

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

ΙΟΥΛΙΟΣ - ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010 • ΤΕΥΧΟΣ Νο 43

3

← σεων και όχι μόνο. Την Έκθεση χαιρέτησε η Διεθνής Ναυτική κοινότητα. Ήδη τα πλέον σημαντικά ναυτικά Έθνη και αξιόλογοι ναυτικοί Οργανισμοί εσημείωσαν με τη πλέον διακριτική τους συμμετοχή και τη παρουσία τους στην Έκθεση.

Τα "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2010, έδωσαν την ευκαιρία ανανέωσης των πρασπαθειών της παραπέρα ανάπτυξης της κατάλληλης ενέργειας για τη παραπέρα προαγωγή και εφαρμογή της σύγχρονης τεχνολογίας για την οικονομική βελτίωση της τεχνικής εξέλιξης λειτουργίας του πλοίου και της εμπορικής εκμετάλλευσής του.

Η Έκθεση οργανώθηκε με την αιγίδα των: Υπουργείου Οικονομικής Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, της Δημοτικής Αρχής του Πειραιά, του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, η Ελληνική Ένωση Πλοιοκτητών Βραχέων Πλόων, η Ένωση Πλοιοκτητών Ακτοπλοΐας, Εταιρίες Επιβατηγού Ακτοπλοΐας και η Ένωση Ναυτικών Δραστηριοτήτων.

Όπως και κατά το παρελθόν, και η φετινή Διεθνής Ναυτιλιακή Έκθεση "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2010 είχε μία τεράστια και ισχυρή παρουσία από τους Έλληνες Πλοιοκτήτες και επίσης από τη κοινότητα των ξένων Πλοιοκτητών από διάφορα άλλα ναυτικά Έθνη. Οι εκθέτες είχαν την ευκαιρία της συνάντησης των τεχνικών και των δραστηριοτήτων εκμετάλλευσής που παρακολούθησαν τα διάφορα στιγμιότυπα της Έκθεσης, όχι μόνο των Ελληνικών Οργανισμών αλλά και των διεθνών, οι οποίοι συλλογικά, συνέστησαν τη μεγαλύτερη εμπορική συνάντηση μέσα σε μία μεγαλειώδη Ναυτική ατμόσφαιρα.

Σχεδιάζοντας το μέλλον, ήταν έντονη η προσπάθεια εντοπισμού εξοπλισμών της σύγχρονης τεχνολογίας και παραπέρα προσφορών, τεχνολογικής δραστηριότητας, οικονομικής και παροχών υπηρεσιών.

Με τη διοργάνωση στην Ελλάδα κάθε δύο χρόνια της Διεθνούς Έκθεσης "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ" δικαιολογημένα κινεί τη προσοχή και τη σκέψη της παγκόσμιας Ναυτιλιακής Βιομηχανίας

εφόσον υποδέχεται τους σημαντικότερους παράγοντες του χώρου οι οποίοι χαρακτηρίζονται οι λήπτες των αποφάσεων, σε μια πλατφόρμα διάρκειας πέντε ημερών η οποία διοργανώνει επίσημες δεξιώσεις, συνεντεύξεις τύπου και σεμινάρια. Από την αρχή της λειτουργίας της Έκθεσης και συγκεκριμένα κατά τη διάρκεια της, ανακοινώνονται Αξιόλογα ναυτικά γεγονότα και δραστηριότητες και ένα σημαντικό FORUM πλοιοκτητών διεθνούς δυναμικής.

Η ιδέα της ύπαρξης και διοργάνωσης των "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ, πηγαίνει αρκετά χρόνια πίσω στο 1965, όταν Θ. Βώκος, δημοσιογράφος - άνθρωπος του τύπου και εκδότης της ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ-ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗΣ μαζί με τον φίλο του RICHARD (DICK) STUBBS σκέφθηκαν τη δυναμική παρουσία που θα έχει η διοργάνωση μίας έκθεσης ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ελλάδα. Πίστευαν και οι δύο ότι, υπάρχει η ανάγκη της προώθησης και προβολής της δύναμης της Ελληνικής Ναυτιλίας και να αναδειχθεί το ενδιαφέρον και η δραστηριότητα του Εμπορικού στόλου στο Διεθνή Ναυτιλιακό Χώρο.

Λεπτομέρειες και στοιχεία από τα "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2010".

Παρακάτω αναφέρονται δεοντολογικά, διάφορα στατιστικά στοιχεία τα οποία ζητήσαμε και μας παραχωρήθηκαν από τη γραμματεία των Οργανωτών "POSIDONIA EXHIBITIONS S.A.

Επιφάνεια Έκθεσης:

Συνολικός χώρος 31.700 τ.μ.

Συνολικός αριθμός των

σημαντικότερων εκθετών 1.858

Εθν. Εσωτερικού χώρου 274

Διεθνείς (Από 87 χώρες) 1.584

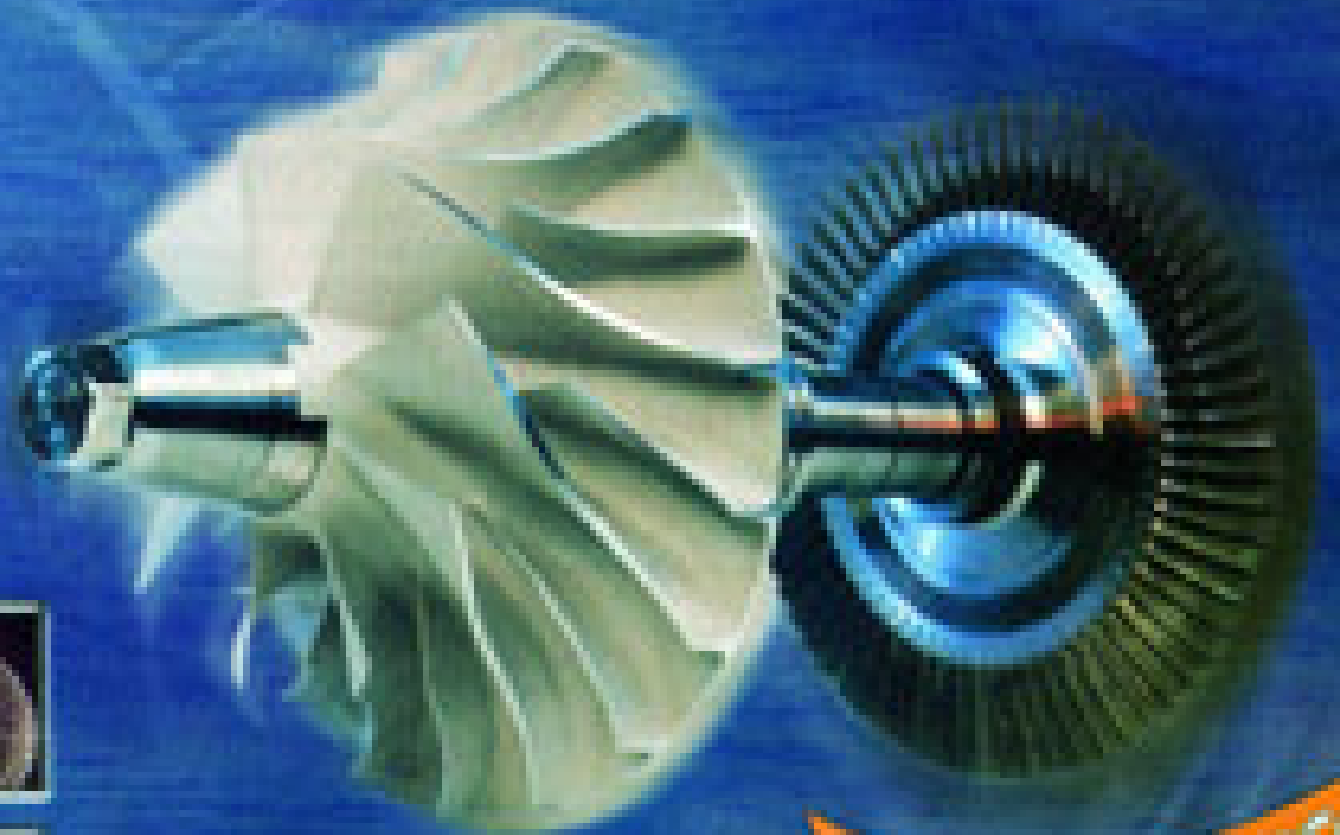
Εθνικές συμμετοχές: 21

Χώρες και περιοχές οι οποίες συμμετείχαν:

Algeria Antigua and Barbuda, Argentina, Australia, Austria, Bahamas, Bahrain, Bangladesh, Belgium, Belize, Brazil, British Virgin Islands, Bulgaria, Cameroon, Canada, →

TURBOMECHANIKI LTD

- SERVICE • REPAIRS
- SPARES • BALANCING
- BLADING



24 HOURS SERVICES

TURBO MARINE

...meet the specialists!

MANOLIS BALIS

15, DIONISIOU AVENUE, 10165 ATHENS
GREECE - 0110 444 1111
TEL: +30 210 444 1111 - 0110 444 1111 FAX: +30 210 444 1111
WWW.TURBOMECHANIKI.COM

← Cayman Islands, China, Colombia, Cook Islands, Croatia, Cyprus, Denmark, Dominican Republic, Egypt, Estonia, Finland, France, Germany, Ghana, Gibraltar, Greece, Honduras, Hong Kong SAR, Iceland, India, Indonesia, Iran, Isle of Man, Israel, Italy, Jamaica, Japan, Republic of Korea, Kuwait, Latvia, Liberia, Lithuania, Malaysia, Malta, Marshall Islands, Mexico, Monaco, Montenegro, Netherlands Antilles, Netherlands, Nigeria, Norway, Oman, Panama, Peru, Philippines, Poland, Portugal, Qatar, Romania, Russia, Saint Kitts and Nevis, Saudi Arabia, Senegal, Singapore, South Africa, Spain, Sri Lanka, Sweden, Switzerland, Taiwan, Thailand, Trinidad and Tobago, Tunisia, Turkey, Tuvalu, Ukraine, United Arab Emirates, United Kingdom, USA, Venezuela, Vietnam.

Note: National Participations

Visitors : 17,385

Επισκέπτες οι οποίοι παρακολούθησαν από τις παρακάτω 76 Χώρες.

Albania, Algeria, Argentina, Aruba, Australia, Austria, The Bahamas, Belgium, Brazil, Bulgaria, Canada, Cape Verde, Chile, China, Croatia, Cuba, Cyprus, Czech, Estonia, Finland, France, Germany, Gibraltar, Greece, India, Iran, Ireland, Isle of Man, Israel, Jamaica, Japan, Republic of Korea, Latvia, Lebanon, Libya, Liechtenstein, Lithuania, Luxemburg, Malaysia, Malta, Marshall Islands, Monaco, Mexico, Netherlands Antilles, The Netherlands, Nigeria, Norway, Oman, Pakistan, Panama, Philippines, Poland, Portugal, Qatar, Romania, Russia, Saudi Arabia, Serbia, Singapore, Slovenia, South Africa, Spain, Sweden, Switzerland, Syria, Taiwan, Turkey, Ukraine, United Arab Emirates, United Kingdom, Uruguay, USA, Venezuela.

Στα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2010, η παγκόσμια ναυτική κοινότητα αναγνώρισε το βάρος της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης στις θαλάσσιες εμπορικές πρωτοβουλίες, στα λιμάνια, στη μεταφορική δραστηριότητα και στις νέες ναυπηγήσεις. Για το 2010, θεσμικές και ανα-

δυόμενες ναυτιλιακές αγορές ιδιαίτερα από την Ασία και την Άπω Ανατολή, στοχεύουν στην ανάπτυξη των δεσμών ανάμεσα στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο, με τη συνεχή χαρακτηριστική συμμετοχή στα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ. Η αναπτυχθείσα παρουσία των φορέων της Ασίας στη φετινή διοργάνωση ήταν ήδη ευρύτερη κατά 45% σε σύγκριση με το 2008, η οποία ανεβάζει τη συνολική εκθεσιακή επιφάνεια στο ύψος των 3.166 τ.μ. δηλαδή μια αύξηση των 1.000 τ.μ. Η Ινδία κάνει τη πρώτη εντυπωσιακή παρουσία της με τη συμμετοχή της Ένωσης Ναυπηγείων της Ινδίας σε ένα περίπτερο 300 τ.μ. Η Κορέα, εξέθεσε με τη μεγαλύτερη μέχρι σήμερα συμμετοχή της στην Έκθεση με τους Οργανισμούς "KOSHIPA" και "KOMEA" παρουσιάζοντας ένα εντυπωσιακό περίπτερο. Εξίσου σημαντικό είναι ο αυξημένος χώρος της ιδιαίτερης συμμετοχής των κυριότερων ναυπηγικών μονάδων τα οποία ήταν τα STX Όμιλος Επιχειρήσεων SUNGDONG SHIPBUILDING & MARINE ENGINEERING Co. LTD., και SPP SHIPBUILDING Co. LTD./, Η Ιαπωνία εμφάνισε μία αισθησιακή άμιλλα με τη μεγαλύτερη συμμετοχή από τη προηγούμενη Έκθεση του 2008 στηριζόμενη από τους Οργανισμούς "JAPAN SHIP EXPORTERS ASSOCIATION - JSEA" και "JAPAN MARINE EXPORTERS ASSOCIATION - JMEA".

Μια εντυπωσιακή, ιδιαίτερη συμμετοχή στην Έκθεση ήταν η παρουσία ενός δεύτερου περιπτερου το οποίο διέκρινε παραπέρα την ήδη δυναμική Κινέζικη παρουσία. Πέρα από τα εντυπωσιακά μεγάλα περίπτερα της Κινέζικης Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας (CHINESE CORPORATION - CSIC) και (COSCO SHIPBUILDING GROUP), περισσότερα Κινέζικα Ναυπηγεία έκαναν το ντεμπούτο τους καταλαμβάνοντας ιδιαίτερους χώρους, μεταξύ άλλων οι μονάδες "YIU LIANDOCKYARDS (SHE KOU) LTD., και ZHEJIANG PROVINCE DAISHANG COUNTRY HAIZHOU SHIPBUILDING AND REPAIRING Co.,

Όμως και η άλλη αξιολογή όψη της συμμετοχής της Άπω Ανατολής ήταν η παρουσία διαφόρων άλλων δραστηριοτήτων της περιοχής, όπως κατασκευαστών μηχανημάτων, εξοπλι-

- Εξοπλισμοί αναζεύξονται πλοίων
- Διαπολλακτικοί σύνδεσμοι
- Ουρμολογία
- Ανοξείδωτοι θάλαροι
- Περμονίτες
- Τελεματόρες
- Ενώσεις
- Ρολόγια

ΜΕΤΑΠΡΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΑΒΕΕ

Βιομηχανικά και Ναυτιλιακά Ανταλλακτικά



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ Ε.Π.Ε. - www.metalprobiotechnika.gr
Παράκληση 99-45, 105-45 Πειραιάς - Τηλ. 210-6118028 Fax. 210-6118048

← σμού, χρωμάτων και επιχρισμάτων και των Νη-
ογνωμόνων της περιοχής. Ο Κινέζικος Οργανι-
σμός "INHUANGDAO HAIHANG MARINE
EQUIPMENT & MACHINERY IMPORT &
EXPORT Co. LTD., Κατασκευαστές κυτίων και
βοηθητικών μηχανών και εξαρτημάτων με
σκοπό την ευκαιρία προσέγγισης της Διε-
θνούς Ναυτιλιακής Συνεργασίας.

Για το φαινόμενο της ανάπτυξης και ανόδου
της Ινδίας, πολλά αναφέρθηκαν, με την ευκαι-
ρία της πρώτης παρουσίας της στην Έκθεση
Ο κ. Θ. Βώκος ανέφερε χαρακτηριστικά. Η ε-
ξέλιξη και η άνοδος της Ινδίας σαν παγκόσμια
ναυπηγοκατασκευαστική δύναμη είναι ένας
άλλος παράγων συμβολής στην αναμφίβολη
ηγεσία της Ναυπηγικής Βιομηχανίας. Το πρώ-
το μέχρι σήμερα Εθνικό περίπτερο στα ΠΟ-
ΣΕΙΔΩΝΙΑ χρησιμεύει σαν υπόμνηση της φιλο-
δοξίας της Ινδίας και τις βλέψεις να διακριθεί
σαν σημαντικό ναυπηγικό Κράτος και περιο-
χής υπηρεσιών στη Διεθνή Ναυτική σκηνή, α-
νέφερε ο κ. Θ. Βώκος.

Αξιοσημείωτη ήταν η παρουσία και η συμμε-
τοχή στη φετινή Έκθεση, της Βιομηχανίας πα-
ραγωγής και διάθεσης πετρελαιοειδών αντι-
προσωπεύοντας εταιρίες εφοδιασμού πετρε-
λαίων και λιπαντικών με συμμετοχή για πρώτη
φορά της AVIN OIL, της CASTROL MARINE η
οποία επέστρεψε μετά από μερικά χρόνια α-
πουσίας. Επίσης συνεχείς εκθέτες όπως:
PETROBAS, CHEVRON, GLOBAL MARINE
PRODUCTS, AEGEAN OIL Και GULF OIL
MARINE. Επίσης, ELINOIL και ETEKA.

Διακριτική συμμετοχή με τα μεγαλύτερα Ε-
θνικά περίπτερα, των παραδοσιακών Ναυτι-
κών Χωρών, Ολλανδία, Ην. Βασίλειο, Γαλλία.
Επίσης, σημαντική ήταν η διαπίστωση αισιο-
δοξίας για τη παγκόσμια ναυτιλία η οποία
προσφέρει πραγματικά η εξαιρετική συμμετο-
χή της Δανίας και της Ρουμανίας, η επιστρο-
φή της Νορβηγίας με ένα οργανωμένο Εθνικό
περίπτερο και η εκ νέου συμμετοχή της Σουη-
δίας για δεύτερη συνεχή φορά.

Τελικά λοιπόν και μετά τη λήξη των εργα-
σιών της Έκθεσης των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ 2010,
για άλλη μία φορά έγινε σαφής η διαπίστωση
της επιτυχίας της Έκθεσης και ότι, η Έκθεση

2010 κατέρριψε τα ρεκόρ επιτυχίας της διορ-
γάνωσης όλων των προηγούμενων εποχών.
Έχουν υποβληθεί ήδη αιτήσεις και υπάρχει
ζήτηση συμμετοχής στην Έκθεση ΠΟΣΕΙΔΩ-
ΝΙΩΝ 2012..

Όμως και, όπως έχει τονισθεί ιδιαίτερα κατά
το παρελθόν, υπάρχει το μεγάλο πρόβλημα
του χώρου το οποίου η έλλειψη και η διάθεση
είναι πάντα αισθητή, μετά από κάθε διοργά-
νωση. Ελπίζεται ότι, με το Επενδυτικό Πρό-
γραμμα του ΟΛΠ ΑΕ της περιόδου 2010-2014,
όπως έχει ήδη ανακοινωθεί, στο οποίο αναφέ-
ρεται η κατασκευή μεταξύ άλλων και η κατα-
σκευή Εκθεσιακού - Συνεδριακού Κέντρου στη
περιοχή του Λέοντος Κεντρικού Λιμένα του
Πειραιά. Στο χρονοδιάγραμμα αναφέρεται ό-
τι, "Αν ληφθούν οι απαιτούμενες αδειοδοτή-
σεις έως τον Ιούνιο 2010 (Θεωρείται εφικτή) η
έναρξη των εργασιών οι οποίες μπορούν να
αρχίσουν την 1-7-2010 και το πέρας των εργα-
σιών, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα πάντα,
να γίνει την 31-3-2012. Στο Πρόγραμμα ανα-
φέρεται ειδικά ότι, η κατασκευή του νέου Εκ-
θεσιακού - Συνεδριακού Κέντρου συνολικής ε-
πιφάνειας 21.500 τ.μ. με δυνατότητα αύξησης
(Αν απαιτηθεί) κατά 9.900 τ.μ. Επίσης στο
Πρόγραμμα αναφέρεται και η κατασκευή άλ-
λων χώρων και πρόβλεψη δημιουργίας υπό-
γειου χώρου γκαράζ 1.800 θέσεων στάθμευ-
σης σε δύο υπόγεια επίπεδα κάτω από τους
χώρους του συγκροτήματος.

Το έργο υλοποιείται με υπογεγραμμένη σύμ-
βαση με το σύστημα "Μελέτη - Κατασκευή -
Αυτοχρηματοδότηση, Έναντι Παραχώρησης
Εκμετάλλευσης. Στη παρούσα φάση έχουν υ-
ποβληθεί οι μελέτες, έχει ληφθεί απόφαση
του ΔΣ/ΟΛΠ και αναμένεται έγκριση της
Ε.Σ.Α.Λ. Έτσι λοιπόν, με το παραπάνω Επεν-
δυτικό Πρόγραμμα του ΟΛΠ Α.Ε. 2010-2014, η
ύπαρξη του καθ' όλα αξιόλογου Εκθεσιακού
Κέντρου, υλοποιείται κατάλληλα και συνεπώς
η παγκόσμια Διεθνής Ναυτιλιακή Έκθεση ΠΟ-
ΣΕΙΔΩΝΙΑ θα επιστρέψει και θα διοργανώνε-
ται στο φυσικό της χώρο στη πόλη του Πει-
ραιά, στο λιμάνι...

ΤΟ ΕΥΧΟΜΕΘΑ.

ΓΝΩΣΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

FOUNDED BY LEO KONNOMOU SINCE 1979 • SPECIALIST DIESEL, PUMPS, INJECTION & OVERHAULS

GENUINE PARTS GENUINE & EQUIVALENT HOME MADE FOR ALL
THE ENGINE TYPES M.E. AND D.V.
COLLECT, WASH, GRIND, REPAIR, B.O.B. ETC.

OVERHAULS OVERHAULING, REPAIRING BASE, VALVE, USED AND NEW

MIDDLE PLUNGER & BARREL HEAD, CRANKSH. BUSHING, SPILL VALVES
MANUFACTURE FOR ALL THE ENGINE TYPES

OVERHAULING OF FUEL PUMPS, MIDDLE PLUNGER & BARRELS,
VALVES ETC.

TIME AND RUNNING DATA WITH "OPENED & CLOSED"
PHASE DIAGRAMS OF ENGINES PERFORMANCES

REPAIRS IN GREECE & TURKEY



11, PLOUMIOTIS & CO. PLOUMIOTIS STR. • 115 26 ATHENS • GREECE
TEL.: +30210 46 12 880, 46 16 515 • FAX: +30210 46 27 120
FLOUMIOTIS • 40210 46 27 574
www.ploumiotis.gr • ploumiotis@ploumiotis.gr



GOLDEN MARINE DIESEL S.A.

ABSOLUTE QUALITY IN INJECTION SYSTEMS



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΛΙΜΑΝΙ

Η Ελληνική Ναυτιλία, παρά τη δυσμενή οικονομική αστάθεια, διατηρείται στις κορυφαίες θέσεις της παγκόσμιας ναυτιλιακής κατάταξης. Δεδομένα τα στοιχεία τα οποία αναφέρονται στο Φεβρουάριο 2010, απεικονίζουν κάποια ποσοστά όπου τα πλοία Ελληνικών Συμφερόντων διαφόρων κατηγοριών και μεγέθους πάνω από 1000 τόννους γκρος ήταν 3.996 με αντίστοιχη ικανότητα των 258.121.198 DWT και 152.616.046 τόννων γκρος στα οποία περιλαμβάνονται τα υπό ναυπήγηση 826 πλοία συνολικής ικανότητας 40.975.985 τόννοι γκρος. Οι Έλληνες κατά συνέπεια κατέχουν το 8% του παγκόσμιου ποσοστού σε πλοία, αντίστοιχα το 14,9% σε DWT και το 13% σε τόννους γκρος έναντι 8,2%, 15,2%, και 13,2% του Φεβρουαρίου 2009. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, και ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος μειώθηκε επίσης κατά 802 πλοία σε σύγκριση με το 2009 και αριθμεί σήμερα τα 49705 πλοία έναντι των 50.507 του 2009.

Με τη διοργάνωση και τη λειτουργία της Διεθνούς Ναυτιλιακής Έκθεσης ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2010 προγραμματίστηκαν διάφορες συναντήσεις και ανακοινώθηκαν προγράμματα ανάπτυξης τα οποία θεωρούνται απαραίτητα για τη παραπέρα εξέλιξη και αναμόρφωση των λιμενικών εγκαταστάσεων του λιμανιού και του Πειραιά γενικότερα, με τον εξοπλισμό νέων υποδομών και μηχανισμούς ποιοτικής εξυπηρέτησης. Είναι

πλέον γεγονός ότι, το λιμάνι του Πειραιά γενικά, χρειάζεται ένα νέο πρότυπο ανάπτυξης που θα απαιτήσουν οι νέες μελλοντικές εποχές.

Ακούστηκαν οι διάφορες εντυπωσιακές απόψεις, τα προγράμματα ανάπτυξης τα οποία συνοδεύονταν με τα αντίστοιχα χρονοδιαγράμματα αποπεράτωσης των έργων, από τους διάφορους κρατικούς φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης, διάφορους Οργανισμούς κλπ. οι οποίοι σαν πρώτη εντύπωση στην ανάγκη εκσυγχρονισμού του λιμανιού και της παραλιμνίας χερσαίας περιοχής του Πειραιά.

Αναφορές και προγράμματα πάνω στις σημερινές απαιτήσεις οργάνωσης, στους χειρισμούς και διαχείρισης και διακίνησης των εμπορικών αγαθών και των μεταφερομένων αντικειμένων μέσα και έξω από το λιμάνι γενικότερα. Σημειώνεται ιδιαίτερα, η εξέλιξη και η βελτίωση των παρεχομένων εξειδικευμένων υπηρεσιών μέσα από τα μοντέρνα συστήματα "LOGISTICS" σε σύγχρονες βάσεις και σημαντικό βαθμό εφαρμογής και ασφαλούς επιτυχίας τα δεδομένα της σημερινής και μελλοντικής τεχνολογίας. Σημαντική θα αποδειχθεί η αναπροσαρμογή και η συνεργασία του μηχανογραφικού συστήματος στην ειδική και γενική του λειτουργία και της παραπέρα διαχείρισης και προβολής των υπηρεσιών.

