

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

ΙΟΥΛΙΟΣ - ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2011 • No 47

- Τα ενυπόγραφα άρθρα εκφράζουν τις προσωπικές και μόνο απόψεις των συγγραφέων και συνεπώς δεν απηχούν υποχρεωτικά τις θέσεις του περιοδικού.

Η καταστροφική πλημμυρίδα στις τάξεις των συνταξιούχων διαφόρων κατηγοριών ομογενών προσφύγων, ιδιαίτερα κατά την πρώτη διακυβέρνηση από το ΠΑΣΟΚ, άλλα και πολλών άλλων "α-λεξιπτωτιστών" χωρίς φυσικά να καταβληθούν οι ανάλογες εισφορές! Η καταθεση των συναλλαγματικών αποθεμάτων του στην Τράπεζα της Ελλάδος με επιτόκιο μόλις 1% και στη συνέχεια η δραχμοποίησή τους. Η διοίκηση του Ταμείου από διορισμένους κομματικούς και άσχετους προέδρους και διοικητικά

← συμβούλια. Αλλά και το χάσιμο τεραστίων ποσών από την "αμέλεια" είσπραξης των οφειλόμενων εργατικών εισφορών!

Ανεξάρτητα με τα παραπάνω και ενώ οι πολιτικοί μας κομπάζουν για το τεράστιο μέγεθος του εμπορικού μας στόλου αδιάφορου τελείως για τον αφελληνισμό του!!! Έτσι η αναντιστοιχία εργαζομένων και συνταξιούχων εκτός την επαύξηση του ελλείμματος του Ν.Α.Τ. ζημιώνει αφάνταστα και την εθνική μας οικονομία με την εκτροπή των εμβασμάτων των ξένων ναυτικών στις πατρίδες τους και όχι στην Ελλάδα! Έχουν επίσης αφήσει τις παραγωγικές σχολές πλοιάρχων και μηχανικών, της μεγαλύτερης βιομηχανίας της χώρας, καταρακωμένες και εκτός τριτοβάθμιας εκπαίδευσης! Εκτός από την παιδεία όμως ένα άλλο κίνητρο για την επιστροφή των νέων στη θάλασσα θα ήταν και η κατάργηση της - στρατιωτικής θητείας των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού αφού κατά τον πόλεμο, επιστρατευμένοι, εκτελούν τις πολεμικές μεταφορές και όσοι βρίσκονται εκτός αυτών μπορούν ά-

νετα να επανδρώσουν πολέμικά πλοία με μια μικρή στρατιωτική εκπαίδευση που θα τους είχε παρασχεθεί κατά τη φοίτηση στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. **Και περαίνοντας τονίζουμε στους αξιότιμους κ.κ. αντιπρόεδρους της κυβέρνησης στον μεν πρώτο πως εμείς οι ναυτικοί δεν τα φάγαμε, ούτε μαζί ούτε χωριστά αλλά μας τα φάγατε και μας τα τρώτε και στο δεύτερο πως το άρθρο 44 του μεσοπρόθεσμου θα απομακρύνει ακόμη περισσότερο τη νεολαία από τη θάλασσα με αποτέλεσμα τον τελικό αφελληνισμό της ναυτιλίας μας.**

Η καινούργια αυτή φουρτούνα, δεν είναι σαν τις άλλες που αντιμετωπίσαμε στις θάλασσες, αλλά έχουμε ιερό καθήκον για την Ελληνικότητα της ναυτιλίας μας και της δικής μας φυσικά επιβίωσης, να αγωνιστούμε και να νικήσουμε!!!

Φρίξος Δήμου
Πλοίαρχος Ε.Ν.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ ΤΗΣ ΛΕΣΧΗΣ 2011

Αγαπητέ συνάδελφε,

Σε πληροφορούμε και σου αναφέρουμε παρακάτω το χρονοδιάγραμμα των εκλογών 2011.

Σε παρακαλούμε να ενημερωθείς αντίστοιχα ώστε να είναι μαζική η συμμετοχή σου.

Ευχαριστούμε

Το Δ.Σ.

