

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

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ · ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ · ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2010 • No 44

A. EXCLUSIVE AGENTS FROM

PACIFIC EAST REGION

AMERICA NORTH AND MEXICO: 1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
THE PACIFIC NORTH PACIFIC: 1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
JAPANESE ISLAND: 1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
LATIN AMERICA: 1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
BLACK SEA:

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
EUROPE: 1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
EUROPE: 1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

B. CHINA REGION

B.1. MAIN AGENTS FROM:

NORTH CHINA

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

SOUTHERN CHINA

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

WESTERN CHINA

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

B.2. ALTERNATIVE AGENTS FROM:

SHANGHAI REGION

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

GUANGDONG REGION

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

GUANGZHOU REGION

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

GUANGDONG REGION

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

GUANGDONG REGION

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

GUANGDONG REGION

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

GUANGDONG REGION

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

GUANGDONG REGION

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

GUANGDONG REGION

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

GUANGDONG REGION

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

GUANGDONG REGION

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

GUANGDONG REGION

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

GUANGDONG REGION

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

GUANGDONG REGION

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

GUANGDONG REGION

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

GUANGDONG REGION

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

GUANGDONG REGION

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

B. OTHER REGIONS - MAIN AGENTS:

INDIA, S.E. ASIA

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

AFRICA

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

C. TECHNICAL SERVICES:

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

EUROPE

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

D. FUEL REPRESENTATION:

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

E. MARINE REPRESENTATION:

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

EUROPE

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

F. TANK-CLEANING SERVICES IN CHINA:

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.



Your global partner in Ship Repair & Technical Services

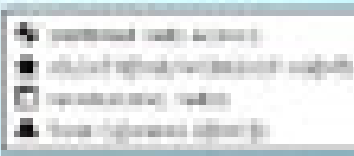
Marine Plus SA
Main Office

Marine Plus LTD
Main Office

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.

1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.
1. TONY'S OF THE PACIFIC, INC.



ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ - ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2010

Β' ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΕΥΧΟΣ Νο 44

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

ΛΕΣΧΗ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

Μαυροκορδάτου 11, 185 38 Πειραιάς

ΚΩΔΙΚΟΣ 5023

ΤΗΛ.: 210 4291273, 210 4291364

FAX: 210 4291364

web site: www.superengclub.gr

e mail: supereng@otenet.gr

ΕΚΔΟΤΗΣ

Α. Πρίντεζης

Μαυροκορδάτου 11, 185 38 Πειραιάς

ΤΗΛ.: 210 4291273, 210 4291364

FAX: 210 4291364

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Πρίντεζης Αντ. - Χονδρομιάλης Μ.

Μπουρδάρης Δημ.

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ

ΜΟΥΡΑΤΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΛΑΕΝ

Πρόεδρος: ΠΡΙΝΤΕΖΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

Αντιπρόεδρος: ΡΑΠΕΣΗΣ ΝΙΚΟΣ

Γ. Γραμματέας Α': ΚΑΡΑΤΖΗΣ ΓΕΩΡΓ.

Γ. Γραμματέας Β': ΜΠΑΛΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ

Ταμίας: ΜΟΥΡΑΤΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

Υπ.Περιοδικού: ΠΡΙΝΤΕΖΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

Δημόσιες Σχέσεις: ΚΑΙΣΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ

Σύμβουλοι:

ΜΠΟΥΡΔΑΡΑΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΧΟΝΔΡΟΜΙΧΑΛΗΣ ΜΙΧΑΛΗΣ

ΡΑΦΕΛΕΤΟΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

ΚΑΜΠΑΣΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

Λεσχάρχης: ΚΟΝΤΑΡΑΤΟΣ ΔΗΜ.

ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΓΝΩΣΗ & ΤΕΧΝΗ

ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ - ΕΚΤΥΠΩΣΗ

ΓΕΩΡΓΙΑ - ΜΑΡ.-ΕΛΕΝΗ ΜΟΥΡΟΥΣΙΑ Ο.Ε.

Κολοκοτρώνη 144 - Πειραιάς

Τηλ. 210 4182591 - Fax: 210 4532911

e-mail: mourousias1@yahoo.gr

• Η Συντακτική Επιτροπή διατηρεί το δι-

καίωμα να τροποποιεί, αν αυτό κριθεί α-

ναγκαίο, τα επώνυμα άρθρα των συνερ-

γατών του περιοδικού

• Τα ενυπόγραφα άρθρα εκφράζουν τις

προσωπικές και μόνο απόψεις των συγ-

γραφέων και συνεπώς δεν απηχούν υπο-

χρεωτικά τις θέσεις του περιοδικού.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Ή ... ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ;

Διαβάσαμε στον τύπο πως στους δείκτες ανταγωνιστικότη-
τας του W.E.F. η Ελλάδα κατηφόρησε στις τελευταίες θέσεις
της λίστας. Χαμηλότερα και από τη Ρουάντα ακόμη.

Γι' αυτό και η μοναδική θετική πρωτιά που κατέχει η χώρα
μας, την Εμπορική Ναυτιλία, σπουδαίο εργαλείο για τη θερα-
πεία της ανεργίας και σοβαρό αρωγό της εθνικής μας οικο-
νομίας, πρέπει να την προσέχουμε “ως κόρη οφθαλμού” κι ό-
χι να την αντιμετωπίζουμε με αδιαφορία ή και με εχθρότητα α-
κόμη!!

Έτσι με ανακούφιση δέχτηκε ο ναυτιλιακός κόσμος την επα-
νασύσταση, αλλά ατυχώς με διαφορετικό όνομα, του τόσο
πρόχειρα και αδικαιολόγητα καταργηθέντος και διαλυθέντος
ιστορικού Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Και διερωτούνται, αυτοί που ασχολούνται με τη ναυτιλία,
γιατί αντικαταστήσανε το “Εμπορικής Ναυτιλίας” με το άσχε-
το “Θαλάσσιων Υποθέσεων”;

Προς πληροφορίαν των αναγνωστών σας το Υφυπουργείο
Εμπορικής Ναυτιλίας ιδρύθηκε στις 5/8/1936 υποκαθιστώντας
τη Διεύθυνση Εμπορικού Ναυτικού του τότε Υπουργείου Ναυ-
τικών και κατά τη διάρκεια του πολέμου στις 7/6/1944 αναβαθ-
μίστηκε σε Υπουργείο!!

Η κυβέρνηση και ο κ. πρωθυπουργός προσωπικά, θα πρέπει
να εγκύψουν στα προβλήματα της ναυτιλίας, σημερινά και
χθεςινά, (αναφέρονται ενδεικτικά μερικά παρακάτω) που μα-
στίζουν τους ναυτιλλομένους με αποτέλεσμα τα Ελληνόπου-
λα να στρέφουν την πλάτη τους στη θάλασσα και να κινδυνεύ-
ει η μεγαλύτερη βιομηχανία της χώρας αφελληνισμένη να ξε-
γλιστρήσει από τα Ελληνικά χέρια...

1. Ο νόμος 3863/10 προβληματίζει πολύ σοβαρά τους ωρο-
μίσθιους καθηγητές, που αποτελούν δυστυχώς την πλειονό-
τητα στη Ναυτική Εκπαίδευση, με αποτέλεσμα την υπολει-
τουργία της!

2. Ο υπουργός κ. Α. Λοβέρδος υποσχέθηκε στη Βουλή πως
“δεν υπάρχει καμία αλλαγή για τους ναυτικούς σε σχέση με



← τα ασφαλιστικά και τα συνταξιοδοτικά τους δικαιώματα". Ναι αλλά το επίδομα αδείας μειώθηκε στα 200 ευρώ και αναμένεται να έχουν την ίδια κακή τύχη τα δώρα Χριστουγέννων και Πάσχα και επιβαρυνθήκανε επιπρόσθετα με το Ε.Α.Σ. (ΛΑΦΚΑ).

3. Είναι παράλογο οι βαλκανικές (π.χ. Τουρκίας, Βουλγαρίας, Ρουμανίας) ανώτατες σχολές πλοίαρχων και μηχανικών να χορηγούν μέχρι και διδακτορικά διπλώματα και οι δικές μας, της πρώτης ναυτιλιακής δύναμης στον κόσμο, να μοιράζουν αδιαβάθμιστα πτυχία που θα αναβαθμιστούν σε ισάξια των... Τ.Ε.Ι. (και όχι βέβαια των Α.Ε.Ι.) μετά μία... δεκαετία περίπου σύμφωνα με τον νόμο 3450/06!!! Ελπίζουμε πως η νέα υφυπουργός Θαλασσίων Υποθέσεων κ. Ε. Τσουρή, που είχε καταψηφίσει (και πολύ σωστά) τότε τον πιο πάνω νόμο πως με τροποποίηση θα αποκαταστήσει αυτή την κατάφωρη αδικία.

4. Ένα ισχυρό και λογικό κίνητρο για την προσέλευση νέων στη θάλασσα θα ήταν η απαλλαγή των αξιωματικών από τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις. Γιατί, άσχετα με την πάρα πολύ σκληρή και φοβερή αντικοινωνική ζωή του ναυτικού, σε περίπτωση πολέμου οι ναυτικοί επιστρατεύονται και υπηρετούν στις επικίνδυνες πολεμικές μεταφορές.

Οι άλλοι που βρίσκονται στην ξηρά επιστρατευμένοι μπορούν, χωρίς ειδική εκπαίδευση, να επανδρώσουν πολεμικά και φυσικά εμπορικά πλοία!

5. Και τέλος θα μπορούσαν να ψηφίζουν και οι ναυτικοί που βρίσκονται εν πλω ή σε λιμάνια του εξωτερικού που δεν υπάρχει προξενική αρχή όπως οι συμπατριώτες τους συμπεριλαμβανομένων και των φυλακισμένων.

Φρίξος Δήμου
Πλοίαρχος Ε.Ν.

ΕΥΧΕΣ

**Ο Πρόεδρος και το Διοικητικό Συμβούλιο της
ΛΕΣΧΗΣ ΤΩΝ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.**

ΕΥΧΟΝΤΑΙ

Με εγκάρδιες και ευχές αγάπης στα μέλη της Λέσχης, στους φίλους και συνεργάτες μας, στους Διοικητικούς, Πολιτικούς και τοπικούς κοινωνικούς φορείς, στην Εφοπλιστική Κοινότητα, στη Ναυτική Συνδικαλιστική δραστηριότητα και στο Ναυτιλιακό χώρο, γενικά:

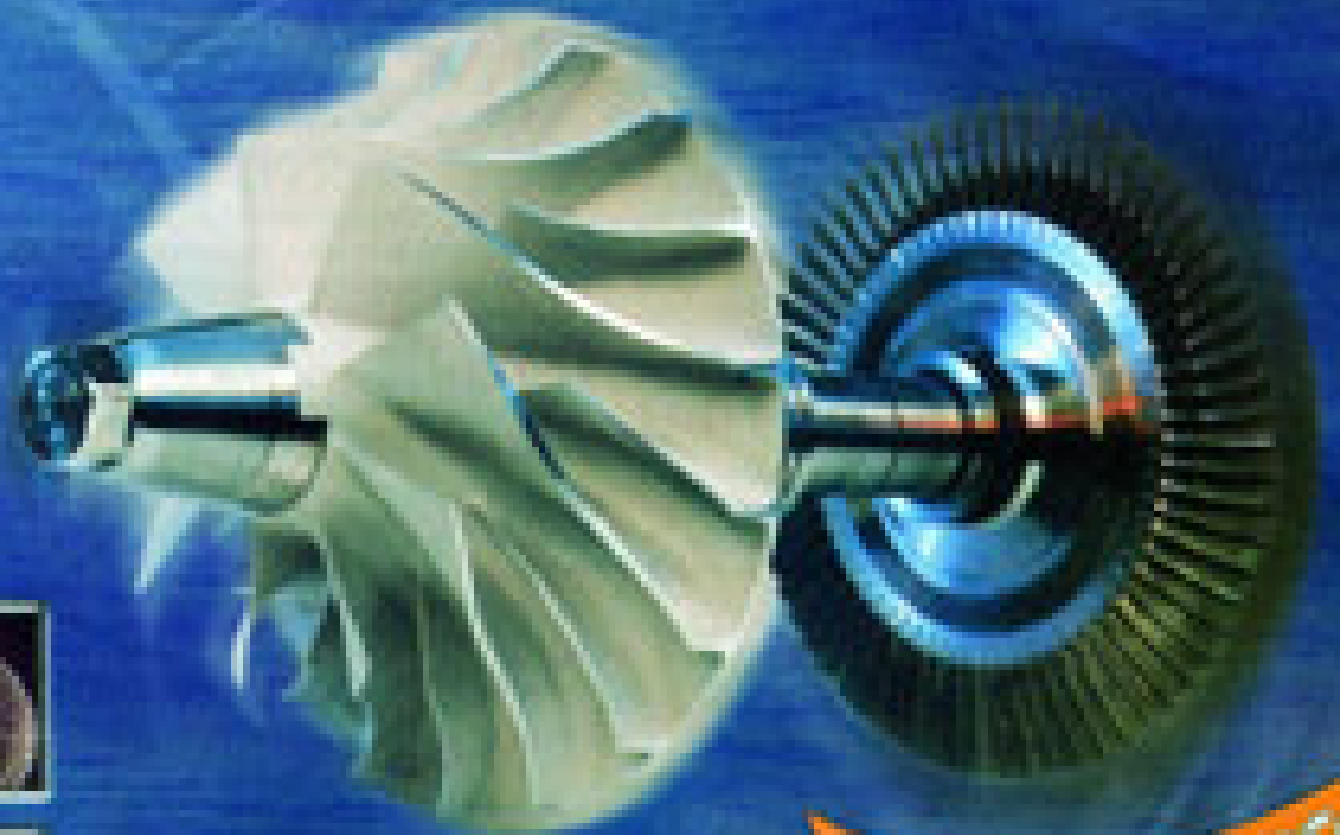
Στο νέο χρόνο 2011, ο οποίος μπήκε δειλά-δειλά και άρχισαν να περνούν οι πρώτες μέρες του, να μην επαναληφθούν τα διάφορα προβλήματα τα οποία άφησε ο προηγούμενος χρόνος των οποίων το βάρος τους λύγισε το λεβέντικο ανάστημα του λαού μας, δημιουργώντας σημαντικές κοινωνικές οικονομικές αδικίες και αναταραχές.

Ο καινούργιος χρόνος 2011 να χαρίσει οικογενειακή ΥΓΕΙΑ, ΠΡΟΟΔΟ και να είναι χρόνος ελπίδας και χαράς.

*Να είναι χρόνος ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ, χωρίς ΠΟΛΕΜΟΥΣ και ΒΙΑ.
ΧΡΟΝΙΑ ΚΑΛΑ*

TURBOMECHANIKI LTD

- SERVICE • REPAIRS
- SPARES • BALANCING
- BLADING



24 HOURS SERVICES

TURBO *MARINE*

...meet the specialists!

MANOLIS BALIS

15, KONTOMARTIS AVENUE, 10110 PIRAEUS
GREECE - GREECE
TEL: +30 210 441 0102 - 010 402 0000 FAX: +30 210 441 0400
WWW.TURBOMECHANIKI.COM

← σίας του νερού με την αναρρόφηση η οποία δημιουργείται από τον φυσητήρα. Τα αντλούμενα καυσαέρια συμπίεζονται με τη βοήθεια του φυσητήρα, στη συνέχεια αναμιγνύονται με τον τροφοδοτικό αέρα σε ένα μοναδικό οχετό αέρα προτού εισέλθουν στο ψυγείο αέρος της κυρίας μηχανής.

Μέσα στο δοχείο απόξεσης τα καυσαέρια ξεπλένονται με νερό τα οποία μετατρέπονται σε όξινα υγρά συνεπεία της παρουσίας του θείου το οποίο περιέχεται στα καυσαέρια και το οποίο διαλύεται στο νερό. Συνεπώς χρειάζεται υδροξείδιο του νατρίου για να αδρανοποιήσει τον όγκο της διάλυσης του SCRUBBER. Μια σημαντική ποσότητα μοριακής μάζας (PARTICULATE) θα αιωρείται στο νερό του SCRUBBER, κατά συνέπεια καθίσταται αναγκαία η ύπαρξη μιας μονάδας καθαρισμού του νερού (WATER CLEANING UNIT - WCU) που θα αποβάλλει την αιωρούμενη μοριακή μάζα (PARTICULATES) από το χώρο του SCRUBBER μεταγγίζοντας σαν στερεά λάσπη στη δεξαμενή λασπωδών καταλοίπων του μηχανοστασίου. Η μονάδα WCU - μονάδα καθαρισμού του νερού - έχει μελετηθεί να καθαρίζει το νερό του SCRUBBER σε τέτοια κατάσταση που να είναι δυνατόν να απορρίπτεται στην ανοικτή θάλασσα σύμφωνα με τα κριτήρια του IMO.

Με στόχο να καταστεί η εγκατάσταση του EGR εύκολη στους χειρισμούς λειτουργίας από το πλήρωμα με τη διαβεβαίωση σωστών και σύντομων αντιδράσεων με τις διαφορές των φορτίων της μηχανής, έχει μελετηθεί ένα πλήρες αυτόματο σύστημα ελέγχου του EGR. Μια σταθερή ομάδα ελέγχου της MAN DIESEL & TURBO -MPC- χρησιμοποιείται βασικά σαν κύρια μονάδα ελέγχου και σαν δευτερεύον σύστημα, ένα σύστημα (PROGRAM MABLE LOGIC CONTROLLER - PLC) της SIEMENS χρησιμοποιείται για τον έλεγχο της μονάδας "Κύκλωμα Συντήρησης του Νερού" (WATER TREATMENT PLANT - WTP).

Η εγκατάσταση

Τον Ιούλιο 2009, το πλοίο ALEXANDER MAERSK δεξαμενίστηκε στα ναυπηγεία "LISNAVE" της Πορτογαλίας για 30 ημέρες. Στη διάρκεια αυτής της περιόδου όλα τα βαρέα εξαρτήματα του EGR εγκαταστάθηκαν κατάλληλα στο πλοίο και το σημαντικότερο μέρος των εργασιών εγκατάστασης συμπληρώθηκε αντίστοιχα.

Η μονάδα EGR η οποία, όπως αναφέρθηκε παρα-



Το πρωτότυπο σύστημα «EGR» το οποίο έχει εγκατασταθεί και σήμερα λειτουργεί στο πλοίο «ALEXANDER MAERSK»

πάνω συνίσταται, από το δοχείο απόξεσης, το ψυγείο, το συλλέκτη των υγρών του νερού και τον φυσητήρα εγκαταστάθηκαν στη μεσαία πλατφόρμα του μηχανοστασίου, πλησίον του οχετού καυσαερίων της κυρίας μηχανής. Οι δύο κανονικές απόδοσης στροβιλοσυμπιεστές εφαρμόστηκαν και ένας απλός υψηλής απόδοσης στροβιλοσυμπιεστής εφοδιασμένος με το σύ-

στημα διαφορικής επιφάνειας στροβίλου εγκαταστάθηκε στη θέση των δύο αρχικών, με νέο οχετό τροφοδοτικού αέρα ο οποίος κατανέμει το μίγμα του τροφοδοτικού αέρα και των επανακυκλοφορούντων καυσαερίων μεταξύ των δύο υπαρχόντων ψυγείων της κυρίας μηχανής. Τα στοιχεία των ψυγείων της κυρίας μηχανής αντικαταστάθηκαν με άλλα ειδικής κατασκευής στοιχεία με κατεργασία NANO-ΕΠΙΚΑΛΥΨΗΣ ώστε να προληφθεί το φαινόμενο της διάβρωσης η οποία εμφανίζεται συνεπεία της συμπίκνωσης του θειικού οξέος.

Ο υπόλοιπος εξοπλισμός και οι σωληνογραφικές εργασίες για το σύστημα WTP εγκαταστάθηκαν στη δεξιά πλευρά/γωνία του μηχανοστασίου, στο κύριο δάπεδο.

Το σύστημα EGR μελλοντικά

Το αποτέλεσμα των δοκιμών του συστήματος EGR πάνω στη δοκιμαστική μηχανή 4T50 ME-X έδειξαν ότι, το EGR προβάλλεται σαν υποψήφιο IMO TIER II για τις μεγάλες δίχρονες μηχανές. Το τεστ πραγματικής λειτουργίας θα αποκαλύψει την επιρροή του EGR πάνω στη μηχανή μέσα από μακρές χρονικές περιόδους, και κατά συνέπεια πιστοποιεί το κύρος της εφαρμογής του EGR σε μία μακρόχρονη λειτουργία των πλοίων.

Διερεύνηση της λειτουργίας και της απόδοσης του συστήματος EGR φυσητήρα, θα συνεχισθεί πάνω σε ένα συνδυασμό και συνεργασία του τμήματος των στροβιλοσυμπιεστών και των τμημάτων έρευνας της χαμηλής ταχύτητας (RESEARCH AND DEVELOPMENT - R&D) και μηχανολογίας. Μια νέα μελέτη φυσητήρα του συστήματος EGR βασισμένη στα πρότυπα του στροβιλοσυμπιεστή τύπου "TCR" με μία απόδοση περίπου 80%, θα δοκιμασθεί περί το τέλος του 2010.

Πέρα από την ενσωμάτωση και το συνδυασμό του συστήματος EGR στη σχεδίαση της μηχανής, υπάρχει μία μελλοντική πρόκληση η οποία είναι ήδη μέσα στους στόχους της MAN DIESEL & TURBO.

FOUNDED BY LEO HONOLANDER SINCE 1979 • SPECIALIST IN PUMP, VALVE, INJECTION & OVERHAULS

GENSET PARTS (GENLINE & EQUIPMENT) HOME MADE FOR ALL THE ENGINE TYPES M.E. AND D.T. (VALVE, WASH, TANKS, INJECTION, P.A. & P.T.C.)

OVERHAULS OVERHAULING, TECHNICAL BASE, SALES USED AND NEW

INJECTION PUMPS & BARREL HEAD, INJECTION, INJECTION PUMP, VALVES, MANUFACTURE FOR ALL THE ENGINE TYPES

OVERHAULING OF: FUEL PUMPS, INJECTION PUMPS & BARRELS, VALVES ETC.

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

RESEARCH IN DEVELOPMENT & TURKEY



11. STAMBOULI & P. STAMBOULI LTD. • 105 AB STRADA • (GENSET TEL.) • 00359 00 12 000 00 10 010 • A.S. • 00359 00 27 120 00000 • 00359 00 27 010
www.stambooli.com.tr • info@stambooli.com.tr



GOLDEN MARINE DIESEL S.A.

ABSOLUTE SOLUTION IN MARINE ENGINE



Η ΚΙΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΕΤΑΙ Η ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΣΤΟ ΚΟΣΜΟ ΕΝ ΤΩ ΜΕΤΑΞΥ ΣΤΟΧΕΥΕΙ ΣΕ ΝΕΕΣ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΕΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΕΙΣ

Κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου αυτού του έτους, η Κίνα κατασκεύασε το ποσοστό του 41,1% του παγκόσμιου αριθμού πλοίων, εν τω μεταξύ οι παραγγελίες τις οποίες έχει κλείσει αριθμούν το 46,2% της παγκόσμιας αγοράς.

Η παγκόσμια ναυπηγική δραστηριότητα υπολογίζεται να πλησιάσει τους 200 εκατομμύρια τόνους DWT και η ικανότητα μόνο της Κίνας να φθάσει τους 80 εκατ. τόνους DWT στη διάρκεια αυτού χρόνου (2010).

Μετά από το ξεπέρασμα της Νότιας Κορέας από τη Κίνα, να χαρακτηριστεί ο ουσιαστικότερος ναυπηγικός παράγων στο κόσμο σε όγκο τόνων DWT η Κίνα δεν έχει το χρόνο να απολαύσει αυτό το κατόρθωμα.

Στη κορυφή της ατζέντας της ναυπηγικής βιομηχανίας αυτής της χώρας χαρακτηρίζεται, δηλώνουν οι ειδικοί αναλυτές, η δυναμική παρέμβαση στους εξελιγμένους σχεδιασμούς.

Οι τελευταίοι χαρακτηριστικοί αριθμοί οι οποίοι αναφέρονται από τον οργανισμό "Του Κινεζικού Συνδέσμου της Εθνικής Ναυπηγικής Βιομηχανίας" (CHINA ASSOCIATION OF NAVAL SHIP-BUILDING), δείχνουν χαρακτηριστικά ότι, στη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου αυτού του χρόνου η Κίνα παρήγαγε ποσοστό 41,1% του παγκόσμιου αριθμού πλοίων, εν τω μεταξύ οι παραγγελίες νέων ναυπηγήσεων πλοίων αριθμούν το ποσοστό των 46,2% της παγκόσμιας αγοράς.