Σημαντική επίσης θα αποδειχθεί η απόλυτη και αρμονική συνεργασία των χώρων του λιμανιού με την απρόσκοπτη χερσαία προσέγγιση και αποχώρησης, σε σημαντικούς χρόνους απόπλου και κατάπλου των επιβατηγών πλοίων, ιδιαίτερα κατά τις αντίστοιχες ώρες αιχμής της διακίνησης των επιβατών και των διαφόρων τύπων οχημάτων.

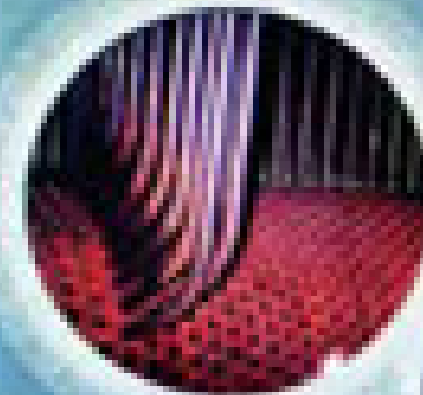
Παρά το γεγονός της κατάργησης του ΥΕΝ και, σύμφωνα με τη κυβερνητική πολιτική, τη προσαρμογή του στο Υπουργείο Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και ναυτιλίας, με τη σύσταση "Γενικής Γραμματείας Ναυτιλιακής Πολιτικής" - ΓΓΝΠ". Το τελευταίο διάστημα το Υπουργείο το οποίο αφορά την Κυβερνητική Πολιτική, μετά το τελευταίο Κυβερνητικό Ανασχηματισμό, επανήλθε στο φυσικό του ξεχωριστό χώρο δραστηριότητας με στόχο την ιδιαίτερα σημαντική διοικητική του δομή. Οι λόγοι υπήρξαν αυτονόητοι και δεν χρειάζονται ιδιαίτερα σχόλια. Το μέλλον θα το αποδείξει.

Χαρακτηριστικές και αρκετά ιδιαίτερες ήταν οι αναφορές της πρώην Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Στο χαιρετισμό της η κ. Υπουργός υπογράμμισε τη σημασία της ναυτιλίας για τη μελλοντική δυναμική της εθνικής οικονομίας ιδιαίτερα.

Οι στόχοι της ανάπτυξης στους οποίους αναφέρθηκε η →

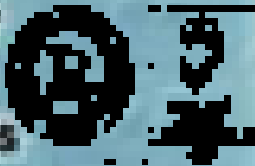
Boiler Technica

GENERAL REPAIRS OF BOILERS & COOLERS



✓ PERAMA & SCARAMAGA FACTORY

✓ MAIN & AUXILIARY BOILERS REPAIRS



✓ LAST TECHNOLOGY BENDING MACHINE

✓ B.O.E. BOILERS REPAIRS

✓ COILS WITH ALL TYPE FIN

✓ ALL TYPE OF COOLERS WITH FIN

✓ REFRACTORY WORK

✓ CHEMICAL CLEANING

✓ VALVES INSPECTION AND REPAIRING

✓ ULTRASONIC

✓ INSPECTION REPORT

✓ WORLD WIDE REPAIRS



24 HOURS SERVICE

9 Kanari str. 18863 Perama Piraeus/GR

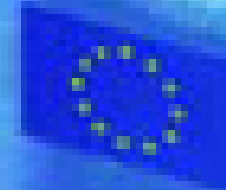
Tel:+30-210-4414722 / +30-210-4414547

Fax:+30-210-4410002

MOB.TEL +30-6936783852-1

Web Site: www.boilertecnica.gr

e-mail address: info@boilertecnica.gr



←κού και στη μεγαλύτερη προσέλευση νέων στις σχολές εμπορικού ναυτικού και στα ναυτικά επαγγέλματα.

Η Λέσχη Αρχιμηχανικών Ε.Ν., σε σχέση με τα προβλήματα "Ναυτική εκπαίδευση" το μόνο που θέλουμε να δηλώσουμε μεταξύ άλλων στη παρούσα φάση, "Μεγάλες κουβέντες ελέγχθηκαν με περιορισμένη γνώση του προβλήματος". Η "καραμέλα" ναυτική εκπαίδευση είναι μεγάλης διάρκειας και δεν τελειώνει εύκολα στα στόματα όσων χειρίζονται τα θέματα της ναυτικής εκπαίδευσης, ώστε να αποδίδονται ουσιαστικά αποτελέσματα από τις παρεμβάσεις και τους χειρισμούς των κρατικών φορέων, των "ειδημόνων" γύρω από την Οργάνωση και τη λειτουργία της ταλαιπωρημένης ναυτικής εκπαίδευσης και από τη παρέμβαση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας της ναυτιλιακής κοινότητας και του ναυτεργατικού δυναμικού, με αποτέλεσμα τα υπαρξιακά και λειτουργικά προβλήματα να διαιωνίζονται εδώ και κάμποσα χρόνια παρά τις υποτιθέμενες προσπάθειες επίλυσης. Δυστυχώς, δεν βλέπουμε λύσεις χωρίς τις κατάλληλες παρεμβάσεις άκρως εξειδικευμένες παρεμβάσεις, έχουμε επανειλημμένα κατά το πρόσφατο απώτερο παρελθόν εκφράσει τις ανησυχίες και τις σκέψεις μας συνάμα για τα προβλήματα εκπαίδευσης και επιμόρφωσης, φαίνεται όμως ότι δεν ηχούν ευχάριστα στα αυτιά των υπευθύνων.

Θεωρούμε ότι, η επιτυχία και τα θετικά αποτελέσματα στηρίζονται πάνω σε ένα " τρίπτυχο παραμέτρων - ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ των φορέων γενικά - ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΕΣ - ΕΚΠΑΙΔΕΥΟΜΕΝΟΙ " στο οποίο τρίπτυχο η κάθε παράμετρος χρειάζεται να μελετηθεί ιδιαί-

τερα και στη συνέχεια να προσδιορισθεί η σχέση και η εναρμόνιση μεταξύ των στη πρακτική εφαρμογή και στην απόδοσή τους.

Δεν θα αναφερθούμε σε παραπέρα λεπτομέρειες και σκέψεις, υπάρχει όμως ο κατάλληλος χρόνος υλοποίησης με τη συλλογική συμμετοχή προσφορά προτάσεων και λύσεων από εξειδικευμένους ειδικούς από τα θέματα γνώσεων και οργάνωσης. Η ΛΕΣΧΗ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν. μέσα από τις δυνατότητες των γνώσεων βγαλμένες μέσα από τις πρακτικές εφαρμογές και τις λειτουργικές ανάγκες του μηχανοστασίου και τις μηχανολογικές εφαρμογές του πλοίου γενικότερα, έχουμε το "ΘΡΑΣΟΣ" να τεθούμε στη διάθεση των φορέων όταν θα χρειασθεί.

Μετά από τις δηλώσεις της κ. Υπουργού ΥΠΟΙΑΝ, αναφέρονται προτάσεις ανάπτυξης, στο "ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ" και στο "ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥ ΟΛΠ - ΑΕ" το οποίο αφορά το λιμάνι του Πειραιά.

Σε σχέση με το πρόγραμμα ανάπτυξης του Πειραιά αναφέρονται ξεχωριστά και συγκεκριμένα οι αναλυτικές προτάσεις ανάπτυξης σε συνεργασία με τους θεσμικούς και τοπικούς φορείς της ευρύτερης περιοχής.

Επιγραμματικά αναφέρονται παρακάτω τα απαιτούμενα και βασικά έργα.

- Η επέκταση του δικτύου του METRO στον Πειραιά (Γραμμή Χαϊδारी - Πειραιάς).

- Επέκταση του δικτύου TRAM. Πρώτη φάση Ν. Φάληρο - Ακτή Ποσειδώνος.

- Υπερυψωμένο μεταφορικό σύστημα σταθερής τροχιάς "MONO RAIL", στο περιμετρικό χώρο του Λιμανιού του Πειραιά.

- Ανάπλαση του κόμβου Ι-ΚΟΝΙΟΥ - ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ.

- Σιδηροδρομική σύνδεση ΘΡΙΑΣΙΟΥ - ΙΚΟΝΙΟΥ (ΣΕΜΠΟ).

- Μετατροπή πέτρινης αποθήκης σε Τερματικό Σταθμό Επιβατών

- Υπόγεια κατασκευή και λειτουργία γραμμών ΗΣΑΠ από Νέο Φάληρο μέχρι Πειραιά με ένα υποσταθμό στα Καμίνια.

- Αστική παρέμβαση του δήμου Πειραιά που έχει σχέση με το Λιμάνι και το Τουρισμό παραπέρα.

- Κατάλληλο εκθεσιακό - συνεδριακό κέντρο Πειραιά στη περιοχή Παλατάκι.

- Πράσινο Λιμάνι με περιβαλλοντικές υποδομές του Λιμανιού.

- Επέκταση νοτίου Λιμένα για κρουαζιερόπλοια.

- Ανάδειξη Αρχαιολογικού χώρου Ηετιώνας πύλης.

- Προβλήτας Ι ΣΕΜΠΟ.

- Προβλήτας ΙΙΙ (Ανατολικός)

- Επέκταση επιβατικού σταθμού για κρουαζιερόπλοια, στη θέση Παλατάκι - Κανέλλου.

- Αναβάθμιση TERMINAL τετραγώνου Λεμονάδικα.

- Κατασκευή νέου SILO σε πρώην στρατιωτική προβλήτα Ικονίου.

- Επέκταση προβλήτας λιμένος Αλών (Ηλεκτρικού).

- Νέα ενιαία κτίρια τελωνείων σε χώρο ΟΔΔΥ.

Σε συνδυασμό με το αναπτυξιακό πρόγραμμα του Πειραιά και τις επί μέρους παρεμβάσεις, όπως αναφέρονται παραπάνω, σημαντικός θα είναι ο ρόλος που θα παίξει στον εκσυγχρονισμό και την μετεξέλιξη της συμμετοχής του Λιμανιού στις δραστηριότητες των ναυτικών υπηρεσιών, των θαλάσσιων μεταφορών εσωτερικού και εξωτερικού, της διακί-

ΔΙΑΣΤΟΛΙΚΑ / EXPANSIONS JOINTS
ΟΧΕΤΟΙ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ
ΦΤΕΡΩΤΕΣ / FAN CAS, IMPELLER
ΑΝΟΞΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΠΑΡΕΜΒΕΥΜΑΤΩΝ

BELLONAS

ΑΡΧΗ ΣΥΝΕΡΓΟΥΣ Ο.Ε. - ΒΑΣΙΛΕΥΣ Τ. ΠΕΡΑΙΑΣ 185 40 ΤΗΛ. (210) 4173 640 / FAX (210) 4173 644

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

← νησης των επιβατών, της επισκευαστικής προσφοράς και ανάπτυξης και το ουσιαστικότερο της τουριστικής και της ανάπτυξης της κρουαζιέρας γενικότερα.

Οι ιδιαίτερες παρεμβάσεις και η εστίαση ιδιαίτερης προσοχής και φροντίδας, είναι μεταξύ άλλων, οι τομείς και τα έργα όπως αναφέρονται στο ειδικό φυλλάδιο του Επενδυτικού Προγράμματος 2010 - 2014 του ΟΛΠ Α.Ε.

- Επέκταση επιβατηγού λιμένος, Βόρειου και Νότιου τμήματος

- Διαπλάτυνση κρηπιδώματος λιμένος Αλών περιοχή Λεμονάδικα

- Αναβάθμιση υποδομών και εξοπλισμού προβλήτα II ΣΕΜΠΟ Ν. Ικονίου.

- Κατασκευή και εξοπλισμός προβλήτα I ΣΕΜΠΟ Ν. Ικονίου.

- Επέκταση επιβατικού σταθμού "Λέοντος" για την εξυπηρέτηση κρουαζιέρας, στη περιοχή Παλατάκι.

- Κατασκευή νέου κρηπιδώματος για εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων στη περιοχή Αγ. Νικολάου.

- Ανακατασκευή κτιρίου παγώδας και μετατροπή σε σταθμό κρουαζιέρας και ξενοδοχείου 5*.

- Μετατροπή της ευρύτερης περιοχής Καστρακίου σε πολιτιστική ακτή

- Μετατροπή πέτρινων αποθηκών σε επιβατικό σταθμό και χώρο τέχνης, στη περιοχή της Ακτής Βασιλειάδη.

- Κατασκευή νέου σύγχρονου SILO στη περιοχή στρατιωτικού προβλήτα Κερασινίου.

- Κατασκευή και εξοπλισμός ανατολικού τμήματος προβλήτα III ΣΕΜΠΟ Ν. Ικονίου.

- Αναβάθμιση ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.

- Εν τω μεταξύ, συντάσσο-

νται ή έχουν εγκριθεί μελέτες για τους παρακάτω τομείς.

- Μετατροπή του κτιρίου SILO σε Εθνικό Ναυτικό Μουσείο.

- Περιβαλλοντικές υποδομές (αποβλήτων, ενέργειας, οπτικών ινών, πρασίνου, φωτοβολταϊκών) σε λιμάνι ακτοπλοΐας.

- Εγκαταστάσεις υποσταθμού μέσης τάσης για τροφοδότηση πλοίων

- Συμμετοχή στη διαβάθμιση των εισόδων των Δήμων Περάματος και Κερασινίου.

- Εγκατάσταση νέας δεξαμενής στο Πέραμα. Οι παλιές δεξαμενές θα δοθούν για χρήση στην Ακτή Πολιτισμού,

- Δημιουργία θυγατρικής Εταιρίας "LOGISTICS ΟΛΠ Α.Ε."

- Ίδρυση θυγατρικής Εταιρίας υπηρεσιών στήριξης ναυπηγό επισκευαστικής Βιομηχανίας Πειραιά.

Ανακεφαλαιώνοντας τους παραπάνω τομείς ανάπτυξης, εκφράζουμε τις σκέψεις και τη πεποίθηση ότι θα ολοκληρωθούν οι προσπάθειες. Το μέλλον θα δείξει.

Παρά τη περιορισμένη εξαγγελία "Αναβάθμιση ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης", θα θέλαμε να τονίσουμε ότι το θέμα είναι αρκετά σημαντικό και χρειάζονται ιδιαίτερες προσπάθειες αναμόρφωσης των χώρων Πέραμα - ΒΙ.ΠΑ.Σ. και των περιφερειακών χώρων. Οι ανάγκες και τα λειτουργικά προβλήματα είναι μεγάλα, το σύστημα χρειάζεται δύσκολες παρεμβάσεις και είναι απαραίτητη, η αναθεώρηση και η προσαρμογή της τεχνικής απόδοσης και παραγωγής μέσα στα πλαίσια της μελλοντικής πρακτικής της τεχνολογίας, του ποιοτικού ελέγχου, των τιμών και του κράτους των πάσης φύσεως παρεχομένων εξειδικευμένων υπηρεσιών, στους χρόνους αποπεράτωσης και

παράδοσης των εργασιών, στη βελτίωση των εργασιακών σχέσεων εργοδοτών και εργαζομένων, στις στενές συναλλαγές και συνεργασίες με το τραπεζικό σύστημα με τη παρέμβαση της πολιτείας εάν χρειασθεί. Στη συμπαράσταση του κράτους και της τοπικής εξουσίας και το σημαντικότερο η προσέλκυση πελατειακού δυναμικού την σύνταξη και έκδοση επισκευαστικών προτύπων (SHIPBUILDING STANDARDS), τα οποία βοηθούν σημαντικά στις παρεμβάσεις επίλυσης των διαφορών σε περιπτώσεις κατασκευαστικών ατελειών.

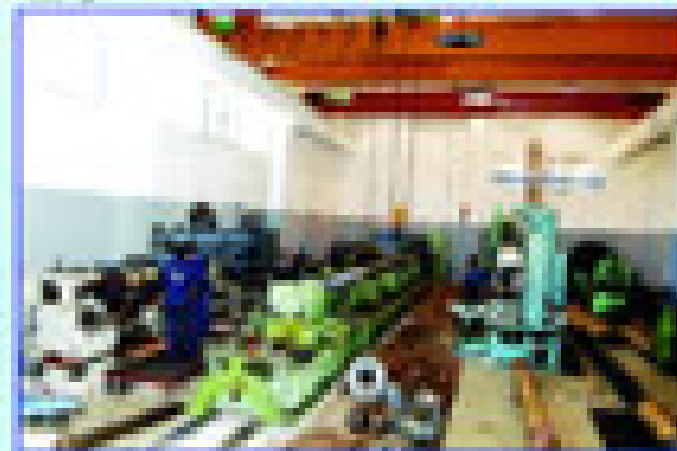
Μια άλλη αξιοσημείωτη προσπάθεια είναι η αναμόρφωση της χερσαίας διακίνησης των αντικειμένων επισκευής - παραγωγής από τους βιομηχανικούς και τους εργοστασιακούς χώρους παραγωγής, στους τόπους επισκευών και συναρμολόγησης. Χρειάζονται οι κατάλληλες δομές ελεύθερου οδικού δικτύου, εξοπλισμών, επικοινωνιών παροχής και προμήθειας διαφόρων υλικών, χώρων υγιεινής και ενδίαίτησης ανεξάρτητους για τους εργαζόμενους και του κατάλληλου εξοπλισμού ανυψωτικών μηχανημάτων και εγκαταστάσεων μετακίνησης και μεταφοράς. Τα θέματα αυτά χρειάζονται παραπέρα συζήτηση η οποία είναι απαραίτητη με τη συλλογική συμμετοχή εξειδικευμένων και απόλυτα πεπειραμένων φορέων.

Τέλος, ένα άλλο ερώτημα το οποίο αφορά τη Ναυτική Εκπαίδευση είναι: προσπαθούμε να κατανοήσουμε, ποια είναι η ουσιαστική σχέση μεταξύ των αποτελεσμάτων της εκπαίδευσης και της ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ - STCW (Με όλες τις αναθεωρήσεις) που αφορά τη ναυτολόγηση στα πλοία. Στη περίπτωση αυτή υπάρχει κάποια σύγχυση ισχύος μεταξύ των.

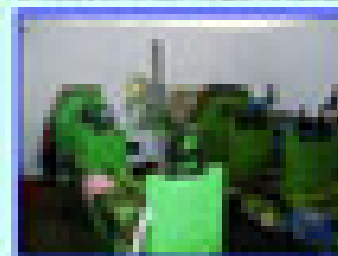


ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΣΚΙΤΟΥ Ο.Τ. - ΠΕΡΑΜΑ 166 60
ΤΗΛ. 210 4020415 - 4020440 FAX 210 4016 829
E-mail: info@ikonioi.gr URL: www.ikonioi.gr

Η εταιρεία, εστιάζοντας στην ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, έχει ως στόχο να προσφέρει στους πελάτες της, υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, με την επένδυση στην αγορά της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.



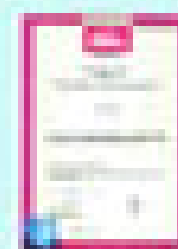
Η εταιρεία προσφέρει στους πελάτες της, υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, με την επένδυση στην αγορά της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.



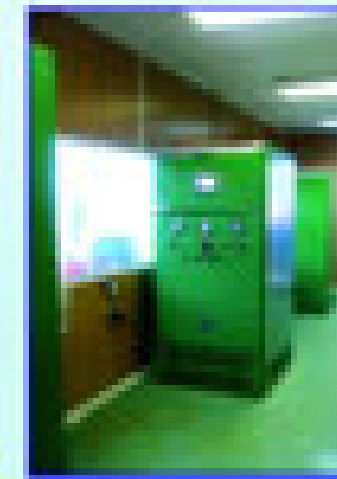
Διαφορετικές υπηρεσίες, όπως η επισκευή πλοίων και η κατασκευή πλοίων.



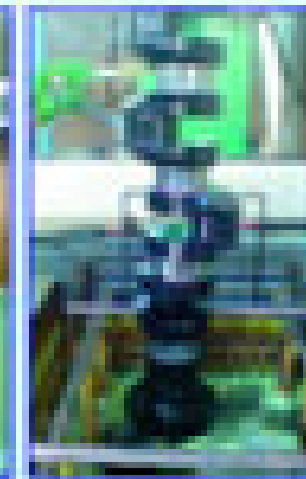
Διαφορετικές υπηρεσίες, όπως η επισκευή πλοίων και η κατασκευή πλοίων.



Η εταιρεία, εστιάζοντας στην ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, έχει ως στόχο να προσφέρει στους πελάτες της, υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, με την επένδυση στην αγορά της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.



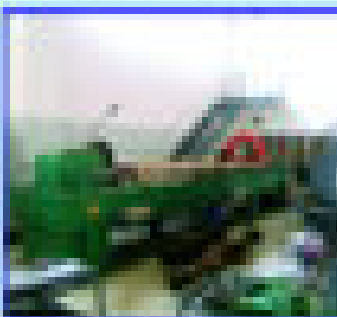
Διαφορετικές υπηρεσίες, όπως η επισκευή πλοίων και η κατασκευή πλοίων.



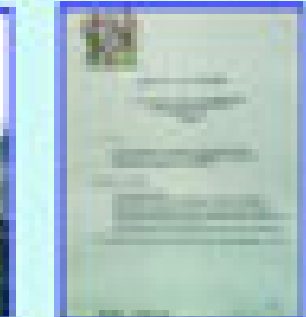
Διαφορετικές υπηρεσίες, όπως η επισκευή πλοίων και η κατασκευή πλοίων.

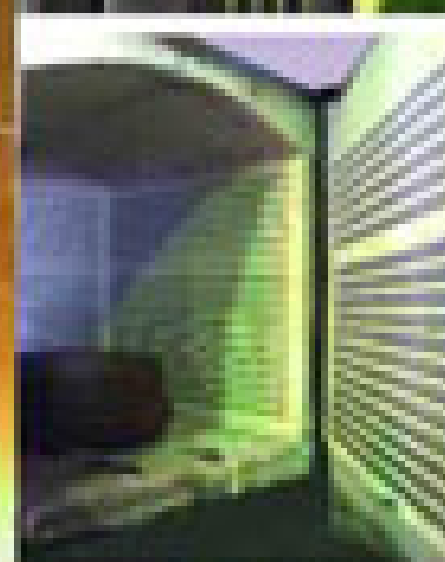
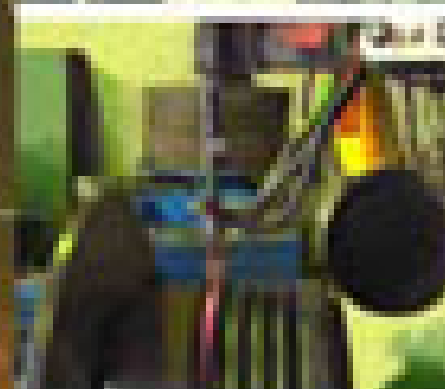
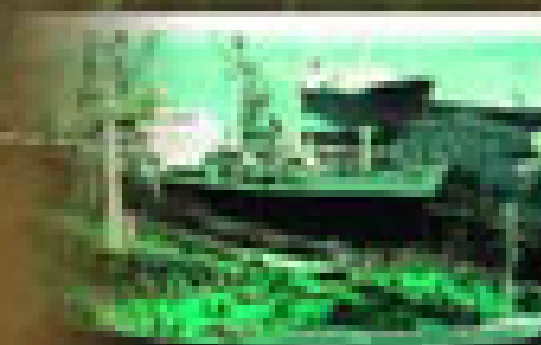


Διαφορετικές υπηρεσίες, όπως η επισκευή πλοίων και η κατασκευή πλοίων.



Η εταιρεία, εστιάζοντας στην ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, έχει ως στόχο να προσφέρει στους πελάτες της, υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, με την επένδυση στην αγορά της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.





L. HELEPOURAS

125, Echos Aristoteleous str. - Dreyfousa
 Tel: 210 462 1414
 210 462 1637, 210 461 6736
 Fax: 210 461 4800
www.helepouras.com
 E-mail: helepouras@net.gr



VALVES & VALVES SEATS
 ALL KINDS OF HEAD PISTONS



Special Industries Manufacturing
 of Steel, Aluminum, Cast Iron

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ (ΕΛ.Ι.Ν.Τ.)

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Έχουμε την τιμή να σας γνωρίσουμε ότι, μετά τις εκλογές της 26/04/2010 συγκροτήθηκε σε Σώμα το νέο Διοικητικό Συμβούλιο του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας περιόδου 2010 - 2012, το οποίο απαρτίζεται από τα ακόλουθα Μέλη:

1.- Πρόεδρος:

ΚΟΚΚΑΡΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός
Τεχνικός Διευθυντής
BUREAU VERITAS

2.- Αντιπρόεδρος:

ΠΑΠΑΠΕΤΡΟΣ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ
Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός
Διευθύνων Σύμβουλος
ROLLS-ROYCE MARINE HELLAS A.E.

3.- Γ. Γραμματέας:

ΣΤΕΡΓΙΟΥ ΜΙΧΑΗΛ
Χημικός Μηχανικός ΕΜΠ
Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος
INSPECTORATE HELLAS

4.- Ταμίας:

ΜΑΝΤΖΑΦΟΣ ΜΙΧΑΗΛ
Μηχανολόγος Μηχανικός
Area External Affairs Manager
Greece, East Mediterranean & Adriatic Area
HELLENIC LLOYD'S S.A.
A member of the Lloyd's Register Group

Τακτικά Μέλη ΑΣ.

5.- ΤΣΟΥΒΑΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός
Αναπληρωτής Καθηγητής
Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών
Ε.Μ.Π.

6.- ΗΛΙΑΔΗ ΚΑΛΛΙΟΠΗ

Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός
Τεχνικός Σύμβουλος & Σύμβουλος σε Θέματα
Διαχείρισης

7.- ΤΕΡΙΑΚΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Ναυπηγός
Marketing & Business Development Manager
DET NORSKE VERITAS
Αναπληρωματικά Μέλη Δ.Σ.