11/10/2011 ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΕΠΙΣΤΟΛΩΝ ΣΤΑ ΜΕΛΗ

ΓΙΑ ΤΙΣ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΕΚΛΟΓΩΝ

ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΥΠΟΨΗΦΙΟΤΗΤΩΝ

18/10/2011 Έναρξη υποβολής υποψηφιοτήτων

25/10/2011 ΚΑΤΑΧΩΡΗΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΓΓΕΛΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ

1/11/2011 ΛΗΞΗ ΠΡΟΘΕΣΜΙΩΝ ΥΠΟΨΗΦΙΟΤΗΤΩΝ

8/11/2011 Έλεγχος υποψηφιοτήτων

15/11/2011 - 22/11/2011 - 29/11/2011 ΕΚΛΟΓΕΣ

TURBOMECHANIKI LTD

- SERVICE • REPAIRS
- SPARES • BALANCING
- BLADING



24 HOURS SERVICE!

TURBO MARINE

...meet the specialists!

MANOLIS BALIS

101, TROIKYNIOTIS ST., 15701 PIRAEUS,
GREECE, GREECE
TEL.: +30 210 441 1144 - +30 210 441 1145 FAX: +30 210 441 1146
WWW: WWW.TURBOMECHANIKI.GR

Οι Επιθεωρητές Περιβάλλοντος βάζουν φρένο στην εξελισσόμενη περιβαλλοντική καταστροφή στη ΒΔ Ικαρία

Σε πλήρη εξέλιξη βρίσκεται η υπόθεση της περιβαλλοντικής καταστροφής από την κατασκευή του υβριδικού εργοστασίου της ΔΕΗ Ανανεώσιμες ΑΕ στην Ικαρία (περιοχή Προεσπέρα). Μετά από επιτόπιες έρευνες της ερευνητικής ομάδας του Αρχιπελάγους στο εργοτάξιο της αναδόχου εταιρείας (ENET ΑΕ) και πλήθος επιστολών προς όλους τους αρμόδιους φορείς, υπήρξε άμεση κινητοποίηση για τη διερεύνηση των όσων τεκμηριωμένα καταγγείλαμε από την πρώτη στιγμή.

Η Ειδική Υπηρεσία Επιθεωρητών Περιβάλλοντος (ΕΥΕΠ) επιβεβαίωσε τις καταγγελίες με βάση, αφενός τα στοιχεία που προσκόμισε το Αρχιπέλαγος και αφετέρου, την έκθεση αυτοψίας που διενήργησε στην περιοχή το κλιμάκιο επιθεώρησης της Δ/σης Περιβάλλοντος & Χωροταξίας Περιφερειακής Ενότητας Σάμου, όπου διαπιστώθηκε καταπάτηση του αιγιαλού με την απόρριψη και συγκέντρωση χιλιάδων κυβικών αδρανών υλικών, απόρριψη τεράστιου όγκου αυτών στη θάλασσα, διαρροή στο έδαφος λαδίων και λιπαντικών, καύσεις ελαστικών κ.α.

Με έγγραφο που απέστειλε η ΕΥΕΠ σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς (Περιφερειακή Ενότητα Σάμου, Τμήμα Διαχείρισης Φυσικού Περιβάλλοντος του Υ ΠΕΚΑ, Κτηματική Υπηρεσία του Δημοσίου, Δήμο Ικαρίας, Λιμεναρχείο Σάμου και ο Λιμενικός Σταθμός Ευδήλου) τους καλεί να προβούν σε όλες τις προβλεπόμενες ενέργειες, ενώ αναφέρει χαρακτηριστικά, πως: "είναι απαράδεκτο έργα και δραστηριότητες που κατά κύριο λόγο αποσκοπούν στην προστασία του περιβάλλοντος, όπως είναι η κατασκευή υβριδικού σταθμού, από τη ΔΕΗ, να εκτελούνται παραβιάζοντας κάθε σχετική νομοθεσία και να δημιουργούν σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις και προς αυτή την κατεύθυνση η εταιρεία υποχρεούται να λάβει άμεσα όλα τα μέτρα πρόληψης, σύμφωνα με την περιβαλλοντική της αδειοδότηση καθώς και τα αναγκαία μέτρα αποκατάστασης κάθε περιβαλλοντικής ζημιάς που θα διαπιστωθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Περιφέρειας".

Ταυτόχρονα, σε πλήρη εφαρμογή βρίσκεται η κατεπείγουσα εντολή που διέταξε η Εισαγγελία Σάμου για το σχηματισμό δικογραφίας και το Α/Τ Αγ. Κηρύκου διενεργεί τη σχετική προανάκριση λαμβάνοντας κατα-

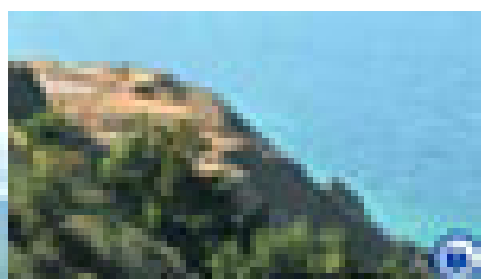


θέσεις από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη. Το σύνολο των στοιχείων που θα συγκεντρωθούν θα αναδείξει τόσο τις συστηματικές παραβιάσεις των περιβαλλοντικών όρων από την ανάδοχο εταιρεία ενώ το σύνολο του φακέλου θα αποσταλεί και στον Γενικό Επι-

θεωρητή Δημόσιας Διοίκησης, ώστε να καταλογιστούν τυχόν ευθύνες για ολιγωρία ή παραβάσεις καθήκοντος από τις εμπλεκόμενες δημόσιες υπηρεσίες.