Είναι χαρακτηριστικό ότι, η παγκόσμια οικονομική κρίση κατάφερε ένα σημαντικό χτύπημα σε άλλα κράτη με κάποιες αξιολογες ναυπηγικές. Οι Κινέζοι ναυπηγοκατασκευαστές προέβησαν σε μία εντυπωσιακή ενέργεια, στήριξαν σε μία εντυπωσιακή νο-

μισματική ρευστότητα αυξάνοντας έτσι, τη ζήτηση πλοίων χαμηλής τιμής.

Τα ναυπηγεία της Κίνας παρέδωσαν, κατά το πρώτο εξάμηνο αυτού του χρόνου, 22,7 εκατομμύρια τόνους DWT πλοία, ενώ η Νότια Κορέα παρέδωσε 18,3 εκατ. τόνους DWT πλοία, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της KLARKSONS, μια από τις ηγετικές εταιρίες παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών παγκόσμια.

Όμως, αντίθετα, οι θεσμικοί και ξεχωριστοί ναυπηγοκατασκευαστές στην Ιαπωνία και τη Νότια Κορέα σταθεροποίησαν τις θέσεις των και τις δραστηριότητες των με τεχνολογικές καινοτομίες. Η Κίνα προσαρμόστηκε με σύντομο τρόπο σ' αυτή τη διαδικασία μέσα από δυναμικές επενδύσεις. "Παρά το γεγονός ότι, η Κίνα έχει χαρακτηριστεί η μεγαλύτερη ναυπηγική δύναμη παγκοσμίως" δήλωσε ο ZHANG SHENGKUN, Πρόεδρος του Συνδέσμου Ναυπηγών-Μηχανικών της Σαγκάης, που έχει ιδρυθεί το 1951. Σύμφωνα με τον ZHANG, σχεδιασμός είναι η διάρκεια ζωής της βιομηχανίας και της παραγωγής παραπέρα "είναι κατανοητή η αντιγραφή άλλων σχεδιασμών στην απόλυτη αρχή της βιομηχανικής ανάπτυξης αλλά η απομίμηση δεν είναι δυνατόν να διαρκεί επί μακρόν όταν υπάρχει ανταγωνισμός με άλλες δυναμικές ναυπηγικές δραστηριότητες" δήλωσε, ο ZHANG, ο οποίος είναι επίσης καθηγητής ειδικός στη ναυπηγική στο Πανεπιστήμιο JIAO TONG της Σαγκάης.

Ο σχεδιασμός είναι απαραίτητος επειδή είναι ο ζωτικός παράγων ανάμεσα στις τελικές κατευθύνσεις των πλοίων και τη ζήτηση της αγοράς παρεμβαίνει άμεσα στις καινοτομίες της παραγωγής" πρόσθεσε ZHANG.

Σύμφωνα με έρευνες που έκαναν ο καθηγητής ZHANG και η ομάδα του, ο Κινεζικός σχεδιασμός της ναυπηγικής βιομηχανίας απέχει περίπου 10 χρόνια πίσω από τους ομόλογους των ΗΠΑ, ΙΑΠΩΝΙΑΣ και της Νότιας Κορέας ενώ η κατασκευή και η διαχείριση απέχουν μεταξύ τέσσερα και επτά χρόνια πίσω.

Σήμερα, τα διεθνή πρότυπα των πλοίων αλλάζουν κάθε χρόνο και οι απαιτήσεις της μείωσης της ρύπανσης αλλάζουν και αυξάνουν συνεχώς από χρόνο σε χρόνο. "Στη προκειμένη περίπτωση θα πρέπει να υπάρξει μία μεγάλη πρόκληση για τους Κινέζους ναυπηγοκατασκευαστές", δήλωσε ο ZHANG, "διαπίστωσα ότι, οι Κινέζικες εταιρίες είναι απασχολημένες για την εφαρμογή αυτών των Προτύπων, τα τελευταία χρόνια" δήλωσε ο ZHANG.

Η κατάσταση θα πρέπει να βελτιωθεί καλύτερα εάν οι Κινέζοι κατασκευαστές θα μπορούσαν να ακολουθήσουν τη γενική κατεύθυνση, αντί μάλλον να ακολουθούν τα γεγονότα.

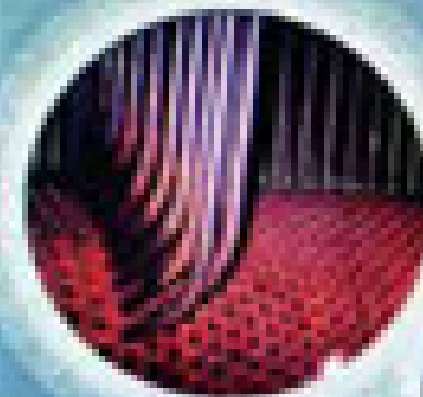
Η παγκόσμια απόδοση της ναυπηγοβιομηχανίας υπολογίζεται να υπερβεί τα 200 εκατ. τόνους DWT κατά το έτος 2010 και η απόδοση της Κίνας μόνο, να φθάσει τα 80 εκατ. τόνους DWT αυτό το χρόνο.

Η Σαγκάη έχει το μεγαλύτερο ναυπηγείο της χώρας το οποίο είναι γνωστό τώρα σαν "JIANG-NAN SHIPYARD (GROUP) CO, LTD.", το οποίο ιδρύθηκε το 1865.

Η Σαγκάη έχει κατασκευάσει την μεγαλύτερη "ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΑΣΗ" από το 2005 και, θα είναι ικανή να παραδίδει μέχρι 120 εκατ. τόνους DWT ετήσια εάν η κατασκευή και οι εγκαταστάσεις θα συμπληρωθούν το 2015.

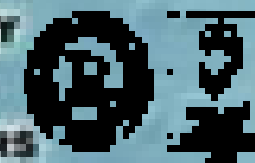
Boiler Technica

GENERAL REPAIRS OF BOILERS & COOLERS



✓ PERAMA & SCARAMAGA FACTORY

✓ MAIN & AUXILIARY BOILERS REPAIRS



✓ LAST TECHNOLOGY BENDING MACHINE

✓ E.O.E. BOILERS REPAIRS

✓ COILS WITH ALL TYPE FIN

✓ ALL TYPE OF COOLERS WITH FIN

✓ REFRACTORY WORK

✓ CHEMICAL CLEANING

✓ VALVES INSPECTION AND REPAIRING

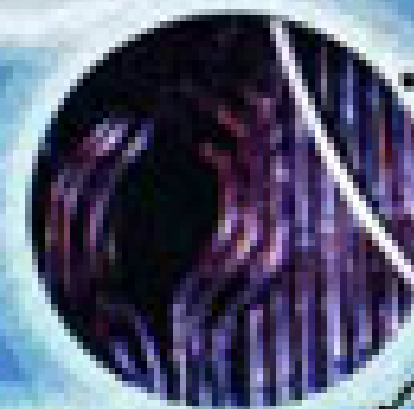
✓ ULTRASONIC

✓ INSPECTION REPORT

✓ WORLD WIDE REPAIRS



GEORGE
XENAKIS



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

Ανακοίνωση για τον ετήσιο χορό της Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν.

Αγαπητέ Συνάδελφε, φίλε και Συνεργάτη, Συνεχίζοντας τις πολιτιστικές δραστηριότητες της Λέσχης πληροφορούμε τους Συναδέλφους, τους φίλους και τους Συνεργάτες που με κάθε τρόπο συμμετέχουν στις εκδηλώσεις της Λέσχης ότι ο χορός μας θα πραγματοποιηθεί στις **19 Φεβρουαρίου 2011, ημέρα Σάββατο και ώρα 21:30 στο κοσμικό κέντρο "FEVER"** Λ. Συγγρού & Λαγουμιτζή 25 - Αθήνα με τον Γιάννη Πάριο και τον Σταμάτη Γονίδη.

Σχετικά με το αντίτιμο της συμμετοχής (πρόσκληση) και λαμβάνοντας υπ' όψιν τις στενές οικονομικές πραγματικότητες, ορίστηκε στα # 35,00 # Euro το άτομο, εκτός των ποτών.

Θέλουμε να ευχαριστήσουμε όλους, εκ των προτέρων. Ιδιαίτερα ευχαριστούμε όλους τους φίλους και τους Συνεργάτες μας που με τις προσφορές τους θα ενισχύσουν την προσπάθεια μας.

Τέλος θα θέλαμε να πληροφορήσουμε τους ενδιαφερόμενους ότι ως συνήθως θα εκδοθεί και θα κυκλοφορήσει κατά τη διάρκεια του χορού κατάλογος των δώρων ο οποίος θα περιέχει διαφημιστικές σελίδες πολυτελούς και προσεγμένης ε-

κτύπωσης. Το κόστος έκαστης σελίδας για τους διαφημιζόμενους και για τετραχρωμία εκτιμάται στο ποσόν των #300,00#Euro.

Το πρόγραμμα, το μενού και άλλες πληροφορίες θα δίδονται με την διάθεση των προσκλήσεων, οι οποίες κυκλοφορούν.

Είναι απαραίτητο για την επιτυχία του χορού και την οικονομική ενίσχυση της Λέσχης, η προσφορά δώρων για τη λαχειοφόρο αγορά από τους φίλους της Λέσχης, όπως γίνεται κάθε χρόνο.

Σας Ευχαριστούμε και Ευχόμεθα
ΚΑΛΗ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ

Η Οργανωτική Επιτροπή Πληροφορίες:

Α.Πρίντεζης: 6944518585

Ε. Μπαλής: 6932 292020

Γ.Καρατζής: 6936505357

Α. Καμπόσης: 6972239416

Χ. Μουρατίδης: 6948508150

Δ. Κονταράτος: 6977558513

Δ. Μπουρδάρης: 6973 806580

Μ. Καΐσαρ: 6944 505774

Μ. Χονδρομιχάλης: 6944 450892

Ν.Ράπσης: 6955735899

Α. Ραφελέτος: 6977 282666

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Πληροφορούμε τα μέλη της Λέσχης, ότι άρχισε ήδη η έκδοση των νέων ταυτοτήτων "Μελών της Λέσχης" σε νέο τύπο μοντέρνας τεχνολογίας.

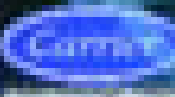
Παρακαλούμε τα μέλη τα οποία δεν έχουν ακόμη προσκομίσει δύο έγχρωμες φωτογραφίες να φροντίσουν να τις παραδώσουν στη Γραμματεία της Λέσχης.

Για λόγους δεοντολογίας και μείωση του κόστους έκδοσης είναι απαραίτητο να συμπληρωθεί ένας σημαντικός αριθμός μελών ώστε να είναι προσιτή η συνέχιση της έκδοσης.

Όσοι από τους συναδέλφους έχουν ήδη προσκομίσει φωτογραφίες θα πρέπει να έχουν εκδοθεί οι ταυτότητες και παρακαλούνται να τις ζητήσουν από τη Γραμματεία.

MARINE REFRIGERATION SYSTEMS





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



COOL DYNAMIC

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

Νέος Ανιχνευτής ελαιοτμών στους στροφαλοθαλάμους από τη HEINZMANN

Οι ελαιοτμοί αναπτύσσονται όταν το ελαιολιπαντικό της μηχανής έρχεται σε επαφή με υπερθερμασμένες επιφάνειες - συχνά, συνεπεία του φαινομένου της υπερθέρμανσης των εδρών βάσης και των τριβών του ζυγώματος του βάκρου των μηχανών και στη περίπτωση άμεσης υπερτριβής και κόλλημα των εμβόλων και των ελατηρίων (SEIZURE) στις επιφάνειες των χιτώνων των κυλίνδρων. Όταν συσώρευση ελαιοτμών πάνω από 50 μγρ. παρουσιασθεί, τότε η ατμόσφαιρα στο στροφαλοθαλάμο γίνεται επικίνδυνα εκρηκτική.

Είναι γνωστά ατυχήματα με αιτία τη συσώρευση ελαιοτμών που έχουν προξενήσει σοβαρές εκρήξεις σε στροφαλοθαλάμους μεγάλων μηχανών. Σήμερα, με τη μεγάλη εξέλιξη της τεχνολογίας στη δομή και τη λειτουργία των μεγάλων μηχανών DIESEL, ένα σωστά μελετημένο σύστημα ανίχνευσης ελαιοτμών στους στροφαλοθαλάμους των μηχανών είναι η απαραίτητη επιλογή των απαιτήσεων των κανονισμών ασφαλούς λειτουργίας των μηχανών του IMO-SOLAS όπου απαιτείται ανίχνευση των στροφαλοθαλάμων για ναυτικές μηχανές πάνω από 2250 KW. ή διαμέτρου εμβόλων από 300 χιλιοστών και πάνω.

Ένα νέο σύστημα ανίχνευσης της συσώρευσης ελαιοτμών έχει αρχίσει να διατίθεται στη ναυτιλιακή αγορά από την εταιρία HEINZMANN: του οποίου η

λειτουργία βασίζεται στα χαρακτηριστικά της αρχής της οπτικής ανίχνευσης των ελαιοτμών. Οπτικοί αισθητήρες είναι προσαρμοσμένοι σε κάθε τμήμα του στροφαλοθαλάμου, επίσης κάθε χώρος στο εσωτερικό των μηχανών, οι οποίοι επιτρέπουν την ανίχνευση των μηχανών με 24 κυλίνδρους σε γωνιακή διάταξη V (12 στροφαλοθαλάμους) συν εμπρόσθιους και οπίσθιους εσωτερικούς χώρους και το χώρο εξαερισμού του στροφαλοθαλάμου γενικότερα.



Η εικόνα παρουσιάζει το σύστημα ανίχνευσης ελαιοτμών στους στροφαλοθαλάμους των δηζελομηχανών το διαδέτει η «HEINZMANN». Η απεικόνιση είναι σε πλήρη διάταξη

νών, όπως ο ξεχωριστός χώρος των οδοντωτών τροχών μετάδοσης κίνησης, πρέπει να ανιχνεύονται πρόσθετα.

Η εταιρία έχει αναφέρει ότι, όταν μία συγκεκριμένη συσώρευση έχει ήδη ανιχνευθεί, μεταδίδεται ένα σήμα κινδύνου μέσα από ένα ταχύτατο σύστημα ειδικής καλωδίωσης, "CANbus" σε μία κεντρική μονάδα αναφοράς και εκτίμησης, η μονάδα, με τη σειρά της, προωθεί ένα μήνυμα προς το θάλαμο ελέγχου του μηχανοστασίου ή προς τη κονσόλα ναυσιπλοΐας της γέφυρας του πλοίου, το σήμα εμφανίζει επακριβώς, το συγκεκριμένο χώρο υψηλής συσώρευσης ελαιοτμών με μία άμεση πιθανότητα βλάβης η οποία μπορεί να οδηγήσει σε έκρηξη. Η μονάδα εκτίμησης διαθέτει μία χωρητικότητα των 16 ανεξαρτήτων αισθητή-

ρων, οι οποίοι επιτρέπουν την ανίχνευση των μηχανών με 24 κυλίνδρους σε γωνιακή διάταξη V (12 στροφαλοθαλάμους) συν εμπρόσθιους και οπίσθιους εσωτερικούς χώρους και το χώρο εξαερισμού του στροφαλοθαλάμου γενικότερα.

Η HEINZMANN ανακοίνωσε ότι, η εγκατάσταση του συστήματος ανίχνευσης ελαιοτμών δεν χρειάζεται πρόσθετες σωληνώσεις ή ευαίσθητους στη μόλυνση εξαεριστήρες και το σύστημα είναι ουσιαστικά ελεύθερο από κάθε μορφής συντήρηση.

Τα σύστημα ανίχνευσης ελαιοτμών της HEINZMANN είναι διαθέσιμο σε μία σειρά για δηζελομηχανές και σε ένα τύπο εκρηκτικά προστατευόμενα, τεχνολογίας "APEX" πιστοποιημένο για μηχανές αερίου και διπλού καυσίμου.

REMARK: "CANbus" Ειδικό "ζυγίο" κεντρικοί αγωγοί κεντρικών γραμμών. Κύκλωμα αγωγών το οποίο χρησιμοποιείται σαν δρόμος για τη μεταφορά στοιχείων ή σημάτων από οποιαδήποτε πηγή προς οποιοδήποτε προορισμό. Διακρίνονται ζυγίοι στοιχείων διεύθυνσης και σημάτων ελέγχου. Σαν όρος επίσης, περιλαμβάνει τη δομή επικοινωνίας ηλεκτρονικών συστημάτων (σε δίκτυο) κατά την οποία όλοι οι κόμβοι επικοινωνίας είναι συνδεδεμένοι με μία αμφίδρομη γραμμή-δίαυλο (κανάλι) δηλαδή οι πληροφορίες κυκλοφορούν και προς τις δύο κατευθύνσεις.

ΔΙΑΣΤΟΛΙΚΑ / EXPANSIONS JOINTS
ΟΧΕΤΟΙ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ
ΦΤΕΡΩΤΕΣ / IMPELLERS
ΑΝΟΞΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ

BELLWOWS

ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ Σ.Ε.Λ. - ΒΑΡΕΛΛΑΔΟΥ 7 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 40 ΤΗΛ. (210) 4116 840 / FAX (210) 4116 844

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

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΕ ΠΛΟΙΟ Η ΠΡΩΤΗ ΚΥΨΕΛΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

Σε πρώτο πλάνο του είδους, μία στερεού οξειδίου κυψέλη καυσίμου (SOLID OXIDE FUEL CELL - SOFC) έχει ήδη εγκατασταθεί στο πλοίο "UNDINE" πλοιοκτησίας WALLENIUS μεταφοράς αυτοκινήτων Ι.Χ. και εμπορικών (PCTC). Χρησιμοποιείται για τη παραγωγή βοηθητικής ενέργειας στο πλοίο. Αυτή η μονάδα είναι σχεδόν ελεύθερη εκπομπών. Κατά τη διάρκεια των δοκιμών και της περιόδου εκτίμησης και προσαρμογής στο ναυτικό περιβάλλον, η κυψέλη καυσίμου (FUEL CELL) θα παρέχει πολύτιμη πληροφόρηση για την ολοκλήρωση νέας εμπορικής παραγωγής.

Η ανάπτυξη της τεχνολογίας της κυψέλης καυσίμου αντανάκλα ξεκάθαρα τις στρατηγικές της WARTSILA στη παραγωγή εξελιγμένων και περιβαλλοντικά φιλικές τεχνολογίες και τη προμήθεια στους πελάτες ολοκληρωμένο κύκλο ζωής ενεργειακής λύσης.

Οι Διεθνείς κανονισμοί γίνονται διαρκώς αυστηρότεροι, επί πλέον οι εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα CO₂, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός IMO ρυθμίζει επίσης τις εκπομπές και άλλων αερίων. Σημαντικές μειώσεις στις εκπομπές των οξειδίων του θείου (SO_x) και των οξειδίων του αζώτου (NO_x) από τις εγκαταστάσεις του πλοίου έχει ήδη αποφασισθεί να ισχύσουν για πλοία ναυπήγησης από την 1η Ιανουαρίου του 2016 και πέρα.

Η ανάπτυξη της παραγωγής της WARTSILA έχει σαν στόχο να προχωρήσει αρκετά και μπροστά από τους νέους κανονισμούς, προσφέροντας εξοπλισμούς και λύσεις οι οποίες όχι μόνο καλύπτουν τις απαιτήσεις του πελάτη αλλά ικανοποιούν και τις ρυθμιστικές απαιτήσεις των κανονισμών στα επόμενα χρόνια τα οποία έρχονται.

Πρωτοποριακές εργασίες στις εγκαταστάσεις κυψελών καυσίμου (FUEL CELLS)

Ένας μακροπρόθεσμος παραγωγικός στόχος της WARTSILA είναι η παραγωγή βοηθητικής ενέργειας στα πλοία σε σχεδόν μηδενική στάθμη εκπομπών διοξειδίου του θείου (SO_x), διοξειδίου του αζώτου (NO_x), και μοριακών τμημάτων της ύλης (PARTICULATES). Η εμπλοκή της εταιρίας σε αμφότερες τις διαθαλάσσιες και τις χερσαίες εγκαταστάσεις της

τεχνολογίας κυψελών καυσίμου χρονολογούνται πίσω στο 1990.

Στο 2005 η WARTSILA συνδέθηκε με το πρώτο στάδιο ενός πρωτοποριακού σχεδίου ανάπτυξης κυψέλης καυσίμου (FUEL CELL) με τίτλο "FELLOWSHIP". Οι δραστηριότητες του σχεδίου σύντομα μοιράστηκαν στα δύο. Η WARTSILA συνέχισε τη συνεισφορά της σαν ένα μέλος του σχεδίου "METHAPU" (METHANOL POWER UNIT). Ένα μεγαλύτερο συντεχνιακό απόκτημα επέτρεψε στη

WARTSILA να παίξει επίσης ένα σημαντικό ενδιαφέροντα ρόλο στο δεύτερο στάδιο του συστήματος "FELLOWSHIP", τα αποτελέσματα του οποίου παρουσιάστηκαν στη διάσκεψη της ΚΟΠΕΓΧΑΓΗΣ (COPENHAGEN CLIMATE CONFERENCE).

Κατά το 2008, η WARTSILA, παρουσίασε μια μοναδική λύση κυψέλης καυσίμου (FUEL CELL), στην Οικιστική Έκθεση της VAASA της Φινλανδίας. Αυτή η μονάδα ήταν σε χρήση στη παραγωγή ηλεκτρισμού και θερμότητας για την χρήση στον οικοδομικό χώρο "SUVILAHTI" της VAASA

Το Πρόγραμμα "METHAPU"

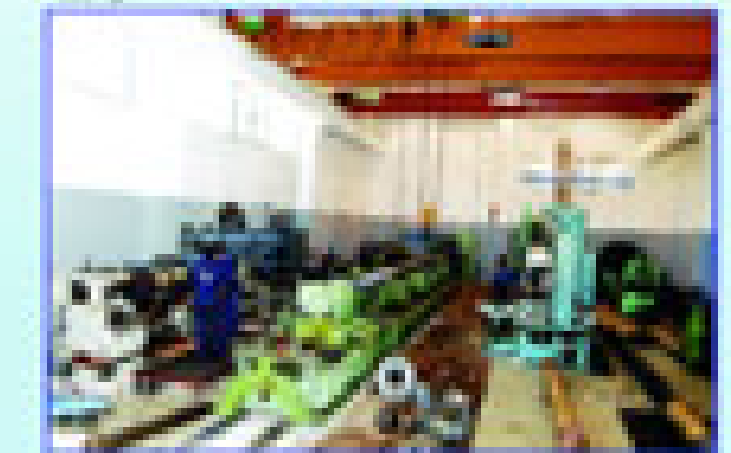
Το οποίο τελεί υπό τη προεδρία της "WARTSILA" και τώρα βρίσκεται στη φάση των δοκιμών έχει χρηματοδοτηθεί από την Ε.Ε. Τα άλλα μέλη της συνεργασίας είναι η WALLENIUS MARINE A. B., LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING, DET NORSKE VERITAS και το Πανεπιστήμιο της GRENOBLE.

Όλοι οι συμμετέχοντες είναι γνωστοί για τις δεσμεύσεις των στην ολοκλήρωση του συστήματος ➔



ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΣΚΟΥΦΟΥ Ε.Π.Ε. - ΓΕΩΡΓΙΑΣ 100 60
ΤΗΛ: 210 4000115 - 4000140 FAX: 210 40116 100
E-mail: skoufoi@skoufoi.gr URL: www.skoufoi.gr

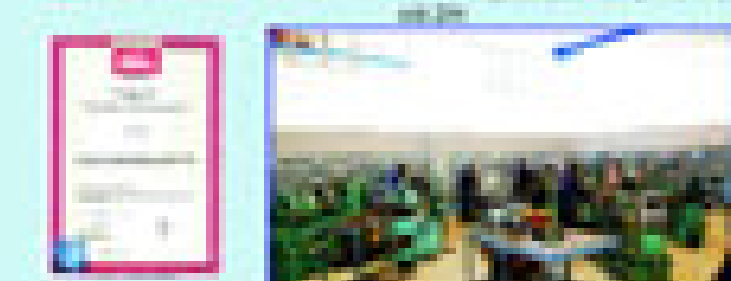
Η εταιρεία K. & B. ΣΚΟΥΦΟΙ Ε.Π.Ε. δραστηριοποιείται στην παραγωγή και εγκατάσταση μηχανημάτων για την επεξεργασία μετάλλων, με έμφαση στην επεξεργασία αλουμινίου, χάλυβα, σιδήρου, ατσάλι, ανοξείδωτο, κ.λπ.



Η εταιρεία K. & B. ΣΚΟΥΦΟΙ Ε.Π.Ε. δραστηριοποιείται στην παραγωγή και εγκατάσταση μηχανημάτων για την επεξεργασία μετάλλων, με έμφαση στην επεξεργασία αλουμινίου, χάλυβα, σιδήρου, ατσάλι, ανοξείδωτο, κ.λπ.