8.- ΘΕΜΕΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Ναυπηγός
Ερευνητής Ε.Μ.Π. & Ειδικός
Επιστημονικός Συνεργάτης Π.Δ. 407

9.- ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Πλοίαρχος Ε.Ν.
Καθηγητής Β.Ρ.Μ. Ναυτικού
Σχολείου COSMOS
ΕΛΕΓΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

1.- Πρόεδρος

ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
Διπλ. Ναυπηγός Μηχ/γος Μηχ/κός
Γενικός Διευθυντής
OCEANKING TECHNICAL AND TRADING Ltd.

Μέλη

2.- ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ ΧΡΗΣΤΟΣ

Διπλ. Μηχανολόγος Μηχανικός
International Naval Surveys Bureau
Τεχνικός Διευθυντής

3.- ΤΙΓΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

Δρ. Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός
Παράλληλα η Συμβουλευτική Επιτροπή του Ινστιτούτου εξέλεξε ως Πρόεδρο της για τη διετία 2010 -2012 τον κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ ΣΠΥΡΟΥ -Καθηγητή Ε.Μ.Π.

Ο Γενικός Γραμματέας

ΣΤΕΡΓΙΟΥ ΜΙΧΑΗΛ

Χημικός Μηχανικός

Πρόεδρος Α Διευθύνων Σύμβουλος

INSPECTORATE HELLAS

Ο Πρόεδρος

ΚΟΚΚΑΡΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

Ναυπηγός Μηχ/γος Μηχανικός

Τεχνικός Διευθυντής

BUREAU VERITAS

ΦΙΛΤΡΑ

ΝΑΥΤΙΚΑΤ • ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΕΣ
ΛΕΡΟΣ • ΕΛΛΗΝ • ΚΑΤΕΣΤΟΤΗ
ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ
ΓΑΛΤΑΤΕΚΝΑΤΩΝ
ΠΕΡΙΣΤΑΣΕΩΝ ΣΕΚΩΝΕΣ

ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΗΡΕΣ
ΛΕΡΟΣ • ΕΛΛΗΝ
ΠΕΡΙΣΤΑΣΕΩΝ • ΣΕΚΩΝΕΣ
ΣΕΚΩΝΕΣ

ΓΕΝΙΚΗ ΦΙΛΤΡΩΝ

Η Γενική μας εταιρεία εδρεύει στην Αθήνα και έχει κέντρα στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Διατίθεται σε μας, όλη η τεχνολογία μας και τα μηχανήματα μας είναι εξοπλισμένα σύμφωνα με την τεχνολογία και την βιομηχανία.

Ευλόγησε στην τεχνολογία μας και εξοπλισμό μας στην τεχνολογία μας στην τεχνολογία μας.

Η τεχνολογία μας είναι στην τεχνολογία μας, στην τεχνολογία μας και στην τεχνολογία μας.

ΚΑΣΤΩΡΟΣ 35 • ΠΕΙΡΑΙΑΣ • 185 45
ΤΗΛ. 210 4132805, 210 4134012, FAX 210 4132806

ARCO FILTER, Lube-Tech, YONEX, PALL, KURT, ARCO

ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΗ MARPOL Αποκρούοντας το ΦΡΑΓΜΑ των 5 P.P.M

Κάτω από κανονικές συνθήκες τροφοδότησης, διατηρώντας το όριο των 15 P.P.M. παρουσίας υπολειμματικών (RESIDUAL) καταλοίπων πετρελαίων στα νερά των σεντινών, δεν είναι χαρακτηριστικό πρόβλημα, σύμφωνα με τους ειδικούς της "GEA WESTFALIA SEPARATOR". Δεν χρειάζονται απορροφητικά φίλτρα ή η χρήση χημικών διαλύσεων. Επί πλέον το φράγμα των 5 P.P.M δεν επιδέχεται παρέμβαση.

Κάθε πλοίο οποιοσδήποτε τύπος είναι, μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, δεξαμενόπλοιο ή ένα φορτηγό, αναπόφευκτα παράγει σεντινόνερα τα οποία συσσωρεύονται στις σεντίνες του πλοίου τα οποία είναι αποτέλεσμα των απωλειών του θαλάσσιου νερού, του νερού της ψύξης, των διαφόρων πηγών πετρελαίων και λιπαντικών, από την εξυδάτωση των δεξαμενών κατακράτησης πετρελαίου (SETTLING TANKS) και λασπωδών καταλοίπων, από τις αποστραγγίσεις διαφόρων διαδικασιών καθαρισμού και επίσης από τα στερεά σωματίδια της αιθάλης και των διαφόρων ακαθαρσιών, τα σεντινόνερα παρουσιάζουν ένα οξύτατο πρόβλημα εξάντλησης και διάθεσης.

Ο διεθνής ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) έχει προσδιορίσει ότι, τα σεντινόνερα είναι δυνατόν να εξαντληθούν στη θάλασσα αλλά, εάν και εφόσον μόνο τα υπολείμματα των πετρελαιοειδών στο νερό είναι κάτω από το όριο των 15 P.P.M (PART PER MILLION). Σε μερικές παράκτιες περιοχές η προσδιορισμένη ποσότητα είναι ακριβώς 5 PPM Σε αντίθεση με παραπέρα περιορισμούς, αρκετές πλοικτήτριες εταιρίες που έχουν αποδεχθεί το όριο των 5PPM σαν σταθερή υποχρέωση ή τουλάχιστον να είναι σε θέση να το πραγματοποιήσουν μέχρι σήμερα τα ειδικά α-

πορροφητικά φίλτρα είναι απόλυτα χρήσιμα στις φυγοκεντρικές συσκευές επεξεργασίας των σεντινόνερων με αποτέλεσμα το όριο των κάτω των 15 PPM περιεκτικότητα πετρελαιοειδών υπολειμμάτων στο αντλούμενο εκτός πλοίου νερό. Σήμερα - σύμφωνα με τους ειδικούς τη GEA WESTFALIA SEPARATORS - δεν



είναι αποκλειστική και μόνο μία εναλλακτική δυνατότητα.

Σημαντικό όριο

Το πρότυπο σύστημα "BILGE-MASTER" κατεργασίας σεντινόνερων της GEA WESTFALIA SEPARATOR Ικανοποιεί την οριακή τιμή των 15PPM σε ένα ικανοποιητικό όριο. Οι διαχωριστήρες αυτού του συστήματος μπορούν να αποδώσουν από 200 έως 7.000 λίτρα την ώρα και ακόμη με τη πρότυπη σειρά μειώνουν τη περιεκτικότητα των υπολειμ-

μάτων κάτω από τα προβλεπόμενα κατώτατα όρια.

Κάτω από κανονικές συνθήκες παροχών σεντινόνερων - η ύπαρξη στερεών υλών είναι της τάξης του < 0,1%, η ύπαρξη χλωρίων είναι του ποσού των < 30.000 PPM και με ένα ποσό PH των 6 - 9 η περιεκτικότητα υπολειμμάτων στο καθαρό νερό κυμαίνεται στο όριο των 10-12 PPM.

Το ανακυκλωμένο καύσιμο εκτός της διαδικασίας διαχωρισμού είναι κατάλληλο να χρησιμοποιηθεί σαν κανονικό καύσιμο πετρελαίου. Η επανεξέλιξη/επαναφορά των λιπαντικών λαδιών είναι δυνατή η χρησιμοποιήσή του σαν καύσιμο για τη παραγωγή θερμότητας. Κάτι επί πλέον, το σύστημα είναι αυτοκαθαριζόμενο και μελετημένο να λειτουργεί χωρίς παρακολούθηση, έτσι δεν χρειάζεται πρόσθετο προσωπικό επίβλεψης. Εναλλακτικές μέθοδοι όπως στατικός διαχωρισμός με τη χρήση οριακής ιζηματοποίησης (SLUDGING) ή φιλτράρισμα, χρειάζεται χρονικά είτε οικονομικού κόστους χειροκίνητο καθαρισμό ή την αντικατάσταση των στοιχείων των φίλτρων και των χημικών υλών για τη διάσπαση των γαλακτωδών διαλύσεων.

Σχεδιασμός καθαρισμών

Μέχρι σήμερα, τα πρόσθετα →

infomarine on-line

INTERNET SERVICES

www.infomarine.gr

Virtual Internet Portal
For Marine Professionals

Web Hosting
Web Design
Web Promotion

← προσροφητικά φίλτρα ήταν απόλυτα χρήσιμα στη φυγοκεντρική επεξεργασία καθαρισμού με στόχο την επίτευξη του προσδιορισμένου ορίου κάτω των 15 PPM περιεκτικότητα υπολειμματικών πετρελαιοειδών (RESIDUAL OIL) στο αντλούμενο εκτός πλοίου νερό. Σήμερα υπάρχει αποκλειστικά και μόνο μία πρόθεση. Η λύση αυτών των σκέψεων είναι η χρήση του συστήματος "BILGEMASTER" μελετημένου νου και προσδιορισμένου καθαρισμού. Τα νέα συστήματα επεξεργασίας των σεντινόνερων - μέσα από την εξέλιξη και τη βελτιστοποίηση του τυμπάνου (BOWL) αξιοποιώντας τις χαρακτηριστικές ροής και επιτρέποντας τα μέσα διαχωρισμού πιο εύκολα και αποτελεσματικά - είναι στο ύψος χρησιμοποίησης για περιεκτικότητα υπολειμματικών πετρελαίων στο νερό του μέγιστου ορίου των 15 PPM και συνεπώς δεν χρειάζεται φίλτρο ή διάφορες χημικές διαλύσεις. Αυτό σημαίνει κατευθείαν περιστολή εξόδων με την έννοια του κόστους της επένδυσης για ένα φίλτρο προσρόφησης (ADSORPTION FILTER) και τα λειτουργικά έξοδα των στοιχείων των φίλτρων και των χημικών διαλύσεων.

Προσαρμοστική Χωρητικότητα

Όμως, ο καθοριστικός παράγων είναι επίσης η ικανότητα προσαρμογής χωρητικότητας και του ελέγχου της θερμοκρασίας η οποία ρυθμίζει την ικανότητα χωρητικότητας της εγκατάστασης ως προς την αλλαγή της κατάστασης της παραγωγής χωρίς την υπέρβαση της οριακής αξίας. Στη προκειμένη περίπτωση παρέχεται η δυνατότητα ρύθμισης της περιεκτικότητας ενός

ποσοστού υπολειμματικού πετρελαίου κάτω των 5 PPM στην ίδια εγκατάσταση. Φίλτρο επίσης δεν χρειάζεται, εάν ο χειριστής του πλοίου θα θελήσει να χρησιμοποιήσει την επεξεργασία των σεντινόνερων σε πλήρη χωρητικότητα, ενώ, κατά την ίδια περίοδο, θα διατηρήσει το όριο κάτω των 5 PPM, υπάρχει ήδη η πρόθεση χρήσης ενός πρόσθετου φίλτρου.

Πέρα από τη MARPOL

Αξίζει αρκετά, να θεωρηθεί αναβάθμιση της συσκευής "BIL-



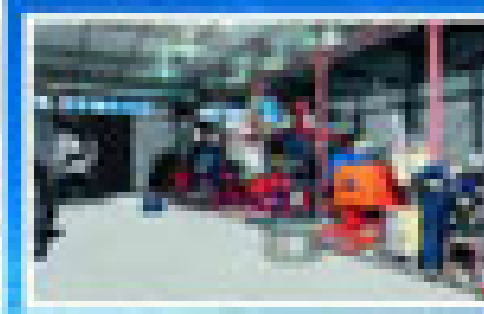
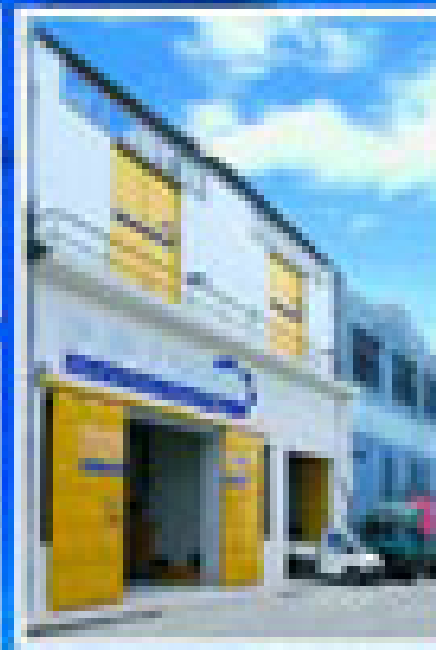
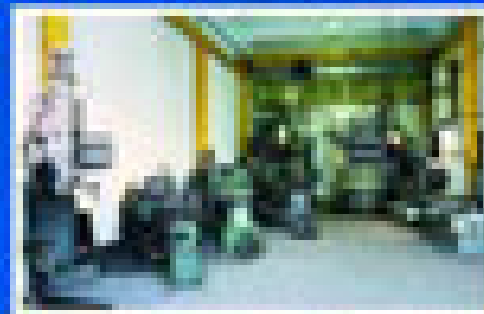
GEMASTER CLEANDESIGN" με την επιλογή της "WESTFALIA SAFETYMASTER" για πρόσθετα όρια ασφαλείας τα οποία οδηγούνται πέρα από τους κανονισμούς της MARPOL. Όλα τα εξαρτήματα για τον έλεγχο της βαλβίδας του εξαντλούμενου εκτός πλοίου νερού, αποθηκεύονται κατάλληλα σε ένα κλειδωμένο "μαύρο κουτί". Ένα σύστημα καταγραφής δεδομένων στοιχείων της απόδοσης του συστήματος επεξεργασίας των σεντινόνερων για τους προηγούμενους 18 μήνες, η καταγραφή είναι καλά προστατευμένη με ένα σύστημα "σκληρής γραφής στο μαύρο κουτί. Οι παράμετροι: ημερομηνία, χρόνος, γεωμετρική θέση του πλοίου, κατάσταση της βαλβίδας του αντλούμενου εκτός πλοίου νερού, ο συνολικός

όγκος αντλούμενου νερού εκτός πλοίου, ποσότητα υπολειμματικών πετρελαίων, η παρούσα ικανότητα και η απόδοση των ηλεκτροκινητήρων του διαχωριστή και της τροφοδοτικής αντλίας, είναι όλα καταγεγραμμένα και, αποδίδουν πρόσθετη ασφάλεια ενάντια ακούσιας άντλησης εκτός πλοίου ελαιώδη σεντινόνερα.

Πιθανότητα ανακατασκευής (RETFIT)

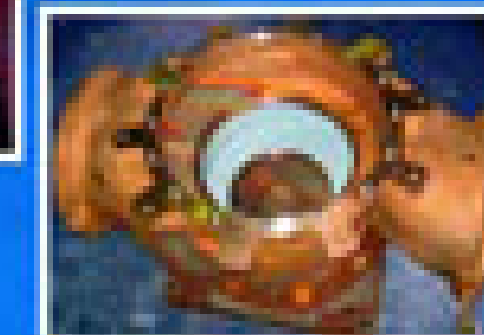
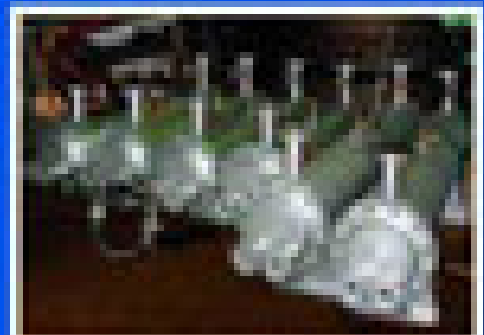
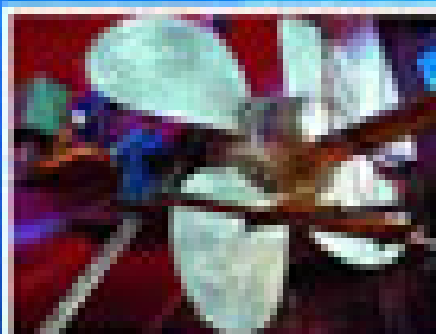
Το σύστημα "SAFETYMASTER" ενσωματώνει ένα ανιχνευτή (MONITOR), ένα σύστημα λήψης δείγματος για δοκιμή του δείγματος και κατάλληλες συνδέσεις επιστροφής του δείγματος, τη βαλβίδα σταθερής πίεσης, συσκευή ψύξης του δείγματος του νερού, το διακόπτη ροής στη γραμμή δείγματος του νερού και τη βαλβίδα εκτός πλοίου. Η βαλβίδα εκτός πλοίου είναι κατ' ευθεία ελεγχόμενη από τον ανιχνευτή στη σειρά με το κύκλωμα κινδύνου είναι ο διακόπτης

ροής και ο διακόπτης της τελικής θέσης της θύρας προστασίας. Η βαλβίδα των νερών" εκτός πλοίου επιτηρείται με ένα μικροδιακόπτη ο οποίος αποδίδει ένα κατάλληλο σήμα συναγερμού και διακόπτει τη διαδικασία επεξεργασίας διαχωρισμού εάν το περιεχόμενο των υπολειμμάτων πετρελαίου είναι > 15 PPM ενώ η βαλβίδα είναι απενεργοποιημένη και αντίστοιχα εντελώς κλειστή. Η παροχή ενέργειας στο σύστημα "SAFETYMASTER" είναι 24V παροχή ενέργειας η οποία χρειάζεται η κατάσταση λειτουργίας του διαχωριστή, του πεπιεσμένου αέρα, του νερού καθαρισμού και του νερού της ψύξης. Το νερό της ψύξης του δείγματος μπορεί να συνδεθεί είτε με το σύστημα L.T. (χαμηλής θερμοκρασίας) ή με τη σύν-



Your choice in Ships' Repairs

P.P. Liakos
General Ships' Repairs



12, Daskaloflou 55, 185 45 Piraeus - Greece
Tel.: +30 210 4430 524(24hrs) 1820 • Fax: +30 210 4411 583
E-mail: liakos@liakos.gr



δεση του νερού του καθαρισμού. Οι αποδόσεις από το σύστημα "SAFETYMASTER" προς τον έλεγχο του διαχωριστή είναι το αναλογικό αποτέλεσμα 4 - 20 A του ανιχνευτή, η κατάσταση του σήματος στο κύκλωμα του συναγερμού και θέση εκτός πλοίου βάλβιδας. Ένα σύστημα μέτρησης ροής είναι προσαρμοσμένο στην έξοδο του νερού καθαρισμού του διαχωριστή εξωτερικά του "SAFETYMASTER". Η ροή χρησιμοποιείται για τη μέτρηση του όγκου που εξαντλείται εκτός πλοίου και για την ανίχνευση της κατάστασης λειτουργίας της τροφοδοτικής αντλίας, του τύμπανου του διαχωριστού και της ποσότητας των πετρελαιοειδών στη τροφοδότηση της παραγωγής στο διαχωριστή.

Εφόσον οι σειρές "BILGEMASTERCLEANDESIGN" έχει κατασκευασθεί από ένα σύνολο τριών προτύπων διαχωριστού, υπάρχει η πιθανότητα της ανακατασκευής του υπάρχοντος "BILGEMASTER" σειράς D. Η ίδια δυνατότητα υπάρχει και για το σύστημα "SAFETYMASTER".

Το νόημα των Υγρών

Το νερό είναι η πηγή ζωής στο πλανήτη. Εάν η ισορροπία του άκρως ευαίσθητου οικοσυστήματος των Ωκεανών εκτεθεί σε οποιοδήποτε κίνδυνο, όλα τα άλλα

οικοσυστήματα εκτίθενται σε αντίστοιχο κίνδυνο. Αυτό το κεφάλαιο, αυτή η "περιουσία" που δεν μπορεί να αναπαραχθεί, χρειάζεται αντίστοιχα τη πλέον αποτελεσματική προστασία την οποία μπορεί να προσφέρει η μοντέρνα τεχνολογία.. Το σύστημα "BILGEMASTER" - σαν μέρος της GEA WESTFALIA SEAPROTECT SOLUTIONS" μαζί με το σύστημα SLUDGEMASTER" και το "COMBIMASTER" συνδυασμένο με το φαινόμενο "λάσπη και σεντινόνερα" - διασφαλίζει το ευαίσθητο οικοσύστημα των Ωκεανών άκρως αποτελεσματικά και επίσης αποδίδει προστασία του κόστους της επένδυσης των πλοιοκτητών. Το 2010 στη περιοχή GORINBHEM στην Ολλανδία και την SMM αυτής της χρονιάς στο Αμβούργο της Γερμανίας, θα εκτεθούν με περισσότερη πληροφόρηση για το "Νόημα των Υγρών".

Λύσεις θαλάσσιες Προστασίας

Αναλύοντας τα οικολογικά πλεονεκτήματα σε οικονομικά αποτελέσματα - και σαν ένα αναπόσπαστο μέρος του συστήματος "SEAPROTECT SOLUTIONS" - η GEA WESTFALIA χαρτοφυλάκιο παραγωγής διαχωριστών προσφέρει σαν εντυπωσιακή παρουσίαση το σύστημα SLUDGEMASTER". Τα λασπώδη κατάλοιπα τα

οποία περιέχουν πετρελαιοειδή και νερά σχηματίζονται και συσσωρεύονται στις σεντίνες του μηχανοστασίου από μια ποικιλία παραγόντες ιζηματοποίησης όλων γενικά των στερεών στις δεξαμενές κατακάθισης (SETTLING) της διαδικασίας εξυδάτωσης, διαδικασίες εξυδάτωσης, ροής/απώλειες κύκλων καθαρισμού σε συσκευές φίλτρων αντιρροής και φυγοκεντρικά καθαριστήρια πετρελαίων και λαδιού.

Υπάρχει η συνήθεια ώστε η λάσπη να αποτεφρώνεται (INCINERATE) στο πλοίο με τη χρήση κατάλληλων εγκαταστάσεων και διαδικασιών, ή τη διάθεση εκτός πλοίου. Η αποτέφρωση είναι μία δαπανηρή διαδικασία, επειδή τα λασπώδη κατάλοιπα χρειάζονται προσεκτική εξυδάτωση και στη συνέχεια ανάμιξη με ακριβό και καθαρό πετρέλαιο (DIESEL OIL) για να παραχθεί μία καύσιμη διάλυση. Διάθεση σε εγκαταστάσεις λήψης της ξηράς είναι σχετικά εφικτή αλλά, χρειάζονται αξιόλογα έξοδα. Εφόσον η λάσπη πρέπει να μεταφερθεί σε μία ειδική εγκατάσταση λήψης λασπωδών καταλοίπων των οποίων επεξεργασία καθαρισμού είναι μία αρκετά δαπανηρή διαδικασία.

Εξυδάτωση και ανακύκλωση του καθαρού πετρελαίου από τη λάσπη με τη χρήση του συστήματος "SLUDGEMASTER" μειώνει τον όγκο του παραγομένου καθαρού πετρελαίου μέχρι 90%. Συνεπώς το κόστος της διάθεσης μειώνεται έτσι αντίστοιχα με την έννοια αυτού του παράγοντα. Κατά τον ίδιο χρόνο, αξιότιμο πετρέλαιο επανακτά τα χαρακτηριστικά κανονικής ποιότητας και αντίστοιχα τα σεντινόνερα απαλλάσσονται από τη παρουσία των ελαιοειδών καταλοίπων και αυτή η διαδικασία συνεισφέρει ουσιαστικά στη προστασία του ναυτικού οικοσυστήματος.

Οι Νηογνώμονες μελετούν κινήσεις με σκοπό την επέκταση του χρονικού διαστήματος μεταξύ των Δεξαμενισμών

Έχουν ήδη υπάρξει διάφορες πιέσεις και αντίστοιχες κινήσεις οι οποίες πρόσφατα έχουν σαν θέμα συζήτησης την παραπέρα επέκταση του χρονικού διαστήματος μεταξύ των δεξαμενισμών των πλοίων, με την έγκριση βέβαια και τη σύμφωνη γνώμη των νηογνομώνων.

Αυτό το θέμα συνεπάγεται ανάπτυξη της επικάλυψης των επιχρισμάτων των χρωμάτων στο σκάφος, κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας και τα καθιστά μακρύτερης διάρκειας, με θετικές ενδείξεις από προηγούμενες εφαρμογές και δοκιμές.

Η διαχειρίστρια εταιρία MAERSK LINE πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, έχει αναπτύξει ένα πειραματικό πρόγραμμα το οποίο αναφέρεται στην επέκταση των περιόδων των δεξαμενισμών σε 14 πλοία από τα πέντε χρόνια που είναι σήμερα στα επτάμισι χρόνια περίοδο μεταξύ των δεξαμενισμών.

Σχετική έγκριση από τις Δανικές Ναυτικές Υπηρεσίες, επιβάλλει στα πλοία την υποχρέωση να προβαίνουν σε δύο περιόδους υποβρύχιες επιθεωρήσεις προ του κανονικού δεξαμενισμού.

Χρειάζεται επίσης έγκριση για τη διενέργεια αντίστοιχης συντήρησης μεταξύ δύο δεξαμενισμών.

Σημαντικές θα πρέπει επίσης να είναι οι εγγυήσεις οι οποίες θα δίδονται από τους κατασκευαστές και τους προμηθευτές ότι, η χρήση των υποβρυχίων χρωμάτων του σκάφους έχει μελετηθεί κατάλληλα ώστε να διαρκούν επαρκώς κατά τη περίοδο της επέκτασης της χρονικής περιόδου του δεξαμενισμού. Εάν σε σύντομο χρονικό διάστημα μετά το δεξαμενισμό παρουσιασθούν προβλήματα στο σκάφος, θα πρέπει άμεσα να αποκατασταθούν με το προγραμματισμό άμεσου δεξαμενισμού.

Πλοία τα οποία κρίνονται κατάλληλα να συμπεριληφθούν στο σχεδιασμό της επέκτασης, θα πρέπει να είναι ηλικίας μικρότερης των πέντε ετών και όχι μεγαλύτερα των δεκαπέντε ετών αντίστοιχα. Οι σκέψεις αυτές συνεπάγονται μία δυναμική μείωση των λειτουργικών εξόδων του πλοίου ισότιμα προς δύο δεξαμενισμούς κατά τη διάρκεια της συνολικής ζωής εκμετάλλευσης του πλοίου που σημαίνει ένα αξιοσημείωτο ποσοστό οικονομίας χρόνου και εξόδων.

