σκοπός των σχολών).

β) Για αυτούς που θα φοιτήσουν / παρακολουθήσουν τα μεταπτυχιακά-επιμορφωτικά κλπ. τμήματα, τα κριτήρια να είναι αυστηρά έτσι, ώστε σε συνδυασμό με την όποια επαγγελματική τους εξέλιξη, να γίνουν Επιθεωρητές-Εμπειρογνώμονες-Καθηγητές-Στελέχη Γραφείων, Νπογνωμόνων κλπ., ή και να κατευθυνθούν σε περαιτέρω εκπαίδευση.

Σε καμία περίπτωση, βέβαια, δε θα πρέπει να υποβαθμιστεί το επίπεδο των σχολών οι οποίες θα πρέπει να ενταχθούν, πραγματικά στη τριτοβάθμια εκπαίδευση.

Τα πτυχία των Α.Ε.Ν να ισотиμηθούν με αυτά των Τ.Ε.Ι και όχι να υποτιμηθούν, όπως έγινε με το νόμο 3450/2006, όπου η ισότητα προκύπτει με την απόκτηση του διπλώματος Α' τάξεως, παρ' όλη την αναβάθμιση των απαιτούμενων προσόντων του διδακτικού προσωπικού.

Οι καταξιωμένοι στο Εμπορικό Ναυτικό συνάδελφοι είναι οι πλέον αρμόδιοι να μεταδώσουν εξειδικευμένες γνώσεις και να εμπνεύσουν επαγγελματική συνείδηση στους σπουδαστές.

Επίσης είναι οι μόνοι πιστοποιημένοι για το χειρισμό απομιμητών γέφυρας και μηχανοστασίου, οργάνων, προτύπων εγκαταστάσεων, δικτύων, μηχανημάτων κλπ.

Οι αξιωματικοί Ε.Ν. Α' τάξεως με βάση μόνο το βιογραφικό τους μπορούν να διδάξουν μαθήματα ανάλογο με την εμπειρία τους, στα Ναυτικά Πανεπιστήμια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλων Ναυτικών Χωρών, με αμοιβές ανάλογες των καθηγητών Α' βαθμίδας και πολύ περισσότερες.

Δεν νοείται Ναυτική Εκπαίδευση χωρίς τη συμμετοχή στελεχών της ναυτιλίας, η οποία όμως πρέπει να αμείβεται ικανοποιητικά και να μη στηρίζεται μόνο στο μεράκι και τον εθελοντισμό με αστείες αμοιβές.

Η αναβάθμιση των Α.Ε.Ν. θα πραγματοποιηθεί μέσα από τις παραπάνω αναφερόμενες διαδικασίες λειτουργίες και όχι αποκλείοντας τους καθηγητές ναυτικών μαθημάτων, τους προερχόμενους από το ναυτικό χώρο με τη δικαιολογία ότι δεν έχουν μεταπτυχιακό ή διδακτορικό τίτλο.

ς/Ε Καθηγητής Α.Ε.Ν. ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ σε διάφορα μαθήματα **Ι. ΜΑΝΑΦΗΣ** πρώην ΑΡΧ/ΚΟΣ εταιρίας ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ **ς/Ε Καθηγ. Α.Ε.Ν. ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ σε διάφορα μαθήματα και Simulator **Ι. ΓΙΑΝΝΟΣ****

ΛΕΣΧΗ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

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

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

Τηλ. : 210 4291.273 - Fax: 210 4291.364

ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΤΗΣ ΛΕΣΧΗΣ “ΓΝΩΣΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ”

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

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

Θεωρούμε υποχρέωσή μας να συνεχίζουμε την εκάστοτε έκδοση με ευθύνη και σοβαρότητα όπως πηγάζουν μέσα από τον χώρο μας, 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**

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΠΟΥ ΛΑΒΑΜΕ

- Το «Ματσακόνι» Δημοσιογραφικό όργανο της ΠΕΝΕΝ, Σεπτέμβριος - Οκτώβριος 2009
- Τα ΝΕΑ της ΠΕΜΜΕΚΕΝ, Οκτώβριος - Νοέμβριος - Δεκέμβριος 2009