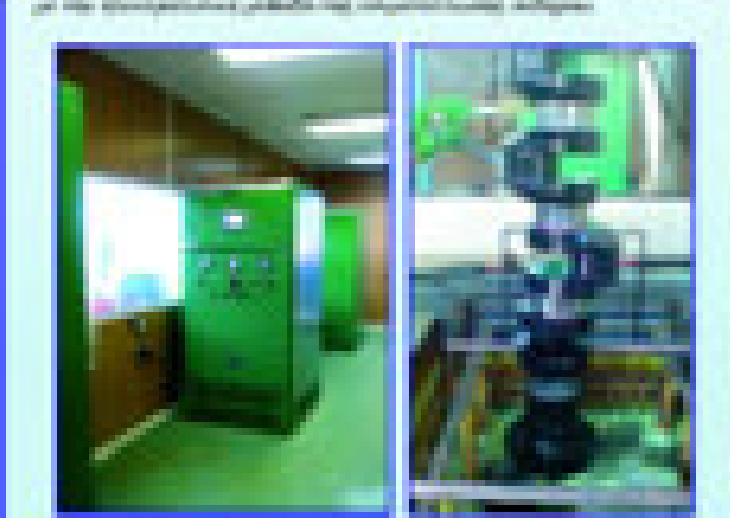


Η εταιρεία K. & B. ΣΚΟΥΦΟΙ Ε.Π.Ε. δραστηριοποιείται στην παραγωγή και εγκατάσταση μηχανημάτων για την επεξεργασία μετάλλων, με έμφαση στην επεξεργασία αλουμινίου, χάλυβα, σιδήρου, ατσάλι, ανοξείδωτο, κ.λπ.

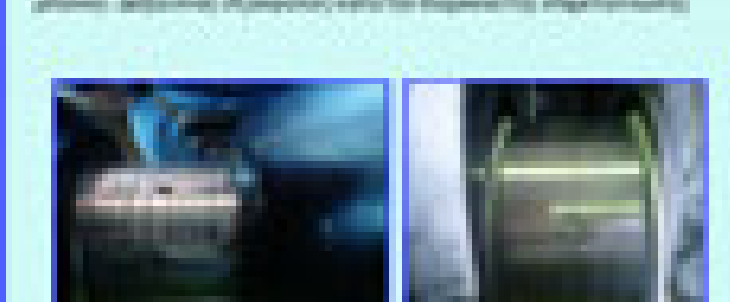


Η εταιρεία K. & B. ΣΚΟΥΦΟΙ Ε.Π.Ε. δραστηριοποιείται στην παραγωγή και εγκατάσταση μηχανημάτων για την επεξεργασία μετάλλων, με έμφαση στην επεξεργασία αλουμινίου, χάλυβα, σιδήρου, ατσάλι, ανοξείδωτο, κ.λπ.

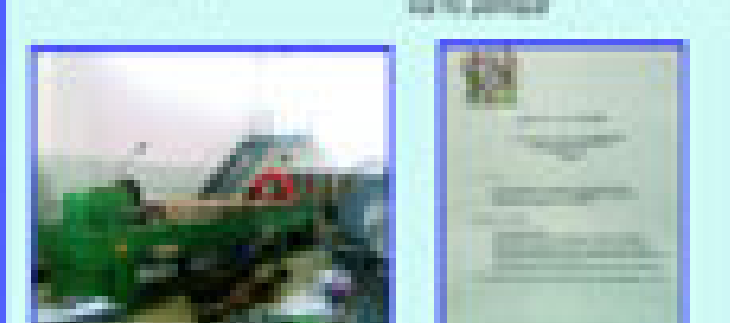
Η εταιρεία K. & B. ΣΚΟΥΦΟΙ Ε.Π.Ε. δραστηριοποιείται στην παραγωγή και εγκατάσταση μηχανημάτων για την επεξεργασία μετάλλων, με έμφαση στην επεξεργασία αλουμινίου, χάλυβα, σιδήρου, ατσάλι, ανοξείδωτο, κ.λπ.



Η εταιρεία K. & B. ΣΚΟΥΦΟΙ Ε.Π.Ε. δραστηριοποιείται στην παραγωγή και εγκατάσταση μηχανημάτων για την επεξεργασία μετάλλων, με έμφαση στην επεξεργασία αλουμινίου, χάλυβα, σιδήρου, ατσάλι, ανοξείδωτο, κ.λπ.



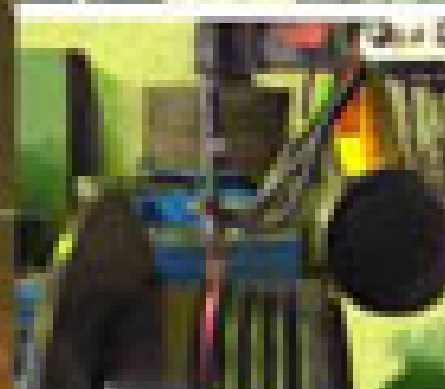
Η εταιρεία K. & B. ΣΚΟΥΦΟΙ Ε.Π.Ε. δραστηριοποιείται στην παραγωγή και εγκατάσταση μηχανημάτων για την επεξεργασία μετάλλων, με έμφαση στην επεξεργασία αλουμινίου, χάλυβα, σιδήρου, ατσάλι, ανοξείδωτο, κ.λπ.



Η εταιρεία K. & B. ΣΚΟΥΦΟΙ Ε.Π.Ε. δραστηριοποιείται στην παραγωγή και εγκατάσταση μηχανημάτων για την επεξεργασία μετάλλων, με έμφαση στην επεξεργασία αλουμινίου, χάλυβα, σιδήρου, ατσάλι, ανοξείδωτο, κ.λπ.



VALVES & VALVES SEATS
ALL KINDS OF HEAD PISTONS



L. HELEPOURAS

125, Echis Antistassous str. - Dreytassona

Tel: 210 462 1414

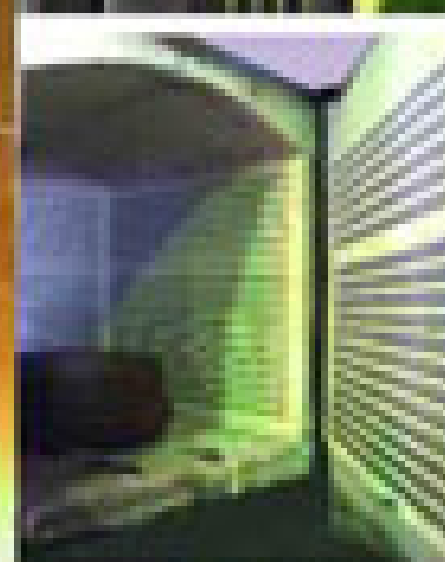
210 462 1637, 210 461 6736

Fax: 210 461 4800

www.helepouras.com

E-mail: helepouras@helepouras.gr

Υποκ. ΒΙΟΠΑ Διυλιστηρίων Ασπροπύργου
Τηλ.: 210-5591385



Special Industries Manufacturing
of Steel, Aluminum, Cast Iron



Κυψέλης Καυσίμου, τη στήριξη της ναυτικής κατάρταξης και τη λεπτομερή στήριξη και εκτίμηση των περιβαλλοντικών ενεργειών.

"Ο Νηογνώμων LRS ασχολείται με τις υπεύθυνες αναλύσεις από την άποψη της κατάταξης της κλάσης του πλοίου", δηλώνει ο Πρόεδρος της "WALLENIUS MARINE AB. Ο στόχος είναι η έκδοση της έγκρισης για τη χρήση Μεθανόλης σαν καύσιμο στο ναυτικό περιβάλλον. Η WARTSILA προωθεί τη τεχνολογία και προσφέρει τη πλατφόρμα για το πεδίο των δοκιμών.

Η Σουηδική εταιρία WALLENIUS MARINE AB ειδικεύεται στη προώθηση των υπηρεσιών και της επιμελητείας των θαλασσίων μεταφορών και λύσεων "LOGISTIC" κλπ. της σιδηροδρομικής βιομηχανίας. Το πλοίο "UNDINE" PURECAR-TRUCK CARRIER - PCTC το οποίο χρησιμοποιείται σαν χώρος δοκιμών του συστήματος "METHAPU" (METHANE POWER UNIT) είναι πλοιοκτησίας "WALLENIUS LINES AB" και διαχειρίζεται "WALLENIUS MARINE AB.

Δοκιμές εκτίμησης της λειτουργίας.

Ένα σύστημα Κυψέλης Καυσίμου τύπου WFC της WARTSILA εγκαταστάθηκε πάνω στο πλοίο "UNDINE" στο τέλος Μαΐου 2010. Η εγκατάσταση του κιβωτίου της μονάδας και η δεξαμενή του καυσίμου ήταν άμεση και εύκολη και δεν χρειάστηκε καθυστέρηση και εκτός λειτουργίας του πλοίου, βασισμένη στη τεχνολογία του επιπεδικού (PLANAL) στερεών οξειδίων καυσίμου η Μεθανόλη επελέγη σαν καύσιμο επειδή μπορεί εύκολα να αναμορφωθεί σε μία χρήσιμη σύνθεση και μπορεί ακόμη να παραχθεί από φυσικό αέριο ή ανανεώσιμα όπως η αεριοποίηση βιομάζας. Η μεθανόλη κοινά χρησιμοποιείται στις βιομηχανίες επεξεργασίας ελαιωδών και είναι διαθέσιμη σε όλα τα μεγάλα λιμάνια.

Η κυψέλη καυσίμου στο πλοίο "UNDINE" έχει μία απόδοση των 20 KW κατά τη δήλωση του Διευθυντού του Κέντρου ECHOTECK παραγωγής κυψελών καυσίμου της WARTSILA.

Διά λόγους μεγέθους είναι



ΙΚΑΝΟΠΟΙΩΝΤΑΣ
ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ
ΓΙΑ ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΠΟΥ
ΕΡΧΟΝΤΑΙ

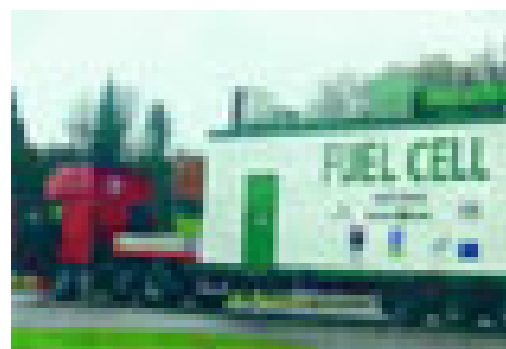
περίπου η μισή απόσταση μιας μονάδας εργαστηρίου δοκιμών και μιας μονάδας βοηθητικής παραγωγής ενέργειας. Οι δοκιμές θα επιτρέψουν να εκτιμηθεί η απόδοση και η επίδειξη ότι οι νέες τεχνολογίες για την παγκόσμια ναυτιλία μπορούν να μειώσουν τον περιβαλλοντικό αντίκτυπο σχετικά με τη λειτουργία του πλοίου. Τα αποτελέσματα τα οποία θα προκύψουν θα πρέπει επίσης να βοηθήσουν στην έκδοση διεθνών κανονισμών σχετικά με την αποθήκευση στα πλοία και την χρήση Μεθανόλης, σαν ναυτικό καύσιμο.

Οι δοκιμές θα χρειασθούν αρκετούς μήνες και προγραμματίστηκαν να συμπληρωθούν κατά το τέλος του Οκτωβρίου 2010. Πληροφόρηση η οποία θα βγει από τις δοκιμές θα χρησιμοποιηθεί στην ανάπτυξη μίας εμπορικής παραγωγής με απόδοση ηλεκτρικής ενέργειας των 50 KW. Ο στόχος είναι η ανάπτυξη συστημάτων ενέργειας με απόδοση από 200-300 KW. με το συνδυασμό μονάδων του παραπάνω μεγέθους, θα είναι δυνατόν να παραχθούν αποδόσεις σε επίπεδα μεγαβάτ οι θεωρήσεις του καυσίμου είχαν ήδη αλλάξει από τη στιγμή που το πρόγραμμα έρευνας άρχισε στα LNG να έχει υπάρξει διαθέσιμο σαν καύσιμο και επίσης στη ναυτική βιομηχανία.

Στόχευση της στήριξης

Το παρθενικό ταξίδι του "UNDINE" εφοδιασμένο με τις νέες κυψέλες καυσίμου WARTSILA, άρχισε από το BREMENHAVEN της Γερμανίας και συνεχίστηκε μέχρι τις ΗΠΑ μέσω Σουηδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου. Οι ενέργειες και όλα πήγαν καλά στην αρχή, αλλά, οι κατακαθήσεις στο καύσιμο προξένησαν μερικά ειδικά προβλήματα στο κύκλωμα καυσίμου. Στη προκειμένη περίπτωση ελήφθησαν οι απαραίτητες ενέργειες για την αποκατάσταση της κατάστασης και το UNDINE ταξιδεύει εκ νέου ομαλά.

Πιστεύουμε ότι οι κυψέλες καυσίμου θα χρειασθούν μία εμπορική παραγωγή μεταξύ 5 και 10 χρόνων ώστε να φέρει τη ναυτική βιομηχανία ένα βήμα ➔



Στο πλοίο «UNDINE» η Κυψέλη Καυσίμου (FUEL CELL) παράγει 20 KW. ηλεκτρική ενέργεια

ΦΙΛΤΡΑ

ΝΑΥΤΙΚΑΤ • ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ • ΚΑΥΣΙΜΟΥ
ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ
ΓΑΛΒΑΝΙΣΤΙΚΩΝ
ΠΕΡΙΣΤΑΣΕΩΝ ΣΕΚΟΝΗΣ

ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΗΡΕΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ
ΥΔΡΑΥΛΙΚΟΥ • ΚΑΥΣΙΜΟΥ
ΣΕΝΤΙΝΕΛ

ΕΛΑΙΟΧΑΡΤΕΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ
ΥΔΡΑΥΛΙΚΟΥ • ΚΑΥΣΙΜΟΥ
ΣΕΝΤΙΝΕΛ

ΓΕΝΙΚΗ ΦΙΛΤΡΩΝ

Η Γενική Φίλτρων με την καλύτερη ελ' αλληλεγγύη σε όλα τα είδη φίλτρων.

Διατίθενται σε μια, ή δυο ή και περισσότερες με τις πιο προηγμένες και πλέον αξιολογημένες συσκευές, στο χώρο της ναυτιλίας και της βιομηχανίας.

Ευλόγητοι φίλτροι παρέχουν στον πελάτη τον καλύτερο καθαρισμό των συστημάτων και υγρών.

Η Γενική Φίλτρων είναι στην πρώτη γραμμή, καθώς και η συνεχής μας με την ΦΙΛΤΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ και αφιερώνει το σύνολο της δραστηριότητας στην ΦΙΛΤΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, εξυπηρετώντας την άμεση ανάγκη των πελατών μας και τη συνεχή ανάπτυξη των φίλτρων.

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

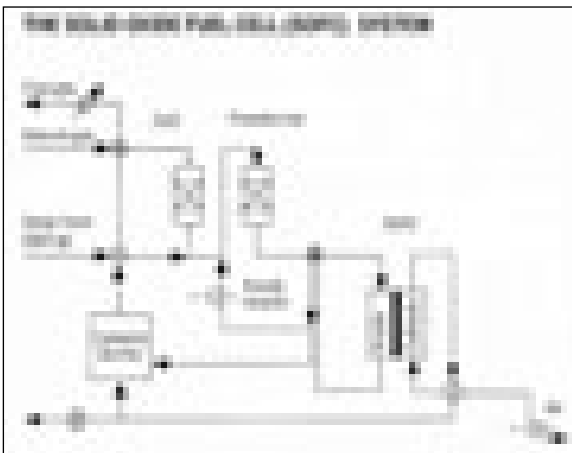
← κοντά στη στήριξη ενός στόχου τον οποίο αμφότεροι, η WALLENIUS και η WARTSILA είναι δυναμικά δεσμευμένοι.

Το όφελος του Πελάτη και του περιβάλλοντος

Η αποστολή της WARTSILA είναι να προμηθεύσει ενέργεια με χρονικού κύκλου λύσεις που να βελτιώνουν τις απαιτήσεις κάθε Πελάτη κατά το διάστημα που δημιουργούνται καλύτερες τεχνολογίες που θα οφελούν μαζί τον Πελάτη και το περιβάλλον, οι "Κυψέλες Καυσίμου"

παράγουν ηλεκτρική ενέργεια ανάμεσα από μία αντίδραση μεταξύ ενός καυσίμου και ενός οξειδωτικού το οποίο αντιδρά έντονα με τη παρουσία ενός ηλεκτρολύτη.

Η WARTSILA εστιάζει την προσοχή στο σύστημα "SOFC" το οποίο σχετίζεται με την έρευνα και την ανάπτυξη και στηρίζεται παραπέρα στη σχεδίαση και στη μηχανοποίηση μονάδων ενέργειας, βασισμένες στη "Κυψέλη Καυσίμου". Ένα στοιχειώδες πεδίο α-



Καύσιμο (μεθανόλη ή φυσικό αέριο) είναι αποθηκευμένα και βελτιωμένα προτού μεταγγιστούν στο κιβώτιο εγκατάστασης των εξαρτημάτων της «Κυψέλης Καυσίμου». Κατάλοιπα αέρια καίγονται σε ένα σύστημα καύσης από όπου η υψηλής θερμοκρασίας θερμότητα αποβάλλεται.

WARTSILA μελετά επίσης συστήματα παραγωγής ενέργειας που στηρίζονται στο πρόγραμμα "SOFC" για επιλογές GHP ξηράς, όπως: Εμπορικά Κέντρα, Ξενοδοχεία, υπεραγορές, βενζινάδικα και Πληροφοριακά Κέντρα. Εκτεταμένα λογισμικά προγράμματα έχουν μελετηθεί και για να ενσωματωθούν στις μονάδες ενέργειας στην υπάρχουσα υποδομή, επιτρέποντας κάθε ανταγωνιστικές λύσεις να είναι πλήρως αποτιμημένες.

πό το οποίο η WARTSILA αντλεί τις εμπειρίες και έχει ιδιαίτερη αξία, είναι η ενσωμάτωση του.

Η στερεά στήριξη προέρχεται από την εκτεταμένη γνώση η οποία ήδη υπάρχει σε σχέση με τη ναυτική και τη συνδυασμένη εφαρμογή θερμότητας ενέργειας (COMBINED HEAT AND POWER - CHP), επίσης με τη βαθιά κατανόηση και την αντίληψη των απαιτήσεων του Πελάτη.

Εφαρμογές "SOFC" σε εγκαταστάσεις ξηράς

Πέρα από τις επιλεγμένες ναυτικές εφαρμογές, η

ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟ NEW YORK COLLEGE

Αγαπητέ Κύριε Πρίντζη,

Είμαι στην ευχάριστη θέση να σας γνωρίσω ότι το New York College απέκτησε δύο άδειες λειτουργίας από το Υπουργείο Παιδείας με τα ακόλουθα ΦΕΚ: 92775/ΙΑ/27-7-2010 (ΦΕΚ 1302) και 92798/ΙΑ/27-7-2010 (ΦΕΚ 1320 Β'), Αθήνα και Θεσσαλονίκη αντίστοιχα.

Επιπλέον, ενεκρίθησαν όλα μας τα προγράμματα, συμπεριλαμβανομένων και των δύο Ναυτιλιακών (BA(Hons) in Business Shipping and MSc in Marine Engineering Management) και μάλιστα χωρίς καμία αντίρρηση ή σύσταση.

Δεδομένου ότι υπάρχει μια σχετική σύγχυση λόγω της αναφοράς σε διάφορα Κολλέγια τα οποία δεν έλαβαν άδεια λειτουργίας, θεωρώ σημαντικό να σας ενημερώσω για τα παραπάνω.

Με εκτίμηση,
Νίκος Γκουσόπουλος
Δ/ντής Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών

Οι πρωτοχρονιάτικες ευχές του κ. Υπουργού θαλασσίων Υποθέσεων Νήσων και Αλιείας προς τους Αρχιμηχανικούς Ε.Ν. κ. Γιάννη Διαμαντίδη
Ευχαριστούμε

Σας ευχαριστώ πολύ για τις ευχές σας.

Είναι ιδιαίτερη τιμή και καθήκον για εμένα να ανταποκριθώ στην κρίσιμη αυτή περίοδο, ώστε η πρώτη Ναυτική Δύναμη στον κόσμο που είναι η Ελληνική, να γίνει ακόμη μεγαλύτερη και ισχυρότερη.

Ο Υπουργός Θαλασσίων
Υποθέσεων Νήσων και Αλιείας
ΓΙΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ

WORLDWIDE MARINE DIRECTORY

infomarine on-line
INTERNET SERVICES

www.infomarine.gr

Virtual Internet Portal
For Marine Professionals

Web Hosting
Web Design
Web Promotion

33 AKTI MIAOUI St. | 85-85 PIRAEUS, GREECE
TEL: +30-210-6210147 | FAX: +30-210-6210148 | E-MAIL: info@infomarine.gr

Η YANMAR ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ ΤΗ ΣΕΙΡΑ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ

Νέα μηχανή για Μεγάλα Πλοία

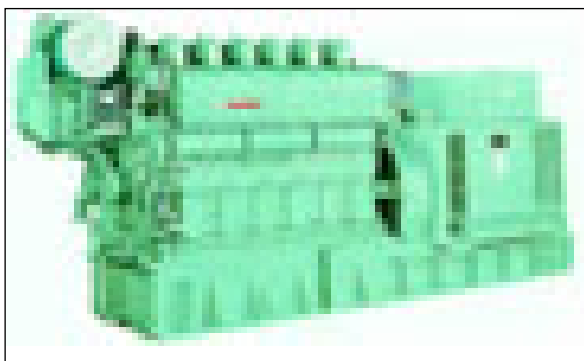
Μια νέα μέσης-ταχύτητας βοηθητική ηλεκτρομηχανή έχει διατεθεί στην αγορά από την "YANMAR". Καλείται η σειρά 6EY22LW, διαθέτει δύο εκδόσεις-την 6EY22LW και την EY22ALW- ώστε να προεκταθούν οι σειρές των ναυτικών μηχανών της εταιρίας, η οποία καλύπτει μία ποικιλία εφαρμογών.

Οι δύο σειρές είναι κάθετης διάταξης, υγρόψυκτες, τετράχρονοι εξεκύλινδρες μηχανές με τον τύπο LW να αποδίδει μία συνεχή ονομαστική ισχύ των 660 μέχρι 1080 KW και αντίστοιχα ο τύπος ALW 880 μέχρι 1370 KW. Η απόδοση των προηγούμενων μονάδων των ηλεκτρογεννητριών ήταν 600 μέχρι 1020 KW, ενώ οι νέες ηλεκτρογεννήτριες αποδίδουν από 800 μέχρι 1300 KW. Η διάμετρος του κυλίνδρου και διαδρομή είναι 220 και 320 χιλ. αντίστοιχα.

Οι μηχανές διαθέτουν ένα κατευθείαν έγχυση σύστημα καύσης και σύστημα εκκίνησης με πεπιεσμένο αέρα. Για τον τύπο LW το καθαρό βάρος είναι 11.200 Κιλά με ένα συνολικό βάρος των 18.500 κιλ. (με την ηλε-

κτρογεννήτρια). Το καθαρό βάρος του τύπου ALW της μηχανής είναι 10.500 κιλά και συνολικό μικτό βάρος των 18100 κιλ. (με την ηλεκτρογεννήτρια).

Η εταιρία ανακοίνωσε ότι, οι



Ο νέος τύπος 6EY22 μηχανής της YANMAR διατίθεται σε δύο σειρές - ο 6EY22LW και ο 6EY22 ALW.

νέες μηχανές σχεδιάστηκαν για να καλύπτουν τις απαιτήσεις εγκατάστασης σε διάφορα μεγάλα πλοία όπως δεξαμενόπλοια και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Έχουν συμμορφωθεί με τους κανονισμούς εκπομπών IMO 2 NOx οι οποίοι θα αρχίσουν να ισχύουν από τον Ιανουάριο του 2011. Η YANMAR έχει δηλώσει ότι, ο τύπος 6EY22 διαθέτει ένα ειδικό σύστημα καύσης πετρε-

λαίου, δικαίωμα ιδιοκτησίας της YANMAR το οποίο στηρίζεται λειτουργικά στον υψηλής πίεσης "κύκλο MILLER" που συνδυάζει έναν εκκεντροφόρο άξονα τύπου MILLER που δίνει τη δυνατότητα στη βαλβίδα εισαγωγής να κλείνει άμεσα. Επίσης μία σχέση υψηλής πίεσης στο στροβιλοσυμπιεστή, επιτρέποντας ταυτόχρονα ελάττωση των εκπομπών NOx και αντίστοιχα, τη κατανάλωση του πετρελαίου. Επί πλέον κύρια χαρακτηριστικά της μηχανής είναι μία αλλαγή στη διάταξη ώστε να εξασφαλίζεται ευρύτερος χώρος για τη συντήρηση και την εύκολη εξάρμωση και άρμωση.