Ο Νηογνώμονας ABS συμμετέχει με το λογισμικό του σύστημα και τα προγράμματα επιθεώρησης τα οποία χρησιμοποιεί για να προσδιορίζει τη κατάσταση και τη ποιότητα του χρωματισμού του σκάφους

Τα πληρώματα των πλοίων πρέπει να είναι ειδικά εκπαιδευμένα σχετικά με τις ειδικές επιθεωρήσεις του σκάφους και της κατάλληλης πληροφόρησης και των αναφορών.

Σύμφωνα με τις Ναυτικές Αρχές της Λιβερίας "Οι κύκλοι των δεξαμενισμών δεν θα είναι πλέον τόσο στενά συνδεδεμένοι με τους κανόνες ανανέωσης της κλάσης".

Ο Νηογνώμονας LRS συμμετέχει σε ένα παρόμοιο πειραματικό πρόγραμμα, παράλληλα οι Νηογνώμονες NK και DNV προβαίνουν επίσης σε δοκιμαστικές ενέργειες.

Ενας άλλος Νηογνώμονας, ο γνωστός Γερμανικός GL, έχει προσφέρει στους πλοιοκτήτες μία επέκταση των χρονικών περιόδων των δεξαμενισμών. Έχει προχωρήσει παραπέρα και έχει επίσης ενσωματώσει νέους προγραμματισμούς επιθεωρήσεων στους κανονισμούς της κλάσης.

Ο GL αποδέχεται ένα παρεμφερές χρονικό διάστημα επτάμισι χρόνων εξαρτούμενου βέβαια από την έγκριση του Κράτους της σημαίας, σε κάθε περίπτωση.

Ο Νηογνώμονας ανέλαβε δοκιμές σχετικές με τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων προβαίνοντας σε δύο υποβρύχιες επιθεωρήσεις μεταξύ δύο δεξαμενισμών. Πλοία

κατάλληλα για το πρόγραμμα θα πρέπει να είναι ηλικίας κάτω των δεκαπέντε ετών και να χρησιμοποιούν το καθιερωμένο πρόγραμμα συντήρησης και επιθεώρησης του Νηογνώμονα GL.

Ανάμεσα στα Κράτη μέλη τα οποία έχουν εγκρίνει προγράμματα επέκτασης της περιόδου των δεξαμενισμών είναι: η Δανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Λιβερία.

Η Λιβερία επίσης επιτρέπει την επέκταση υποχρεωτικού δεξαμενισμού για περίοδο επτάμισι χρόνων με την υποχρέωση δύο υποβρυχίων επιθεωρήσεων του σκάφους του πλοίου στη διάρκεια του παραπάνω διαστήματος.

Οι υπηρεσίες νηολόγησης έχουν σημειώσει ότι, είναι ευρέως αναγνωρισμένο από τους Νηογνώμονες και άλλες υπηρεσίες και αντίστοιχους Οργανισμούς ότι, τα υλικά επιχρίσματος της γάστρας του σκάφους έχουν εξελιχθεί με τη πάροδο των χρόνων και ότι, νέα παράγωγα είναι σήμερα διαθέσιμα τα οποία είναι περισσότερο σκληρά και ανθεκτικά μεγαλύτερης διάρκειας από τα παράγωγα της τεχνολογίας η οποία ήταν διαθέσιμη όταν οι διάφοροι κανονισμοί είχαν καθιερωθεί.

Το αποτέλεσμα είναι η αποφυγή στη χρήση συχνών δεξαμενισμών για να διατηρείται η συντήρηση και, η αναγνώριση ότι οι κύκλοι του δεξαμενισμού δεν είναι πλέον στενά συνδεδεμένοι με την ανανέωση του κύκλου της κλάσης.

Η ανανέωση της κλάσης είναι δυνατόν να γίνεται με τη χρήση υποβρυχίων επιθεωρήσεων.

Παρά το γεγονός ότι, αρχικά η Λιβερία έχει εφαρμόσει ένα δεκαπενταετές όριο ηλικίας, έχει αποδειχθεί ότι, το διάστημα αυτό, μπορεί να επεκταθεί στα 20 χρόνια, εξαρτούμενου από τις εμπειρίες συντήρησης και την έγκριση από το Κράτος της σημαίας και τους εκάστοτε Νηογνώμονες.

ΝΕΑ ΑΠΟ ΤΟ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ L.R.S.

Ενας νέος κανονισμός του SOLAS (II-1/41.6), απαιτεί, τα επιβατηγά πλοία στα οποία η τρόπιδα τοποθετήθηκε κατά τη 1η Ιουλίου 2010 και μετά, να εφοδιασθούν όλες οι καμπίνες των επιβατών με πρόσθετο ειδικό φωτισμό ασφαλείας, όπως αναφέρεται παρακάτω:

1. Να δείχνουν ξεκάθαρα τη έξοδο της καμπίνας ώστε να καθιστούν ικανούς τους χρήστες των καμπινών να βρίσκουν τη πόρτα της καμπίνας και το τρόπο εγκατάλειψης.

2. Να είναι δυνατή η σύνδεση σε μία πηγή ενέργειας ή να είναι συνδεδεμένος με μία αυτόνομη συσκευή συνεχούς παροχής ενέργειας σε κάθε καμπίνα.

3. Θα πρέπει να αποδίδεται φωτισμός όταν η κανονική παροχή ηλεκτρικής ενέργειας έχει διακοπεί στις καμπίνες και ο φωτισμός να διαρκεί τουλάχιστον για 30 λεπτά της ώρας.

Οι Νηογνώμονες να προβαίνουν σε επιθεωρήσεις σαν μέρος των επιθεωρήσεων ασφαλείας των επιβατηγών πλοίων.

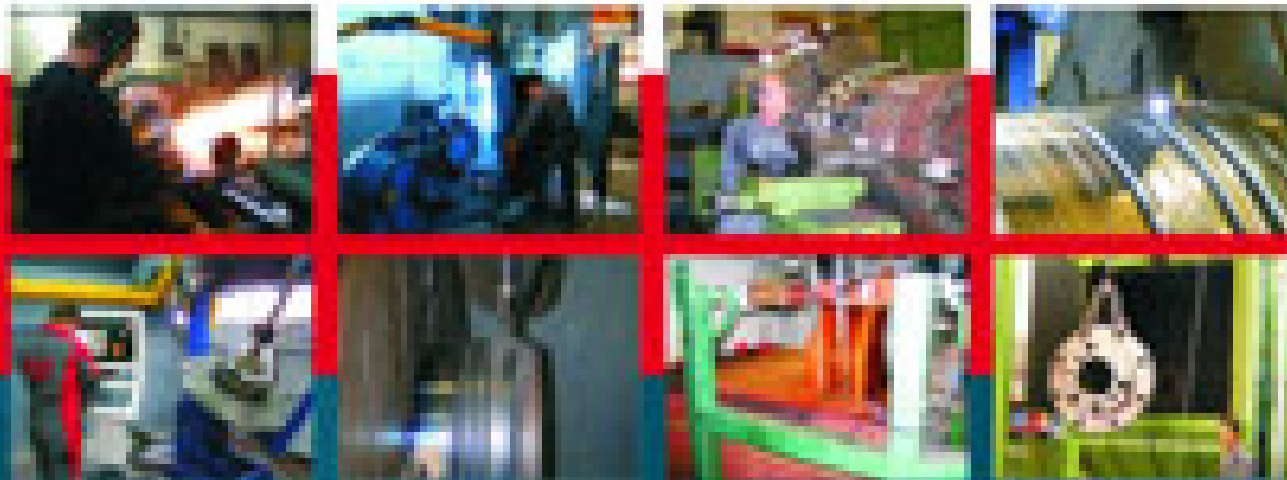
Αυτός ο νέος κανονισμός καθιερώθηκε με απόφαση της MSC 216(82) και συστήθηκε στη 82α συνεδρίαση της Διεθνούς Ναυτικής Οργάνωσης IMO, της επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας MSC.

**Experienced and reliable welding
and reconditioning services**

[illegible]

www.mhhe.com/brs

[back to top of page](#)



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



website: www.metlockart.com; e-mail: info@metlockart.com



Reconditioning is our Business.

Keywords: social support; coping; stress; health; illness; aging



METLOCKST HELLAS LTD

ΑΠΟΜΥΘΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΜΥΘΟΙ ΤΟΥ ΤΙΤΑΝΙΚΟΥ

Μήπως νομίζετε ότι, γνωρίζετε όσα πρέπει να γνωρίζετε για τον "ΤΙΤΑΝΙΚΟ". Ενα βιβλίο αποκαλύπτει μερικά λιγότερο γνωστά γεγονότα και σημειώνει σωστά κάποια σημαντικά συμβάντα σχετικά με το παγκόσμια φημισμένο πλοίο.

- Ο Τιτανικός βρισκόταν σε κατάσταση πυρκαγιάς όταν απέπλευσε από το SOUTHAMPTON.

Υπήρχε πυρκαγιά σε εξέλιξη στις αποθήκες του γαιάνθρακα μεταξύ του Νο. 5 και 6 λεβητοστασίου, η οποία πιθανόν να ήταν σε ενέργεια για διάστημα 11 ημερών. Μετά από προσπάθειες του πληρώματος να μεταποτίσουν το καιγόμενο όγκο του γαιάνθρακα η πυρκαγιά τέθηκε υπό έλεγχο και σβήστηκε την 13η Απριλίου κατά τη διάρκεια του παρθενικού ταξιδιού του πλοίου.

- Ο ΤΙΤΑΝΙΚΟΣ πραγματικά προσκρούστηκε με κάποιο άλλο πλοίο.

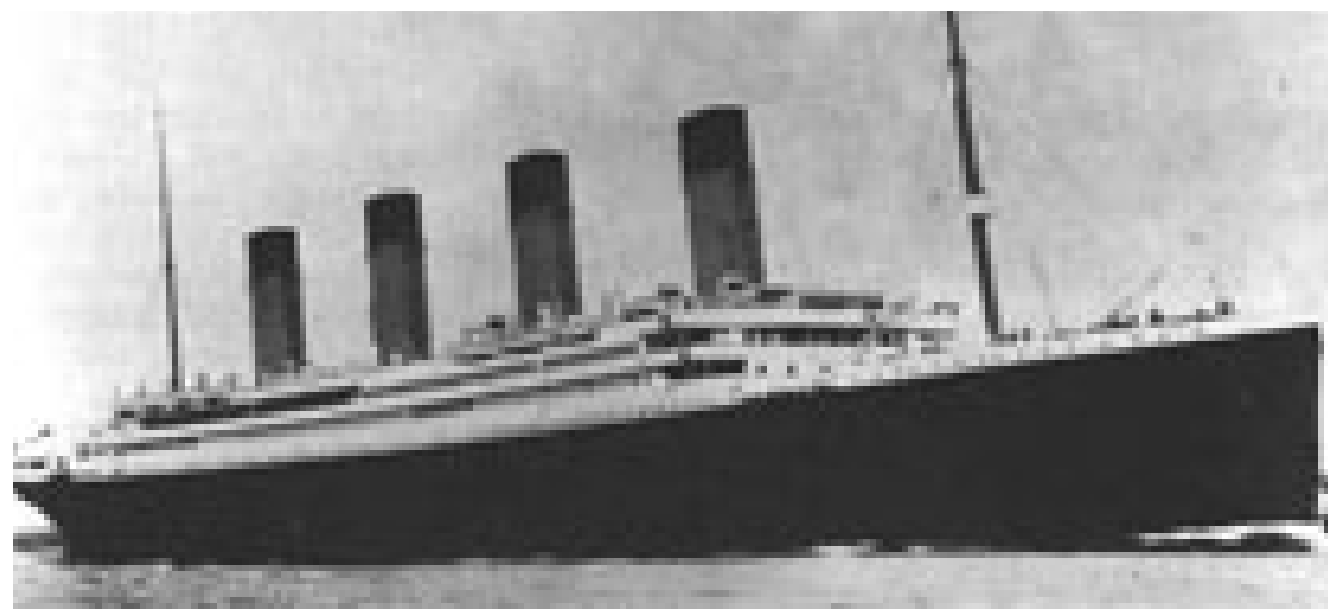
Οχι, αλλά προσκρούστηκε σχεδόν με το "SAINT PAUL" κατά τον απόπλου από το λιμάνι του SOUTHAMPTON. Ο Υποπλοίαρχος του ΤΙΤΑΝΙΚΟΥ CHARLES HERBERT LIGTOLLER, στο ημερολόγιο του, το 1935 θυμάται: Το "SAINT PAUL" ήταν ολοκληρωτικά έρμαιο των κυμάτων και το OCEANIC (προφανώς εννοούσε το

ΤΙΤΑΝΙΚ) απομακρύνθηκε από τη προβλήτα με αποτέλεσμα, η μήκους 60 ποδών σκάλα να πέσει στη θάλασσα. Φαίνεται ότι δεν εσυνέβη τίποτε το σοβαρό και απεσοβήθη κάθε ατύχημα πρόσκρουσης του "SAINT PAUL" στη πρύμνη του ΤΙΤΑΝΙΚΟΥ. Μόνο η εμπειρία και τα αντανακλαστικά του πλοιάρχου SMITH έσωσε τη κατάσταση.

- Ο ΤΙΤΑΝΙΚΟΣ έπλεε με μεγάλη ταχύτητα όταν έγινε ορατή η παρουσία του παγόβουνου. Παρά το γεγονός ότι ο τηλεγράφος εντολών των κινήσεων των μηχανών είχε τοποθετηθεί στη θέση "Πρόσω ολοταχώς" τη στιγμή εκείνη το πλοίο έπλεε ταχύτερα από κάθε άλλη στιγμή κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, δηλαδή, πραγματικά η ταχύτητα του ήταν 22.5 κόμβοι. Κατά τη διάρκεια των θαλάσσιων δοκιμών της 3ης Απριλίου το πλοίο ανέπτυξε ταχύτητα 23.15 κόμβων αλλά υπήρξε η προσδοκία ότι, οι 24 κόμβοι θα μπορούσαν να αναπτυχθούν.

- Υπήρξε περίπτωση οι μηχανές να στρέφονταν "ανάποδα" ακριβώς προ της πρόσκρουσης.

Μόνο ένα μέλος του πληρώματος έδωσε την εντύπωση ότι, παρά το γεγονός που έφθασε στη γέφυρα αμέσως μετά τη πρόσκρουση, η κίνηση αυτή δεν έγινε. Είναι πλέον πιθανόν ότι, ➔





SPARE PARTS & EQUIPMENT AGENCIES

Your global partner in ship spares & equipment agencies





APOLLO
Compressed Air
for Oil & Chemicals

ASIAN STAR
Anchor Chains & Offshore
Mooring Chains

WOLONG
Tractor Driven Cables
Lifting, Tensioning with Lifting

MITSUBISHI KANOKI KANSAI LTD
High Pressure Hydraulic Systems
Spare Parts Components

CHONG HING INSTRUMENTS LTD
Marine Electronic Equipment, Digital Instruments, Radar

STRANSTALL
Fuel System Monitoring Systems

DEN-SIN
Climate Water Cooling System

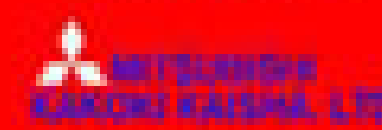
HUTAN
Marine Diesel Engine
Components, Repairs & Maintenance



Asian Star
Anchor Chains



WOLONG



MITSUBISHI KANOKI KANSAI LTD



CYGNUS



Stranstall



DEN-SIN



海天船舶

11, OMI, SPYRIDON KOU & SYGGROU AVE., 11511 ATHENS GREECE

TEL: +30 210 9371881, FAX: +30 210 9371881, E-MAIL: INFO@JNEMARINE.COM

← η εντολή η οποία δόθηκε ήταν η κίνηση "κράτει-STOP", εν τω μεταξύ, ο Αρχιθερμαστής FRED BARRATT, Βεβαίωσε ότι, "ο τηλεγράφος εσήμανε και ενεργοποιήθηκε η κόκκινη ενδεικτική λυχνία. Φωνάξαμε κλείστε τις πόρτες της τέφρας (εννοώντας τις πόρτες της τέφρας στις εστίες). Ομως, η κίνηση κράτει του τηλεγράφου δεν εδόθη έγκαιρα, ώστε να γίνουν οι κατάλληλες ενέργειες στη προκειμένη περίπτωση.

- Θα έπρεπε η σύγκρουση να είχε αποφευχθεί με χαμηλότερη ταχύτητα του πλοίου.

Πιθανόν, εάν το πλοίο έπλεε με χαμηλότερη ταχύτητα. Οι οπτήρες (LLOK OUTS) της πλώρης, θα είχαν στη διάθεση τους περισσότερο χρόνο για να αντιδράσουν άμεσα μετά την ορατή εμφάνιση του παγόβουνου και να είναι σε θέση να δώσουν κάποια προειδοποίηση κινδύνου σε μεγαλύτερη απόσταση από αυτό. Επί πλέον, εάν το πλοίο έπλεε ημιταχώς, η δυναμική της σύγκρουσης θα ήταν σημαντικά μικρότερη και με διάφορες κατάλληλες και σημαντικές ενέργειες ο ΤΙΤΑΝΙΚΟΣ θα είχε παραμείνει σε κατάσταση πλεύσης.

- Ήταν το πηδάλιο του πλοίου μικρότερης επιφάνειας του αντίστοιχου μεγέθους του σκάφους.

Οχι το σκάφος έστρεψε καλώς και η πρύμνη του απομακρύνθηκε από το παγόβουνο με τη βοήθεια του αριστερού πηδαλίου όταν χρειάστηκε μερικές μόνο στιγμές προ του συμβάντος- σε κατάσταση "αλλά πάντα δεξιά". Σε 30 δευτερόλεπτα έγινε κίνηση δύο σημείων προς τα αριστερά προ της βίαιης στροφής της πλώρης προς τα δεξιά. Αλλά πάντα δεξιά ήταν η πρώτη εντολή η οποία εδόθη αλλά αμέσως ακολούθησε η κίνηση αλλά πάντα αριστερά.

- Μήπως, δημιουργήθηκε έντονος κραδασμός του πλοίου κατά τη σύγκρουση.

Οι υπερβολικές και ποικίλες κλίσεις (κλυδωνισμοί - SLANT) του πρωαίου άκρου σε συνδυασμό με το μεγάλο μέγεθος της ζημίας την οποία υπέστη το σκάφος, έκαναν ακαθόριστη τη δόνηση από τη κρούση γενικά, αλλά, μόνο σε μερικούς από τους πρωραίους χώρους. Ο Αρχιθερμαστής BARRATT συνέκρινε τη σύγκρουση με την ενέργεια ενός μεγάλου κανονιού, εν τω μεταξύ μερικοί επιβάτες ξύπνησαν από τη βίαιη κρούση.

-Το παγόβουνο διάνοιξε ένα απλό 3000 ποδών μήκους βαθύ ρήγμα στη πλευρά.

Αντίθετα από το λαϊκό μύθο, το παγόβουνο, κατά τη περιέργη μαρτυρία, εμβόλισε το σκά-

φος περιοδικά σε πέντε επιφάνειες, προξενώντας ρήγμα σε έξη υδατοστεγή διαμερίσματα. Η συνολική επιφάνεια της ζημίας του σκάφους ήταν ανυπολόγιστη. Η ζημία προξενήθηκε κατά μήκος των ραφών συναρμογής των ελασμάτων του σκάφους όπου προξενήθηκε ρήξη των ήλων (καρφιών) αντίστοιχα.

- Θα ήταν δυνατόν, οι διαμήκεις υδατοστεγείς φράκτες (μπουλμέδες) να είχαν διασώσει το πλοίο.

Παρά το γεγονός είναι θεωρητικά πιθανόν, στην ουσία ήταν απίθανο επειδή είχε ήδη δημιουργηθεί μία κλίση προς τη δεξιά πλευρά. Υπολογίστηκε ότι, εάν το πλοίο "MAYRITANIA" της Εταιρίας CUNARD LINE το οποίο διέθετε διαμήκεις υδατοστεγείς φρακτές να είχε υποστεί την ίδια ζημία, θα είχε επακολουθήσει μία κλίση 22 μοιρών καθιστώντας άχρηστες το 50% των σωσιβίων λέμβων και τη κατάκλιση αρκετά χειρότερη.

- Θα μπορούσε ο Πλοίαρχος SMITH να είχε διεμβολήσει το παγόβουνο.

Η απάντηση είναι ναι. Όταν ρωτήθηκε ότι, εάν θα υπήρχε διάσωση στη περίπτωση κατά την οποία θα είχε στρέψει τη πλώρη του πλοίου κατά του παγόβουνου, ο σχεδιαστής του ΤΙΤΑΝΙΚΟΥ EDWARD WILDING, απάντησε στην ερώτηση "είμαι αρκετά βέβαιος ότι, θα είχε θανατώσει κάθε θερμαστή ο οποίος θα βρισκόταν κάτω στα διαμερίσματα των θερμαστών και θα εδημιουργείτο το φαινόμενο, πρόσθεσε ο σχεδιαστής, η δυναμική της ροπής της ταχύτητας του πλοίου να είχε συνθλίψει την πλώρη του πλοίου για 80 έως 100 πόδια μήκους.

- Μήπως το σήμα κινδύνου SOS του ΤΙΤΑΝΙΚΟΥ έδωσε λανθασμένο στίγμα.

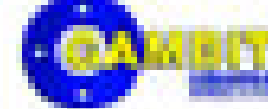
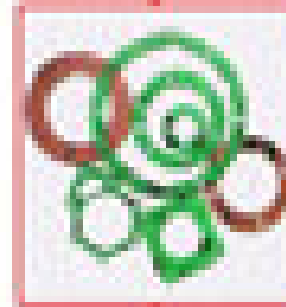
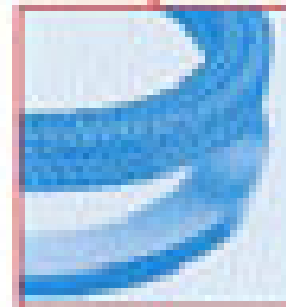
Ο JAMES MOORE, πλοίαρχος του πλοίου "MOUNT TEMPLE" το οποίο έπλευσε για τη διάσωση του ΤΙΤΑΝΙΚΟΥ, είπε, είναι γεγονός ότι, έλαβε δύο διαφορετικά στίγματα από τον ΤΙΤΑΝΙΚΟ. Το πρώτο στίγμα το οποίο έλαβε ήταν, 41-46 N. και 50 - 24 W. Αυτό ήταν διορθωτικό του 41-44 N. και 50 - 14 W. Όμως κανένα στίγμα δεν ήταν σωστό. Το 1985 όταν αποκαλύφθηκε το ναυάγιο, το στίγμα του ήταν 41-43 N. και 49-56 W δεκατρία μίλια ανατολικά από το τελικό στίγμα.

- Ήταν ο ΤΙΤΑΝΙΚΟΣ το πρώτο πλοίο το οποίο εξέπεμψε το σήμα κινδύνου SOS.

Οχι, το σήμα κινδύνου SOS, δόθηκε την 10η Ιουνίου 1909 από το SS "SLAVONIA" της εταιρείας GUNARD όταν βυθίστηκε ανοικτά των Αζορών.



Συγγενισμός & Θερμική
Προστασία Βιομηχανικών
& Ναυπηγικών Εγκαταστάσεων



■ Παγωμένες ■ Τελεφερίκ ■ Παραβόματα ■ Μεταλλοκατασκευές
■ Θερμομονωτικές Πλάκες ■ Βιομηχανικά Εξαρτήματα
■ Υδροαποχρεώσιμα ■ Βελονόματα ■ Φυλίδες

Κ. ΜΗΤΣΙΟΠΟΥΛΟΣ - Β. ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Ο.Ε.

Κόρινθος 19, 185 45 Παροδεί • Τηλ.: 210 41.76.393, 210 41.76.334
Fax: 210 41.76.737, E-mail: kmmb@otenet.gr • web: www.kmmb.gr

ΑΓΩΝΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

**Αξιολόγηση του κινδύνου στη θάλασσα.
Από το "SHIPBUILDING INDUSTRY"**

Επιμέλεια : Αντ. Πρίντζης

Η Διεθνής κοινωνία ασχολείται με τη κλιμακούμενη κατάσταση της πειρατείας και με τη παρουσία των Πολεμικών Πλοίων στους επί μέρους χώρους, τα οποία περιπολούν στις περιοχές της Υεμένης, του Ομάν και στις πειρατικές περιοχές της Σομαλίας, με σκοπό την αποθάρρυνση, την αποτροπή και τη σύλληψη των πειρατών. Αυτή η πολιτική προληπτικής προστασίας δεν είναι απόλυτα 100% αποδοτική, οι πειρατές προσπαθούν να κτυπήσουν και να διατρέξουν ή, όπως δείχνει η νέα τάση, να επιτεθούν στις παρυφές των περιπολούμενων περιοχών. Αξιολόγηση του Κινδύνου στη Θάλασσα του "FERRY VAN DE WAL" ιθύνοντα νου της ασφάλειας.

Σχεδόν καθημερινά οι επικεφαλίδες αναφέρουν ενέργειες πειρατείας. Τα μέσα ενημέρωσης αναφέρονται επίσης στη χειρότερη μορφή πειρατείας κατά την οποία πλοία καταλαμβάνονται με σκοπό την απαίτηση λύτρων για την απελευθέρωσή των. Επειδή οι ανθρώπινες ζωές είναι μέρος της επιχείρησης της πειρατείας και το καλύτερο γνωστό λάφυρο. Εντυπωσιακές περιπτώσεις, όπως ένοπλη ληστεία, κλοπή είναι επίσης θέματα τα οποία αναφέρονται ή ορίζονται κάτω από τους προσδιορισμούς των Ηνωμένων Εθνών στο νόμο της θάλασσας (UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA

- UNCLOS), το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό IMO και τη Διεθνή Σύμβαση Διάσωσης Ζωής στη θάλασσα (CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA - SOLAS). Συνεπώς τα παραπάνω είναι μέρος των στατιστικών αλλά σπανίως αναφέρονται, προσδιορίζονται όμως, σαν παράνομες πράξεις, ένοπλες ληστείες, ή κατακράτηση, οποιαδήποτε ενέργεια διαρπαγής, η οποία έγινε με στόχο το ιδιωτικό όφελος εναντίον του πληρώματος ή των επιβατών. Πρόσφατα, ο SOLAS τροποποίησε τους επιμέρους ειδικούς κανόνες με σκοπό τη βελτίωση των μέτρων της Ναυτικής Ασφάλειας, μέσα από το Διεθνές Κώδικα Ασφάλειας για τα Πλοία και τις Λιμενικές εγκαταστάσεις (INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY - ISPS).