MARITECH

SUPPLIERS & CONTRACTORS OF SHIPBUILDING & INDUSTRIAL EQUIPMENT GROUP

EXCLUSIVE AUTHORISED REPRESENTATIVE
FOR GREECE AND CYPRUS



WATER BALLAST
TREATMENT



PLATE HEAT
EXCHANGER &
F.W. GENERATOR



BOILER & M/E COOLING
WATER TREATMENT



SPARE PARTS



COSCO
LOADING
SYSTEMS

MARITECH GROUP

15th, KALAMIS St., DIOON
155 01 PIRAEUS, GREECE

TEL: (+30) 210 4182711, (+30) 210 4182712
FAX: (+30) 210 4182717

E-mail: info@maritechgroup.com
Web Site: www.maritechgroup.com



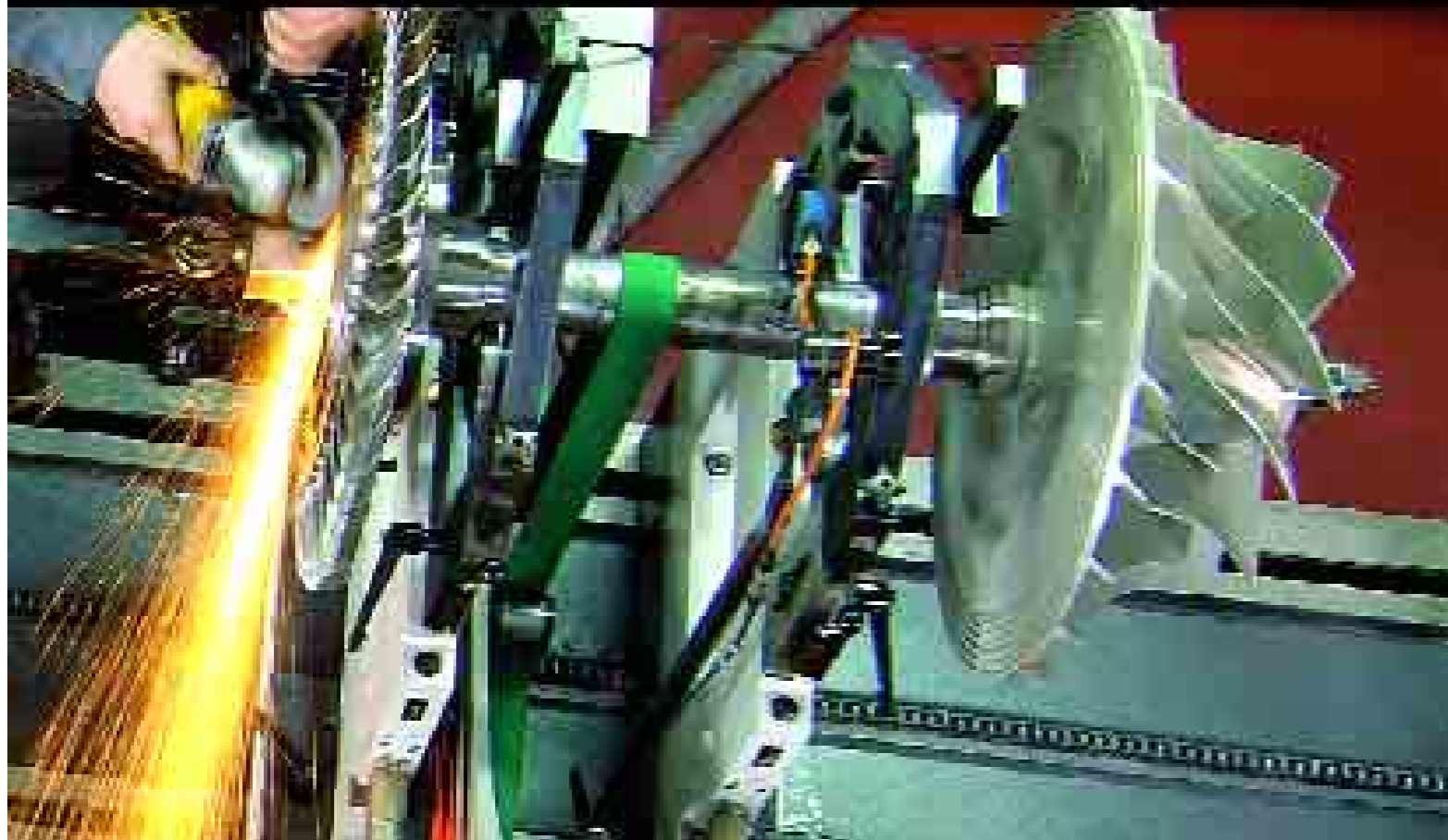
quality
certificate

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

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

Str. 142, BLOCK 2, 18567 PERAMA, HELLAS

Tel: 210 4000111 FAX: 210 4000225