Η YANMAR ανακοίνωσε επίσης ότι, η αυξημένη ισχύς, η τυποποίηση των εξαρτημάτων και η αλλαγή της διάταξης της μηχανής έχουν αποδώσει ελάττωση του χώρου της εγκατάστασης κατά 17% συγκριτικά με τα προηγούμενα μοντέλα.

Ο διαχωρισμός της αντλίας έγχυσης του πετρελαίου από τον ιδιαίτερο κινητήριο μηχανισμό, μαζί με την ειδική επικάλυψη του εμβόλου της αντλίας με ένα ειδικό παράγωγο κράμα, συνηγορούν στην ελάττωση των εκπομπών οξειδίων του θείου SOx.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ θερμά όλους τους φορείς, φίλους και συνεργάτες, οι οποίοι με οποιοδήποτε μέσον μας έστειλαν ευχές για τις Χριστουγεννιάτικες γιορτές και τον καινούργιο χρόνο.
ΓΝΩΣΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ

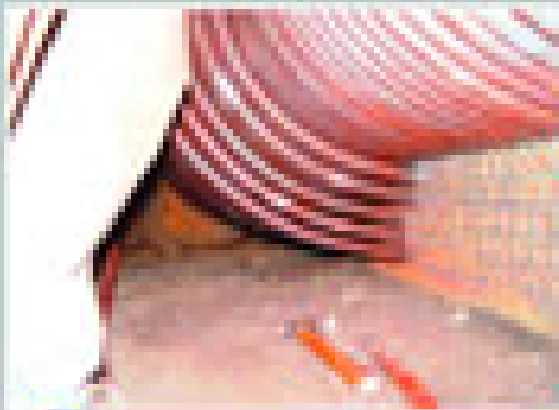
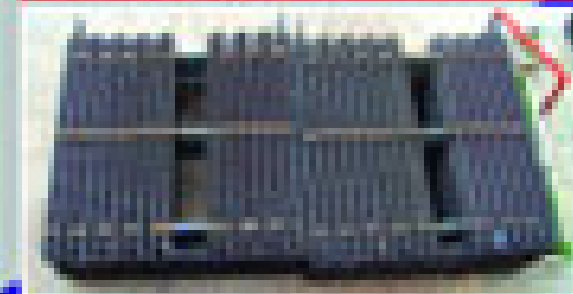
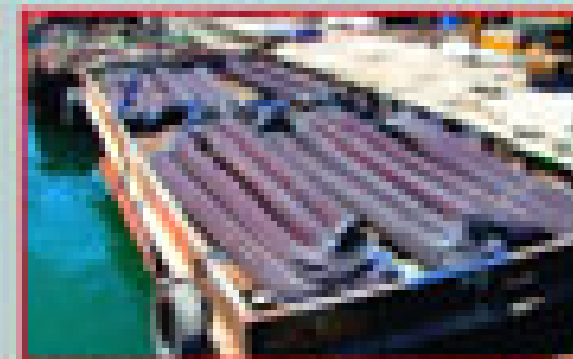
Πληροφορούμε ότι μετά από πρόταση του Προέδρου και την έγκριση από το Δ.Σ. της Λέσχης έγινε η παραγγελία γραβιών και επίχρυσο λογότυπο με τα χαρακτηριστικά της Λέσχης.

Οι γραβάτες και τα σήματα έχουν ήδη παραληφθεί και διατίθενται στα μέλη και στους εκλεκτούς φίλους της Λέσχης.

Πληροφορίες στον Ταμία της Λέσχης κ. Χρήστο Μουρατίδη.

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- 4086347
E-Mail: info@boilermarine.com
URL: www.boilermarine.com
Mobile: 6978487750-1-2

ΣΥΝΕΧΗΣ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

Ένας σχεδόν - υπέρυθρος αισθητήρας για τη συνεχή ανίχνευση της ποιότητας του καυσίμου στις δηζελομηχανές πάνω από 500 KW.

Η αυξανόμενη εξέλιξη στις μηχανές εσωτερικής καύσης επιτάχυνε τη μαζική χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων ελέγχου για την ανίχνευση και τη ρύθμιση της καύσης με σκοπό τη βελτίωση της κατανάλωσης του καυσίμου και των εκπομπών εξαγωγής.

Οι μηχανές της σημερινής εποχής μπορούν να εφοδιασθούν με εκατοντάδες αισθητήρες και όργανα ανίχνευσης και πρακτικά όλα τα υγρά υλικά που τροφοδοτούνται και περνούν μέσα από τις μηχανές, να είναι συνεχώς και με την απαιτούμενη προσοχή ελεγχόμενα.

Όμως, οι Γάλλοι κατασκευαστές οργάνων μέτρησης και μικροσυσκευών ελέγχου "CONTROL MEASURE REGULATION - CMR), δήλωσαν ότι, το καύσιμο παραμένει αρκετά πτωχά ελεγχόμενο ποιοτικά. Ο Διευθύνων Σύμβουλος της CMR, δήλωσε, "Ειδικά το κύριο στοιχείο καθυστέρησης της καύσης όπως χαρακτηρίζεται ο αριθμός KETANIOY (CETANE NUMBER) για τα καύσιμα DIESEL *CCAI* (CALCULATED CARBON AROMATICITY INDEX) του βαρέος πετρελαίου HFO. Ο απολογισμός του δείκτη Άνθρακα -δεν είναι συνεχώς υπό ανίχνευση, παρά το γεγονός ότι, είναι μία σημαντική παράμετρος για το χρονισμό της έγχυσης του καυσίμου".

Με βάση την εμπειρία στη βιομηχανία πετρελαίου και αερίων πάνω στη τεχνολογία των "σχεδόν-υπερύθρων" NEAR-INFRARED "NIR" αισθητήρων, η εταιρεία CMR σχεδίασε τη συσκευή

"NIRIS" ένα αισθητήρα πετρελαίου ο οποίος χρησιμοποιεί τη τεχνολογία του προφίλ του υδρογονάνθρακα (HYDROCARBON PROFILING TECHNOLOGY - HCP) για τη μέτρηση της μοριακής δομής του καυσίμου. Αυτή η πληροφόρηση είναι συνεχώς μεταβιβαζόμενη στην ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου (ELECTRONIC CONTROL UNIT) η οποία επιτρέπει τον πραγματικό χρόνο βελτιστοποίησης της έγχυσης της καύσης και την επεξεργασία όλων των πιθανών καυσίμων συμπεριλαμβανομένων και των βιοκαυσίμων.

Η τεχνολογία "NIR" έχει χρησιμοποιηθεί από το τέλος του 1990 στα διυλιστήρια του αργού πετρελαίου με στόχο τη συνεχή ρύθμιση και τον έλεγχο της χημικής διαδικασίας της εγκατάστασης. Παρά το γεγονός ότι αυτοί οι αισθητήρες είναι αρκετά ογκώδεις, μεταξύ 500 και 1000 κιλά και υψηλού κόστους.

Η εταιρεία CMR μετά από κατάλληλες μελέτες ανέπτυξε ένα μικρο-μέγεθους NIR αισθητήρα με στόχο τις δηζελομηχανές πάνω από 500 KW. Ο νέος αισθητήρας NIRIS ελέγχου της ποιότητας του καυσίμου ζυγίζει λιγότερο από 1 κιλό και προσαρμόζεται κατ' ευθείαν πάνω στη μηχανή. Η παραγωγή υποβάλλεται, επί του παρόντος, σε δοκιμές ναυτικού τύπου πιστοποίησης για να αποδειχθούν οι ικανότητες χρήσης στις συνθήκες περιβάλλοντος των μηχανών οι οποίες είναι αρκετά διαφορετικές από τις αντίστοιχες οι οποίες επικρατούν μέσα στους χώρους μέ-

τρησης των διυλιστηρίων.

Το σύστημα "NIRIS" περιλαμβάνει μηχανοτεχνικά και λογισμικά πρότυπα (HARDWARE AND SOFTWARE MODULES). Το μηχανοτεχνικό πρότυπο είναι ένας περίβλεπτος αισθητήρας του οποίου η λειτουργία στηρίζεται στη τεχνολογία "NIR". Η φασματική του ανάλυση είναι μία αναλυτική τεχνική η οποία στηρίζεται στην απορρόφηση των ηλεκτρομαγνητικών ακτινοβολιών που περιλαμβάνονται "σχεδόν-υπεριώδη" περιοχή μεταξύ των 780 και 2500 NM. μήκος κύματος. Σε αυτή τη περιοχή, μοριακοί δεσμοί όπως: C-C, C-H, C-O, και O-H θα αρχίζουν να κραδαίνουν ή να παραμορφώνονται κάτω από το φως του "NIR". Το αποτέλεσμα σχηματίζει το περίβλημα το οποίο είναι χαρακτηριστικό της μοριακής πληροφόρησης του καυσίμου. Αυτό το περίβλημα είναι κοινώς γνωστό σαν "φάσμα NIR".

Η τεχνολογία "NIR" είναι μία ακριβής, εύρωστη και υψηλά επαναλαμβανόμενη μέθοδος. Πάνω από αυτό, η τεχνολογία "NIR" χρειάζεται ένα πολύ ελάχιστο χρόνο συλλογής φάσματος και θεωρείται σαν μία αποδεδειγμένη ώριμη και επιτυχής τεχνική, ειδικά στις Πετροχημικές, αεροναυτικές και διαστημικές βιομηχανίες.

Εφ' όσον ο αισθητήρας έχει πραγματικά δυνατή αλληλοεπίδραση με τη μηχανή, φαίνεται ότι, στη προσαρμογή με τη μηχανή θα πρέπει να επιλέγεται η καλύτερη εφαρμογή.



Συσκευή «NIRIS», από τη «CONTROL MEASURE REGULATION - CMR» είναι μια μικρογραφία του «NEAR - INFRARED» αισθητήρα για την ανίχνευση και το χαρακτηρισμό της ποιότητας του πετρελαίου. Ο αισθητήρας ζυγίζει λιγότερο από ένα κιλό και μπορεί να προσαρμοσθεί άμεσα πάνω στη μηχανή.

Η αντίθετη επιλογή της εκτός μηχανής προσαρμογής του αισθητήρα, θα απλοποιηθεί η σχεδίαση του αισθητήρα, αλλά, στη περίπτωση προσαρμογής μέσα στη μηχανή θα κάνει λίγο περισσότερη περίπλοκη τη προσπάθεια για το σχεδιαστή της μηχανής.

Η πλέον κατάλληλη θέση στη μηχανή για τον αισθητήρα "NIRIS" είναι στο κύκλωμα του πετρελαίου σε μία χαμηλής πίεσης τροφοδοτική γραμμή. Μπορεί να τοποθετηθεί σε μία καμπύλη σωλήνα, σε μία εγκατάσταση φίλτρου ή σε σώμα αντλίας χαμηλής πίεσης. Ο αισθητήρας συνδέεται στην ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου "ECU" μέσα από μία καλωδίωση CANBUS.

Σήμερα, πολύ λίγα βιομηχανικά πρωτότυπα έχουν κατασκευασθεί με στόχο την εφαρμογή σε πετρέλαια DIESEL και

έχουν παράλληλα υποβληθεί σε εκτεταμένες δοκιμές σε εκτός μηχανές εγκαταστάσεις. Οι δοκιμές γίνονται με σκοπό να προσδιορισθεί η ικανότητα του αισθητήρα να στηρίξει τη μελλοντική προσαρμογή πρακτικά πάνω στη μηχανή.

Η τεχνολογία χρειάζεται μια υψηλά περίπλοκη επεξεργασία στοιχείων η οποία είναι αποτέλεσμα του λογισμικού πρότυπου χρησιμοποιώντας τη προσέγγιση της κάθετης γραμμής του υδρογονάνθρακα. Η μοριακή πληροφορία η οποία περιλαμβάνεται στο φάσμα "NIR" εξάγεται και στρέφεται σε στοιχείο "HCP" χρησιμοποιώντας προχωρημένα μαθηματικά υπολογισμών και μια βαθειά κατανόηση του καυσίμου.

Το σύστημα "HCP" αναλύει τους διαφορετικούς συνδυασμούς των μορίων στο πετρέλαιο. Η ομάδα των "HCP" παραμέτρων για κάθε πετρέλαιο είναι μοναδική όπως τα αποτυπώματα των ανθρώπων.

Μέρος του σχεδιασμού από την εταιρεία CMR ήταν η συλλογή ενός ηλεκτρονικού αρχείου όλων των πετρελαίων τα οποία διατίθενται παγκόσμια τα οποία τώρα αριθμούν περί τα 150 είδη.

Ο τελικός σκοπός του αισθητήρα NIRIS, της ανίχνευσης της ποιότητας του πετρελαίου είναι ο συνεχής ευαίσθητος-χρονισμός της μηχανής, σύμφωνα με τη πραγματική ποιότητα του προμηθευόμενου πετρελαίου. Η CMR δήλωσε ότι, μερικές από αυτές τις ενέργειες πρέπει να παρέχονται από τους κατασκευαστές των μηχανών, όπως οι δοκιμές χρειάζονται να καθιερωθεί ένας ακριβής σχεδιασμός, μαζί με κάθε τύπο μηχανής. Η εταιρεία δήλωσε ότι, για μηχανές οι οποίες εργάζονται με DIESEL



Η εσωτερική δομή του αισθητήρα «NIRIS» ελέγχου του πετρελαίου, ένας οπτικός αισθητήρας ο οποίος λειτουργεί με την σύγχρονη τεχνολογία «NEAR INFRARED» που η μέθοδος της λογισμικής ανάλυσης χρησιμοποιεί τη τεχνολογία «HYDROCARBON PROFILLING» για να προσδιορίζει τη ποιότητα του πετρελαίου

OIL, ο αισθητήρας θα είναι διαθέσιμος για διαμορφωμένες δοκιμές κατά το τέλος του 2010.

Αισθητήρες για τη χρήση σε βαρύ πετρέλαιο "HFO" θα είναι διαθέσιμοι κατά το έτος 2011. Θα διαφέρουν από τους αισθητήρες του DIESEL OIL από μία ενσωματωμένη συσκευή και μία αντίσταση στις υψηλές θερμοκρασίες. Η εταιρεία επίσης καθιέρωσε ένα ερευνητικού σχεδιασμού αισθητήρα για φυσικά αέρια και ιζηματικά αέρια.

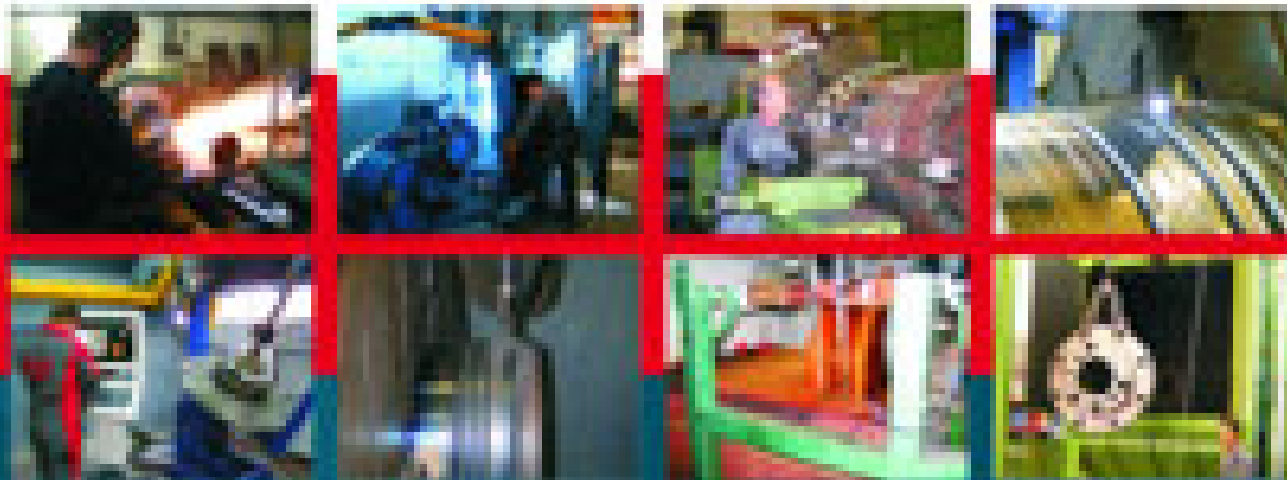
Χρηματοδότηση για το σχεδιασμό υπήρξε από το Γάλλο Υπουργό Βιομηχανίας μέσα από τα προγράμματα "DGCIS" και "OSEO". Από Οργανισμούς και από διάφορα Ινστιτούτα χρηματοδότησης.

**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

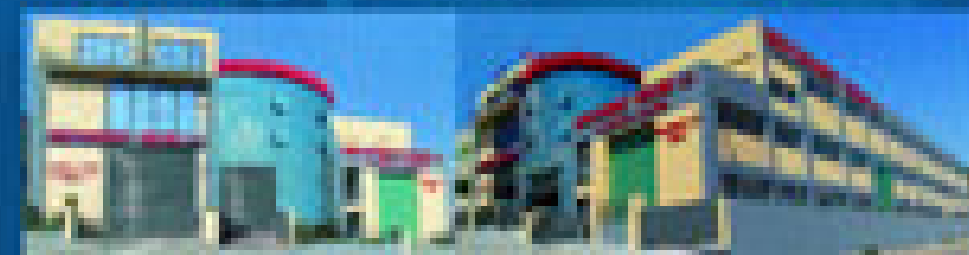


website: www.metlockart.com; e-mail: info@metlockart.com



Reconditioning is our Business.

Reproduction of parts is all right, but, connecting with
actual riding, I have not found them very
useful. Best I have seen. Give your vote, Sir.



With over 35 years of experience in the field of welding and reconditioning METLOCKAST HELLAS LTD can guarantee state of the art work and maximum customer satisfaction, additionally creating a completely modernized spare parts sales and exchange network.

METLOCKCAST HELLAS LTD



1001

METLOCKST HELLAS LTD

ΔΙ - ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΣΤΡΟΒΙΛΟΣΥΜΠΙΕΣΗ Η MAN DIESEL & TURBO συνιστά τον "TCX" Δισταδιακό Στροβιλοσυμπιεστή

Η MAN DIESEL & TURBO Συνιστά τη τεχνολογία της στροβιλοσυμπίεσης στην αγορά με τη σύσταση και τη καθιέρωση του τύπου "TCX" στροβιλοσυμπιεστή. Τα σημαντικά στοιχεία του "TCX" δισταδιακού στροβιλοσυμπιεστή είναι η συμπαγής αρχιτεκτονική με τα εξαρτήματα ροής βελτιστοποιημένα για χαμηλές σχέσεις πιέσεων

Ελάττωση των εκπομπών εξαγωγής της μηχανής διατηρώντας την ειδική κατανάλωση του καυσίμου, δύναται να συντελεσθεί με την αύξηση της Μέσης Πραγματικής Πίεσης και με την δυναμικότερη "Ρύθμιση MILLER", είναι ο πρώτος στόχος για την αναπτυγμένη προσπάθεια της νέας γενιάς μηχανών DIESEL μεγαλύτερης διαμέτρου κυλίνδρου", δήλωσε ο KLAUS BARTHOLOMAE, Υπεύθυνος της σχεδίασης στροβιλοσυμπιεστών στη MAN DIESEL & TURBO.

"Ελάττωση των εκπομπών εξαγωγής της μηχανής διατηρώντας την ειδική κατανάλωση του καυσίμου είναι δυνατόν να γίνει με την αύξηση της Μέσης Πραγματικής Πίεσης και τη δυναμικότερη "ΡΥΘΜΙΣΗ MILLER". Τα δύο μέτρα χρειάζονται

υψηλότερες πιέσεις τροφοδοτικού αέρα οι οποίες μπορούν να πραγματοποιηθούν περισσότερο ικανοποιητικές με τη δι-σταδιακή στροβιλοσυμπίεση. Με αυτό το τρόπο, η πίεση του τροφοδοτικού αέρα και η απόδοση της στροβιλοτροφοδότησης μπορούν να αυξηθούν σημαντικά, μειώνοντας τις εκπομπές εξαγωγής παρά την αύξηση της ειδικής απόδοσης της μηχανής".

Το δι-σταδιακό σύστημα στροβιλοσυμπίεσης συνίσταται από δύο στροβιλοσυμπιεστές διαφορετικών μεγεθών διατεταγμένων σε σειρά

Τα καυσαέρια εξαγωγής προερχόμενα από τη μηχανή ενεργοποιούν το στρόβιλο του μικρότερου στροβιλοσυμπιεστή υψηλής πίεσης, μετά τον οποίο, τα καυσαέρια ενεργοποιούν το στρόβιλο του μεγαλύτερου στροβιλοσυμπιεστή χαμηλής πίεσης.

Ο αεροσυμπιεστής του στροβιλοσυμπιεστή χαμηλής πίεσης αντλεί τον ατμοσφαιρικό αέρα πρώτου σταδίου και τον καταθλίβει μέσα από ένα ενδιάμε-

σο ψυγείο, προς τον αεροσυμπιεστή υψηλής πίεσης στροβιλοσυμπιεστή. Εδώ ο αέρας επανασυμπιέζεται (δεύτερο στάδιο) και καταθλίβεται μέσα από ένα παραπέρα ψυγείο προς τη μηχανή. Το σύστημα προσαρμόζεται σε διάφορες λειτουργικές καταστάσεις, είτε μέσα από ελεγχόμενο παρακαμπτήριο οχετό του στροβίλου ή από στεφάνη διαφορικών πτερυγίων του στροβίλου (VARIABLE NOZZLE RING).

Το δισταδιακό σύστημα δύναται επίσης να εξοπλισθεί με ένα αγωγό παρακαμπτήριο του στροβίλου ή του αεροσυμπιεστή ώστε να βελτιωθεί η περιοδική συμπεριφορά του συστήματος, το σύστημα επίσης έχει σχεδιασθεί ώστε να είναι ικανό να ενσωματώσει ανακυκλοφορία υψηλής πίεσης καυσαέρια εξαγωγής (EXHAUST GAS RECIRCULATION - EGR) για παραπέρα μείωση των εκπομπών.

Οι απαιτήσεις που τέθηκαν στους στροβιλοσυμπιεστές των βαθμίδων χαμηλής και υψηλής πίεσης διαφέρουν χαρακτηριστικά από τον ένα στον άλλο. Το στάδιο της υψηλής πίεσης φορτίζεται από την

πλήρη εξαγωγή, αλλά τροφοδοτείται μόνο από ένα συγκριτικά χαμηλό όγκο αέρα από το στάδιο χαμηλής πίεσης αέρα. Γι' αυτό το λόγο, το στάδιο υψηλής πίεσης απασχολεί ένα μικρότερο αεροσυμπιεστή. Σε αντίθεση, οι συνθήκες οι οποίες επικρατούν στη βαθμίδα χαμηλής πίεσης είναι παρόμοιες με εκείνες που επικρατούν στο στροβιλοσυμπιεστή απλής βαθμίδας, παρά τις σχέσεις χαμηλής πίεσης ανά βαθμίδα.

Η MAN DIESEL & TURBO έχει αναπτύξει τον TCX στροβιλοσυμπιεστή ειδικά για την δι-σταδιακή στροβιλοσυμπίεση. Οι σειρές TCX στηρίζονται στη φιλοσοφία σχεδίασης των σειρών TCA/TCR με μη ψυχόμενο κέλυφος και ειδικά σχεδιασμένους τριβείς. Ενώ, οι σειρές TCA/TCR είναι διαμορφωμένες με αξονικούς και ακτινικούς στροβίλους, οι νέες TCX σειρές είναι εφοδιασμένες με διαγώνιο στρόβιλο, ο οποίος είναι κατάλληλος για τις σχέσεις χαμηλής πίεσης.



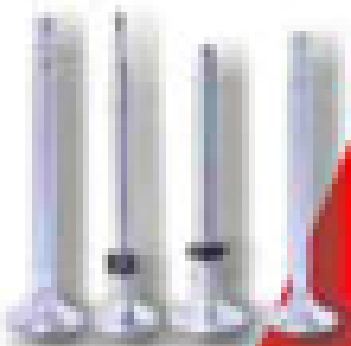
Ένα μοντέλο του νέου δι-σταδιακού στροβιλοσυμπιεστή από την MAN-DIESEL & TURBO. Οι στροβιλοσυμπιεστές είναι διατεταγμένοι σε 90ο ο ένας από τον άλλο. Πέρα από το πρόσθετο στάδιο στροβιλοσυμπιεστή, συμπεριλαμβάνεται επίσης ένα κατάλληλο ενδιάμεσο ψυγείο αέρος.