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΣΤΟΧΟΥ

Θεωρητικά οι πειρατές ακολουθούν αλληπάλληλα βήματα, πρώτα, επιλέγουν ένα στόχο, στη συνέχεια προσεγγίζουν το στόχο με τη πρόθεση να επιβιβασθούν σ' αυτόν και τελικά προβαίνουν σε ε-

γκληματικές ενέργειες όπως, κλοπές, ένοπλες ληστείες, διαρπαγές και λεηλάτηση του φορτίου. Κατάληψη και αλλαγή του προορισμού του πλοίου, είναι γνωστή πρόθεση των πειρατών να πλησιάσουν και να επιβιβασθούν στο πλοίο. Όταν οι πειρατές επιβιβασθούν θα προσπαθήσουν να πάρουν τον έλεγχο. Διάφορες εγκληματικές ενέργειες αναλαμβάνονται από διάφορες ομάδες πειρατών. Μερικοί ψαράδες καταλήγουν σε πειρατές όταν βλέπουν άδεια τα δίχτυα τους και από κακή σύμπτωση παρατηρούν ένα πλοίο να πλέει στο τόπο τον οποίο ψαρεύουν και, διαπιστώνουν ότι, είναι εύκολο να ανέβουν και αντίστοιχα κακώς ασφαλισμένο. Άλλοι πειρατές πηγαίνουν στη θάλασσα μόνο με τη πρόθεση διαρπαγής και λεηλασίας του φορτίου και το μετατρέπουν σε πλοίο φάντασμα "PHANTOM SHIP PHENOMENON-PSP"

ΠΛΟΙΟ ΦΑΝΤΑΣΜΑ

Θεωρώντας ένα πλοίο "ΠΛΟΙΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΦΑΝΤΑΣΜΑ" σημαίνει ότι οι πειρατές καταλαμβάνουν ένα πλοίο και στη συνέχεια πιέζουν το πλήρωμα να το εγκαταλείψει. Σε μερικές περιπτώσεις το πλήρωμα θανατώνεται. Στη συνέχεια αλλάζουν την πορεία του πλοίου για ένα φιλικό λιμάνι στο οποίο χρωματίζεται και αλλάζει όψη και δίδεται

ένα απλό όνομα με ένα πρόχειρο πιστοποιητικό ναυσιπλοΐας. Τότε το πλοίο προσφέρεται στην αγορά για ναύλωση και εκ νέου για μεταφορά φορτίου. Στη περίπτωση που προσφέρεται ένα ακριβό φορτίο για μεταφορά, το πλοίο εξαφανίζεται, το όνομα αλλάζει εκ νέου και οι πειρατές επαναλαμβάνουν τις διαδικασίες της πειρατείας.

Ο ενδεχόμενος πειρατής, σε ανοικτή θάλασσα, μπορεί να αντιμετωπίσει κάποια κατάσταση κατά την οποία θα είναι σε θέση να πλησιάσει ένα πλοίο και να επιβιβασθεί σ' αυτό, εκτός από τη περίπτωση τα νερά στα οποία θα βρεθεί ένα πλοίο να βρίσκονται υπό την επιρροή των ενεργειών των. Σαν παράδειγμα, ένας πειρατής, στα ανοικτά νερά, δεν είναι εύκολη υπόθεση να απομακρυνθεί εύκολα με τα κλεμμένα αντικείμενα, όμως είναι αντίθετα εύκολο να γίνει στη προβλήτα. Από την άλλη πλευρά είναι σχεδόν αδύνατον να κατακρατηθεί ένα πλοίο στη προβλήτα από ότι μπορεί να γίνει στην ανοικτή θάλασσα.

ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

Πληροφορίες για τη κίνηση των πλοίων είναι δυνατόν να ληφθούν μέσα από το INTERNET ή από διάφορους συνεργάτες. Οι στόχοι επιλέγονται από παρατηρήσεις της ταχύτητας του πλοίου, της ικανότητας στις κινήσεις, το χαμηλό ύψος εξάλων τη σημαία και τη πλοιοκτησία. Οι πειρατές γνωρίζουν ότι τα Ρωσικά και τα Ισραηλινά πλοία είναι εφοδιασμένα με πολεμικό οπλισμό, συνεπώς αποφεύγονται. Οι πειρατές για να συνεχίσουν τις εγκληματικές πράξεις παρατηρούν τους τρόπους προστασίας (καμία, ελάχιστη, αθέατη, για την απουσία οπλισμένου πληρώματος, ο αριθμός του πληρώματος, την αξία του φορτίου και οι εύκολες κινήσεις στο πλοίο.

Τι πρέπει να γίνει ώστε να αποφευχθεί η προσέγγιση πειρατών και η άνοδος τους στο πλοίο. Ένας από τους ενδεικτικούς τρόπους είναι η απασχόληση ομοιόμορφων φρουρών ή ένα συνοδευτικό πλοίο με οπλισμένες βάρδιες. Άλλα μέσα είναι η χρήση και η εγκατάσταση αγκαθωτών προστατευτικών συρματοπλεγμάτων σαν εμπόδια στα επίκεντρα σημεία πρόσβασης, η χρήση προβολέων με κατάλληλες προφυλλάξεις και οι σωλήνες πυρκαγιάς, τη διατήρηση κατάλληλων μέσων παρατήρησης των προσκειμένων περιφερειακά χώρων και το τελευταίο και το έσχατο, άμεση επαφή με τις δυνάμεις ασφαλείας της περιοχής. Μια άλλη λύση είναι να υπάρχει ένας θάλαμος ασφαλείας διαμορφωμένος και εγκατεστημένος αντίστοιχα στο πλοίο όπου να μεταδίδεται ένα αντιπειρατικό σήμα προς το πλήρωμα.

ΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΦΡΟΥΡΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ιδιωτικές Εταιρίες προσφέρουν στις διάφορες πλοιοκτήτριες εταιρίες, συνεργασία, εκπαίδευση και υλικό με σκοπό την άμυνα κατά της πειρατείας. Ήδη η απασχόληση ιδιωτικών ομάδων ασφαλείας έχει γίνει θέμα άμεσης ανάγκης για τις περιοχές υψηλού κινδύνου.

Υλικά και διάφορες διαδικασίες είναι δυνατόν να προσφερθούν άπαξ, αλλά δεν σταματούν οι ενέργειες και οι συμπεριφορές των πειρατών με τη διάθεση αυτομάτων οπλισμών και διάφορα χειροκίνητα οπλικά συστήματα (ROCKET: PROPELLED GRENADES - RPG). Οπλισμένες βάρδιες είναι δυνατόν να τους κρατήσουν σε μία αποδεκτή και καθορισμένη απόσταση. Ήταν σκέψη από πλοιοκτήτες ότι, με τη περίπτωση απασχόλησης ιδιωτικής ομάδας ασφαλείας, θα μεταδώσουν στα πληρώματα και στις οικογένειες τους ότι υπάρχει πραγματικός κίνδυνος, οπότε, δημιουργείται προς το παρόν το αντίθετο. Ένας πλοιοκτήτης δίδει ένα ξεκάθαρο μήνυμα στο πλήρωμα, στις οικογένειες τους, στους πελάτες, στις Ασφαλιστικές Εταιρίες ότι, αναγνωρίζει το πρόβλημα και απαντά σ' αυτό ότι, υφίσταται πάντα το ερώτημα "οπλισμένα ή άοπλα πλοία αλλά, μέχρι σήμερα υπάρχει η απάντηση ότι, πλοίο με οπλισμένη ασφάλεια δεν έχει καταληφθεί.

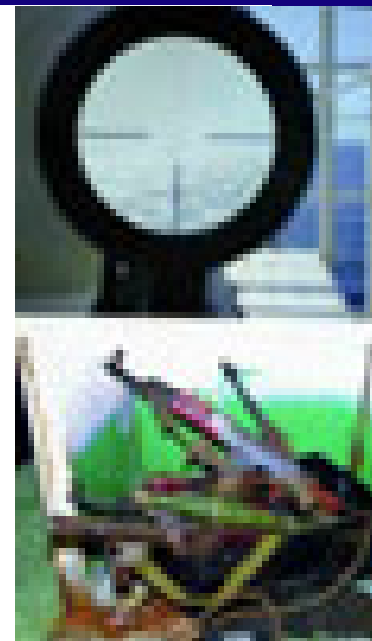
ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

Τώρα, με τις συνεχιζόμενες πειρατικές απειλές, υ-

πάρχουν ολιγότερες κινήσεις πλοίων σε επικίνδυνα νερά. Κατά συνέπεια, οι πιθανότητες να υποστούν επιθέσεις είναι μεγαλύτερες και έτσι η επένδυση σε μέτρα ασφαλείας είναι αναγκαία, όμως, είναι δύσκολο να γίνει κάποιο τίμημα ενάντια στα οφέλη της Ιδιωτικής Ασφάλειας. Τα ευμετάβλητα τιμήματα των επιθέσεων, τα λύτρα, η απώλεια του χρόνου η απώλεια του πλοίου, οι απώλειες ζωής, τα ιατρικά έξοδα, οι μεταβολές των προγραμμάτων, οι ζημιές/απώλειες του φορτίου, η αύξηση των ασφαλιστικών εισφορών, η απώλεια της υπόληψης κλπ., είναι διαφόρων ειδών. Είναι λοιπόν αμφιλεγόμενη η περίπτωση απασχόλησης της ιδιωτικής ασφάλισης και είναι μάλλον παραξήγηση να συγκριθεί η ιδιωτική ασφάλεια με τις διάφορες ιδιοτελείς σκέψεις. Ένας εργολάβος πράκτωρ ιδιωτικής ασφαλείας εργάζεται και ενεργεί κάτω από ένα αυστηρό πρωτόκολλο με νόμιμους και δοκιμασμένους κανόνες απασχόλησης, με εμπειρίες από τις ένοπλες δυνάμεις και με τη γνώση της χρήσης των όπλων.

ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Εάν οι πειρατές είναι απασχολημένοι με το στόχο, υπάρχει κάποια μικρή επιρροή στη κατάσταση. Είναι καταφανής η διάκριση της προπαρασκευής και στην εκτέλεση των διαδικασιών ασφαλείας. Είναι όλα τα CONTAINER ασφαλισμένα, δεν υπάρχουν αντικείμενα αξίας στο κατάστρωμα. Είναι οι εξωτερικές πόρτες κλειστές και κλειδωμένες αντίστοιχα, το πλήρωμα στο θάλαμο ασφαλείας και εάν δόθηκε σήμα κινδύνου, όπου αυτό το γεγονός είναι η καλύτερη πληροφορία. Εάν οι πειρατές βρίσκονται στο πλοίο πρέπει να βρίσκονται σε μεγάλη ένταση, θα πρέπει το πλήρωμα να το αντιληφθεί και να αρχίσουν συνδιαλλαγές με τους πειρατές. Οι Σομαλοί πειρατές είναι γνωστοί για τη παράνομη χρήση ναρκωτικών και, δεν είναι γνωστό πώς ενεργούν και πότε, εάν υπάρχει ιδιωτική ασφάλεια, να επιτραπεί να ασχοληθούν με τους πειρατές. Είναι εκπαιδευμένοι να διαχειρίζονται και να διαπραγματεύονται με τους πειρατές. Όταν οι πειρατές τελειώσουν είναι πιθανόν έτοιμοι να αποβιβασθούν. Η χρονική γραμμή εξαρτάται από τις προθέσεις τους. Με τη λεηλασία φεύγουν απροειδοποίητα με λίγη αναστάτωση, με τη κατάληψη συμβαίνει μετά από τη λήψη των λύτρων. Μέχρι σήμερα, όλα τα πλοία αφήνονται ελεύθερα με τη καταβολή των λύτρων. Ουδέποτε να υποτιμάται το πρόβλημα. Ο αντίκτυπος τον οποίο δημιουργεί η πειρατεία δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να παραβλέπεται ή και να υποβαθμίζεται.



Ναύαρχος ΧΡ. ΝΤΟΥΝΗΣ

Ο αείμνηστος πλοίαρχος Ε.Ν., αντιναύαρχος, επίτιμος αρχηγός Λ.Σ. και συγγραφέας Χρήστος Ντούνης, γεννήθηκε στο Κορωπί πριν από 75 χρόνια και "θέλημα Θεού", στις 2/9/10 "απέπλευσε" για το καταπληκτικό του ταξίδι, στη "δική του" Ιθάκη, την αιωνιότητα... Ο μεταστάς μετά τις εγκύκλιες σπουδές στη γενέτειρά του κι έπειτα από πολύ δύσκολες εξετάσεις (760 υποψήφιοι για 15 θέσεις) πέτυχε το 1951 στην περιώνυμη και μοναδική τότε, Σχολή Εμπορικής Ναυτιλίας 'Υδρας από όπου αποφοίτησε (τετραετείς σπουδές) το 1955.

Μετά την αποφοίτησή του ναυτολογήθηκε σε 4 δεξαμενόπλοια της εταιρείας Σ. Λιβανού και στη συνέχεια, ως έφεδρος σημαιοφόρος μάχιμος κατά τη θητεία του στο Π.Ν., υπηρέτησε σε δύο πολεμικά ως αξιωματικός και σε ένα αεροναυαγосωστικό ως κυβερνήτης.

Το 1959 και κατόπιν επιτυχών εξετάσεων, εισήχθηκε πρώτος (αρχηγός) στη Σχολή Λιμενικών Δοκίμων και μετά την αποφοίτησή του (πρώτος πάλι) τον Δεκέμβριο του 1960 ονομάστηκε σημαιοφόρος Λ.Σ.

Στη διάρκεια της υπηρεσίας του στο Σώμα μετεκπαιδεύτηκε στην Αγγλία και Γερμανία, το 1964 σε θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας και το 1974 σε θέματα οργάνωσης και διοίκησης της Ναυτικής Εκπαίδευσης. Επίσης κατά τη διάρκεια της σταδιοδρομίας του στο Λ.Σ. φοίτησε σε όλα τα σχολεία του Σώματος και των Ενόπλων Δυνάμεων.

Υπηρέτησε σε κεντρικές υπηρεσίες και ανεξάρτητες υπηρεσιακές μονάδες στο εσωτερικό και εξωτερικό.

Υπογραμμίζεται ή πολύ μεγάλη προσφορά του στη Ναυτική Εκπαίδευση που την υπηρέτησε

σε όλη του την καριέρα από καθηγητής μέχρι διοικητής των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.) και Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. αλλά κυρίως με το πολύτιμο συγγραφικό του έργο.

Και ολοκληρώθηκε η ανοδική του πορεία στην κορυφή της υπηρεσιακής ιεραρχίας, με την προαγωγή του σε υποναύαρχο-υπαρχηγό Λ.Σ. και στις 20/2/1987 με την εκλογή του ως αρχηγού Λ.Σ. και την προαγωγή του στον ανώτατο βαθμό του αντιναύαρχου.

Διοίκησε τό Σώμα με περισσή αφοσίωση, σωφροσύνη και αγάπη για περισσότερο από τρία χρόνια μέχρι της 7/5/1990 που αποστρατεύτηκε ως αντιναύαρχος-επίτιμος αρχηγός Λ.Σ. Σημειώνεται πως διετέλεσε αρχηγός σε κυβερνήσεις τεσσάρων πρωθυπουργών (Α. Παπανδρέου, Ξ. Ζολώτας, Τζ. Τζαννετάκης και Κ. Μητσοτάκης)!

Μετά την αποστρατεία του ανέλαβε τη γενική διεύθυνση (1994-2000) του νεοϊδρυθέντα Αλληλοασφαλιστικού 'Οργανισμού "Hellenic Mutual Association". Επίσης, ήταν μέλος του γνωστού άτυπου "Club της Τετάρτης".

Έχει ακόμη ανακηρυχθεί ως επίτιμο μέλος της Πανελληνίας Ένωσης Πλοίαρχων Ε.Ν., της Λέσχης Αρχιπλοιάρχων Πειραιά και Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιά επίσης.

Ο Χρήστος Ντούνης από το 1967 ασχολήθηκε με τη συγγραφή βιβλίων ναυτικού και ναυτιλιακού περιεχομένου με πρώτο τη "Ναυτιλία", σε συνεργασία με τον Α. Δημαράκη, που μετά την εμπλουτισμένη και βελτιωμένη τό 1985 επανέκδοσή του εξακολουθεί να παραμένει μέχρι σήμερα εκπαιδευτικό κείμενο των Α.Ε.Ν.! Ακολούθησαν και πολλά άλλα που αφορούσαν στη ναυτι-

κή εκπαίδευση κι ακόμη περισσότερα στη ναυτιλία γενικά. Από τα σαράντα συνολικά βιβλία του, σταχυολογούμε, χάρη οικονομίας χρόνου, τα ακόλουθα: **Σκέψεις και θέσεις για την Ελληνική Ναυτιλία, Εις Μνήμην..., Τα Ναυάγια στις ελληνικές θάλασσες, Ναυτιλιακώς Σκέπτεσθαι, Εν Καιρώ Πολέμου, Ναυτιλιακά Δρώμενα, Κείμενα Ναυτιλιακού Προβληματισμού, Τών Ελλήνων τά Λίμπερτυ, Περί Ναυτικής Επιστήμης, CAPT. Ζήνων Σδούγκος και τό κύκνειο άσμα του, τό υπό έκδοση, δεξαμενόπλοια ΤΕΕ TWO.**

Δημοσίευσε επίσης πλήθος άρθρων σε εφημερίδες και περιοδικά αφορώντων στη ναυτιλία, διεξήγαγε πολλές διαλέξεις κι ελαβε μέρος σε μεγάλο αριθμό παρουσιάσεων.

Η προσφορά του ναύαρχου Ντούνη στην Εμπορική Ναυτιλία και κυρίως στο ανθρώπινο δυναμικό της είναι κολοσσιαία, ιδιαίτερα οι προσπάθειές του για την αναβάθμιση της καταρρακωμένης ναυτικής εκπαίδευσης και της υπαγωγής της στην πανεπιστημιακή βαθμίδα, κάνει την απουσία του ακόμη πιο δυσεκπλήρωτη!

Έφυγε ένας μεγάλος οραματιστής και συνάμα ρεαλιστής με τεκμηριωμένες προτάσεις και πραγματοποιήσιμες λύσεις για την εξύψωση της μεγάλης μας ναυτιλιακής βιομηχανίας! "Έφυγε ο Άνθρωπος της ναυτιλίας αλλά και ο δικός μας Άνθρωπος.

Καλό κατευόδιο καπετάν Χρήστο, κύριε καθηγητά, ναύαρχε Ντούνη, κύριε Αρχηγέ, καλέ μας φίλε Χρήστο.

Φρίξος Δήμου
Πλοίαρχος Ε.Ν.

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' of whatever sacrifice.

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

Being a Good Shipbroker...

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

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

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

Ultimately...

*Bring a Good Shipbroker
is a matter of being*

George Moundreas & Company S.A.

✓ Sale & Purchase of second hand tonnage
✓ Newbuilding contracting



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



GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A.

102, ALIPIADOU STR., 105 35 PIRAEUS - GREECE P.O. BOX 80034, 105 10 • PHONE: (010) 4147000

E. & P. Financing

Fax: (010) 424111
email: epf@gmoundreas.gr

Newbuildings

Fax: (010) 424111
email: nb@gmoundreas.gr

Repairs & Conversions

Fax: (010) 424111
email: rc@gmoundreas.gr

ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ

Στις 3 Σεπτεμβρίου έφυγε ένας μεγάλος, ένας πολύτιμος άνθρωπος της Ναυτιλίας, του Λιμενικού Σώματος και της Ελλάδος. Οι γνώσεις του περί διαχείρισεως θεμάτων της Ναυτιλίας ήταν πάρα πολλές.

Η υπηρεσία που προσέφερε στο Λιμενικό Σώμα και την πατρίδα μεγάλη και πολύτιμη.

Οι ακαδημαϊκές του γνώσεις πλούσιες και πολύ ωφέλιμες για πολλούς σπουδαστές του και υφισταμένους του.

Εμείς της Ναυτιλίας που σε γνωρίσαμε σ' ευχαριστούμε για ότι μας προσέφερες και παρακαλούμε το Θεό να σε αναπαύσει σε τόπο χλοερό.

Καλό σου ταξίδι φίλε Χρήστο.

Μεγάλε της Ναυτιλίας Άνδρα.

Βαγγέλης Ζούππας και πολλοί άλλοι που σε γνώρισαν
Drasis Shipping Co. S.A.

Γιάννης Παπασπύρου 1922 - 2010

τέως Υπουργός, βουλευτής της Ε.Κ.
και Δήμαρχος Πειραιά

Το βράδυ της 6ης Ιουλίου 2010 άφησε την τελευταία του πνοή, φεύγοντας από τη ζωή, στο Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο, όπου νοσηλευόταν. Η νεκρώσιμος ακολουθία έγινε το μεσημέρι της 7ης Ιουλίου 2010 στο μητροπολιτικό ναό της Αγίας Τριάδας Πειραιά με την μεγάλη συμμετοχή του Πειραιϊκού λαού, επισήμων και παραγόντων της τοπικής κοινωνίας και του πολιτικού κόσμου.

Ο "μπαρμπα-Γιάννης", χάθηκε σε ηλικία 88 ετών. Πειραιώτης σεμνός με απλά δημοκρατικά αισθήματα πέρασε τη ζωή του κοντά στους πολίτες του Πειραιά, με τα προβλήματα τους και τις δυσκολίες της καθημερινότητας.

Η πολιτική του παρουσία και τα αποτελέσματα της δράσης του, είναι σημειωμένα σε κάθε γωνιά, σε κάθε σημείο της κοινωνικής του πορείας. Ακέραιος, τίμιος και πάνω από όλα ΑΝΘΡΩΠΟΣ με απεριόριστη αγάπη για τον Πειραιά.

Δεν νομίζουμε ότι θα υπάρξουν τα κατάλληλα λόγια τα οποία θα χαρακτηρίσουν θετικά και απόλυτα το έργο του μπάρμπα Γιάννη.

Γεννήθηκε στον Πειραιά το 1922. Ήταν Οικονομολόγος. Διετέλεσε εκλεγμένος αντιδήμαρχος του Πειραιά το 1959. Το 1964 εξελέγη για πρώτη φορά βουλευτής στον Πειραιά με το κόμμα της Ένωσης Κέντρου.

Το 1974 εκλέχθηκε εκ νέου βουλευτής Α΄ Πειραιά με το ΠΑΣΟΚ όπου, κατά τη δεύτερη επανεκλογή του εκλέχθηκε μέλος του Εκτελεστικού γραφείου.

Βουλευτής Α΄ Πειραιά και Νήσων εκλέχθηκε επίσης το 1981 όπου ανέλαβε υφυπουργός Εμπορίου στην πρώτη Κυβέρνηση του Ανδρ. Παπανδρέου το 1989 και το 1993.

Στις Δημοτικές εκλογές του 1982 εκλέχθηκε Δήμαρχος του Πειραιά και κράτησε το αξίωμα αυτό μέχρι το 1986.

Στη διάρκεια των κατοχικών χρόνων ανέλαβε Πρόεδρος της "Πανοπουδαστικής Οργάνωσης Αθηνών" και Γραμματέας της Ε-ΠΟΝ Ανωτάτων Σχολών. Διώχτηκε, βασανίστηκε για τη δράση του αυτή.

Μετά την μεταπολίτευση υπήρξε ιδρυτικό μέλος του ΠΑΣΟΚ. Εν τω μεταξύ σε ενδιάμεσες χρονικές περιόδους συμμετείχε σε διάφορες άλλες πολιτικές δραστηριότητες.

Μέχρι το θάνατό του ήταν Πρόεδρος του Ομίλου Ερετών.

Να είναι ελαφρύ το χώμα που σε σκεπάζει Μπάρμπα Γιάννη.

Λέσχη Αρχιμηχανικών Ε.Ν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ

Πλοίαρχος Ε.Ν. - Αντιναύαρχος

Επίτιμος Αρχηγός Λ.Σ.

Συγγραφέας

Απεβίωσε την 2/9/10

Χάθηκε πραγματικά ένας σημαντικός παράγων και Άνθρωπος της Ναυτιλίας αλλά και ο δικός μας σεβαστός και αξιόλογος άνθρωπος.

Το άγγελμα του χαμού του καπετάν Χρήστου έπεσε πολύ βαρύ στη Ναυτιλιακή Κοινότητα. Όσοι τον γνώρισαν από κοντά αλλά και αυτοί που συνεργάστηκαν μαζί του, τον θυμούνται και θα μείνει στη μνήμη για πάντα, εκφράζονται δε, με τα καλύτερα λόγια για τον άψογο χαρακτήρα του, για την αγάπη του για το χώρο που υπηρετούσε και για τα ανθρώπινα συναισθήματά του.

Πλούσιες οι δραστηριότητές του από τα χρόνια των σπουδών του, σαν εμποροπλοίαρχος και αξιωματικός του Π.Ν.

Ιδιαίτερα χαρακτηριστική ήταν η θητεία του σαν στέλεχος του Λιμενικού Σώματος και ειδικότερα σαν Αρχηγός.

Η προσφορά του στη Ναυτική Εκπαίδευση την οποία υπηρέτησε σαν δάσκαλος και σαν Διοικητής των ΑΕΝ και του ΚΕΣΕΝ, ήταν σημαντικά.

Η επιλογή και στη συνέχεια η εκλογή στο ανώτατο αξίωμα του Αρχηγού του Λ.Σ. από 20/2/1987 με την αποστράτευσή του το 1990, ήταν ιδιαίτερα επιτυχείς.