SPARE PARTS & EQUIPMENT AGENCIES

Your global partner in ship spares & equipment agencies


APOLLO
Compressed Air
for Ship & Onshore

ASIAN STAR
Anchor Chains & Offshore
Mooring Chains

WOLONG
Tractor Driven Generators
Universal Transformers with Load

WATSON & KARDI KANSA LTD
High Pressure Pumps, Valves, Spare Parts Components

CHONG HONGMENTS LTD
Marine Electronic Equipment, Digital Instruments, Radar

STRANSTALL
Full Service Monitoring Systems

DEH-SIN
Climate Water Heating System

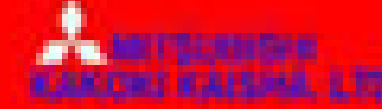
HANAN
Marine Universal Diesel Engines
(Industrial, Agricultural & Transport)



Asian Star
Anchor Chains



WOLONG







11 OMBL SPYTHAN TOUN & SYNGROU AVENUE, 11511 ATHENS GREECE
TEL: +30 210 6371881 FAX: +30 210 6371881 E-MAIL: INFO@JNE-MAKING.COM

← Οι σχέσεις χαμηλών πιέσεων επηρεάζουν τα εξαρτήματα των οχετών ροής, επίσης, τους τριβείς και τα κελύφη. Αυξημένες ωστικές πιέσεις επιβάλλονται στη διάταξη των τριβών, ειδικά στη στάθμη των υψηλών πιέσεων, πρόσθετα, το ποσόν του αέρα ο οποίος χρησιμοποιείται στο σύστημα στεγανότητας του άξονα του στροβίλου έχει ρυθμισθεί για να προσαρμόζεται στις νέες στάθμες πίεσης φηγού. Έναν αριθμό κλήσεων οι οποίες δεν έχουν αποκλειστική σχέση με τους στροβιλοσυμπιεστές αλλά και με το σύστημα τροφοδότησης της μηχανής δήλωσε ο BARTHOLOMAE. "Πέρα από τις απαιτήσεις του χώρου εγκατάστασης και των σωληνώσεων οι οποίες χρειάζονται από ένα πρόσθετο στά-

διο στροβιλοσυμπιεστή, συμπεριλαμβάνεται επίσης ένα κατάλληλο ενδιάμεσο ψυγείο αέρα. Έχει σχεδιασθεί δυνατή λύση όπου οι στροβιλοσυμπιεστές είναι διατεταγμένοι σε θέσεις 90° ο ένας από τον άλλο.

Οι σειρές TCX ενσωματώνουν χαρακτηριστικά γνωρίσματα ειδικά που να ταιριάζουν στη σχέση χαμηλότερης σχέσης χαμηλότερης πίεσης ανά βαθμίδα. Η περίπτωση αυτή περιλαμβάνει τη χρήση ελάττωσης της σχέσης πίεσης για λογαριασμό της δυναμικής συμπεριφοράς και της αύξησης του όγκου του αέρα, ώστε οι όγκοι του συμπιεστή και του στροβίλου να είναι κατάλληλοι να αποδεχθούν τη προσαρμογή χαμηλής σχέσης πιέσεων.

ΠΕΜΜΕΚΕΝ

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Μ.Ε.Κ. ΕΝ
Κολοκοτρώνη 132, Πειραιάς 185 36,
Τηλ : 210 4531534, Fax : 210 4286906
PANHELLENIC UNION FOR ENGINEERS OF
INTERNAL COMBUSTION MERCANTILE MARINE

Αρ. πρωτ. 496

Πειραιάς 13 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2010

ΠΡΟΣ: ΛΕΣΧΗ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν

ΘΕΜΑ: Αποτελέσματα εκλογών 2010

Σας γνωρίζουμε το νέο Διοικητικό συμβούλιο της Ενώσεώς μας που προήλθε από τις Αρχαιρεσίες που διεξήχθησαν στο διάστημα 12/07/2010 μέχρι 11/10/2010.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΤΑΜΙΑΣ

ΠΑΤΖΑΡΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ
ΛΕΒΕΝΤΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ

1. ΑΡΧΟΝΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ
2. ΠΑΤΡΙΚΙΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
3. ΧΑΛΑΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
4. ΡΟΥΜΕΛΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
5. ΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
6. ΧΑΤΖΗΣΤΑΥΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
7. ΘΕΟΔΟΣΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
8. ΤΣΑΒΑΡΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ
9. ΦΕΛΕΣΑΚΗΣ ΜΑΡΙΟΣ
10. ΧΑΛΚΙΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
11. ΠΕΡΔΙΚΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ
12. ΚΟΛΥΑΡΔΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
13. ΤΡΙΑΛΟΝΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΑΦΕΛΛΗΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μέσα στα πολλά προβλήματα της ναυτιλίας μας προστέθηκε και η "προειδοποίηση" της Ε.Ε. να ναυτολογούνται ελεύθερα οι "πολίτες της" (δηλαδή Αλβανοί, Βούλγαροι, Ρουμάνοι και αργότερα Σκοπιανοί) ως... πλοίαρχοι και υποπλοίαρχοι στα υπό Ελληνική σημαία πλοία!!!

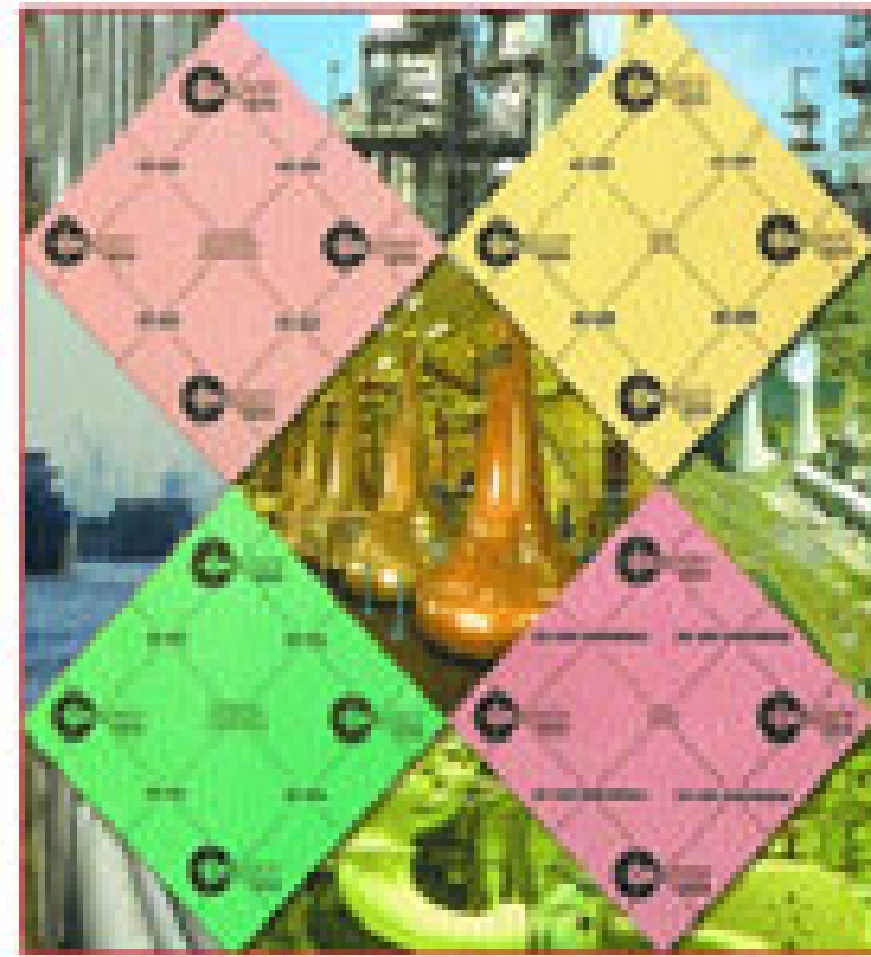
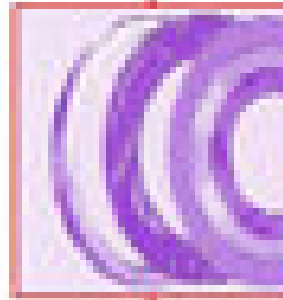
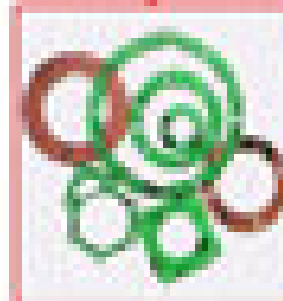
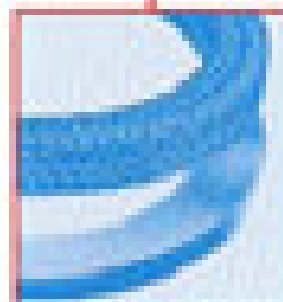
Φαίνεται πως οι αρμόδιοι περί τα ναυτιλιακά δεν καταφέρναν να πείσουν τους εταίρους μας για την αναγκαιότητα και μοναδικότητα να πλοιαρχεύσουν Έλληνες στα πλοία τους! Αλλά ποιοί και με τι επιχειρήματα θα τους αντιμετώπιζαν όταν οι προϊστάμενοι τους διαλύσανε το ιστορικό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και αδιαφορούν, διαχρονικά, για τη ναυτική παιδεία της χώρας. Οι παραγωγικές σχολές των στελεχών της ναυτιλίας, που αποτελεί την πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο, σε αντίθεση με το πλήθος των πανεπιστημιακών και τεχνολογικών ιδρυμάτων που τροφοδοτούν με ανέργους τις καταστάσεις του Ο.Α.Ε.Δ., παραμένουν καταρρακωμένες και εκτός τριτοβάθμιας εκπαίδευσης!

Έτσι τα Ελληνόπουλα απογοητευμένα και απηυδησμένα από την παράλογη αδιαφορία του κράτους εγκαταλείπουν το πηδάλιο του εμπορικού μας στόλου, της μεγαλύτερης Ελληνικής βιομηχανίας, στα ξένα χέρια.

Φρίξος Δήμου
Πλοίαρχος Ε.Ν.



Συγγενισμένη & Θερμική
Προστασία Βιομηχανικών
& Ναυπηγικών Εγκαταστάσεων



- Παροχές ■ Τελεματικές ■ Παροχές ■ Μεταλλουργίες
- Θερμομονώσεις Πλοίων ■ Βιομηχανικά Εξαρτήματα
- Υδροαποχρεώσεις ■ Βελτιώσεις ■ Φωτισμός

Κ. ΜΗΤΣΙΟΠΟΥΛΟΣ - Β. ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Ο.Ε.

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

ΟΙ ΞΕΧΑΣΜΕΝΟΙ ΗΡΩΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Την εθνική μας επέτειο, που πλησιάζει, θα την γιορτάσουμε με παρελάσεις, τελετές και κυρίως με καταθέσεις στεφανιών στο μνημείο του Άγνωστου Στρατιώτη, για να τιμήσουμε τους ήρωες που δώσανε και στη ζωή τους ακόμη για την Ελλάδα.

Στο εθνικό μας ηρώο όμως που, πολύ σωστά, είναι αφιερωμένο στους πεσόντες και των τριών κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων (Ε.Δ.) αναφέρονται τα τοπωνύμια των μαχών, εκτός πέντε νεώτερων εγγραφών, που πολέμησε ο Στρατός Ήρρας (Σ.Ξ.) μόνον. Δεν υπάρχει καμία άλλη αναφορά για αυτές, τις μάχες, που δώσανε το

Πολεμικό Ναυτικό (Π.Ν.) και η Πολεμική Αεροπορία (Π.Α.) Δεν γίνεται μνεία ακόμη και για τις ένδοξες ναυμαχίες της Έλλης και της Λήμνου που διπλασίασαν την έκταση της Ελλάδας! Ούτε φυσικά μνημονεύονται οι πολεμικές θυσίες του Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Ν.), του τέταρτου όπλου των Ε.Δ., αφού κατά τη διάρκεια του πολέμου

εντάσσεται σ' αυτές, εξοπλίζεται και διεξάγει τις θαλάσσιες πολεμικές μεταφορές, που λόγω της σπουδαιότητάς τους, αποτελεί και τον κύριο στόχο του εχθρού.

Έτσι κατά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο οι ναυτικοί που θυσιάστηκαν για την πατρίδα και μάλιστα με τον πολύ οδυνηρό θάνατο του ναυαγού, υπερβαίνουν τις 2500!! Κανένας άλλος κλάδος των Ε.Δ., εκτός του Σ.Ξ. φυσικά, δε θρήνησε τόσους πολλούς νεκρούς! Καταστραφήκανε επίσης 429 πλοία, το 75% δηλαδή του εμπορικού μας στόλου, όταν η τότε θαλασσοκράτειρα Μεγάλη Βρετανία απώλεσε το 28% μόνο του δικού της! Ακόμη χαθήκανε και 551 πετρελαιοκίνητα/ιστιοφόρα, ήτοι το 66% της κατηγορίας αυτής.

Ασφαλώς όσοι θυσιάζονται για την πατρίδα και μάλιστα σε πολεμικές επιχειρήσεις, ανεξαρτήτως όπλου, σώματος, στολής, βαθμού, φύλου και προέλευσης είναι όλοι τους ήρωες και σαν ήρωες πρέπει να τιμώνται στον ιερό χώρο του μνημείου του Άγνωστου στρατιώτη!!

Από το 1997 το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος, προς τιμή του, με παραστάσεις και έγγραφά του

στη Βουλή των Ελλήνων, όπου υπάγεται το μνημείο αυτό, αλλά και με συνεχείς δημοσιεύσεις στις εφημερίδες και στα ναυτικά περιοδικά, του υποφαινομένου, ζητείται επιμόνως η αποκατάσταση αυτής της ολοφάνερης αδικίας, ώστε να εμφανιστούν επιτέλους και οι θυσίες των δύο Ναυτικών μας, Πολεμικού και Εμπορικού, στο εθνικό μας Ηρώο!!

Ειδικά για τους αφανείς αλλά επιφανείς ήρωες του Ε.Ν. θα αρκούσε μια εγγραφή ή ανάρτηση πινακίδας, σε κάποιο σημείο του χώρου του μνημείου, με τα ονόματα των πέντε ωκεανών όπου έδρασαν τα εμπορικά μας πλοία στο δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο!!

Περαίνοντας και προς δόξαν της κρατικής αδιαφορίας ή και αγνωμοσύνης, σημειώνεται πως τον Ιανουάριο του 2007 ειδοποιήθηκε, επισήμως, τρεις παλαίμαχοι του τελευταίου πολέμου, καταξιωμένοι και υπερήλικες φυσικά πλοίαρχοι, ότι επίκειτο η επιβράβευση τους από την πολιτεία για τις υπηρεσίες που προσφέ-

ρανε στον κατά θάλασσα αγώνα. Η χαρά τους όμως μετατράπηκε σε απογοήτευση όταν... ξαναειδοποιήθηκε πως η παρασημοφόρηση τους αναβάλλεται για... αργότερα!

Δυστυχώς όμως η προχωρημένη ηλικία τους, αφού ταξίδευαν από νωρίτερα του 1940 και η επιβαρυμένη, από τις κακουχίες της ναυτικής "ζωής" υγείας τους, τους ανάγκασε να... "μπαρκάρουν", ο ένας πέρισι και οι άλλοι δύο φέτος, για το τελευταίο, πιο μακρινό και χωρίς γυρισμό ταξίδι της ναυτικής τους σταδιοδρομίας.

Φρίξος Δήμου
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Βιβλιογραφία:

1. Εμμανουήλ Μπαμπούρη: "Το Εμπορικό Ναυτικό κατά τον Τελευταίο Πόλεμο".
2. Αντιναυάρχου Λ.Σ. ε.α. Χρήστου Ντούνη: "Εις μνήμην..."
3. Αντιναυάρχου Λ.Σ. ε.α. Χρήστου Ντούνη: "Εν Καιρώ Πολέμου" και
4. Αντιναυάρχου Π.Ν. ε.α. Κωνσταντίνου Παϊζη-Παραδέλλη: "Το τίμημα του Πολέμου".

ΤΟ ΣΧΟΛΕΙΟ «ΑΡΓΩ»

Κατ' αρχάς, τα παιδιά του ΑΡΓΩ και το Δ.Σ. εύχονται σε όλους καλή χρονιά με υγεία.

Το ΑΡΓΩ συνεχίζοντας τις δραστηριότητές του συμμετείχε στο συλλογικό ΑΜΕ-Α της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (ΕΣΑΕΑ) στις 3/12/10.

Στις 11 και 12 Δεκεμβρίου 2010 συμμετείχαν τα παιδιά του Οικοτροφείου στο bazaar της Ελληνογερμανικής Σχολής.

Όπως κάθε χρόνο έγινε η Χριστουγεννιάτικη γιορτή μας, στον Πολλυχώρο "Απόλλων" της Νομαρχίας Πειραιά στις 12/12/10 με θέμα "Ο ήλιος των Χριστουγέννων" είχε μεγάλη επιτυχία.

Ο Σύλλογος Γυναικών Κρήτης και Νήσων στην εκδήλωσή τους αφιέρωσε στα παιδιά του ΑΡΓΩ. Η εκδήλωση έγινε στις 14/12/10 στον Πειραικό Σύνδεσμο. Είχε ζωντανή μουσική και τα παιδιά ευχαριστήθηκαν πολύ. Ευχαριστούμε τον ανωτέρω Σύνδεσμο.

Στις 14/12/10 μέρη των παιδιών μας παρακολούθησαν τον φιλικό αγώνα κατά της φτώχειας που διοργάνωσε ο Παγκόσμιος Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών, στο γήπεδο Ολυμπιακού.

Συμμετείχαμε στην εκδήλωση για τα 25 χρόνια λειτουργίας του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας στις 14/12/10.

Στις 23/12/10 προσκάλεσε ο ΠΑΕ Ολυμπιακός. Τα παιδιά του ΑΡΓΩ, να στολίσουν το Χριστουγεννιάτικο δέντρο τους και να επισκεφθούν τους χώρους του γηπέδου.

Συνεχίζοντας τα εξωτερικά προγράμματα καθώς και οι αθλητικές δραστηριότητες των παιδιών του Οικοτροφείου και των δύο Κέντρων Ημερησίας Φροντίδας του ΑΡΓΩ.

Πραγματοποιήθηκε ο καθιερωμένος ετήσιος χορός μας στο κέντρο "Ιερά Οδός" στις 17/12/10 με μεγάλη επιτυχία.

ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΑΝΤΛΙΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΧΑΜΗΛΟΥ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΘΕΙΟΥ

Οι Νέες αντλίες πετρελαίου διατίθενται για το χαμηλότερο ποσοστό
λιπαντικής ιδιότητας του πετρελαίου DIESEL

Οι Γερμανοί κατασκευαστές αντλιών "ALLWEILER AG". Μια μονάδα τη δραστηριότητας "COLFAX", έχει παρουσιάσει στην αγορά την οικογένεια παραγωγής "ALLFUEL" που περιλαμβάνει αντλίες τρικοχλιωτές προορισμένες για τη χρήση με πετρέλαια χαμηλού ποσοστού θείου.

Με τους νέους υποχρεωτικούς κανονισμούς οι οποίοι καθορίζουν τη χρήση χαμηλού ποσοστού θείου καύσιμα πετρέλαια DIESEL στη ναυτική βιομηχανία, ειδικά όταν τα πλοία βρίσκονται σε λιμάνια ή ναυσιπλοούν σε κάποιες παράκτιες περιοχές, μερικές από τις υπάρχουσες αντλίες πετρελαίου δεν έχουν σχεδιασθεί για να λειτουργούν με τα χαμηλά ιξώδη αυτών των καυσίμων, χωρίς καμία μετατροπή. Το χαμηλότερο ποσοστό θειάφι που περιέχεται στο καύσιμο, παρουσιάζει τη χαμηλότερη λιπαντική ικανότητα.

Η οικογένεια αντλιών "ALLFUEL" προσφέρει μία ποικιλία τύπων κατασκευής, διάφορες εγκαταστάσεις και συνδυασμούς υλικών.

Οι αντλίες διατίθενται για οριζόντια και κάθετη εγκατάσταση εφοδιασμένες με ή χωρίς φίλτρο και μπορούν να προσαρμοσθούν σε απλές ή σύνθετες μονάδες.

Οι αντλίες "ALLFUEL" προσφέρονται σε δύο σειρές, η σειρά χαμηλής πίεσης για μεταγίσεις μέχρι 6 BARS και η μέσης πίεσης I τύπου μέχρι 40 BARS.

Ο κατασκευαστής δήλωσε ότι, ο σχεδιασμός των αντλιών "ALLFUEL" διευθύνει τη ροή του υγρού από τον εσωτερικό χώρο του φίλτρου προς τον εξωτερικό χώρο. Ρυπαρά και μεταλλικά μέρη παραμένουν στον εσωτερικό χώρο του φίλτρου - με τη βοήθεια ενός μαγνήτη



Η νέα «ALLFUEL» τρι-κοχλιωτή αντλία της ALLWEILER για τη χρήση καυσίμων χαμηλού ιξώδους.

προσαρμοσμένου στο δάπεδο του φίλτρου - και προλαμβάνεται η παρουσία τους στο κέλυφος της αντλίας.

Η "ALLWEILER" πρόσθεσε ότι, έχουν χρησιμοποιηθεί μεγάλες επιφάνειες των φίλτρων οι οποίες προσφέρουν βελτιωμένη αναροφητική ικανότητα και μακρύτερα διαστήματα συντήρησης. Για τη σύντομη συντήρηση έχει προβλεφθεί μία κάθετη εγκατάσταση του φίλτρου η οποία επιτρέπει την εξάρμωση του φίλτρου χωρίς την απο-

στράγγιση του πετρελαίου από το δοχείο του φίλτρου.

Ειδικού σχήματος και σχεδιασμού κοχλιωτά πτερύγια έχουν κατασκευασθεί και προσαρμοσθεί για τη χαμηλού θορύβου λειτουργία της αντλίας χωρίς το ουσιαστικό παλμικό φαινόμενο. Οι αντλίες εφοδιάζονται με ένα προαιρετικό σύστημα θέρμανσης για την ασφαλή εκκίνηση σε χαμηλές θερμοκρασίες περιβάλλοντος.

Με στόχο τη διευκόλυνση της εργασίας των εφοπλιστών και του πληρώματος, η ALLWEILER έχει ανέπτυξει το σύστημα "ALLWEILER FUEL OIL CHECK" όπου οι τεχνικοί της είναι σε θέση να προσδιορίσουν, σε κάθε πλοίο, κατά πόσον η επί μέρους αντλία καυσίμου λειτουργεί μέσα στα όριά της.

Με το γεγονός ότι, η αντλία παρουσιάζει κάποια ανικανότητα να καλύψει την αλλαγή των λειτουργικών συνθηκών, η ALLWEILER συνιστά ένα αναλυτικό πρόγραμμα με το οποίο δύναται να συστήσει ένα είδος εργαλείων μετατροπής ή αντικατάστασης με μια κατάλληλη αντλία.

Οι νέες αντλίες ALLFUEL έχουν σχεδιασθεί για τη χρήση του νέου καυσίμου, αλλά σε αρκετές περιπτώσεις οι υπάρχουσες εγκατεστημένες αντλίες ALLWEILER μπορούν να αντικατασταθούν (RETROFITTED) για τη χρήση των νέων πετρελαίων χαμηλού ιξώδους.

Being a Shipbroker...

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

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

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

Being a Good Shipbroker...

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

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

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

Ultimately...

*Being a Good Shipbroker
is a matter of being*

George Moundreas & Company S.A.

✓ Sale & Purchase of second hand tonnage

✓ Newbuilding contracting

✓ Demolition



✓ Chartering

✓ Ship financing

✓ Repairs & conversions

✓ Special projects



GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A.

185, Mikrasidou Str., 105 55 Piraeus - Greece - P.O. Box 80024, 105 10 - Piraeus, G.R. - Tel: (010) 210 4147000
www.gmoundreas.gr

S & P - Financing

Tel: (010) 210 4147000
E-mail: sp@gmoundreas.gr

Newbuildings

Tel: (010) 210 4147000
E-mail: nb@gmoundreas.gr

Chartering

Tel: (010) 210 4147 100
E-mail: chartering@gmoundreas.gr

Repairs & Conversions

Tel: (010) 210 4147000
E-mail: repairs@gmoundreas.gr

ΠΑΡΑΠΕΡΑ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΣΤΡΟΒΙΛΟΣΥΜΠΙΕΣΤΕΣ

Η δραστηριότητα NREC μεθοδεύει ένα λογισμικό "εργαλείο"
για δοκιμές των στροβιλοσυμπιεστών

Αρκετές δηζελομηχανές οι οποίες παράγονται ή λειτουργούν σήμερα περιλαμβανομένων και των στροβιλοσυμπιεστών "πλέον, αρκετές άλλες μηχανές όπως φυσικού αερίου, βενζίνης ή βιοντίζελ", περιλαμβάνουν και στροβιλοσυμπιεστές. Κάθε κατασκευαστής μηχανών διαθέτει τις δικές του μεθόδους δοκιμών για να επαληθεύει ή να βεβαιώνει την αντίστοιχη ποιότητα παραγωγής και τα αποτελέσματα της λειτουργίας. Εφόσον οι απαιτήσεις της βελτίωσης της απόδοσης γίνονται όλο και εντονότερες και η λειτουργία εξετάζεται προσεκτικά, η προσομοίωση και η τυποποίηση λαμβάνονται σοβαρά υπόψη κατά το στάδιο της μελέτης και σχεδίασης μιας μηχανής.

Οι δραστηριότητες "NREC (CN)", μία εταιρία σχεδιασμού και ανάπτυξης στροβιλομηχανημάτων, διαθέτει ήδη ένα νέο μοντέλο τον τύπο "RITAL", ειδικής εξυπηρέτησης Λογισμικό. Το λογισμικό αυτό επιτρέπει σε ένα σύστημα προσέγγισης του επιπέδου της σχεδίασης του στροβιλοσυμπιεστή σε διάφορα στάδια σχεδίασης και τυποποίησης.

Ο NICK BAINES, σημαντικό συντεχνικό μέλος στη "CN" έχει αναφέρει ότι, τα νέα "εργαλεία λογισμικού" από την εταιρία έχουν αναπτυχθεί για να βοηθούν τους υπευθύνους της ανάπτυξης της μελέτης των στροβιλοδοτούμενων μηχανών, σύντομα και ανέξοδα χωρίς να στηρίζονται σε πλήθος στοιχείων εξωτερικών δοκιμών και, κατά τον ίδιο χρόνο, σε ένα μάλλον περισσότερο συμπληρωμένο φάσμα στοιχείων.

Έχει λεχθεί από τον BAINES ότι ο κόσμος των ειδικών έχει κατορθώσει κατά το παρελθόν βασικά να λάβει λειτουργικές αποτυπώσεις (PERFORMANCE MAPS) από τους κατασκευαστές στροβιλοσυμπιεστών και, όταν προσπαθούν και χρησιμοποιούν αυτές τις αποτυπώσεις βρίσκουν ότι, πρέπει να προβούν σε μία πληθώρα προεκτάσεων των χαρακτηριστικών.

"Συνήθως, γίνεται ότι, με τη λήψη των στοιχείων δοκιμών και την αποτύπωση αυτών σε μία καμπύλη και με τη χάραξη μερικών ειδών προεκτάσεων (καμπυλών) (EXTRAPOLATION MAPS*). Αυτά τα δεδομένα συνιστούν ένα πλήθος αβεβαιότητες και αξιοσημείωτη λιγότερη εμπιστοσύνη. Με τη χρήση του ειδικού "λογισμικού εργαλείου" της εταιρίας, μπορούν να δοθούν αρκετά καλύτερα μέσα και στοιχεία για να εκπληρωθεί η επέκταση (EXTRAPOLATION)

της καμπύλης και τη συμπλήρωση στις περιοχές της αποτύπωσης ότι η δοκιμή δεν καλύφθηκε", δήλωσε ο BAINES.

"Σε ότι προβαίνουμε, είναι να δώσουμε στους μηχανικούς καλύτερο και με περισσότερο εμπιστευτικό τρόπο στη διαδικασία επέκτασης της καμπύλης (EXTRAPOLATION) για να μπορούν πραγματικά να χειρίζονται τον στροβιλοσυμπιεστή καλύτερα και να εισπράττουν πλέον έμπιστα αποτελέσματα" ανέφερε ο BAINES.

Στη πραγματική μορφή λειτουργίας, ο στρόβιλος δεν λειτουργεί σε σταθερή κατά-

σταση. Κάθε φορά που σε ένα κύλινδρο γίνεται έναυση του καυσίμου, τα καυσαέρια εξαγωγής μέσα από τους οχετούς καυσαερίων στο στρόβιλο, προκαλώντας λειτουργία του στροβίλου η οποία αναφέρεται στο γενικό φάσμα της αποτύπωσης σε κάθε στροφή της μηχανής. Οι στρόβιλοι κατά τη πραγματική λειτουργία καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα ταχύτητας συγκριτικά με τη σταθερή κατάσταση του χώρου δοκιμής.

Επίσης, σε κάθε μικρού διαστήματος μερίδα του κύκλου λειτουργίας της μηχανής, μερικές στιγμές ο στρόφαλος αναπτύσσει λειτουργία σε υψηλές καταστάσεις, και αντίθετα, σε μερικά χρονικά διαστήματα σε αρκετά χαμηλές συνθήκες.

Με το τύπο "RITAL" λογισμικό σύστημα, η CN δήλωσε ότι, δημιουργείται η ικανότητα να ληφθούν τα δεδομένα της λειτουργίας του στροβίλου από το χώρο των δοκιμών και να υπολογισθεί η πλήρης ε-

φαρμογή της αποτύπωσης στα έσχατα του εύρους των συνθηκών τις οποίες αντιμετωπίζει ο στρόβιλος κατά τη πραγματική λειτουργία του.

Από το γεγονός ότι, υπάρχει ένα μικρό ποσοστό αποτελεσμάτων και θέτοντας "πρόσωπο με πρόσωπο" το γεγονός, λέγοντας, "καλώς θεωρείται ότι η καμπύλη θα πρέπει να εμφανίζεται σε αυτή τη μορφή" δίδεται πραγματικά η ευκαιρία στο μηχανικό να προβλέπει με ακρίβεια πως η καμπύλη θα παρουσιάζεται στο απαραίτητο πεδίο λειτουργίας.

Η εταιρία εργάζεται με τη διαδικασία παραπέρα προβολής του λογισμικού προγράμματος λειτουργίας του στροβιλοσυμπιεστή που να καθορίζει, τον κατάλληλο τρόπο που οι παλμοί της πίεσης είναι δυνατόν να επιρρεάζουν το στρόβιλο κατά τη λειτουργία του.

Τέλος ο BAINES προσθέτει. "Οι εταιρίες των μηχανών προσπαθούν να αντιληφθούν ότι, δεν είναι δυνατόν να αποδέχονται τις εταιρίες στροβίλων απλά σαν προμηθευτές, αλλά θα πρέπει πραγματικά να τις θεωρούν σαν συνεργάτες και μέρη στην ανάπτυξη της διαδικασίας".



Όταν οι στροβιλοσυμπιεστές δοκιμάζονται στους χώρους των δοκιμών, συνήθως η προέκταση των καμπυλών μεταβολών των αποτελεσμάτων, είναι απαραίτητο να προσδιορισθεί ένα παραπέρα λειτουργικό πεδίο.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: * MAP (Αποτύπωση) Ο όρος αφορά ένα σχηματικό διάγραμμα το οποίο συνήθως περιγράφει τη μνήμη ενός Η/Υ, τα προγράμματα που περιέχει, τον ελεύθερο χώρο που διαθέτει η μνήμη κ.λ.π.

ΑΠΡΟΘΥΜΟΙ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Στη συνέντευξη τύπου τις προάλλες στο Ευγενίδειο, για την απροθυμία της νεολαίας να ακολουθήσει το ναυτικό επάγγελμα, η κύρια αιτία αυτής της άρνησης έμεινε τελικά αναπάντητη.

Αν ο δημοσκοπός, όπως φρονούσε, είχε προβεί στη συγκεκριμένη σχετική ερώτηση θα είχε πάρει την απάντηση πως είναι παράλογο για έναν που εισήχθηκε μέσω των Πανελλαδικών, στις παραγωγικές σχολές πλοιάρχων ή μηχανικών (Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού) και σπούδασε επί τέσσερα χρόνια (τρία θεωρητικά κι ένα πρακτικά στα πλοία) να αποφοιτήσει με αδιαβάθμιστο πτυχίο και εκτός τριτοβάθμιας εκπαίδευσης!! Θα μπορούσε βέβαια να το "αναβαθμίσει" σε ισάξιο των... Τ.Ε.Ι. κι όχι των Α.Ε.Ι., αν περιμένει μια... δεκαετία ακόμη!

Αφού θα απαιτηθεί να υπηρετήσει τη στρατιωτική του θητεία, να ξαναφοιτήσει σε άλλες δύο σχολές (Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.) ακόμη και να ταξιδέψει κάποια χρόνια ώστε να αποκτήσει το... "καταληκτικό" δίπλωμα πρώτης τάξης.

Παγκόσμια πρωτοτυπία ή "εξυπνάδα" κάποιων καρεκλοκένταυρων που προσπαθούν να αντικαταστήσουν τους Έλληνες ναυτικούς με φτηνούς ξένους!! Βαλκάνιους ή Ασιάτες. Και να τονιστεί

πως οι ανάλογες σχολές και στα άναυτα γειτονικά μας κράτη ακόμη, ανήκουν στην τριτοβάθμια παιδεία και δεν χορηγούν πανεπιστημιακούς τίτλους μόνον, αλλά και διδακτορικούς!! Υπενθυμίζεται πως μια από τις αρτιότερες σχολές πλοιάρχων και μηχανικών της Ευρώπης είναι αυτή του Τεχνικού Πανεπιστημίου της Κωνσταντινούπολης!

Και εκτός από τα σκόπιμα, φρονούμε, υποβαθμισμένη και καταρρακωμένη ελληνική ναυτική εκπαίδευση, της χώρας με το μεγαλύτερο ελληνόκτητο εμπορικό στόλο στον κόσμο, προστίθεται και η καταλήστευση του κάποτε (1981) πλέον εύρωστου Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, το κουτσούρεμα των συντάξεων των απομάχων του κύματος, η διάλυση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κλπ κλπ.

Γιατί να σπουδάσει λοιπόν ο νέος μας πλοίαρχος ή μηχανικός; Για να τον αποκαλούν, υποτιμητικά, οι διάφοροι καρεκλοκένταυροι "ναυτεργάτη";

Αλλά "αυτή είναι η Ελλάδα" όπως είπε και ο πρώην Πρωθυπουργός μας!!

Φρίξος Δήμου
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Ο ΝΕΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΗΣ ΘΕΡΜΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ "GEA"

Εννέα Θερμοδυναμικές χαρακτηριστικές υπάρχουν διαθέσιμες για ροές μεγάλου όγκου

Η "GEA" πρόσφατα συνέστησε το νέο υψηλής απόδοσης επίπεδο ελασμάτινο μεταλλάκτη θερμότητας.

Η Εταιρία δήλωσε ότι: ο νέος NT 500 μεταλλάκτης παρέχει όγκο ροής περίπου 4500 M3/ώρα και έχει σχεδιασθεί ειδικά για μηχανές παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στη ξηρά και πετροχημικές βιομηχανίες.

Η "GEA" ανακοίνωσε ότι, ο NT 500 χαλύβδινος σκελετός αποτελείται από 1000 ψυχόμενα ελάσματα με τη μεγαλύτερη έκδοση των 47 μέτρων ύψος έκαστο, πλάτος 1,6 μέτρα ο οποίος έχει βάρος 35 τόννους.

Η ομάδα διατίθεται σε τρία διαφορετικά μήκη ελασμάτων. Οι τύποι των ελασμάτων μπορούν να προμηθευτούν σε τρεις διαφορετικές ανάγλυφες μορφές που δημιουργούν στο σύνολο εννέα θερμοδυναμικές χαρακτηριστικές επιτρέποντας μια ακριβώς διάταξη ώστε να ικανοποιεί την ειδική απαίτηση του πελάτη, δήλωσε η "GEA".

Εξαρτουμένων των απαιτήσεων, το πάχος των ελασμάτων είναι μεταξύ 0,5 και 0,6 εκατ. και η

μεγίστη πίεση λειτουργίας είναι 16BAR. Η εταιρία δήλωσε επίσης



Αναφορά στη κατασκευή του εναλλάκτη τύπου NT 500 της GEA. Ο αριθμός των ελασμάτων πλακών είναι 1000 σε χαλύβδινο σκελετό, 4,7 μ. ύψος και 1,6 μ. πλάτος και ζυγίζει 35 τόννους.

ότι, διατίθενται διάφοροι συνδυασμοί των υλικών των ελασμάτων και των παρεμβυσμάτων, π.χ., διάφορες ποιότητες χάλυβος, επίσης Τιτάνιον για εφαρμογές και χρήσεις θαλάσσιου νερού.

Η "GEA" πρόσθεσε ότι, εφ' όσον ο τύπος NT 500 έχει σχεδια-

σθεί για μεγάλους όγκους ροής. Είναι ιδιαίτερα κατάλληλος για περιοχές στις οποίες χρειάζεται ένας αριθμός μικρότερων μονάδων για τη κάλυψη των απαιτήσεων και τη δυναμική χρήση ακριβών σωληνώσεων για να καλυφθεί το έργο της παραγωγής των ίδιων όγκων ροής.

Η "GEA GROUP AKTIENGESSELLSCHAFT", της οποίας οι δραστηριότητες των εναλλακτικών θερμότητας έχουν μεταβιβασθεί στο νέο τομέα "GEA HEAT EXCHANGERS" δήλωσε ότι, έχει λάβει μία εντολή, για τη σχεδίαση, προμήθεια, και εγκατάσταση ενός έμμεσου ξηρού συστήματος HELLER ψύξης για τη νέα 360 KW. συνδυασμένου-κύκλου μονάδα παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας της GAZPROM στο SOCHI της Ρωσίας.

Η μονάδα κατασκευάζεται με στόχο την αναβάθμιση της τοπικής βασικής υποδομής ώστε να χρησιμοποιηθεί στους χειμερινούς Ολυμπιακούς Αγώνες του 2014, επίσης, να στηρίξει την ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας.

1η ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ ΗΜΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗΣ

Του Αριστείδη Χρ. Πετρόπουλου (Σκαρμισιώτη)

Φέτος την 1η Σεπτέμβρη ως μέρα ειρήνης συμπληρώνοντας 69 χρόνια από την κήρυξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Όπως είναι γνωστό τον πόλεμο αυτόν, προκάλεσαν τα μονοπώλια και τα μεγάλα συμφέροντα για να ξεπεράσουν την κρίση τους και να δώσουν το ληστρικό τους σύστημα της εκμετάλλευσης. Η ανθρωπότητα τον πλήρωσε με εκατομμύρια νεκρούς και σακατεμένους, με υλικές καταστροφές, με πείνα, την εξαθλίωση και την φρίκη του πολέμου.

Σήμερα 69 χρόνια από την μαύρη αυτή επέτειο και ενώ δεν έχουν κλείσει τελείως οι πληγές του πολέμου ένας πολεμικός αέρας όλο και δυναμώνει στη γειτονική μας χώρα την κάποτε Γιουγκοσλαβία, στο Ισραήλ και πάει λέγοντας.

Είναι ένας οπλισμένος αδίσταχτος αέρας του ιμπεριαλισμού. Αυτός σαν εντολοδόχος των μεγάλων οικονομικών συγκροτημάτων, κάνει πόλεμο, ορμά ν' αρπάξει το βιο του γείτονα, σπέρνει απ' όπου περάσει την καταστροφή και τον όλεθρο.

Αυτός, και όχι ο ανύποπτος λαός της δουλειάς και του μόχθου. Οι λίγοι "πανοϊκοί", που ανεβαίνουν στην εξουσία - αυτοί απλώς διαλέγονται για αυτό το ρόλο.

Αντίθετα, ένας λαός που ζει σε μια κοινωνία Δημοκρατική, που οι φιλοδοξίες και οι βλέψεις του δεν ξεπερνούν την απλή ζωή του εργαζομένου, ένας λαός που έχει λόγο πάνω στην μοίρα του, ποτέ δεν θα αποφασίσει να ριχτεί πάνω στο βιός του άλλου, πάντα θα βρεί κάποιον να λύσει τις διαφορές του με όσους τον βλάπτουν γύρω από το τραπέζι των διαπραγματεύσεων. Κι αυτό γιατί ξέρει πως μόνο με ειρήνη μπορεί να δουλεύει για ένα καλύτερο αύριο.

Η δημιουργία χάους στην περιφέρεια του αναπτυσσόμενου κόσμου απειλεί την επισφαλή ισορροπία όχι μόνο των Δημοκρατικών καθεστώτων αλλά κι ολόκληρου του πολιτισμού.

Επομένως η βαρβαρότητα αυτή, που ξετυλίγεται μπροστά στα μάτια μας σ' ένα μέρος της Βαλκανικής και της Μ. Ανατολής, δεν αποτελεί μόνο πρόβλημα των περιοχών αυτών, αλλά ολόκληρου του κόσμου. Η συνέχιση του πολέμου και ο κίνδυνος της εξάπλωσης ακολουθεί η συνεχή υποβάθμιση του βιοτικού επιπέδου, και την όλο και αυξανόμενη ανεργία τα θύματα που πέφτουν στους διάφορους τοπικούς πολέμους.

Η ιδέα του πολιτισμικού σύγχρονου κόσμου απέχει ακόμα πολύ από το να διαμορφωθεί σε μια συνολική στρατηγική, αλλά τα κράτη έχουν την τεράστια υπαρκτή ανάγκη να συνεργαστούν για την επίτευξη του σκοπού αυτού.

Πρόκειται για ένα συλλογικό συμφέρον. Πρέπει να ξεφύγουμε

από την φρίκη του πολέμου και να εμποδίσουμε την αναρχία του φόβου, του μίσους και της βίας που τόσες κοινωνίες έχουν καταστρέψει, μάλιστα σε χώρες πολύ πιο αναπτυσσόμενες. Η πανούκλα του πολέμου είναι σαν το χταπόδι, έχει απλώσει τα πλοκάμια του σ' όλο τον πλανήτη και περιμένει την κατάλληλη στιγμή να πνίξει κάθε δικαίωμα χαράς. Οι απειλές φανερώνονται παντού.

Χιλιάδες νεκροί γεμίζουν κάθε τόσο τη γη. Οι άνθρωποι συρρικνώνονται μαζί με τις χαρές τους κι οι μεγάλοι σε δύναμη φουσκώνουν ολοένα και περισσότερο τον πολεμικό αέρα.

Την φρίκη του πολέμου τη βλέπουμε και την ακούμε από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης.

Ο Λαμπράκης όμως ζει μέσα στις καρδιές μας κι ο αγώνας και τα ιδεώδη του μας οδηγούν και φωτίζουν σαν φάρος τα βήματά μας. Όλοι έχουμε χρέος να συμβάλλουμε με κάθε μέσο στην υπεράσπιση της ειρήνης.

ΑΠΟ: ΣΤΑΥΡΟ ΠΕΤΡΙΔΗ
Α΄ ΜΗΧΑΝΙΚΟ Ε.Ν. Τ. ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΠΕΜΜΕΚΕΝ

Με την ευκαιρία της παραίτησης του συναδέλφου Σταύρου Πετρίδη από το προεδρείο της ΠΕΜΜΕΚΕΝ λόγω συνταξιοδότησης πήραμε τη παρακάτω επιστολή την οποία συναισθηματικά δημοσιεύουμε.

Αξιότιμοι κύριοι
Αγαπητέ Κε Αντώνη Πρίντζη,
Μετά από 16 χρόνια παραμονής μου στο τιμόνι της Πανελληνίας Ένωσης Μηχ/κων ΜΕΚ Ε.Ν ήρθε η ώρα και της δικής μου απομαχίας.

Με αυτή την επιστολή θα ήθελα να σε ευχαριστήσω εσένα και την διοίκηση της λέσχης για την συμπαράσταση τόσο στο πρόσωπό μου όσο και στο σωματείο μας.

Παρακαλώ δεχθείτε τις ειλικρινείς μου ευχαριστίες.

Με εκτίμηση
ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΕΤΡΙΔΗΣ
Α΄ ΜΗΧ/ΚΟΣ Ε.Ν.

ΧΑΜΕΝΕΣ ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) κρίνοντας και πολύ σωστά, επικίνδυνη αλλά και ζημιογόνα την παραμονή των επτά εγκαταλειμμένων επιβατηγών οχηματαγωγών της εταιρείας Α.Γ. FERRIES, στο λιμάνι του Πειραιά, αποφάσισε τη διενέργεια διεθνούς πλειοδοτικού διαγωνισμού για την εκποίηση και την απομάκρυνσή τους.

Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) όμως διαφωνεί και διαμαρτύρεται γιατί το αναμενόμενο εκπληκτικό αποτέλεσμα θα είναι κατά πολύ κατώτερο από τα οφειλόμενα.

Και ερωτάται το Ν.Α.Τ., ο "ασφαλιστικός" φορέας των απόμαχων και συστηματικά ξεχασμένων ναυτικών μας, γιατί δεν φρόντιζε έγκαιρα και όταν ήταν ακόμη δρομολογημένα τα πλοία να εισπράξει αυτές τις εισφορές που προέρχονται από τον ιδρώτα των θαλασσινών μας; Αυτό δεν είναι το θεσμικό αλλά και πρωταρχικό καθήκον των... καρεκλοκένταυρων που το απαρτίζουν; Μ' αυτή την αδιαφορία θα ενεργούσε άραγε ένας ιδιωτικός ασφαλιστικός φορέας; Και μετά απορούμε γιατί δεν πάει το Ταμείο μας καλά και γιατί στρέφουν οι νέοι μας την πλάτη τους στη θάλασσα...

Φρίξος Δήμου
Πλοίαρχος Ε.Ν.

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

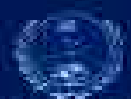
Επίσης μια σημαντική α-φίσα την οποία μας έστει-λε, μετά από παράκλησή μας, η κ. Πρεκεζέ.

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 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΟΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΟΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Ηλεκτρονική Τεχνολογία στα Πλοία

Με την παρούσα μου θα ήθελα να αναφέρω την γνώμη μου και τη σχετική μου πείρα για την λεγόμενη μοντέρνα Ηλεκτρονική Τεχνολογία δια-κυβέρνησης του πλοίου, που σε ορισμένες ναυ-πηγοκατασκευές έχουν τον πλήρη έλεγχο και ρύθμιση της λειτουργίας των μηχανών, μηχανη-μάτων και συσκευών του πλοίου οι Η/Υ (Computer Systems).

Το έναυσμα, για να καταθέσω αυτές τις σκέ-ψεις και την θέση μου γενικότερα για τη μοντέρ-να Ηλεκτρονική τεχνολογία των πλοίων μου το έ-δωσε μια είδηση όταν προ ημερών σε ένα δελτίο ειδήσεων ανέφεραν τα εξής: "Μεγάλο μοντέρνο Κρουαζιερόπλοιο έμεινε ακυβέρνητο στη μέση του ωκεανού διότι ξεκίνησε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο και πλησίον αυτής ήταν το "Computer center room" (από το οποίο ελέγχονταν τα πάντα στο πλοίο), στο χώρο του οποίου μεταδόθηκε πο-λύ γρήγορα η φωτιά και καταστράφηκαν όλα τα computers, με αποτέλεσμα όταν η φωτιά σβήστη-κε, το πλοίο να μείνει χωρίς προωστήριες μηχανές, χωρίς ικανή ηλεκτρική ενέργεια, χωρίς πη-δάλια, θέρμανση, Air Condition, ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩ-ΝΙΕΣ, χωρίς λειτουργία μαγειρείων και ψυγείων".

Φανταστείτε λοιπόν την κατάσταση μέσα σ' αυτό το πλοίο στο οποίο επέβαιναν τέσσερις χι-λιάδες πεντακόσιοι (4.500) άνθρωποι (κατά την ειδησεογραφία πάντα). Ευτυχώς εκεί κοντά έπλε-ε ένα Αεροπλανοφόρο που έκανε ένα δοκιμαστι-κό ταξίδι, μπόρεσαν και ήλθαν σ' επαφή μαζί του, αυτό τους πήγε λίγα τρόφιμα και έμεινε δίπλα τους (για περίπτωση εγκατάλειψης). Επίσης ει-δοποίησε την εταιρεία του Κρουαζιερόπλοιου που θα έστελναν βοήθεια με ελικόπτερα και να βρεθεί λύση στο πρόβλημα τους.

Φθάνοντας λοιπόν στην ουσία του θέματος, α-ναφέρω τις εξής σκέψεις μου, υποθέτω, διότι σε τέτοιες περιπτώσεις για να μάθεις το τι πράγμα-τι έγινε θέλει πολύ ψάξιμο, ότι ακολουθώντας τη μοντέρνα Ηλεκτρονική "ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ" Τεχνολο-γία που γνωρίζουμε οι περισσότεροι από εμάς, η πυρκαγιά δεν αντιμετωπίστηκε εγκαίρως, για πολλούς λόγους, αλλά ο κυριότερος κατά τη γνώμη μου ήταν διότι εκεί για λόγους Οικονομίας δεν θα υπήρχε μηχανικός σε βάρδια και όταν άρ-χισαν να ηχούν τα FIRE ALARMS δεν υπήρχε εκεί κοντά μηχανικός, (Τουλάχιστον με το σθένος και το θάρρος των άξιων Ελλήνων μηχανικών που βοήθησαν τα μέγιστα για να γίνει αυτή η Μεγάλη

Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία) για να ενεργήσει ά-μεσα και ψύχραιμα για την αντιμετώπιση της σο-βαρής αυτής κατάστασης και έγινε αυτή η κατα-στροφή.