Επιτυχημένος συγγραφέας βιβλίων Ναυτικού περιεχομένου όπως Ναυτιλία και επανέκδοση το 1985. Εις Μνήμη... Τα ναυάγια στις Ελληνικές Θάλασσες. Εν καιρώ πολέμου. Ναυτιλιακά Δρώμενα. Των Ελλήνων τα LIBERTIES Ναυτιλιακώς σκέπτεσθαι και άλλα πολλά από τα 40 βιβλία που έχει γράψει θα μείνουν για πάντα στις Ναυτιλιακές Βιβλιοθήκες και θα θυμίζουν την προσωπικότητά του καπετάν Χρήστου Ντούνη και Επίτιμου Αρχηγού Ναυάρχου Λ.Σ.

Η Λέσχη των Αρχιμηχανικών Ε.Ν. εκφράζει τα θερμά συλλυπητήριά του προς την οικογένεια και τους οικείους του.

Καλό σου στερνό ταξίδι καπετάν Χρήστο και να είναι ελαφρύ το χώμα που σε σκεπάζει.

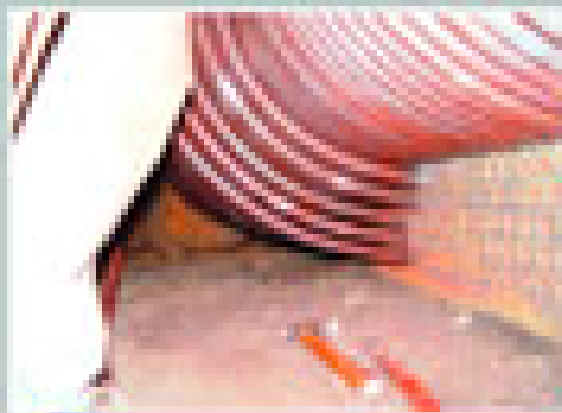
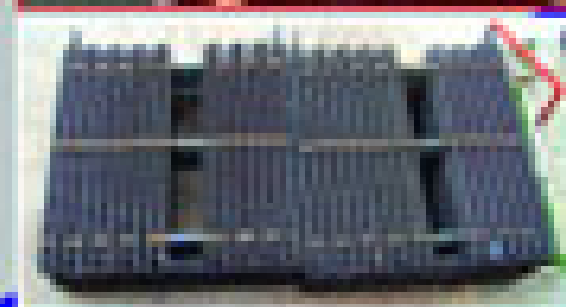
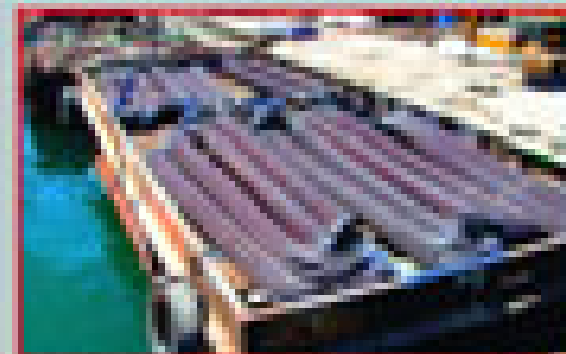
ΠΡΟΕΔΡΟΣ & Δ.Σ.

ΛΕΣΧΗΣ

ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

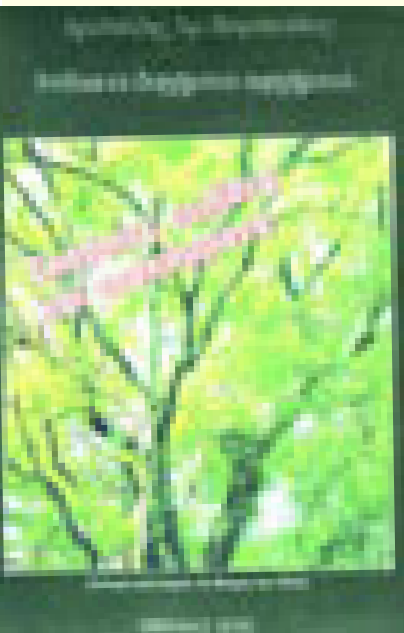
Boilers Marine

MANUFACTURING REPAIRS SALES OF BOILER
AND HEAT EXCHANGERS



INDUSTRIAL PARK OF SCHISTOU
(Block Position: 9) Street No. 7
City: PERAMA
Country: GREECE
Phone: (+30)-210- 4313400
Fax: (+30)-210- 4006347
E-Mail: info@boilersmarine.com
URL: www.boilersmarine.com
Mobile: 6976487750-1-2

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΧΡ. ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ



Γνωστός στο ναυτικό κόσμο ο συγγραφέας Αριστείδης Χρ. Πετρόπουλος Απόμαχος Α΄ Μηχανικός του Ε.Ν.

Γεννήθηκε στη Σκάρμιτσα, το σημερινό Θαυμακό Δομοκού - Φθιώτιδας. Γράφει λογοτεχνικά και κοινωνικά άρθρα καθώς και χρονογραφήματα σε ε-

φημερίδες και περιοδικά. Αναμφισβήτητα πρόκειται για αφηγηματικό σεμνό ταλέντο με απεριόριστες τις πεζογραφικές ικανότητες.

Σπούδασε μηχανικός Ε.Ν. Δέθηκε με τη θάλασσα και σταδιοδρόμησε ως ναυτικός φτάνοντας στα υψηλά αξιώματα του Α΄ Μηχανικού και Αρχιμηχανικού. Σήμερα συνταξιούχος πια, καταγράφει στα δεκατρία βιβλία του, ότι είδε ότι έζησε. Άριστα σ' εμφάνιση, αποτελούν μια πνευματική προσφορά κι ένα συμπυκνωμένο θησαυρό. Έχει τρεις φορές τιμηθεί με το Α΄ βραβείο στο λογοτεχνικό διαγωνισμό του Υ.Ε.Ν. στην μνήμη του "Ν. Καββαδία".

Έχει τιμηθεί και με άλλα βραβεία και Επαίνους σε Πανελληνίους διαγωνισμούς, εύφημες μνείες κι άλλες τιμητικές διακρίσεις.

Κάθε σελίδα στα βιβλία του Αρ. Χρ. Πετρόπουλου μαρτυρεί εμπειρίες από την ίδια τη θάλασσα, πακεταρισμένες σ' εκπληκτικό τέλος, ευχάριστο και συγκινητικό τις πιο πολλές φορές.



Ποιος είναι ο Δημήτριος Γεωρ. Ανδριάνας

Γεννήθηκε στα ηρωικά Ψαρά στις 15 Οκτωβρίου 1930 από γονείς Ψαριανούς, προερχόμενους από προεπαναστατική οικογένεια που έλαβε ενεργό μέρος στον κατά θάλασσα αγώνα του 1821-1827 και διακρίθηκε σε όλους τους τομείς της επανάστασης.

Μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου εγκαθίσταται εις Πειραιά, όπου και περατώνει τις εγκύκλιες σπουδές του.

Μετά το πέρας των στρατιωτικών υποχρεώσεων τον Οκτώβριο του 1954 προσλαμβάνεται από την Ναυτιλιακή Εταιρία Νιάρχου και αποστέλλεται εις Μάλμο Σουηδίας για την παρακολούθηση του νεοναυπηγηθέντος πλοίου "World Sincerity". Έκτοτε και ως το 1966 προσφέρει επί σειρά ετών τις υπηρεσίες του φθάνοντας στον ανώτερο βαθμό του Α΄ Μηχανικού Ε. Ν

Από την 1/1/1966 προσλαμβάνεται ως Αρχιμηχανικός (Επιθεωρητής ωκεανοπόρων πλοίων) από τις διεθνείς ναυτιλιακές επιχειρήσεις που ομίλου Σταύρου Νιάρχου με έδρα τα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, όπου κατά καιρούς αναλαμβάνει ειδικές αποστολές, ως παραλαβές πλοίων και επιθεωρήσεις σε διά-

φορα λιμάνια προς αντιμετώπιση των εκάστοτε παρουσιαζομένων προβλημάτων της αρμοδιότητάς του. Την θέση αυτή διατηρεί και μέχρι σήμερα, δηλαδή συνεχώς επί 28 χρόνια, παράλληλα δε από το 1987 έχει επιφορτισθεί και με την διεύθυνση επιλογής αξιωματικών μηχανής, με έδρα το γραφείο Πειραιώς Ακτή Μιαούλη 53-55.

Κατά το χρονικό διάστημα στην θέση του επιθεωρητού, παρακολούθησε σε διάφορες σχολές του εξωτερικού Αγγλία, Σουηδία, Αμερική και Γερμανία μαθήματα τεχνολογίας και αυτοματισμών για την εφαρμογή των σε πλοία υψηλών προδιαγραφών όπου απαιτούν οι σύγχρονες εξελίξεις στον υγρό στίβο των θαλάσσιων μεταφορών.

Στο συγγραφικό τομέα έχει επίσης αφιερώσει ένα μέρος των δραστηριοτήτων του, πάλι για τα Ψαρά, με την δημοσίευση άνω των 3.824 άρθρων με θέματα την ανάπτυξη των Ψαρών, ιστορία, λαογραφία, παράδοση, ήθη και έθιμα, που δημοσιεύθηκαν στις εφημερίδες "Πρόοδος", "Χ. Λαός", "Νησιώτικα Νέα", "Ναυτεμπορική", "Βραδυνή", "Καθημερινή", "Νέα του Μοσχάτου", "Πατρίδα της Χίου", "Έθνος", "Οι Σπέτσες", "Χίος", "Η Φωνή της Λήμνου", και τα περιοδικά "Αιγαίο και Νησιά", "Τα Ψαρά", "Ναυτιλιακά Νέα", "Το περιοδικό μας", "Εξάντας", "Χιόνη", "Γνώση και Τέχνη", κ.ά.

Το 1986 γίνεται μέλος της Ενώσεως συντακτών και ανταποκριτών Ελληνικού και ξένου τύπου, όπου και εξακολουθεί την αρθρογραφία του για τα ένδοξα Ψαρά.

Τέλος συμμετείχε σαν μέλος της επιτροπής ιδρύσεως Πανεπιστημίου Αιγαίου μαζί με τον Κων. Κρεατσά, συμπαριστάμενος μετά των άλ-

λων μελών σε κάθε συνεδρίασή της για να προσφέρει στο μέτρο των δυνατοτήτων του, έως την τελική φάση της ιδρύσεως του Πανεπιστημίου.

Διαθέτει την πιο άρτια βιβλιοθήκη με βιβλία για τα Ψαρά και αρχειοθετημένα ιστορικά θέματα που επί σειρά ετών έχουν δημοσιευθεί σε εφημερίδες και περιοδικά.

Το 1964 παντρεύτηκε την Δόμνα Δημ. Φουντά και απέκτησε δύο παιδιά, την Τριανταφυλλιά, η οποία αποφοίτησε αριστούχος το Πανεπιστήμιο Αθηνών τμήμα πολιτικών επιστημών και διεθνές δίκαιο και τον Γεώργιο, ο οποίος απεφοίτησε της Σχολής Ικάρων και ονομάσθη ανθυποσηναγός στις 18/6/1993.

Διοργανώνει τέσσερις ιστορικού περιεχομένου εκδηλώσεις στην Αίθουσα του Δημοτικού Θεάτρου Πειραιώς και δύο στην Αίθουσα Δημαρχείου. Διοργανώνει και παίρνει μέρος σε 12 τηλεοπτικές εκπομπές και πλήθος ραδιοφωνικές, για τα Ψαρά που προβάλλεται η Ιστορία, Λαογραφία, Παράδοση, Ανάπτυξη του τόπου. Εκτυπώνονται τρία ασημένια μετάλλια, πάλι για τους Ψαριανούς με τον Κανάρη, Αποστόλη και Παπανικολή, ενώ στην οπίσθια όψη τους φέρουν την αθάνατη Δόξα των Ψαρών.

Με το χαμόγελο και την καρδιά ανοικτή αγκαλιάζει με πατρική στοργή όποιον τον επισκεφθεί στο γραφείο του, σε πολλές δεκάδες ανέρχονται οι Ψαριανοί, οι Χιώτες που βοηθούσε στο μέτρο των δυνατοτήτων του ο Ανδριάνας, σαν γνήσιος πατριώτης και έντιμος άνθρωπος.

Απόδειξη των ψυχικών του χαρισμάτων, η επιστολή που έστειλε μόλις παραιτήθηκε την 31 Μαρτίου 1994 δια να συνταξιοδοτηθεί, προς όλους τους πλοιάρχους και Α΄ μηχανικούς.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Πληροφορούμε τα μέλη της Λέσχης ότι, άρχισε ήδη η έκδοση των ταυτοτήτων "Μελών της Λέσχης" σε νέο τύπο μοντέρνας τεχνολογίας. Παρακαλούμε όλα τα μέλη τα οποία δεν έχουν ακόμη προσκομίσει δυο έγχρωμες φωτογραφίες τύπου ταυτότητας να φροντίσουν να τις παραδώσουν στη Γραμματεία.

Για λόγους δεοντολογικούς και κόστους είναι απαραίτητο να συμπληρωθεί ένας σημαντικός αριθμός μελών ώστε να είναι προσιτή η επόμενη έκδοση.

Όσοι εκ των συναδέλφων έχουν ήδη προσκομίσει φωτογραφίες θα πρέπει να έχουν εκδοθεί οι ταυτότητες και να τις ζητήσουν από τη Γραμματεία.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ

Πληροφορούμε ότι, μετά από απόφαση του Δ.Σ. της Λέσχης έγινε η παραγγελία γραβατών και επίχρυσο λογότυπο με τα χαρακτηριστικά της Λέσχης. Οι γραβάτες και τα σήματα έχουν ήδη παραληφθεί και διατίθενται στα μέλη και τους εκλεκτούς φίλους και συμπαρασάτες της Λέσχης.

Πληροφορίες στη
Γραμματεία και τον Ταμία.

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

Επίσης μια σημαντική α-φίσσα την οποία μας έστει-λε, μετά από παράκλησή μας, η κ. Πρεκεζέ.

Η HELMEPA συνεχίζει το σημαντικό έργο της, με ι-διαίτερη αγάπη και ουσια-στικό ενδιαφέρον πάντα στο θαλάσσιο περιβάλλον και το καθαρό θαλασσινό μεγαλείο και τις ακτές του.

Ας αλλάξουμε συνήθειες... ...όχι το κλίμα!

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

www.helmea.gr



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ, ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΕΚΔΟΣΕΩΝ
ΔΙΔΑΚΤΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ, ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΕΚΔΟΣΕΩΝ
ΔΙΔΑΚΤΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ

Η ΑΛΩΣΗ ΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ ΚΑΙ Ο ΘΡΥΛΟΣ ΤΟΥ ΒΥΖΑΝΤΙΟΥ

Του Αριστείδη Χρ. Πετρόπουλου (Σκαρμισιώτη)

Ημέρα Τρίτη 29 Μαΐου 1453 και ώρα 11η πρωι-νή έπεσε η Κωνσταντινούπολη. Σκλαβώθηκε κι ο περικαλλής ναός του Θεού Σοφίας, το καύχημα και το σέμνωμα του Χριστιανισμού, το ζωντανό κέντρο της λατρείας του Έθνους, η εστία της θρησκευτικής λατρείας των πιστών η κιβωτός του Εθνισμού.

Πέφτει στα χέρια του πιο βάρβαρου κατακτητή. Το φωτοβόλο άστρο κοντά των 12 αιώνων του Βυζαντίου βασίλεψε.

Ήρθε η Εθνική συμφορά, ήρθε το Εθνικό ναυά-γιο. Η υποταγή του Ελληνισμού στον οθωμανικό ζυγό. Η απώλεια της Ελευθερίας και της Εθνικής του ανεξαρτησίας, όλα τα πλακώνει η σκλαβιά. “Όλα τα σκιάζει η φοβέρα.

Το γεγονός της Αλώσεως της Βασιλίδος έχει Παγκοσμιότητα! Είναι γεγονός με κοσμοϊστορική σημασία! Οι συνθήκες, κάτω από τις οποίες ζει τώρα ο Ελληνισμός, είναι κάτι παράλογο. Είναι α-ναμολόγητες κι ανεκδιήγητες πρωτοφανείς κι α-χαρακτήριστες.

Ο Ελληνισμός ζει τον γολγοθά του. Σταυρώνε-ται. Βασανίζεται. Καταπιέζεται και καταδυναστεύ-εται. Έκλαψε ο λαός την Εθνική του συμφορά. Έ-χασε την κυριαρχία του εαυτού του, το διαφέντε-μα της μοίρας του, το εξουσίασμα της περιουσί-ας του.

Υπόδουλοι, τώρα οι Έλληνες αφυπνίζονται κι α-ντιστέκονται. Ανάβουν τη φλόγα για την επανά-κτηση του υπέρτατου αγαθού της ελευθερίας και της ανεξαρτησίας και την κρατούν πάντα α-ναμμένη. Γίνονται ελεύθεροι στο φρόνημα και στην πίστη πανίσχυροι.

Πρωτοστατεί η Ορθοδοξία. Γίνεται εθνάρχης. Αυτή τους εμπνέει και τους ενθαρρύνει.

Αυτή μαθαίνει κρυφά στα σκλαβωμένα Ελληνό-πουλα “γράμματα σπουδάγματα, του Θεού τα πράματα”. Αυτή ιδρύει το “κρυφό σχολειό” κι αρ-γότερα φανερά, τις σχολές του Γένους.

Πλήθος είναι οι εξεγέρσεις και τα επαναστατι-κά κινήματα του υπόδουλου γένους κατά των τυράννων. Σ’ όλο το διάστημα της μακρόχρονης δουλείας εξεγείρεται, κατά καιρούς, με σκοπό

την αποτίναξη του βαρβαρικού τουρκικού ζυγού, με σκοπό την απελευθέρωσή του, την απαλλαγή του από την καταπίεσή του, την αδικία και την τυ-ραννία.

2010-1453=557 χρόνια συμπληρώνονται από την αποφράδα εκείνη ημέρα, την ημέρα εκείνη της πτώσης της Βασιλίδος. Το Βυζάντιο, γεγονός αναμφισβήτητο, υπήρξε, σ’ όλη την πορεία του, πορεία 1126 χρόνια, το προπύργιο των πνευμα-τικών αξιών.

Αδύνατον να ανεχθεί τη συνεχή ταπείνωση. Α-δύνατο να υπομείνει τους εξισλαμισμούς και φρικτό παιδομάζωμα. Γι’ αυτό αντιστέκεται με κάθε τρόπο και μέσο κατά της ωμής βίας και της σκοτεινής βαρβαρότητας.

Βοήθεια, απ’ τους ξένους βέβαια δεν περιμé-νει, αυτοί κοιτάζουν τα δικά τους συμφέροντα και μόνο. Το έχει διδαχθεί πλέον αυτό. Στηρίζεται α-ποκλειστικά και μόνο στις δικές του δυνάμεις. Εί-ναι επιλογή του συνειδητή, ιστορική. Τώρα είναι αφυπνισμένο, ενώ μέχρι την αποφράδα ημέρα της Αλώσεως βρίσκονταν υπνωτισμένο.

Το παρελθόν δυστυχώς και τα γεγονότα το ά-φηναν αδιάφορο ασυγκίνητο, ενώ θα έπρεπε να το συγκλονίσουν και να το συνταράξουν σύγκορ-μο. Τώρα η Εθνική τραγωδία γίνεται Εθνική ιδέα, Εθνική ελπίδα. Αναθερμαίνει την πίστη και διατη-ρεί τον κοινό σκοπό και κοινό όραμα. Τον κάνει να μη χάνει την ιερότητά του και την πνευματικό-τητά του - την πνευματική του ένταση.

Το Βυζαντινό πνεύμα διαπρέπει και στην τέχνη, όπου δημιουργεί και πρωτοτυπεί καθώς και στην φιλοσοφία με κύριο εκπρόσωπο του φιλοσοφι-κού πνεύματος τον Ιωάννη Δαμασκηνό.

Η Βυζαντινή, επίσης φιλολογία διαπρέπει τόσο στην πεζογραφία, όσο και στην ποίηση και ιδίως την Εκκλησιαστική. Η προσφορά των Βυζαντινών στην τέχνη γενικώς, είναι μοναδική και ανεπανά-ληπτη.

Για το υπόδουλο Γένος διατηρεί ακοίμητο τον πόθο του να ξαναγίνει και πάλι σαν πρώτα, ελεύ-θερο κι ανεξάρτητο. Και ο πόθος του αυτός εκ-πληρώνεται με το ηρωικό και θρυλικό 1821.

Σ' αυτό το τεύχος δημοσιεύουμε τις διάφορες απόψεις και τις σκέψεις του καπετάν Φρίξου Δήμου, πλοιάρχου του Ε.Ν. συνεργάτη του περιοδικού ΓΝΩΣΗ και ΤΕΧΝΗ. Η μικρή καθυστέρηση είναι αποτέλεσμα της πληθώρας των καλοκαιρινών διακοπών.

ΣΥΛΛΗΨΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ!!

Προ ημερών όργανα της λιμενικής αστυνομίας συλλάβανε και προσάγανε σε ανάκριση στον Πειραιά τον... πλοίαρχο του ταχύπλοου "Σούπερ Τζετ" επειδή, κατά τους ισχυρισμούς τους, παρανόμησε "παραβιάζοντας" την απαγόρευση απόπλου λόγω κακοκαιρίας.

Πρέπει να σημειωθεί όμως πως το αδίκημα της παραβίασης είναι αδύνατο να στοιχειοθετηθεί αφού η παραμονή του ταχύπλοου στο λιμάνι κρίθηκε επικίνδυνη με τις συγκεκριμένες καιρικές συνθήκες και αναγκάστηκε να αποπλεύσει, χωρίς επιβάτες φυσικά, προς αναζήτηση άλλου ασφαλούς αγκυροβολίου.

Ανεξάρτητα όμως αν υφίσταται ή όχι αδίκημα δεν πράξανε το ίδιο και για τους ταραξίες της παράνομης απεργίας του Πειραιά (23/6/2010) ούτε για τους άλλους επίσης που παρεμπόδιζαν και παρεμποδίζουν ακόμη, την φορτοεκφόρτωση των δύο υπό αγγλική σημαία πλοίων στην Κόρινθο με πολύ βλαβερές συνέπειες για τη χώρα!!

Παρακαλείται λοιπόν το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη να υπενθυμίσει στα όργανά του την θεσμική τους υποχρέωση να προστατεύουν και τους πλοιάρχους ως πολίτες και όχι να αγωνίζονται να τους μειώνουν...

ΚΡΙΣΗ ΘΕΣΜΩΝ

Η κρίση θεσμών που μαστίζει τη χώρα μας μόλυνε, δυστυχώς όπως ήταν επόμενο και τις Ένοπλες Δυνάμεις.

Έτσι είδαμε με λύπη τις προάλλες που οδηγηθήκανε, από την αστοργία της κυβέρνησης, οι υπερασπιστές των αιθέρων μας!!! Παρακολουθήσαμε επίσης με πίκρα την αντιστρατιωτική πορεία, έστω και εάν τα αιτήματά τους ήταν δίκαια, των ενστόλων αξιωματικών για να... πιούν καφέ στο Μοναστηράκι! Εκπλαγήκαμε ακόμη πως κάποιοι "υπεύθυνοι" επιτρέψανε σε ένα στρατεύσιμο ναύτη, αντί για βάρδια στο καράβι ή την υπηρεσία του, να... χορεύει σε κρουαζιερόπλοιο στην καραιβική... Και τέλος απαγορευτήκαμε που ένας εν ενεργεία ανώτατος μάχιμος αξιωματικός ομοιόβαθμος του (Ναυάρχου Κουντουριώτη) διευθυντής του ιστορικού "Αβέρωφ" και γαλουχημένος, υποτίθεται, από τα ιδεώδη του Πολεμικού Ναυτικού μετέτρεψε, κατόπιν αμελείας, τηλεφωνήματος, "φιλικής" παράκλησης, διαταγής ή όχι, το θρυλικό θωρηκτό σε καμπαρέ!!!

ΣΩΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ

Μας "πληροφορούνε" τα Μ.Μ.Ε πως κατά την αύτανδρη βύθιση της νοτιοκορεατικής κορβέτας παρασυρθήκανε στο βυθό και οι 46... ναύτες (δηλαδή ο κυβερνήτης, οι αξιωματικοί και οι υπαξιωματικοί σωθήκανε) αντί του ορθού ναυτικοί, επιβαίνοντες ή πλήρωμα.

Κάτι παρόμοιο συμβαίνει επίσης και με το Εμπορικό Ναυτικό όταν κάποιοι, τα τελευταία χρόνια από άγνοια ή σκοπιμότητα για να υποβαθμίσουν τα στελέχη του, μετονομάζουν τους ναυτικούς σε... ναυτεργάτες. Ναυτεργάτης ο πλοίαρχος, ο πρώτος μηχανικός και αξιωματικοί; Σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου αυτοί που υπηρετούν στα πλοία, ανεξάρτητα βαθμού και ειδικότητας, ονομάζονται ναυτικοί σε αντιδιαστολή με αυτούς που επανδρώνουν τα βοηθητικά ναυπηγήματα δηλ. πλωτούς γερανούς, πλωτές δεξαμενές, βυθοκόρους, που καλούνται εργάτες θαλάσσης.

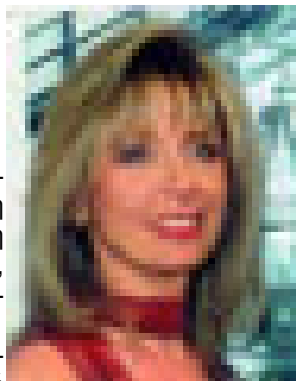
Έτσι έχουμε ναυτικό φυλλάδιο, ναυτική εκπαίδευση, ναυτική ομοσπονδία και όχι βέβαια... ναυτεργατικό ή ναυτεργατική!!!

Ας προσέξουν λοιπόν οι "αρμόδιοι", τώρα μάλιστα που πλησιάζουν τα "Ποσειδώνια" και τη "Ναυτική Εβδομάδα", να μιλάνε και να γράφουν σωστά τη γλώσσα μας...

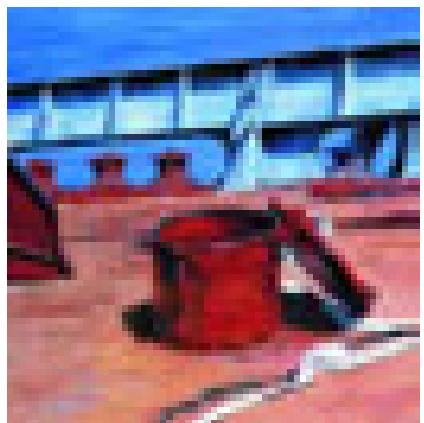
Σημείωση: Στο ΓΝΩΣΗ και ΤΕΧΝΗ, έχει γίνει αναφορά και σχόλιο σχετικά με τους χαρακτηρισμούς "Ναυτικός και Ναυτεργάτης" Στην αναφορά μας συμφωνούμε απόλυτα με το σχόλιο του καπετάν Φρίξου.



ΕΥΑ ΔΙΒΑΡΗ ΖΩΓΡΑΦΟΣ



Σε μία από τις επισκέψεις μας, κατά τη διάρκεια της λειτουργίας της Διεθνούς Ναυτιλιακής Εκθεσης "ΠΟ-ΣΕΙΔΩΝΙΑ 2010" συναντήσαμε σε ένα από τα περίπτε-ρα, τη -γνωστή και αξιόλογη ζωγράφο ΕΥΑ ΔΙΒΑΡΗ, να εκθέτει μερικά από τα αξιόλογα έργα της. Οι επισκέ-πτες της έκθεσης, περνώντας μπροστά από το περίπτε-ρο δεν ήταν δυνατόν να μη σταθούν και να περιεργα-σθούν τα σημαντικά έργα της Καλλιτέχνης τα οποία έχουν σαν μοναδικά θέματα διάφορες γνωστές μας λε-πτομέρειες από τα πλοία και τον εξοπλισμό τους. Είναι πραγματικά σημαντική η δουλειά της Εύας Διβάρη με ι-διαίτερο χαρακτηριστικό το συνδυασμό και την αρμονία των χρωμάτων που χρησιμοποιεί. Είναι γεγονός ότι, για



να είναι αντιπρο-σωπευτική η φυ-σική και αισθητι-κή εμφάνιση του έργου, σημαντι-κό ρόλο παίζει η επιλογή των κα-τάλληλων χρω-μάτων ώστε να αποδοθεί το φυ-σικό περιεχόμε-νο του αντικει-μένου, κάτι που τα επιτυγχάνει απόλυτα η Εύα

Διβάρη στα έργα της, με τη κατάλληλη χρωματική προ-σέγγιση.

Σχετικά με τη προσωπικότητα της Ευας Διβάρη, θα προσπαθήσουμε να αναφερθούμε, με συντομία, στις σκέψεις που εκφράζονται από τον κ. Λεόντιο Πετμεζά Ι-στορικό της Τέχνης.

Επιβλητικότητα, Μεγαλοπρέπεια, Λαμπρότητα.

Μία άλλη πτυχή του εικαστικού εαυτού της αποκαλύ-πτει στην έκθεση η εμπνευσμένη καλλιτέχνης Εύα Δι-βάρη. Τα επιβλητικά σε όγκο ποντοπόρα πλοία, οι σκουριασμένες και ηλιοκαμένες λαμαρίνες, τα ειδικά



εργαλεία και εξαρ-τήματα που έχει φι-λοτεχνήσει είναι κα-τάθεση ψυχής, μνή-μης και εμπειρίας λόγω της ιδιαίτερης συνύπαρξης της με το θαλάσσιο υγρό στοιχείο. Η δη-μιουργός αυτόκλη-τα εμβαθύνει την α-πόδοση και με την ενότητα των συγκε-κρίμενων έργων δί-

νει ιδιαίτερη σημασία σε άλ-λα επίπεδα όπου κυριαρχεί η μεγαλοπρέπεια του όγκου, η καθαριότητα του χρώματος, η λαμπρότητα των συνθέσε-ων.

Η τέχνη που ακολουθεί αγ-γίζει την ύψιστη ρεαλιστική απεικόνιση με εξπρεσιονιστικές αποκλίσεις που αντα-ποκρίνονται με σχετική ακρίβεια στη μεθοδολογία της πρωτοποριακής εικονογράφησης. Η Ελληνική ναυπηγι-κή τέχνη, ο χώρος του ναυπηγείου και του λιμανιού την συναρπάζει θε-ματολογικά. Με-ταλλάσσει σε ζώσα μορφή κά-θε σκηνή που ε-μπεριέχει τη θα-λάσσια φυγή δί-νοντας σάρκα και οστά με κά-θε σκέψη γύρω από τα στοιχεία της φύσης.

Τα ιδιόμορφα σίδερα από την ορμή της θά-λασσας και τον ήλιο αποτελούν μελέτες ψυχολογικές και συγχρόνως λέξεις, έννοιες και κείμενα.

Η ΕΥΑ ΔΙΒΑΡΗ

Γεννήθηκε στην Αθήνα όπου ζει και εργάζεται. Φοίτη-σε στη Σχολή Δοξιάδη, με Καθηγητές τους Ζωγράφους Π. Ζουμπουλάκη και Δ. Μυταρά, τους χαρακτές Τ. Κα-τσουλίδη και Π. Γράββαλο και τους γλύπτες Γ. Παρμα-κέλη και Γ. Γεωργιάδη.

Εργάστηκε ως Γραφίστρια - μακετίστρια εικονογρα-φώντας παράλληλα βιβλία και άλλα έντυπα. Ταξίδεψε δέκα χρόνια με εμπορικά πλοία ανά τον κόσμο εμπλου-τίζοντας τις γνώσεις και το βλέμμα της, συνεχίζοντας να ζωγραφίζει. Έργα της βρίσκονται σε δημόσιες και ι-διωτικές συλλογές στην Ελλάδα και στο εξωτερικό

Συμμετοχή σε εκθέσεις

Ατομικές

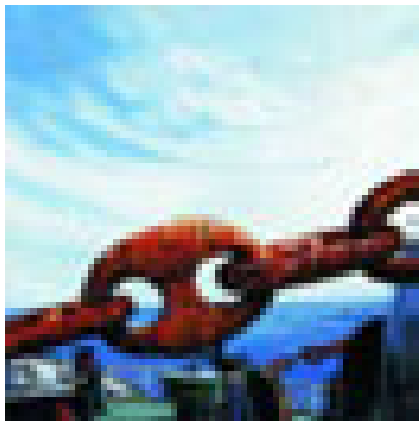
Από το 1994 μέχρι το 2002 έχει συμμετοχή σε εννέα εκθέσεις.

Ομαδικές

Από το 1995 μέχρι το 2002 έχει συμμετοχή σε έξι εκ-θέσεις.

ΕΥΑ ΔΙΒΑΡΗ :

Μακεδονομάχων 5, Καρέας Αθήνα.



• Από τον κ. Νίκο Γκουσόπουλο Διευθυντή Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών, New York College λάβαμε την παρακάτω επιστολή την ο-ποία λόγω των διακοπών του καλοκαιριού και της πληθώρας της ύλης, δημοσιεύουμε σ' αυτό το περιοδικό.

Σε προσοχή κου Αντώνη Πρίντεζη - Προέδρου ΛΑΕΝ Α-γαπητέ Κε Πρόεδρε,

Σάς επισυνάπτω κατατοπιστική εγκύκλιο επιστολή με το παραπάνω θέμα. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι και οι μηχανικοί Ε.Ν - Απόφοιτοι ΑΕΝ, μπορούν να κάνουν χρή-ση του Π.Δ, ενεργοποιώντας τον εξής μηχανισμό:

1. Στις τελευταίες σελίδες του Π.Δ έχουν καταγραφεί ό-λες οι επαγγελματικές Ενώσεις της ΕΕ πού αποτελούν την αφετηρία ενεργοποίησης του Μηχανισμού.

2. Για τους μηχανικούς ΕΝ οί οργανισμοί αυτοί είναι IMAREST (Institute of Marine Engineers -UK) και RINA (Royal Institute of Naval Architects and Marine Engineers - Uk). Και τα δύο αυτά professional bodies έχουν παρουσί-α στην Ελλάδα, μέσω των αντιστοίχων Hellenic Branches [Πρόεδρος Κος Παναγιώτης Λεοντής].

3. Εγγραφόμενοι αμέσως μετά την αποφοίτηση τους οι Μηχανικοί Ε.Ν στα παραπάνω επαγγελματικά σωματεία και σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση ενός μεταπτυχια-κού προγράμματος (i.e MSc Marine Engineering Management), αποκτούν πρόσβαση εγγραφής στο ΤΕΕ και επομένως δικαίωμα στους διαγωνισμούς του ΑΣΕΠ.

Για περισσότερες και λεπτομερέστερες πληροφορίες, είμαι πάντα στην διάθεση σας.

Με εκτίμηση

Νίκος Γκουσόπουλος

Δ/ντής Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών

ΕΚΔΟΘΗΚΕ ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ ΤΟ Π.Δ. ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΤΥΧΙΩΝ

ΑΝΟΙΓΕΙ ΜΙΑ ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΕΟΥΣ

Δημοσιεύτηκε την 25.05.10 το Προεδρικό Διάταγμα 38/2010 (ΦΕΚ 78, τεύχ. Α) για την ενσωμάτωση στο Ελλη-νικό Δίκαιο της Οδηγίας 36/2005 της Ευρωπαϊκής Ένω-σης.

Με αυτήν τακτοποιείται επί τέλους η αναγνώριση των πτυχίων, τα οποία απονέμουν Πανεπιστήμια χωρών τα Ευ-ρωπαϊκής Ένωσης σε Ευρωπαίους πολίτες ανεξαρτήτως από το που έκαναν τις σπουδές τους (στα ίδια τα Πανεπι-στήμια ή σε συνεργαζόμενα Κολλέγια) και δημιουργείται ένα νέο τοπίο για την ελληνική νεολαία.

Από σήμερα αρχίζει η εφαρμογή της Οδηγίας και αίρε-ται πλέον η δυνατότητα του Υπουργείου Παιδείας να απο-φεύγει την αναγνώριση όλων αυτών των πτυχίων προβάλ-λοντας σαν δικαιολογία τον τόπο σπουδών ή το περιεχό-

μενο των προγραμμάτων σπουδών.

Έτσι τακτοποιείται μια αδικία, η οποία ταλαιπωρούσε ε-πί 20 χρόνια τουλάχιστον 20,000 νέους Έλληνες και τους εμπόδιζε να προσφέρουν όλες τις γνώσεις τους στην Ελ-λάδα.

Εξ άλλου αυτή την τακτοποίηση επιβάλλουν πολλές και σαφείς αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου καθώς και η πρόσφατη του ΣτΕ απόφαση (με αρ. 853 /2010), σύμφωνα με τις οποίες οι σπουδές που γίνονται σε Κολ-λέγια συνεργαζόμενα με Ευρωπαϊκά Πανεπιστήμια ανή-κουν στην εκπαιδευτική δικαιοδοσία των χωρών όπου ε-δρεύουν τα Πανεπιστήμια.

Έτσι προκύπτει και η δεύτερη σημαντική αναγνώριση των αποφοίτων των Κολλεγίων που συνεργάζονται με Βρετανικά Πανεπιστήμια. Τα πτυχία τους κατατάσσονται στα επίπεδα 6 και 7 του Ευρωπαϊκού Πλαισίου Επαγγελ-ματικών Προσόντων - αναλόγως προς το εάν είναι Bachelor ή Master. Και αυτό ισχύει πριν η Ελλάδα κατορ-θώσει να θεσπίσει το δικό της Εθνικό Πλαίσιο Επαγγελμα-τικών Προσόντων.

Όλα αυτά σημαίνουν ότι τώρα με το Προεδρικό Διάταγ-μα, αλλά και με την πρόσφατη απόφαση του ΣτΕ, επισή-μως πλέον:

1. Τα Κολλέγια λειτουργούν ουσιαστικά ως παραρτήμα-τα βρετανικών ή άλλων Ευρωπαϊκών Πανεπιστημίων στην Ελλάδα και ανήκουν στην εκπαιδευτική δικαιοδοσία των χωρών όπου εδρεύουν τα Πανεπιστήμια.

2. Τα πτυχία των μητρικών Ευρωπαϊκών πανεπιστημίων μετά από φοίτηση στο Κολλέγιο αναγνωρίζονται και στην Ελλάδα.

Αυτά σηματοδοτούν μια νέα εποχή για τους νέους Έλ-ληνες αφού:

1. Μπορούν πλέον να φοιτήσουν και να αποκτήσουν το πτυχίο μεγάλων Ευρωπαϊκών Πανεπιστημίων χωρίς να φύγουν από την χώρα τους και να υποστούν τις οικονομι-κές και ψυχολογικές επιπτώσεις της φοιτητικής μετανά-στευσης.

2. Έχουν το δικαίωμα της επιλογής αφού το κρατικό πα-νεπιστήμιο δεν είναι πια μονόδρομος.

Τέλος, η εξέλιξη αυτή είναι πολύ θετική και για την χώ-ρα διότι:

1. Θα συνεισφέρει σημαντικά στην μείωση του φοιτητι-κού συναλλάγματος.

2. Θα ανοίξει τον δρόμο στην προσέλκυση ξένων φοιτη-τών στην χώρα με σημαντικά οικονομικά και πολιτικά οφέ-λη.

3. Θα βοηθήσει στην διατήρηση και δημιουργία θέσεων εργασίας με την ανάπτυξη των Κολλεγίων, στα οποία ερ-γάζονται σήμερα περισσότεροι από 2000 Έλληνες επι-στήμονες και ο αριθμός αυτός μπορεί να αυξηθεί σημα-ντικά.

Σα σήμερα πριν 28 χρόνια

Ήταν σα σήμερα, 4 Ιουνίου του 1982 στον Πειραιά, που υπογράφονταν η Διακήρυξη Εθελοντικής Δέσμευσης "Να Σώσουμε τις Θάλασσες" με την εξέλιξη δήλωσε:

“Εμείς, η Ελληνική Ναυτιλιακή Οικογένεια, που περιλαμβάνει πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, διαχειριστές και πράκτορες, πλοίαρχους, αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής και πληρώματα, που αντιπροσωπεύει μια δραστηριότητα με ιστορία χιλιάδων χρόνων, με τη θέληση μας αναλαμβάνουμε την υποχρέωση να εξαλείψουμε τη ρύπανση των θαλασσών που προέρχεται από τα πλοία”.

Με τη Διακήρυξη αυτή γεννήθηκε η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, ΗΕΛΜΕΡΑ, το όραμα του αείμνηστου Γιώργου Π. Λιβανού, να γίνουν οι Έλληνες ναυτικοί και πλοιοκτήτες οι πρώτοι εθελοντές για την προστασία των θαλασσών του πλανήτη από τη ρύπανση.

Με ιδιαίτερη ικανοποίηση σημειώνεται το συνεχώς μειούμενο ποσοστό ελλείψεων που εντοπίζονται στα πλοία μελών της ΗΕΛΜΕΡΑ στις επιθεωρήσεις, χάρη στις προσπάθειες εκείνων των ναυτικών και πλοιοκτητών που πιστεύουν στους σκοπούς της ένωσης που δημιουργήσαν μαζί πριν 28 χρόνια. Το ίδιο όμως σημαντική είναι και η συνεχιζόμενη περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση των παιδιών-μελών του προγράμματος "Παιδική ΗΕΛΜΕΡΑ", όπως δείχνουν μηνύματα τους, σαν τα παρακάτω, που στέλνουν για να τιμήσουν την 5 Ιουνίου, "Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος".

Οι εθελοντές-μέλη της ΗΕΛΜΕΡΑ ευχαριστούν όλους όσοι με κάθε τρόπο συμβάλλουν για να ακουστεί όσο πιο πλατιά γίνεται το κοινό μας μήνυμα:

"ΟΧΙ σκουπίδια, ΟΧΙ πλαστικά σε θάλασσες και ακτές"

“Τα απορρίμματα ταξιδεύουν: Από τα χέρια μας στη θάλασσα, σε όλο τον πλανήτη, και μέσα στο χρόνο”.

Δημοσιεύτηκε με τον παραπάνω τίτλο, η έκθεση με τα αποτελέσματα του Παγκόσμιου Εθελοντικού Καθαρισμού Ακτών για το 2009 από το Ocean Conservancy στις ΗΠΑ. Η αναφορά της δραστηριότητας αυτής, την οποία συντονίζει στην Ελλάδα κάθε χρόνο η ΗΕΛΜΕΡΑ, παρέχει τη μοναδική παγκόσμια εικόνα για το πρόβλημα των απορριμμάτων σε θάλασσες και ακτές.

Συνολικά 500.000 εθελοντές σε 108 χώρες σε όλο τον κόσμο μάζεψαν 3,4 εκατομμύρια κιλά σκουπιδιών από 23.861 χιλιόμετρα παραλιών αλλά και ακτών σε λίμνες και ποτάμια. Αξίζει να σημειωθεί

πως:

- 60% των απορριμμάτων που βρέθηκαν στους εθελοντικούς καθαρισμούς ήταν "μίας χρήσης" όπως πλαστικά μπουκάλια και ποτήρια.

- 336 θαλάσσια ζώα, μεταξύ αυτών 138 πουλιά, βρέθηκαν παγιδευμένα σε θαλάσσια απορρίμματα, κυρίως πετονιές και δίχτυα. 120 από αυτά ήταν ακόμη ζωντανά και απελευθερώθηκαν από τους εθελοντές.

- Μισό εκατομμύριο πιάτα, πηρούνια, μαχαίρια και κουτάλια - αρκετά για να παρέχουν πλήρες σερβίτσιο σε πάνω από 100.000 ανθρώπους, ήταν πεταμένα στις ακτές.

- Οι εθελοντές βρήκαν 58.881 συσκευασίες από λάδια/λιπαντικά αυτοκινήτου - που αντιστοιχούν σε αλλαγή λαδιού σε περίπου 12.000 μεσαίου μεγέθους αυτοκίνητα.

Οι ωκεανοί παίζουν σημαντικό ρόλο για την υγεία ολόκληρου του πλανήτη -μαζί και της δικής μας. Ανεξάρτητα πόσο κοντά στην ακτή ζούμε, όλοι συνδεόμαστε με τους ωκεανούς και όλα όσα χρειαζόμαστε συνδέονται με αυτούς - από τον αέρα που αναπνέουμε έως τις τροφές που καταναλώνουμε.

Τα απορρίμματα στη θάλασσα είναι ένα από τα πιο διαδεδομένα προβλήματα ρύπανσης, με τα πλαστικά να αποτελούν τα τρία τέταρτα όλων των απορριμμάτων που επιπλέουν στους ωκεανούς, ταξιδεύοντας πολλά χρόνια και σε μεγάλες αποστάσεις. Ακόμα κι όταν διαλύονται σε μικρότερα κομμάτια, τα πλαστικά στη θάλασσα έχουν επιπτώσεις σε οικοσυστήματα, την άγρια φύση και παράκτιες οικονομίες. Ανησυχητική είναι η τάση αύξησης των απορριμμάτων στους ωκεανούς που παρατηρείται παγκόσμια: οι παραλίες κατακλύζονται από απορρίμματα, οι θαλάσσιες χελώνες μπερδεύουν τις σακούλες για τροφή ενώ ψάρια και άλλα θαλάσσια είδη μπλέκονται και πεθαίνουν στα πεταμένα στο νερό αλιευτικά εξαρτήματα.

Είναι καιρός να σταματήσουμε να χρησιμοποιούμε τις θάλασσες σαν χωματερές, να αλλάξουμε νοοτροπία και να επαναπροσδιορίσουμε τη σχέση μας με τη θάλασσα και ολόκληρο τον πλανήτη. Ας αρχίσουμε να επαναχρησιμοποιούμε και να ανακυκλώνουμε συστηματικά και να πετάμε τα σκουπίδια μόνο στους κάδους απορριμμάτων.

Μπορούμε να γίνουμε μέρος της λύσης αυτού του προβλήματος συμμετέχοντας σε εθελοντικούς καθαρισμούς ακτών, ενημερώνοντας τους γύρω μας και αφυπνίζοντας την τοπική κοινωνία όπου ανήκουμε.

Φέτος, η **Παγκόσμια Ημέρα Εθελοντικού Καθαρισμού Ακτών είναι το Σάββατο 25 Σεπτεμβρίου** και η ΗΕΛΜΕΡΑ σε συνεργασία με το Ocean

Conservancy θα συντονίζει για άλλη μια χρονιά την πρωτοβουλία αυτή στην Ελλάδα, ενεργοποιώντας εθελοντές, μικρούς και μεγάλους σε όλη τη χώρα. Ας μην περιμένουμε όμως το Σεπτέμβριο για να δείξουμε την ευαισθησία μας. **Ας αρχίσουμε από τώρα με το σύνθημα: "όχι πλαστικά, όχι σκουπίδια σε θάλασσες και ακτές!"**

Νέο Διοικητικό Συμβούλιο ΗΕΛΜΕΡΑ

Το νέο Διοικητικό Συμβούλιο που ανέδειξε η τελευταία ετήσια Γενική Συνέλευση των Μελών της ΗΕΛΜΕΡΑ, της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, έχει την ακόλουθη σύνθεση:

• Βασίλης Κ. Κωνσταντακόπουλος	Πρόεδρος
• Γιάννης Κούστας	Αντιπρόεδρος
• Μαρία Π. Τσάκου	Γενική Γραμματέας
• Δημήτριος Λεμονίδης	Ειδικός Γραμματέας

• Νικόλαος Μπαφαλούκος	Ταμίας
• Μιχάλης Δαλακούρας	Αναπληρωτής Ταμίας

Μέλη:

- Γιώργος Γράτσος
- Μαρία-Χριστίνα Κτιστάκη
- Πήτερ Γ. Λιβανός
- Ειρήνη Νταϊφά
- Νικόλαος Παππαδάκης
- Ιάκωβος Περαντινός
- Νικόλαος Τσαβλέρης
- Γιάννης Χαλάς
- Μιχάλης Χανδρός

Η Συνέλευση ενέκρινε την οικονομική λειτουργία της ένωσης και την ετήσια Έκθεση Δραστηριοτήτων του 2009 η οποία και στάλθηκε στα Μέλη και φορείς στην Ελλάδα και το εξωτερικό με τους οποίους η ΗΕΛΜΕΡΑ συνεργάζεται.

MAN DIESEL & TURBO

Η πρώτη αναβαθμισμένη 20-κύλινδρη πρωτότυπη μηχανή τύπου 28/33 D MAN DIESEL & TURBO, υποβλήθηκε πρόσφατα σε μία σειρά δοκιμών στη κλίνη δοκιμών των εγκαταστάσεων του SAINT NAZAIRE της Γαλλίας και έλαβε τη πιστοποίηση του τύπου της μηχανής από το Νηογνόμωνα DNV.

Η πιστοποίηση τύπου καλύπτει ένα προσδιορισμό ανάλογο των 9.100 KW. στις 1000 στρ/1' για το 100% MCR και ένα πρόσθετο φορτίο του 10% υπερφόρτωσης για μία ώρα λειτουργίας σε διάστημα κάθε 6 ώρες, δηλαδή, 10.000 KW. στις 10.032 στρ/λεπτό

Το εύρος της μηχανής V28/33D, περιλαμβάνει σειρά 12,16 και 20 κυλίνδρων μηχανές, διαμέτρου κυλίνδρου μηχανές 280 χιλ. και διαδρομή 330 χιλ. και καλύπτει τις απαιτήσεις IM02 και EPA TIER2.

Η μηχανή είναι μελετημένη στα μέτρα των πολύμορφων εφαρμογών πρόωσης, συμπεριλαμβανομένων όλων των τύπων των ταχύπλων οχηματαγωγών, πολεμικών πλοίων, υπεργιγών, επιπλέον, εφαρμογή στροβιλοσυμπιέσεως (STC) και σε ηλεκτρογεννήτριες εγκαταστάσεων ξηράς.

Η εταιρία δήλωσε ότι, ο νέος τύπος μηχανής χαρακτηρίζεται με μία ισορροπημένη σχέση μεταξύ της ισχύος και του βάρους της

μονάδος, από την υψηλή αντίσταση στους χαρακτηριστικούς κραδασμούς και δονισμούς, την ήρεμη λειτουργία και την σημαντική αξιοπιστία στο μέγιστο διαθέσιμο φορτίο. Πρόσθετα σχεδιαστικά γνωρίσματα περιλαμβάνουν μία αποκλειστική ανάπτυξη συστήματος ασφάλειας και ελέγχου της λειτουργίας - SaCoSeme - και το νέο υψηλής απόδοσης στροβιλοσυμπιεστή TCA33, ο οποίος έχει ειδικά προσαρμοσθεί για την V28/33D μηχανή. Συνεπεία μιας υψηλότερης σχέσης πίεσης, ο στροβιλοσυμπιεστής μπορεί να αναπτύξει τιμές ισχύος μέχρι 5000 KW ανά κύλινδρο

Η εξέλιξη έχει περιλάβει ένα πακέτο εκπομπών TIER2 παρουσιάζοντας βελτιστοποιημένο σύστημα έγχυσης του καυσίμου και του θαλάμου καύσης, αποτελέσματα του κύκλου MILLER, ψυγείο αέρα υψηλής απόδοσης, βελτιωμένα ποσοστά εκπομπών NOx/αιθάλη, εμπορική απόδοση και απλές πελατειακές σχέσεις με σκοπό την εύκολη εγκατάσταση.

Ποιοτική έγκριση από τους υπόλοιπους Νηογνόμωνες υπολογίζεται στο απότερο και σύνομο χρονικό διάστημα και, η πρώτη αναβαθμισμένη μηχανή 20V28/33D υπό παραγγελία έχει προγραμματισθεί για το φθινόπωρο του 2010.