Κατά την περιγραφή της είδησης επίσης νοεί-ται ότι δεν πρέπει να υπήρχαν και ικανά Συμβати-κά Μέσα ελέγχου και χειρισμών των μηχανών και μηχανημάτων, για τους λόγους της κακώς εννο-ούμενης ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ πάντα.

Βγάζω λοιπόν ορισμένα συμπεράσματα και α-πό μερικά προσωπικά μου περιστατικά.

Προ αρκετών ετών μου πρότειναν να πάω Α' μηχανικός σε ένα νεότευκτο φορτηγό πλοίο που μετέφερε ειδικά φορτία, όπου για πλήρωμα μη-χανοστασίου είχε πέντε (5) άτομα ήτοι: Α' μηχαν-ικό, Β' μηχανικό, ηλεκτρολόγο και 2 δοκίμους / λαδάδες, οι οποίοι δεν κάνανε βάρδιες αλλά έ-λεγγαν τα μηχανήματα και κάνανε διάφορες μι-κρές συντηρήσεις την ημέρα και στις 5 η ώρα το απόγευμα κλείδωναν το μηχανοστάσιο και το πλοίο ταξίδευε μόνο με τα Ηλεκτρονικά του Συ-στήματα μέχρι την άλλη ημέρα το πρωί, κάπως έ-τσι δε ήταν και στη Γέφυρα, όταν αρνήθηκα να πάω γιατί δεν συμφωνούσα με το σύστημα αυτό, με ειρωνεύτηκαν ότι φοβάμαι και διάφορα τέ-τοια. Αργότερα έμαθα ότι το πλοίο αυτό μια νύ-χτα συγκρούστηκε μ' ένα άλλο πλοίο. (Τυχαίο; Δε νομίζω).

Το 2003 πήγα σε ένα πλοίο, σαν Supervisor Engineer, το οποίο ήταν ένα Bulckcarrier, Gearless, 40.000 τόνων, 16 ετών, σε καλή κατά-σταση και όλοι οι έλεγχοι και χειρισμοί γινόντου-σαν Ηλεκτρονικά από το Control Room. Όταν πή-γα μέσα στο πλοίο και φύγαμε, βλέπω ότι οι μη-χανικοί δεν βγαίνανε σχεδόν καθόλου από το Control Room και κάτω υπήρχε ένας Αιγύπτιος λαδάς σε κάθε βάρδια, που φυσικά δεν γνώριζαν πολλά πράγματα. Πίεσα τον νεαρό Α' μηχανικό του πλοίου να υποχρεώσει τους μηχανικούς (οι οποίοι ήταν αλλοδαποί), τουλάχιστον κάθε μία ώ-ρα να επιθεωρούν όλο το μηχανοστάσιο, το οποί-ο εν μέρει και έγινε. Εγώ όμως έχοντας τις μα-κροχρόνιες συνήθειες του παλιού μηχανικού, δεν μπορούσα να κοιμηθώ εάν δεν κατέβαινα πρώτα να επιθεωρήσω το μηχανοστάσιο, έτσι ένα βρά-δυ όταν έφθασα κάτω στα πανιόλα έριξα τον φα-κό μου στη σεντίνα και την είδα σχεδόν γεμάτη νερά, κάλεσα κάτω τον Γ' μηχανικό ο οποίος μου είπε ότι η Ηλεκτρονική ένδειξη στο Control Room →

← δεν έδειχνε ότι υπήρχαν νερά στις σεντίνες, χτύπησα συναγερμό να έρθουν όλοι κάτω διότι αυτό το βαπόρι είχε ένα σοβαρό μειονέκτημα, ο κατασκευαστής είχε τοποθετήσει τις Main Lub Oil Pumps σχεδόν μέσα στη σεντίνα για να είναι κοντά στο Sump Tank και σε μεγάλη θαλασσοταραχή να μην κινδυνεύουν να ξεπιάσουν, οπότε εάν τα νερά ανέβαιναν άλλα 10 εκατοστά περίπου τα νερά θα έμπαιναν μέσα στα μοτέρ, τα οποία ήταν ανοικτού τύπου, και το πλοίο φυσικά θα έμενε χωρίς μηχανές, και η κατάσταση θα γινόταν πολύ σοβαρή, μη αναστρέψιμη όπως καταλαβαίνετε.

Όταν κατόπιν ερευνήσαμε, βρήκαμε ότι ο Ηλεκτρονικός ελεγκτής / αισθητήρας της στάθμης του νερού της σεντίνας είχε ΚΟΛΛΗΣΕΙ. Ένας δε μεγάλος σωλήνας της αντλίας θαλάσσης που έψυχε τα ψυγεία των μηχανών είχε σπάσει.

Θέλω λοιπόν να καταλήξω ότι καλή και χρήσιμη η μοντέρνα Ηλεκτρονική Τεχνολογία, βοηθάει στην καλή και σωστή λειτουργία του πλοίου, ΑΛΛΑ χωρίς την ανθρώπινη παρουσία είναι μεγάλο ρίσκο, ειδικά όταν δεν υπάρχουν και ικανές συμ-

βατικές λύσεις χειρισμών, κινδυνεύουμε να έχουμε το περιστατικό του Κρουαζιερόπλοιου.

Μια παρένθεση για την πολύπαθη Ναυτική Εκπαίδευση για την οποία πρέπει να φροντίσουν, οι διάφοροι υπευθυνοανεύθυνοι, οι μηχανικοί που βγαίνουν από τις Α.Ε.Ν. (στους οποίους εν ονόματι της αναβάθμισης της ταλαίπωρης Ναυτικής Εκπαίδευσης αναλώνουν το μεγαλύτερο χρόνο της εκπαίδευσης τους σε "Υψηλές Ηλεκτρονικές Θεωρίες" και όταν παρουσιαστεί ένα σοβαρό μηχανικό πρόβλημα, τότε εμφανίζονται οι μηχανολογικές ελλείψεις στο όλο εκπαιδευτικό πρόγραμμα) να εκπαιδεύονται και από έμπειρους καθηγητές μηχανικούς που απέκτησαν την πείρα τους μέσα από τις λειτουργικές ανάγκες των μηχανοστασίων των πλοίων.

24/11/2010

Ιωάννης Δωρής
Α' Μηχανικός Ε.Ν.
Αρχιμηχανικός

τ. Καθηγητής Ναυτικών Μαθημάτων Α.Ε.Ν.
Ασπροπύργου

ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Α Ν Α Κ Ο Ι Ν Ω Σ Η

Κύριοι,

Σας γνωρίζουμε ότι την 11-10-2010 το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΝΩΣΗΣ μας ανασυγκροτήθηκε ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ:

Α' ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ:

Β' ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ:

ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ:

ΤΑΜΙΑΣ:

ΜΕΛΗ:

ΜΕΤΑΞΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΔΕΛΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΜΑΖΩΝΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ

ΠΥΡΙΝΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

ΧΑΒΕΛΕΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ,

ΒΟΥΔΟΥΡΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ,

ΚΑΛΟΓΕΡΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ,

ΚΑΤΩΠΟΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ,

ΠΑΛΑΙΟΥΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ,

ΣΑΒΙΟΛΑΚΗΣ ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΩΣΗ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

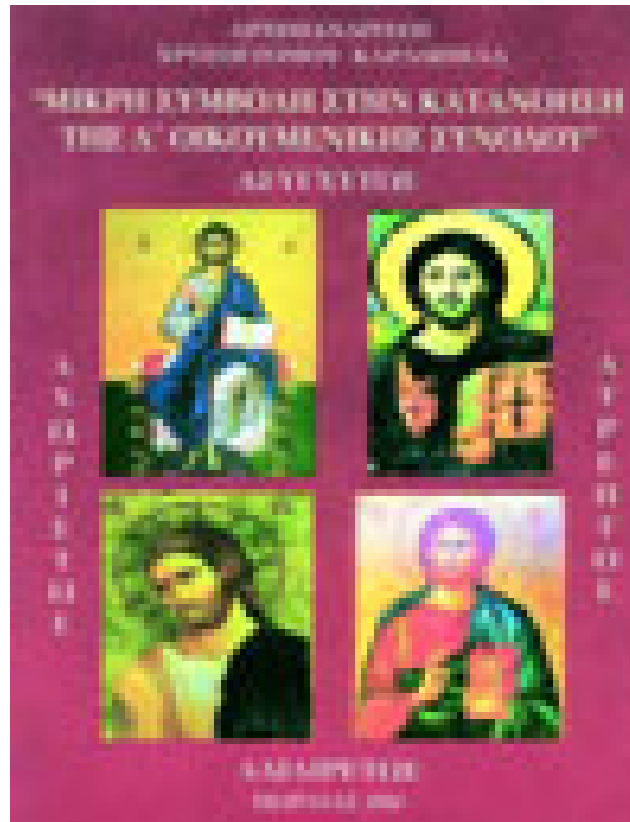
Δ. ΜΕΤΑΞΑΣ

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Α. ΠΥΡΙΝΗΣ



ΒΙΒΛΙΑ ΠΟΥ ΛΑΒΑΜΕ



ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΑΡΧΙΜΑΝΔΡΙΤΟΥ Π. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΚΑΡΑΜΠΕΛΑ

Ο Πανοσιολογιώτατος Αρχιμανδρίτης π. Χρυσόστομος (κατά κόσμον Ιωάννης) Καράμπελας εγεννήθη το 1958 στο Δήμο Περιστερίου και ανετράφη στο Δήμο Ιλίου Ν. Αττικής, όπου και έλαβε τις εγκύκλιες σπουδές του. Έλκει την καταγωγή του από τους νομούς Μεσσηνίας και Ηλείας.

Από το 1976 έως το 1980 εσπούδασε Ελληνική και Αγγλική Φιλολογία στη Φιλοσοφική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών, από όπου και έλαβε το πτυχίο του το 1981.

Το καλοκαίρι του 1980 παρακολούθησε μετεκπαιδευτικό σεμινάριο στο KING'S SCHOOL του Λονδίνου. Εργάστηκε επί πενταετίαν ως καθηγητής Αγγλικών στην ιδιωτική εκπαίδευση, στους Δήμους Ιλίου, Πετρούπολεως, Περιστερίου, Νικαίας και Αθηνών.

Πλην της Αγγλικής γλώσσας γνωρίζει επίσης την Ιταλική, Γαλλική και Βουλγαρική.

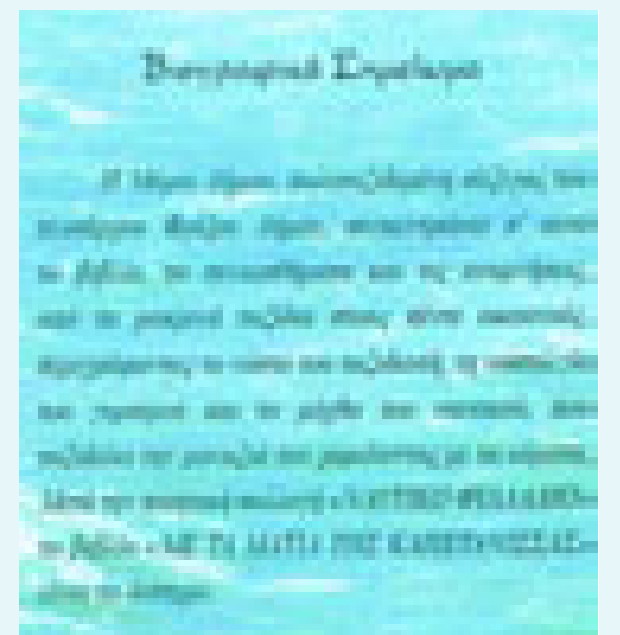
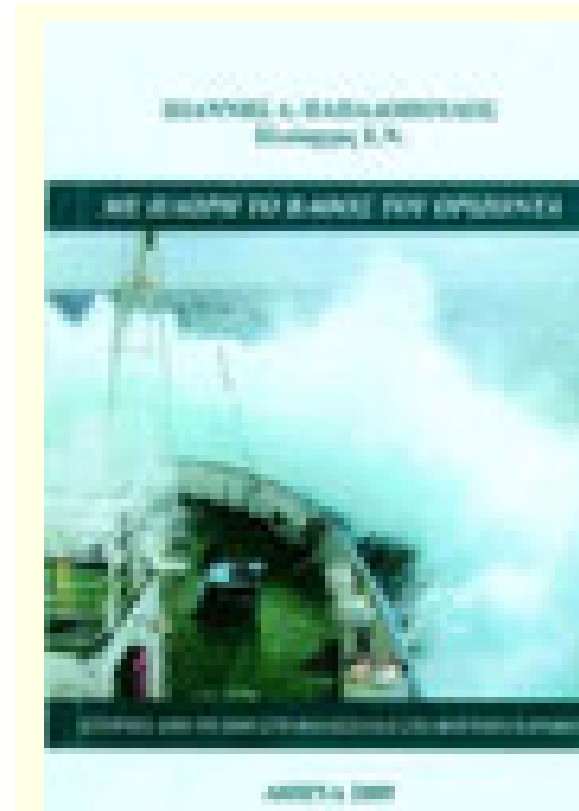
Από το 1982 ως το 1985 υπηρέτησε στον Ελληνικό Στρατό Ξηράς ως Έφεδρος Αξιωματικός με ειδικότητες: α) Στρατιωτικός Διερμηνέας -Μεταφραστής Αγγλικής Γλώσσας και β) Οικονομικός.

Το 1985 προσελήφθη ως Καθηγητής Αγγλικών στο Δημόσιο Οργανισμό Εργατικής Εστίας και έδιδε σε κέντρα Νεότητας ως το 1988. Το 1988 διορίστηκε από το Υπουργείο Παιδείας ως Καθηγητής Αγγλικής Φιλολογίας στη Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση του Ν. Μεσσηνίας. Το 1993 παρακολούθησε πολύμηνη επιμόρφωση στο Περιφερειακό Επιμορφωτικό Κέντρο Πατρών. Παρέμεινε στη Δημόσια Εκπαίδευση μέχρι το 1998 οπότε και υπέβαλε την παραίτηση του.

Το 1997 εκάρη μοναχός της Ιεράς Μονής Ζωοδόχου Πηγής Παλαιάς Κοκκινιάς και χειροτονήθηκε διάκονος και πρεσβύτερος από τον Σεβασμιώτατο Μητροπολίτη πρώην Πειραιώς κ.κ. Καλλίνικο. Το ίδιο έτος επέτυχε στις εξετάσεις της Θεολογικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών και εισήχθη στο Τμήμα Κοινωνικής Θεολογίας, απ' όπου και έλαβε το πτυχίο του το 2001. Τη διετία 1998-1999 βραβεύτηκε με υποτροφία από το Ίδρυμα Κρατικών Υποτροφιών ως αριστεύσας στη Θεολογική Σχολή.

Ως κληρικός της Ιεράς Μητροπόλεως Πειραιώς υπηρέτησε επί τριετία στον Ιερό Ναό Αγίου Βασιλείου ως ιερατικός προϊστάμενος, ως Πρόεδρος του Ενορ. Φιλοπτ. Ταμείου και ως προϊστάμενος Ποιμαντικής Μέριμνας του Αντικαρκινικού Νοσοκομείου "Μεταξά". Παράλληλα υπήρξε ηγουμενοσύμβουλος (οικονόμος -ταμίας), επί 8 έτη, της Ιεράς Μονής Ζωοδ. Πηγής Παλ. Κοκκινιάς. Από το 2001 ως σήμερα υπηρετεί ως προϊστάμενος του Ιερού Ναού Αγίων Αναργύρων Καλλιπόλεως Πειραιώς.

Το 2008 εξέδωσε το πρώτο του βιβλίο "ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΚΑΙ ΚΟΣΜΟΣ", του οποίου η πρώτη έκδοση ήδη εξαντλήθηκε. Το 2010 εξέδωσε το δεύτερο "ΜΙΚΡΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗ ΤΗΣ Δ' ΟΙΚΟΥΜ. ΣΥΝΟΔΟΥ", το οποίο επίσης εξαντλήθηκε και προχωρεί στη δεύτερη έκδοση του.



Η ΗΕΛΜΕΡΑ συγχαίρει τα Μέλη της με αφορμή 700 Βραβεία AMVER

Αθήνα, 26 Οκτωβρίου 2010

Τα Βραβεία AMVER του 2010 απονεμήθηκαν σε ειδική εκδήλωση του Propeller Club of the US, International Port of Piraeus, μέλος της ΗΕΛΜΕΡΑ, την 19 Οκτωβρίου στην Αθήνα.

Παρουσία του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, του Αμερικανού Πρέσβη στην Αθήνα, Εκπροσώπου της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, της ηγεσίας του Λιμενικού Σώματος και πλήθους μελών της Ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, έγινε η απονομή των ετήσιων Βραβείων για 932 πλοία τα οποία μετέχουν στο Πρόγραμμα και έσπευσαν σε περιπτώσεις έκτακτου περιστατικού να διασώσουν ανθρώπους και σκάφη.

"Solar Wave": Ο γύρος του κόσμου με ηλιακή και αιολική ενέργεια

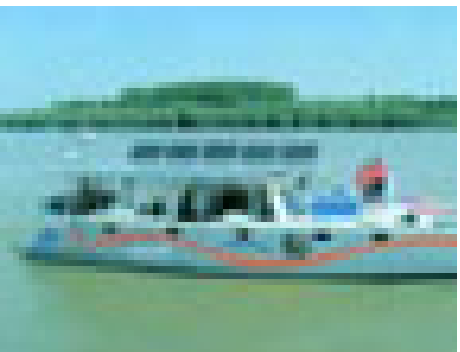
Στα ελληνικά νερά ταξιδεύει από τις αρχές Οκτωβρίου το καταμαράν Solar Wave, το μοναδικό σκάφος παγκοσμίως που κινείται αποκλειστικά με την ενέργεια του ήλιου και του ανέμου, χωρίς εκπομπή ρύπων.

Με μοναδικό πλήρωμα το ζευγάρι Γερμανών ιστιοπλόων Michael Kohler και Heike Patzelt, το Solar Wave ξεκίνησε το ταξίδι του στις αρχές Απριλίου 2010 από τη Βόννη, διέσχισε το Ρήνο και το Δούναβη, βγήκε στη Μαύρη Θάλασσα και έπλευσε στο Αιγαίο Πέλαγος.

Με στόχο να αποδείξουν ότι ένα σκάφος μπορεί να διασχίσει τις θάλασσες και τους ωκεανούς του κόσμου μόνο με ηλιακή και αιολική ενέργεια, χωρίς να ρυπαίνει, οι δύο ιστιοπλόοι σκοπεύουν να κάνουν το γύρω της Γης σε διάστημα δύο ετών πλέοντας κοντά και παράλληλα με τον Ισημερινό.

Η πρωτότυπη αποστολή του Solar Wave έχει ήδη τύχει ευρείας δημοσιότητας από το Τύπο και τα ΜΜΕ διεθνώς.

Μετά τη Μυτιλήνη, πρώτο σταθμό του σκάφους στην Ελλάδα, το Solar Wave βρίσκεται στη Χίο, όπου η ΗΕΛΜΕΡΑ προγραμματίζει εκπαιδευτικές επισκέψεις



Ο Πρόεδρος του Propeller Club, κ. Νικ. Παπαδάκης, επαίνεσε όσους συμμετείχαν στις διασώσεις και καλωσόρισε στην εκδήλωση τον Captain Renato Humberto Navarro, Συντονιστή της πρόσφατης επιτυχούς επιχείρησης διάσωσης των ανθρακωρύχων στη Χιλή.

Η ΗΕΛΜΕΡΑ συγχαίρει θερμά τις εταιρείες Μέλη της που έλαβαν τα 700 βραβεία για τα πλοία υπό τη διαχείρισή τους και κυρίως τους Πλοιάρχους, Αξιωματικούς και πληρώματα των πλοίων που με αυταπάρνηση διέσωσαν συνανθρώπους τους τη στιγμή του κινδύνου.

Τα Μέλη της ΗΕΛΜΕΡΑ που βραβεύθηκαν είναι, συνολικά 76

στο σκάφος μαθητών-μελών του περιβαλλοντικού προγράμματος Παιδική ΗΕΛΜΕΡΑ.

Σκοπός αυτών και άλλων αντίστοιχων επισκέψεων που θα προγραμματιστούν από τη ΗΕΛΜΕΡΑ σε άλλους Ελληνικούς σταθμούς του ταξιδιού είναι να ευαισθητοποιηθούν οι νεότερες γενιές για το πρόβλημα της κλιματικής αλλαγής και να ενημερωθούν για τις δυνατότητες που προσφέρουν οι νέες τεχνολογίες ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για την αντιμετώπιση του φαινομένου.

Στο πλαίσιο αυτό εξετάζεται η δυνατότητα παραμονής του Solar Wave σε μαρίνα-μέλος της ΗΕΛΜΕΡΑ στην Αττική για το επόμενο χρονικό διάστημα ώστε να προβληθούν ευρύτερα οι στόχοι της αποστολής και να επωφεληθούν μέσω επισκέψεων στο σκάφος μαθητές, εκπαιδευτικοί και ομάδες νέων που συμμετέχουν στα προγράμματα "Παιδική ΗΕΛΜΕΡΑ" και "Ναυτίλοι".

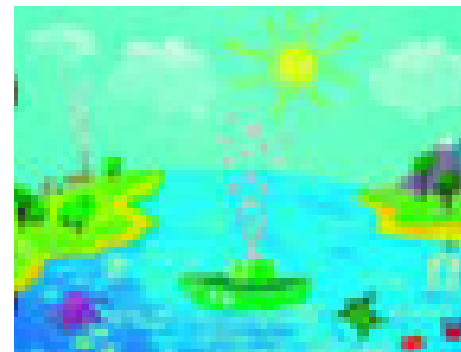
Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επικοινωνήσετε με τον Τομέα Περιβαλλοντικής Ενημέρωσης της ΗΕΛΜΕΡΑ, τηλ.: 201-9343088, email: environment@helsemepa.gr.

Το Σάββατο 25 Σεπτεμβρίου, η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος - ΗΕΛΜΕΡΑ συντονίζει για ακόμη μία χρονιά στην Ελλάδα την Παγκόσμια Ημέρα Εθελοντικού Καθαρισμού Ακτών.

Κυρίες/Κύριοι,

Έχουμε την ευχαρίστηση να σας στείλουμε συνημμένη την Αφίσα-Α! Βραβείο του Πανελλήνιου Διαγωνισμού Ζωγραφικής του προγράμματος "Παιδική ΗΕΛΜΕΡΑ", που λειτούργησε σε σχολεία όλης της χώρας και τη σχολική χρονιά 2009-2010. Ο διαγωνισμός είχε θέμα "Πράσινα", περιβαλλοντικά φιλικά πλοία σε γαλάζιες θάλασσες" και πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της συνεργασίας της ΗΕΛΜΕΡΑ με το Βρετανικό Κοινωφελές Ίδρυμα The Lloyd's Register Educational Trust (The LRET).

Συνολικά στάλθηκαν στη ΗΕΛΜΕΡΑ 150 έργα ζωγραφικής από 144 Ομάδες παιδιών, τα οποία βοήθησαν στο καλλιτεχνικό τους έργο 75 εθελοντές εκπαιδευτικοί. Μπορείτε να δείτε όλα τα έργα του Διαγωνισμού πατώντας στο σύνδεσμο <http://www.helsemepa.gr/zip/draw->



**1ο ΒΡΑΒΕΙΟ
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ Ν.
ΜΑΡΜΑΡΑ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ
ΕΘΕΛΟΝΤΡΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΣ
ΣΥΡΙΓΩ ΚΑΛΛΕΑ**

[ings2010members.pdf](#)

Η Κριτική Επιτροπή του διαγωνισμού, δηλαδή το Προεδρείο του 16ου Συμβουλίου των παιδιών-Αντιπροσώπων του προγράμματος, απένειμε το Α! Βραβείο στην Ομάδα 1022 (Α), με εκπαιδευτικό την κα Συρίγω Καλλέα, από το Δημοτικό Σχολείο Νέου Μαρμαρά Χαλκιδικής. Για την ευρύτερη προβολή του μηνύματος των παιδιών, η ΗΕΛΜΕΡΑ θα διανείμει την αφίσα-βραβείο σε Ελλάδα και εξωτερικό καθώς και στα πλοία μέλη της που ταξιδεύουν στα πέρατα της Γης.

Παρακαλούμε να μας ενημερώσετε αν επιθυμείτε να σας σταλούν ταχυδρομικώς αντίτυπα της αφίσας. Τις ευχές όλων μας για ένα καλό καλοκαίρι σε Καθαρές Θάλασσες και Ακτές.

25 χρόνια παγκόσμιας εθελοντικής προσπάθειας για Καθαρές Ακτές

Το Σάββατο 25 Σεπτεμβρίου, η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος - ΗΕΛΜΕΡΑ συντονίζει για ακόμη μία χρονιά στην Ελλάδα την Παγκόσμια Ημέρα Εθελοντικού Καθαρισμού Ακτών.