Ένα νεότερο ενδιαφέρον στην παράκτια ενέργεια

Τούρκικη Εταιρία ναυπηγεί φορτηγά πλοία μετασκευασμένα σε εγκαταστάσεις παραγωγής και παροχής ηλεκτρικής ενέργειας

Ενα πρώην φορτηγό πλοίο μετασκευάστηκε σε μία "Ναυτική Εγκατάσταση Παραγωγής Ενέργειας" και απέπλευσε πρόσφατα από τη Τουρκία με προορισμό την Ιρακινή πόλη της BASRA. Εκεί το πλοίο θα ελλιμενιστεί στη περιοχή του λιμανιού "UMM QAST" όπου θα παρέχει ηλεκτρική ενέργεια στη γύρω περιοχή, συγχρόνως δε θα τροφοδοτεί με επί πλέον ενέργεια το δίκτυο της BASRA.

Το σκάφος, "KARADENIZ POWERSHIP DOGAN BAY" μετασκευάστηκε στο ναυπηγείο KARADENIZ HOLDINGS της Τουρκίας και αποτελεί τη πρώτη πλωτή εγκατάσταση παραγωγής και διάθεσης ηλεκτρικής ενέργειας μέσα από ένα ευρύ σχεδιασμό της Τουρκικής εταιρίας.

Η Τουρκική εταιρία ανακοίνωσε ότι, έχει τέσσερα τέτοια πλοία υπό κατασκευή με ένα συνολικό όγκο παραγωγής ενέργειας της τάξης των 675 MW. Τρία από αυτά ναυπηγούνται στα ναυπηγεία TUZLA της περιοχής της ISTAMBUL ενώ το τέταρτο είναι υπό ναυπήγηση στη περιοχή της Σιγκαπούρης.

Η εταιρία KARADENIZ έχει ήδη σε λειτουργία παραδοσιακές εγκαταστάσεις ξηράς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και με τους νέους σχεδιασμούς, ελπίζει να επεκταθεί σε διάφορες αγορές όπως του Ιράκ και του Πακιστάν.

Η MAN DIESEL & TURBO επελέγη για να εφοδιάσει 24 μηχανές και τον ηλεκτρομηχανικό εξοπλισμό για τη παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας μέσα στα τέσσερα φορτηγά πλοία "PANAMAX" το καθένα σχεδιασμένο να παράγει ισχύ των 250 MW.

Αυτά τα πλοία έχουν αρκετούς χώρους φορτίου για την εγκατάσταση του απαιτούμενου εξοπλισμού παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας που περιλαμβάνει: τις κινητήριες μηχανές, τις ηλεκτρογεννήτριες, τους εναλλάκτες θερμότητας, τις συσκευές ηλεκτρονικού ελέγχου και τα συστήματα της ψύξης.

Από τις 24 μηχανές της MAN DIESEL & TURBO, οι 21 μονάδες είναι τύπου 18V51/60 49 διπλού καυσίμου μηχανές, οι άλλες τρεις είναι του τύπου 14V48/60 μηχανές οι οποίες λειτουργούν με τη χρήση βαρέως πετρελαίου HFO.

Η ευελιξία του καυσίμου των μηχανών διπλού καυσίμου τις καθιστά κατάλληλες για το σχεδιασμό της KARADENIZ, εφόσον τα πλοία ενεργείας μπορούν να κάνουν χρήση οποιαδήποτε υποδομή υπάρχει διαθέσιμη όπου χρειασθεί να βρεθούν - χρησιμοποιώντας αέριο, MARINE DIESEL ή HFO. Το καύσιμο μπορεί να αλλάξει από ένα είδος καυσίμου σε άλλο χωρίς περιορισμούς, έστω και κατά τη διάρκεια της πλήρους και κανονικής λειτουργίας.

Όταν η καύση γίνεται με αέριο, αυτές οι μηχανές έχουν μελετηθεί να παράγουν χαμηλές εκπομπές και να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς οι οποίοι ισχύουν κατά μή-

κος των αντίστοιχων περιβαλλοντικών ακτών.

Σύμφωνα με τον κατασκευαστή, αυτές οι μηχανές διαθέτουν επίσης ένα μεγάλο βαθμό απόδοσης μέχρι 50% συγκριτικά με τις παραδοσιακές μονάδες των οποίων ο βαθμός απόδοσης φθάνει το 25 ή 30% και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αντικατάσταση παλαιών ηλεκτρογεννητριών.

Κάθε μηχανή στα παραπάνω πλοία είναι εφοδιασμένη με τους κατάλληλους σχετούς καυσαερίων με τα αντίστοιχα συστήματα επεξεργασίας για παραπέρα μείωση των εκπομπών αζώτου και θείου.

Η MAN DIESEL & TURBO δήλωσε ότι, ανάκτηση θερμικής ενέργειας από τα καυσαέρια είναι δυνατή, για τη παραγωγή ατμού κίνησης με ένα αντίστοιχο στρόβιλο. Με τη διαδικασία αυτή παρ' άγεται ηλεκτρική ενέργεια για θέρμανση ή άλλες δραστηριότητες οι οποίες χρειάζονται θερμότητα.

Αυτά τα πλοία είναι εφοδιασμένα και παρέχουν κάθε ευκολία και εξοπλισμό που χρειάζεται να συνδεθούν με το χερσαίο ενεργειακό δίκτυο και είναι όμοια στη τεχνολογία με εκείνα των παραδοσιακών εγκαταστάσεων παραγωγής ενέργειας. Εξαρτήματα όπως τροφοδοτικές γραμμές, δεξαμενές διάφορες και μεταχειρισμένες και οποιαδήποτε άλλη εξάρτηση και εξοπλισμός είναι εγκα-

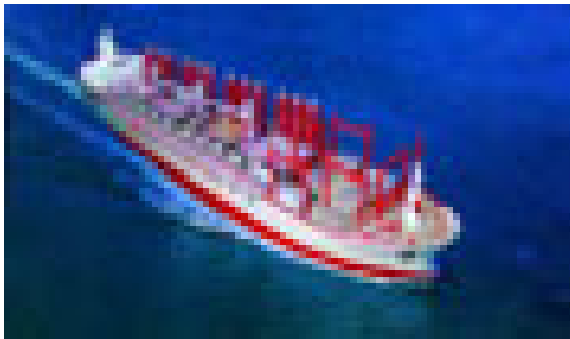
τεστημένα στο πλοίο.

Από τη στιγμή που θα καταπλεύσουν στις προβλήτες ελλιμενισμού, αυτά τα πλοία συνδέονται με τους σταθμούς παροχής αερίων. Στη περίπτωση που δεν υπάρχουν τέτοιες εγκαταστάσεις, είναι δυνατόν να πλευρίζουν πλοιάρια εφοδιασμού αερίου.

Η ισχύς η οποία παράγεται στο πλοίο μεταφέρεται κατάλληλα στις χερσαίες εγκαταστάσεις μέσα από γραμμές υψηλής τάσης των 132 KV. Ο σταθμός μεταφοράς των υπερυψωμένων καλωδίων παρέχεται από τους χειριστές εργασίας του τοπικού ενεργειακού δικτύου.

Η ιδέα των πλωτών εγκαταστάσεων ενέργειας πάνω στα πλοία, υιοθετήθηκε για την αποφυγή των σημαντικών μειονεκτημάτων μεταφοράς της ενέργειας σε μεγάλες αποστάσεις. Ενας κάπως σοβαρός παράγων της κατασκευής εγκαταστάσεων σε πλοία είναι το κόστος του σκάφους, όμως, αυτή η αρχική και ουσιαστική επένδυση έχει εφ' όσον το παγκόσμιο οικονομικό κλίμα έχει επηρεάσει τον όγκο των φορτίων μαζί με το κόστος των πλοίων.

Η δραστηριότητα της KARADENIZ POWERSHIP Co. LTD, βρήκε την ευκαιρία να μειώσει το αρχικό κόστος του πλοίου και τελικά καθιέρωσε τους σχεδιασμούς της για την ναυπήγηση πλοίων με εγκατάσταση μονάδων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.



Ένα μοντέλο των φορτηγών πλοίων τύπου PANAMAX τα οποία μετασκευάστηκαν σε μονάδες ενέργειας από την Τουρκική εταιρία KARADENIZ αποδίδοντας megίστη ηλεκτρική ενέργεια 200 MW έκαστον.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΩΝ

Η Ελληνική Ένωση Ναυλομεσιτών (HELLENIC SHIPBROKERS ASSOCIATION) σε συνεργασία με το τμήμα "Ναυτικής Επιχείρησης της Σχολής Διοίκησης Επιχειρήσεων του Αμβούργου" (MARINE BUSINESS SCHOOL OF HAMBURG SCHOOL OF BUSINESS ADMINISTRATION- HSBA). Μελετά τη Ναυτιλιακή και τη δημοσιονομία του πλοίου, στο Αμβούργο και το Πειραιά.

Η Εκτελεστική Εξουσία του προγράμματος εκπαίδευσης (EXECUTIVE TRAINING PROGRAMM) προβλέπει μία σειρά από σεμινάρια με θέματα συζήτησης σχετικά με τη ναύλωση και την εμπορική διαχείριση του πλοίου.

Η Ελληνική Ένωση Ναυλομεσιτών - HSA - προβλέπει μία σειρά από σεμινάρια με θέματα συζήτησης που έχουν σχέση με τη ναύλωση του πλοίου και τη διαχείρισή του. Αυτό το πρόγραμμα θα αναπτυχθεί παραπέρα σε ένα εκτελεστικό Πρόγραμμα Εκπαίδευσης σαν αποτέλεσμα της συνεργασίας με το "HAMBURG SCHOOL OF BUSINESS ADMINISTRATION HSBA και ειδικότερα με το "MARITIME BUSINESS SCHOOL". Οι κύριοι Ιωάννης Παχουλής της Ένωσης Ελλήνων Ναυλομεσιτών και ο καθηγητής DR. ENG. Ορέστης Σχοινάς, συντονίζουν το πρόγραμμα το οποίο θα αναπτυχθεί στο Αμβούργο και τον Πειραιά. Ο σκοπός των δύο φορέων (HSBA) και (HSA) είναι να αναπτύξει παραπέρα την προσπάθεια σε ένα σημαντικό πρόγραμμα "MASTER OF BUSINESS ADMINISTRATION - MBA), από τις Γερμανικές Ακαδημαϊκές Αρχές. Ένα νέο πρόγραμμα στη ναυτική εκπαίδευση δεν θα συνιστά απαραίτητη πληροφόρηση στους περισσότερους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων, όμως, πέρα από αυτά, κάποιος εύκολα θα απορήσει, γιατί ένα επιτυχές επαγγελματικό δεοντολογικό πρόγραμμα εκπαίδευσης, όπως αυτό το οποίο προσφέρεται από την HSA επιδιώκει τη συνεργασία ενός Γερμανικού Ακαδημαϊκού Ινστιτούτου. Η απάντηση δεν είναι τόσο δύσκολη εφ' όσον και οι δύο Οργανώσεις αναζητούν Ακαδημαϊκές αξίες και λειτουργικές πραγματικότητες για τα προγράμματά τους.

Θεωρητική προσέγγιση ουδέποτε έγινε θετικά αποδεκτή από τη βιομηχανία. Αναζητούνται αναλυτές προβλημάτων και οργανωτές επιχειρήσεων και όχι απλά αριθμός παρεμβάσεων όταν έρχεται η κατάλληλη στιγμή. Η HSA επέλεξε το HSBA σαν συνεργάτη συνεπεία τις σχέσεις και τους δεσμούς με τη Ναυτιλιακή Βιομηχανία του AMBOYΡΓΟΥ.

Η BA στη δημοσιονομία της ναυτιλίας και του πλοίου γενικότερα, σπουδαστές του HSBA απασχολούνται από τις εταιρίες και σπουδάζουν παράλληλα. Αυτός ο θεσμός είναι υποχρεωτικός και αποκαλείται "DUAL STUDIUM" στα Γερμανικά. Η διδασκόμενη ύλη είναι ένα σύμπλεγμα από την άσκηση στο γραφείο και, οι συμμετέχουσες εταιρίες εξασφαλίζουν ανατροφοδότηση του περιεχομένου των σπουδών ευεργετικά με τη συνεργασία του "HSBA". Το πρόγραμμα πλήρως αποδεκτό "BA" από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα και τη δημοσιονομία του πλοίου, η δε δομή του είναι 70% Διοίκηση επιχείρησης BUSINESS ADMINISTRATION) και 30% Ναυτιλία και δημοσιονομία του πλοίου (σε όρους ωρών διδασκαλίας).

Ο όρος Διοίκηση Επιχειρήσεων περιέχει μέρος των συνήθων δημοσιονομικών προτύπων, στρατηγικούς κανόνες έρευνας της αγοράς κλπ. στην Αγγλική. Οι σπουδαστές θα πρέπει να μελετούν ξένες γλώσσες και τη Κινεζική, Αραβική και Ρωσική οι οποίες αποτελούν μερικές των επιλογών. Τα εξειδικευμένα πρότυπα αρχίζουν από τον απόλυτα πρώτο μήνα και ασχολούνται σχεδόν με όλες τις πρακτικές πλευρές της ναυτιλιακής δραστηριότητας, όπως, ναυλώσεις, S&P πολιτική και συμμόρφωση, ναυτικοί νόμοι και κανόνες ασφαλείας κλπ. Η BA διδασκόμενη ύλη είναι για είκοσι εβδομάδες ετησίως και είναι κατανεμημένη σε "φάσεις" αντί εξαμήνων, έτσι, οι σπουδαστές μπορούν να καταναλώσουν το υπόλοιπο των τριάντα εβδομάδων ετησίως στην απασχόληση. Μια φάση διαρκεί μίνιμουμ 4 και μάξιμουμ 10 εβδομάδες.

ΤΟ ΣΧΟΛΕΙΟ «ΑΡΓΩ»

Στις 13 Σεπτεμβρίου 2010 άνοιξαν τα Κέντρα Ημερήσιας Φροντίδας του " ΑΡΓΩ" στα Καλύβια και στον Πειραιά.

Έγινε ο καθιερωμένος Αγιασμός των παιδιών .

Ήρθαν οι γιατροί του ΟΙΚ.ΝΑΥΤΟΥ παθολόγοι, καρδιολόγοι, δερματολόγοι και εξέτασαν τα παιδιά για να αρχίσουν τα αθλητικά τους προγράμματα.

Στις 28 Οκτωβρίου θα παρελάσουν τα παιδιά στον Πειραιά και στα Καλύβια για την Εθνική μας Εορτή.

Ετοιμάζουμε χριστουγεννιάτικες κάρτες που φιλοτέχνησαν τα παιδιά με την βοήθεια των εκπαιδευτών τους .

Επίσης θα εκδώσουμε όπως κάθε χρόνο το ετήσιο ημερολόγιο το οποίο μοιράζεται δωρεάν στους διαφημιζόμενους και σε άλλους φορείς .

Διοργανώνουμε τον καθιερωμένο ετήσιο χορό μας την προπαραμονή των Χριστουγέννων.

Παρακαλούμε όλους τους φίλους των παιδιών του "Αργώ" να μας ενισχύσουν, αγοράζοντας κάρτες, βάζοντας διαφημιστική καταχώρηση στο ημερολόγιο και αγοράζοντας προσκλήσεις για το χορό.

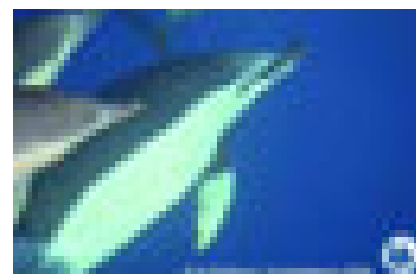
Εκ μέρους των παιδιών ευχαριστούμε
θερμά και ευχόμαστε
κάθε καλό και Υγεία.

“ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ” ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Παγκόσμια Ημέρα Ωκεανών

Με αφορμή την **Παγκόσμια Ημέρα Ωκεανών, το Αρχιπέλαγος, Ινστιτούτο Θαλάσσιας Προστασίας επισημαίνει την ανάγκη λήψης άμεσων** και ουσιαστικών μέτρων προστασίας τα οποία θα ανακόψουν τον διαρκώς αυξανόμενο ρυθμό υποβάθμισης που αντιμετωπίζουν οι περισσότερες θάλασσες παγκοσμίως και μεγάλο μέρος των ευρωπαϊκών και μεσογειακών θαλασσών.

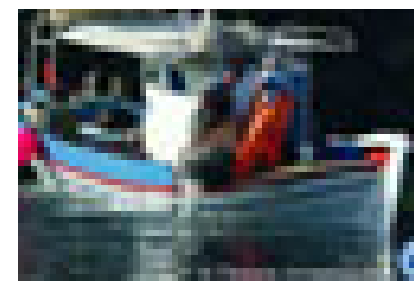
Σε μία περίοδο όπου βρίσκεται σε εξέλιξη η **ανυπολόγιστη περιβαλλοντική καταστροφή στον κόλπο του Μεξικού, το μήνυμα για αναθεώρηση των πρακτικών** χρήσης και εκμετάλλευσης των θαλασσών και για εφαρμογή αποτελεσματικών κανόνων στις θαλάσσιες διεθνείς μεταφορές πρέπει να είναι πιο καθαρό και ηχηρό από ποτέ.



Το Αιγαίο στηρίζει ακόμα σπάνιους πληθυσμούς θαλάσσιων θηλαστικών

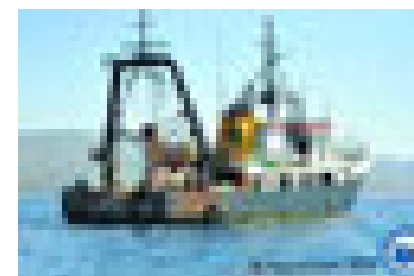
Παρά το μέγεθος των περιβαλλοντικών πιέσεων που υφίστανται καθημερινά οι θάλασσες παγκοσμίως, **το Αιγαίο εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται ως μία από τις πιο βιοποικίλες θάλασσες στον κόσμο** και να στηρίζει ένα μεγάλο μέρος του εθνικού πλούτου της Ελλάδας. Αποτελεί ένα εξαιρετικά δυναμικό οικοσύστημα, ζωτικής σημασίας για τα προστατευόμενα και απειλούμενα θαλάσσια είδη, αλλά και για τους οικοτόπους. Εκτός των άλλων, το Αιγαίο είναι άρρηκτα συν-

δεδεμένο με την παγκόσμια πολιτιστική κληρονομιά και επηρεάζει άμεσα τους δείκτες της κοινωνικοοικονομικής ζωής στην Ελλάδα.



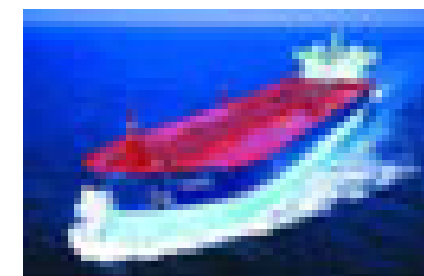
Η μείωση των ιχθυαποθεμάτων, λόγω της ανύπαρκτης αλιευτικής διαχείρισης πλήττει καίρια το μέλλον της παράκτιας αλιείας και των νησιωτικών κοινωνιών

Ωστόσο, στην Ελλάδα σήμερα δεν εφαρμόζεται κανένα μέτρο για την προστασία ή τη διαχείριση αυτού του μοναδικού θαλάσσιου πλούτου. Η παντελής έλλειψη διαχείρισης των αλιευτικών δραστηριοτήτων επιτρέπει καθημερινά καταστροφικές αλιευτικές πρακτικές, που έχουν ως αποτέλεσμα την αφαίμαξη των θαλασσών. Οι συνέπειες είναι τεράστιες τόσο για τα σπάνια θαλάσσια είδη, όσο και για τις τοπικές κοινωνίες που εξαρτώνται - επαγγελματικά και διατροφικά - από την αλιεία.



Τα συρόμενα αλιευτικά εργαλεία προκαλούν τεράστια ζημιά σε σπάνια θαλάσσια οικοσυστήματα, όπως τα λιβάδια Ποσειδωνίας και οι ύφαλοι ασβεστολιθικών ροδοφυκών (τραγάνα)

Επιπλέον, το σοβαρό περιβαλλοντικό ρίσκο που αντιμετωπίζει καθημερινά το Αιγαίο, από την ανεξέλεγκτη ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι τεράστιο. Η σημερινή κατάσταση γίνεται δυσχερέστερη εξ' αιτίας της αύξησης της ήδη εντατικής ναυσιπλοΐας στην περιοχή, η οποία πραγματοποιείται χωρίς να υπάρχουν επαρκείς κανονισμοί αλλά και μέτρα καταπολέμησης της ρύπανσης.



Οι ελληνικές θάλασσες χαρακτηρίζονται από την απουσία καθορισμού ελεγχόμενων διαδρόμων υποχρεωτικής πορείας, ελέγχου της κίνησης των πλοίων, καθώς και μηχανισμού έγκαιρης αντίδρασης και αντιμετώπισης μικρού ή μεγάλου ατυχήματος, (μέτρα που εφαρμόζονται σχεδόν σε όλες τις κλειστές θάλασσες του κόσμου)

Ιδιαίτερα **στον τομέα της μεταφοράς πετρελαίου και των δεξαμενόπλοιων, τα μέτρα προστασίας κατά της θαλάσσιας ρύπανσης είναι ανύπαρκτα**. Στην περίπτωση πρόκλησης ναυτικής τραγωδίας, όπως ένα ναυάγιο ή μια μεγάλη διαρροή πετρελαίου ή άλλου φορτίου, είναι επιστημονικά και εμπειρικά αποδεδειγμένο ότι οι επιπτώσεις στη θαλάσσια βιοποικιλότητα είναι τεράστιες και οι συνέπειες θα μπορούσαν να καταστρέψουν τομείς νευρικής σημασίας για την Ελλάδα.

Η ανεπάρκεια του κρατικού μηχανισμού να διαχειριστεί στην πράξη την υπάρχουσα κα-

τάσταση κίνησης εμπορικών πλοίων και - κυρίως - πετρελαιοφόρων στο Αιγαίο, σε συνδυασμό με την ανικανότητα να αντιμετωπίσει κάποιο μικρό ή μεγάλο θαλάσσιο ατύχημα δεν αφήνει κανένα απολύτως περιθώριο αισιοδοξίας ή εφησυχασμού.

Η καθημερινή παρουσία και δράση του Αρχιπελάγους δίπλα στα θαλάσσια οικοσυστήματα, οι εικόνες και τα μηνύματα που λαμβάνει μαρτυρούν την ιδιαίτερα κρίσιμη και ανησυχητική κατάσταση που βιώνουν οι ελληνικές θά-

λασσες.

Η επιστημονική ομάδα του **Αρχιπελάγους** συνεχίζει να **συγκεντρώνει και να επεξεργάζεται καθημερινά**, σε 24ωρη βάση, δεδομένα γύρω από την κίνηση των πλοίων στο Αιγαίο και τον υφιστάμενο κίνδυνο θαλάσσιου ατυχήματος. Το **διαρκώς αυξανόμενο περιβαλλοντικό ρίσκο στο Αιγαίο απαιτεί άμεσα και αποτελεσματικά βήματα** και πρωτοβουλίες από την πολιτεία, ώστε να καλυφθεί άμεσα το τεράστιο κενό που υπάρχει στη διαχείριση αυτού του τερά-

στιου κινδύνου που κυοφορείται από την άναρχη και ανεξέλεγκτη κίνηση των πλοίων στο Αιγαίο.

Αναστασία Μήλιου

Συντονίστρια Δράσεων Προστασίας, Αρχιπελάγους, Ι.Θ.Π

Θαλάσσια Ερευνητική Βάση

Τ.Θ 229, 83 102,
Όρμος Μαραθοκάμπου, Σάμος
ίδα του Αρχιπελάγους στο Facebook, για αμεσότερη επικοινωνία & ενημέρωση.

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

- ΕΝΩΣΗ ΔΗΜΗΝΙΑΙΑ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΠΕΜΕΝ - ΙΟΥΛΙΟΣ - ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2010
- DIESEL FACTS OF MAN DIESEL AND TURBO 2/2010
- GAC WORLD NO 3 JULY 2010
- ΤΟ ΜΑΤΣΑΚΟΝΙ της ΠΕΝΕΝ ΙΟΥΛΙΟΣ - ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2010
- ΤΑ ΝΕΑ ΤΟΥ ΣΩΝΠΑΠ - ΔΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ
- ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΜΑΪΟΣ - ΙΟΥΝΙΟΣ 2010
- NEWS - ΝΕΑ ΗΕΛΜΕΡΑ - ΑΠΡΙΛΙΟΣ - ΙΟΥΝΙΟΣ 2010
- ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ - ΔΕΛΤΙΑ ΤΥΠΟΥ 3/7/2010 - 6/9/2010
- WARTSILA Twenty four 03-2010
- MAN DIESEL Prime Seru Academies "NEW COURSES CATALOGUE"

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

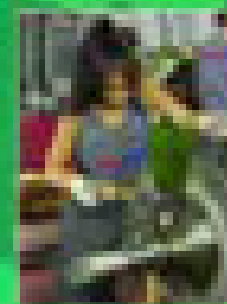
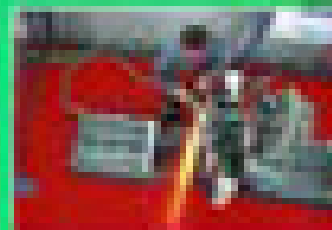
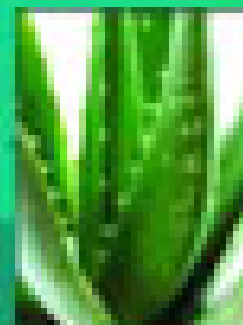
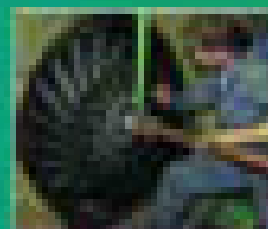
154, KALAMIS St., ZIONOS
185 40 PIRAEUS, GREECE

TEL: (+30) 210 4182771, (+30) 210 4182772
FAX: (+30) 210 4182773

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



**quality
certificate**



24 Hours
worldwide
turbocharger service
& spare parts

www.turbomed.gr

turbomed@otenet.gr



TURBOMED

TURBO • TECHNOLOGY • WORLD CARE