Από το 1985, η ημέρα αυτή είναι αφιερωμένη παγκοσμίως στην περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση όλων για την ανάγκη διατήρησης των ακτών μας καθαρών από τα σκουπίδια.

Η ΗΕΛΜΕΡΑ προσκαλεί όλους όσοι αγαπούν τη θάλασσα να συμβάλουν στην προσπάθεια αυτή, οργανώνοντας από μόνοι τους καθαρισμό μιας αγαπημένης τους ακτής τη συγκεκριμένη ημέρα ή οποιαδήποτε άλλη ημέρα του Σεπτεμβρίου ή του Οκτωβρίου.

Ήδη συνεργαζόμενοι φορείς σε όλη την Ελλάδα, μέλη της Παιδικής ΗΕΛΜΕΡΑ και εκπαιδευτικοί σε δημόσια νηπιαγωγεία και δημοτικά σχολεία, ιδιωτικά εκπαιδευτήρια, ναυτιλιακές και άλλες εταιρείες-μέλη της ΗΕΛΜΕΡΑ, Λιμενικές Αρχές και Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ιστιοπλοϊκοί όμιλοι και καταδυτικοί σύλλογοι, το Σώμα Ελ-

λήνων Προσκόπων και άλλες εθελοντικές ομάδες έχουν δηλώσει συμμετοχή διοργανώνοντας καθαρισμούς ακτών σε Αγ. Μαρίνα Κερατέας, Αρέτσου Θεσσαλονίκης, Καλά Νερά Μαγνησίας, Λάρισα, Μαραθώνα Αττικής, Μυτιλήνη, Παξούς, Σάμο και Χανιά.

Η δράση των εθελοντών ξεκινάει το Σάββατο 18 Σεπτεμβρίου με τον καθαρισμό της Δημοτικής Παραλίας στη Βάρκιζα από στελέχη της εταιρείας-μέλους Danaos Shipping και τις οικογένειές τους.

Όσοι από εσάς δεν μπορείτε να διοργανώσετε εθελοντικό καθαρισμό ακτής, αλλά επιθυμείτε να πάρετε μέρος στην παγκόσμια αυτή πρωτοβουλία, μπορείτε να δηλώσετε συμμετοχή στους καθαρισμούς ακτών που διοργανώνει η ΗΕΛΜΕΡΑ με συνεργαζόμενους φορείς το Σάββατο 25 Σεπτεμβρίου στο Καβούρι Αττικής και στον Πειραιά.

Για περισσότερες λεπτομέρειες μπορείτε να επικοινωνήσετε με τον Τομέα

Περιβαλλοντικής Ενημέρωσης, τηλ. 210-9343088, email environment@helsemepa.gr

“ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ” ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Σε εξέλιξη η "σφαγή" δελφινιών στην Ιαπωνία - Παγκόσμια κινητοποίηση στις 14 Οκτωβρίου: Το Αρχιπέλαγος ενημερώνει

Ένας μήνας συμπληρώθηκε σχεδόν από τότε που ξεκίνησε το καθιερωμένο εξάμηνο "κυνηγιού" δελφινιών στην περιοχή Taiji της Ιαπωνίας. Μέχρι σήμερα υπολογίζεται ότι έχουν οδηγηθεί σε σφαγή περίπου 35 σταχτοδέλφια ενώ άγνωστος είναι ο αριθμός των δελφινιών που επιλέγονται για ενυδρεία και ζωολογικά πάρκα ανά τον κόσμο.

Από τις αρχές Σεπτεμβρίου πλήρωμα της ακτιβιστικής ομάδας Sea Shepherd Conservation Society βρίσκεται ως παρατηρητής στην περιοχή και μεταδίδει καθημερινά εικόνες και πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση που επικρατεί. Στο πλαίσιο συνεργασίας που ξεκίνησε την περασμένη άνοιξη, το Αρχιπέλαγος βρίσκεται σε ανοιχτή επικοινωνία με μέλη της Οργάνωσης Sea Shepherd και ενημερώνεται από πρώτο χέρι για τη δράση τους στο θέμα της σφαγής των δελφινιών τόσο στη Ιαπωνία, όσο και στα νησιά Φερόε.

Μέχρι στιγμής η κατάσταση στην περιοχή Taiji της Ιαπωνίας είναι ιδιαίτερα τεταμένη με καθημερινές αντεγκλήσεις και κυνηγητά μεταξύ ψαράδων - ιαπωνικής ακτοφυλακής και ακτιβιστών (που έχουν συρρεύσει από όλον τον κόσμο). Η ένταση μεγάλωσε ακόμα περισσότερο με τη δράση μίας πρωτοεμφανιζόμενης ομάδας Ευρωπαίων ακτιβιστών με τον τίτλο "Black Fish", οι οποίοι πριν μερικές μέρες καταδύθηκαν και έκοψαν τα δίχτυα έξι κλωβών όπου κρατούνταν φυλακισμένα δελφίνια, χωρίς ωστόσο να μπορέσουν να ελευθερώσουν κάποια από αυτά.

Όπως είναι φυσικό, τα βλέμματα πολλών οργανισμών και ΜΜΕ είναι στραμμένα αυτές τις μέρες



Χαρακτηριστική η εικόνα που απαθανάτισε παρατηρητής στις 21 Σεπτεμβρίου. Μαυροδέλφια & σταχτοδέλφια μετά τη σφαγή τους
(πηγή: <http://seashepherds.spruz.com/>)

στην Taiji, γεγονός που ίσως έχει ήδη οδηγήσει στην απελευθέρωση δελφινιών που δεν είχαν επιλεγεί για κάποιο ενυδρείο.

Για όσους δεν γνωρίζουν αυτή την πρακτική ή δεν έχουν παρακολουθήσει το διάσημο ντοκιμαντέρ "The Cove", παρακάτω παρουσιάζεται μια σύντομη περιγραφή με όσα πρέπει να γνωρίζετε για αυτή τη βάρβαρη πρακτική.

Το 2003, αποκαλύφθηκε ότι ολόκληρες ομάδες δελφινιών οδηγούνται σε κόλπους στην περιοχή Taiji της Ιαπωνίας. Εκεί, συγκεντρώνονται οι εκπαιδευτές δελφινιών από όλο τον κόσμο οι οποίοι επιλέγουν τα καλύτερα δελφίνια και τα στέλνουν σε φυλακές -ενυδρεία. Τακτική, η οποία ουσιαστικά καταδικάζει τα δελφίνια σε αργό θάνατο μέσα σε τσιμεντένια κλουβιά, χάριν του κέρδους και με πρόσημα τη μελέτη της άγριας ζωής. Το παράδειγμα άλλωστε των παραστάσεων στο Αττικό πάρκο με δελφίνια που έχουν μεταφερθεί από την...Λιθουανία για να ικανοποιήσουν το φιλοθεάμον ελληνικό κοινό είναι χαρακτηριστικό και δεν περιποιεί τιμή για κανένα εμπλεκόμενο.

Στην πόλη Taiji, τα δελφίνια που δεν επιλέγονται για τα ενυδρεία, ακολουθούν αναπόφευκτα τον δρόμο της άμεσης θανατικής καταδίκης. Οδηγούνται σε ένα απομονωμένο κόλπο, κρυμμένο πίσω από βράχια και προστατευόμενο από συρματοπλέγματα ώστε να μην πλησιάζει κανείς. Σε εκείνο τον κόλπο τα δελφίνια σφαγιάζονται, με μαχαιριές σε όλο τους το σώμα.

Αρχικά θεωρήθηκε ότι ο λόγος αυτής της σφαγής ήταν για να πωληθεί το κρέας των νεκρών δελφινιών για βρώση. Ωστόσο, το κρέας των δελφινιών δεν είναι και τόσο δημοφιλές στην Ιαπωνία, κυρίως για λόγους υγείας (στο κρέας τους έχουν καταγραφεί υψηλές τιμές υδραργύρου, πάνω από τα επιτρεπτά όρια που θέτει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας). Πιστεύεται λοιπόν ότι ο κύριος λόγος της σφαγής των δελφινιών είναι ο ανταγωνισμός που υπάρχει ανάμεσα σε αυτά και στους αλιείς της τοπικής κοινωνίας. Το όλο θέμα έκανε γνωστό παγκοσμίως το 2009 ο ακτιβιστής Ric O'Barry, με το βραβευμένο με όσκαρ ντοκιμαντέρ "The Cove".

Στις 14 Οκτωβρίου η διεθνής κοινότητα αντιδρά με συγκεντρώσεις διαμαρτυρίας έξω από πρεσβείες και προξενεία της Ιαπωνίας ανά τον κόσμο - Ευχόμαστε να έχουν αποτέλεσμα και προτρέπουμε συλλόγους, φιλοζωικές οργανώσεις & ευαισθητοποιημένους πολίτες σε αντίστοιχες κινητοποιήσεις.

Θάνατος Μεσογειακής φώκιας με δυναμίτιδα - Η τρομοκρατία των ελληνικών θαλασσών

Άλλο ένα περιστατικό εκβρασμού Μεσογειακής Φώκιας συνέβη την Πέμπτη, 15/4 στον οικισμό Πέρρη στη νότια Σάμο, το οποίο επιταχύνει την αντίστροφη μέτρηση οριστικής εξαφάνισης αυτού του ιδιαίτερα σπάνιου είδους. Μόλις ενημερωθήκαμε για το συμβάν, μέλη της θαλάσσιας ερευνητικής ομάδας του Αρχιπελάγους μετέβησαν άμεσα στο σημείο του εκβρασμού.

Η νεκροψία που πραγματοποιήθηκε από την ομάδα Άμεσης Ανταπόκρισης του Αρχιπελάγους στο νεκρό ζώο, μήκους 1.70μ έδειξε πως η φώκια δεν έφερε κάποιο εμφανές εξωτερικό τραύμα, ενώ διαφάνηκε πως δεν έπασχε από κάποια ασθένεια. Ωστόσο, η εκτενής εσωτερική αιμορραγία και άλλα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν κατά τη νεκροψία, σε συνδυασμό με τη συνήθη παράνομη αλιευτική δραστηριότητα με δυναμίτιδα στην περιοχή, αποτελούν ικανά στοιχεία για να προσδιοριστεί η αιτία θανάτου αυτού του σπάνιου θαλάσσιου θηλαστικού.

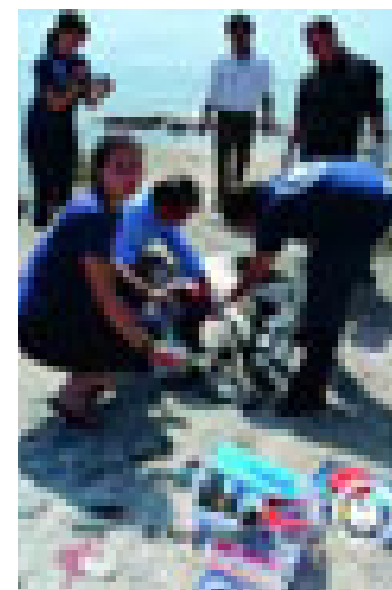
Το περιστατικό αποτελεί το αποκορύφωμα μίας παγιωμένης απεχθούς κατάστασης που εξελίσσεται στη Σάμο, στους Φούρνους, αλλά και σε αρκετές περιοχές των ελληνικών θαλασσών, η οποία αντιβαίνει κάθε έννοια ήθους και πολιτισμού. Η δόλια, παράνομη και εκτεταμένη χρήση εκρηκτικών κατά την αλιευτική δραστηριότητα από συγκεκριμένους ανθρώπους που είναι γνωστοί στις αρχές και στις τοπικές κοινωνίες, αποτελεί κοινό μυστικό. Παρά τις συνεχείς και συγκεκριμένες καταγγελίες από το Αρχιπέλαγος και αλιευτικούς φορείς, η επικίνδυνη αδράνεια των λιμενικών αρχών οδηγεί μέχρι στιγμής σε τραγικά αποτελέσματα.



Μέλη της ομάδας Άμεσης Ανταπόκρισης του Αρχιπελάγους βρέθηκαν από την πρώτη στιγμή στο σημείο εκβρασμού



Τα τελευταία 5 χρόνια τα περιστατικά εκβρασμού έχουν αυξηθεί δραματικά



Η έκρηξη δυναμίτιδας στη θάλασσα προκαλεί ανυπολόγιστη καταστροφή τόσο στα θαλάσσια θηλαστικά που βρίσκονται στην περιοχή όσο και στο πλησίον οικοσύστημα

Κατά την έκρηξη δυναμίτη πέρα από τα ψάρια που σκοτώνονται, θανατώνονται επίσης εκατομμύρια θαλάσσιοι οργανισμοί σε απόσταση πολλών εκατοντάδων μέτρων από το σημείο της έκρηξης, ενώ προκαλούνται δραματικές καταστροφές στα παράκτια οικοσυστήματα. Για τα θαλάσσια θηλαστικά που βρίσκονται στην περιοχή είναι συχνά μοιραίο (όπως στη συγκεκριμένη περίπτωση), ενώ οπωσδήποτε

είναι επικίνδυνο και για τους κολυμβητές.

Η κατάσταση που αντικρίζουν οι ερευνητές του Αρχιπελάγους, αλλά και άλλοι επιστήμονες τα τελευταία χρόνια στο Αιγαίο σε σχέση με τη Μεσογειακή Φώκια είναι απαισιόδοξη έως δραματική.

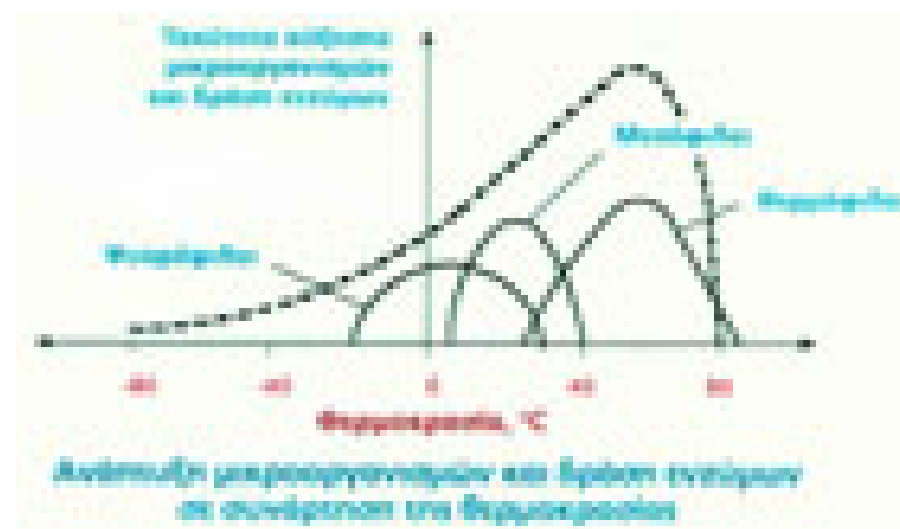
Ειδικά τα τελευταία 5 χρόνια οι ολοένα και αυξανόμενες παρατηρήσεις νεκρών θαλάσσιων θηλαστικών και χελωνών από τη θαλάσσια ερευνητική ομάδα του Αρχιπελάγους δεν αφήνουν κανένα περιθώριο για αισιόδοξες προβλέψεις. Αναφορικά με το συγκεκριμένο συμβάν το Αρχιπέλαγος, Ινστιτούτο Θαλάσσιας Προστασίας προχωράει σε μήνυση κατ' αγνώστου.

Παράλληλα όμως ερευνά κάθε νομικό μέσο που μπορεί να αξιοποιήσουμε, έτσι ώστε να βρεθούν οι ένοχοι: τόσο αυτοί που προκαλούν τις θανατώσεις, αλλά και οι αρμόδιες αρχές που δρουν ανεπαρκώς (ενάντια στις πολυάριθμες διεθνείς συμβάσεις με τις οποίες δεσμεύεται η χώρα μας για την προστασία αυτών των ειδών) αφήνοντας απροστάτευτα τα σπάνια είδη που από τύχη ακόμα επιβιώνουν στις ελληνικές θάλασσες.

Το Αιγαίο κατάφερε μέχρι σήμερα να στηρίξει μια μοναδική φυσική κληρονομιά. Οι συνεχείς όμως περιβαλλοντικές πιέσεις που δέχεται, επιτείνουν το ρυθμό οριστικής καταστροφής της.

ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΜΕ ΨΥΞΗ

Στη συντήρηση ζωικής ή φυτικής προέλευσης τροφίμων η ψύξη έχει άμεση επίπτωση στον περιορισμό της ανάπτυξης μικροοργανισμών και της δράσης των ενζύμων. Κυρίως τα βακτήρια είναι αυτά που δεν αντέχουν σε χαμηλές θερμοκρασίες. Η ανάπτυξη ακόμα και των ψυχρόφιλων μικροοργανισμών καθώς και η δράση των ενζύμων μειώνεται πολύ σε θερμοκρασίες μικρότερες των -10°C ο πολλαπλασιασμός των μικροβίων είναι τελείως αδύνατος σε θερμοκρασίες από 4°C έως -43°C οι μικροοργανισμοί είναι μικροσκοπικά φυτά η ζώα όπως τα βακτήρια ,ένζυμα ή ζύμες και οι μύκητες (μούχλα). Μερικοί μικροοργανισμοί περιέχουν τοξίνες που μπορούν να προκαλέσουν δηλητηριάσεις ακόμα και θανάτους. Η χαμηλή θερμοκρασία σε συνδυασμό με τη σχετική υγρασία του χώρου αποθήκευσης επιβραδύνει την αλλοίωση των τροφίμων ,η οποία προκαλείται από τα ένζυμα (χημικές ουσίες) ,τους μικροοργανισμούς και τον μεταβολισμό (καύση). Τα φρούτα και τα λαχανικά συνεχίζουν τον μεταβολισμό τους και μετά την συγκομιδή τους και ως εκ τούτου αυξάνουν τη θερμοκρασία στο χώρο αποθήκευσης τους.



Για τη συντήρηση των τροφίμων στα πλοία μία μέθοδος είναι η απλή ψύξη των τροφίμων, κατά την οποία τα προϊόντα ψύχονται σε θερμοκρασία μεγαλύτερη από τη θερμοκρασία πήξεως του νερού που περιέχουν ,όπως για παράδειγμα η περιεκτικότητα των μήλων σε νερό είναι 84% .Μια μέση παραδεκτή θερμοκρασία στον "χορταρά" , όπως λέγεται ο θάλαμος στον οποίο εφαρμόζουμε την διεργασία της απλής ψύξης είναι $+5^{\circ}\text{C}$ και σχετική υγρασία 85-90%. Σε αυτές τις

συνθήκες δεν σταματάνε οι αλλοιώσεις των τροφίμων απλώς επιβραδύνονται οι αλλοιώσεις και για αυτό και χρόνος αποθήκευσης περιορισμένος .Η άλλη μέθοδος είναι η κατάψυξη κατά την οποία τα προϊόντα ψύχονται σε χαμηλή θερμοκρασία με αποτέλεσμα μεγάλη διάρκεια αποθήκευσης τους. Μία παραδεκτή θερμοκρασία στον "κρέατα" ,όπως λέγεται ο θάλαμος στον οποίο εφαρμόζουμε την διεργασία της κατάψυξης είναι -18°C και με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη σχετική υγρασία -95%.

Οι συνθήκες αποθήκευσης των διαφόρων προϊόντων δίνονται σε αναλυτικούς πίνακες και παρακάτω θ' αναφερθούν ενδεικτικά ορισμένες. Στο θάλαμο κατάψυξης τον λεγόμενο "κρεατά" & "ψαρά" κατά τη ναυτική ορολογία έχουμε:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Προϊόντα	Θερμοκρασία	Σχετική υγρασία	Διάρκεια η
Πουλάκια καταψυγμένα	-18°C	90-95%	-10 μήνες
Λαγρινικοί καταψυγμένοι	-18°C	85-95%	-12 μήνες
Κρέας καταψυγμένο ή ψάρι	-18°C	90-95%	-12 μήνες

Στο θάλαμο συντήρησης τον λεγόμενο "βουτυρά " έχουμε :

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Προϊόντα	Θερμοκρασία	Σχετική υγρασία	Διάρκεια η
Βούτυρο	0°C	85-90%	-6 μήνες
Βούτυρο κομμένο	$2-4^{\circ}\text{C}$	75-85%	-1 μήνας
Γαλλότυρο	$0-2^{\circ}\text{C}$	80-90%	-12 μήνες
Γάλα κομμένο	$0-2^{\circ}\text{C}$		-6 μήνες
Γάλα καταψυγμένο	$2-4^{\circ}\text{C}$		-1 μήνας
Τηγρί κομμένο	$0-2^{\circ}\text{C}$	75-85%	-12 μήνες

Στο θάλαμο συντήρησης των νωπών τον λεγόμενο "χορταρά" έχουμε

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Προϊόντα	Θερμοκρασία	Σχετική υγρασία	Διάρκεια η
Μήλα	$2-4^{\circ}\text{C}$	85-90%	-6 μήνες
Πορτοκάλια	$2-3^{\circ}\text{C}$	85-90%	-4 μήνες
Αγούρια	$0-2^{\circ}\text{C}$	85-90%	-6 μήνες
Αγγούρια	2°C	85-90%	2-3 εβδομάδες
Ντομάτες ώριμες	2°C	85-90%	1 εβδομάδα

Επίσης σύμφωνα με την ομοσπονδία ψυκτικών Ελλάδος έχει καταρτιστεί και ο πίνακας 4 που ακολουθεί περί ασυμφωνίας αποθήκευσης των τροφίμων ,ώστε να επιτυγχάνεται μεγαλύτερη διάρκεια διατήρησης με την αποφυγή της αλληλεπίδρασης μολύνσεων μεταξύ των.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ			
ΠΡΟΪΟΝΤΑ	ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ	ΣΧΕΤΙΚΗ ΥΓΡΑΣΙΑ	ΔΙΑΡΚΕΙΑ
Πουλάκια καταψυγμένα	-18°C	90-95%	-10 μήνες
Λαγρινικοί καταψυγμένοι	-18°C	85-95%	-12 μήνες
Κρέας καταψυγμένο ή ψάρι	-18°C	90-95%	-12 μήνες
Βούτυρο	0°C	85-90%	-6 μήνες
Βούτυρο κομμένο	$2-4^{\circ}\text{C}$	75-85%	-1 μήνας
Γαλλότυρο	$0-2^{\circ}\text{C}$	80-90%	-12 μήνες
Γάλα κομμένο	$0-2^{\circ}\text{C}$		-6 μήνες
Γάλα καταψυγμένο	$2-4^{\circ}\text{C}$		-1 μήνας
Τηγρί κομμένο	$0-2^{\circ}\text{C}$	75-85%	-12 μήνες

Επειδή το θέμα της συντήρησης και μεταφοράς των τροφίμων και ειδικά στα πλοία είναι μεγάλο κεφάλαιο το παρόν αποτελεί μια χρήσιμη εισαγωγή στο θέμα το οποίο μπορεί να επεκταθεί σε συνέχειες στο μέλλον.

ΠΑΝΟΥΣΙΑΔΗΣ ΙΑΚΩΒΟΣ
Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Ε.Ν
ΠΡΩΗΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Α.Ε.Ν. - Κ.Ε.Σ.Ε.Ν

ΛΕΣΧΗ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

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

e-mail: supereng@otenet.gr

WEB SITE: www.superengclub.gr

Τηλ. : 210 4291.273 - Fax: 210 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

- HELMEPA NEWS
- ΕΝΩΣΗ Επιθεώρηση Π.Ε.Μ.Ε.Ν. Νοέμβριος - Δεκέμβριος 2010
- ΠΛΟΙΑΡΧΙΚΗ ΗΧΩ Επιθεώρηση Π.Ε.Π.Ε.Ν. Νοέμβριος - Δεκέμβριος 2010
- Το "Ματσακόνι" Δημ. Όργανο της Π.Ε.Ν.Ε.Ν. Σεπτέμβριος - Οκτώβριος 2010



MARITECH GROUP
SUPPLIERS & CONTRACTORS OF SHIPBUILDING & INDUSTRIAL EQUIPMENT

EXCLUSIVE AUTHORISED REPRESENTATIVE
FOR GREECE AND CYPRUS



WATER BALLAST TREATMENT



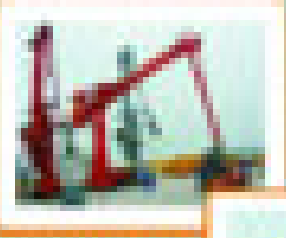
PLATE HEAT EXCHANGER & F.W. GENERATOR



BOILER & H/W COOLING WATER TREATMENT



SPARE PARTS



COSCO LOADING SYSTEMS

MARITECH GROUP
15th, KALAMIS St., THESSE
185 45 PIRAEUS, GREECE
TEL: (+30) 210 418276, (+30) 210 418265
FAX: (+30) 210 418267
E-mail: info@maritechgroup.com
Web Site: www.maritechgroup.com



quality certificate