Παράλληλα, οι νομικοί σύμβουλοι του Αρχιπελάγους επεξεργάζονται ήδη την προώθηση της υπόθεσης, μεταξύ άλλων, και στα αρμόδια κοινοτικά όργανα δεδομένου ότι το έργο συγχρηματοδοτείται από την ΕΕ και ελέγχεται για παραβίαση του Κοινοτικού δικαίου κατά την πορεία κατασκευής του.

Σε ένα από τα πιο επικίνδυνα σκηνικά που έχει στηθεί για το φυσικό περιβάλλον της Ικαρίας αναμένουμε



από τον νεοσύστατο δήμο να λάβει τις αναγκαίες πρωτοβουλίες, οι οποίες θα εξυπηρετούν το δημόσιο και όχι το εταιρικό συμφέρον και να συμ-

βάλει έμπρακτα στην αναστροφή της κατάστασης.

Αναμένουμε επίσης με ενδιαφέρον την τοποθέτηση των υποστηρικτών του υβριδικού που μέχρι πριν λίγους μήνες διαλαλούσαν την καινοτομία και χρησιμότητα του έργου, λειτουργώντας σαν παπαγαλάκια εταιρικών συμφερόντων.

Η κατασκευή του Υβριδικού στην Ικαρία συνιστά άλλον έναν κρίκο στην αλυσίδα των πολυδιαφημισμένων έργων της "πράσινης" ανάπτυξης από μεγαλοεργολάβους των ΑΠΕ και από την ηγεσία του ΥΠΕΚΑ. Έργα που όπως και το συγκεκριμένο στην Ικαρία γίνονται χάριν της μεγιστοποίησης του κέρδους και εις βάρος των σπάνιων οικοσυστημάτων του Αιγαίου και των νησιωτικών κοινωνιών.

- Εξοπλισμοί αναδύματος σωλήνες
- Διασποράς σπινθήρων
- Θερμομετρητικό Υλινό
- Αναδύματα Φύλαξη
- Παρεμπόσεις
- Εξοπλισμός
- Ενίσχυση
- Ροβόλοι



 **ΜΕΤΑΠΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕΕ**

Βιομηχανικά και Ναυτιλιακά Ανταλλακτικά



www.metanpobioteknikh.gr

Παράκληση 8042, 185-65 Πειραιάς • Τηλ: 210-4178028 Fax: 210-4178048



Σοβαρή Οικολογική Καταστροφή στην Άνδρο Τόνοι σκουπιδιών απειλούν το Αιγαίο

Τεράστια απειλή για το παράκτιο οικοσύστημα της Άνδρου και τα θαλάσσια οικοσυστήματα του Αιγαίου αποτελεί η εκτεταμένη οικολογική καταστροφή που προκλήθηκε στην περιοχή Στρόφυλα Άνδρου μετά από την αποκόλληση και κατολίσθηση παράνομης χωματερής από ισχυρές βροχοπτώσεις που σημειώθηκαν στις 29/30/1/2011 και 45/2/2011.

Οι έντονες βροχοπτώσεις του προηγούμενου μήνα έφεραν στην επιφάνεια με τον πιο εμφαντικό και, ταυτόχρονα, τραγικό τρόπο ένα χρόνιο έγκλημα που εξελίσσεται στη Σταυροπέδα της Άνδρου από τη δεκαετία του 1970. Τόνοι πλαστικού και άλλων απορριμμάτων παρασύρθηκαν από την παράνομη χωματερή που βρίσκεται στην περιοχή και έθαψαν εξ ολοκλήρου την παραλία του Σχοινιά και μέρος της θάλασσας, σε ακτίνα 200 μέτρων. Σε μία προσπάθεια περιορισμού της ρύπανσης το Λιμενικό Σώμα τοποθέτησε πλωτό φράγμα, το οποίο ωστόσο έχει καταστραφεί λόγω των κακών καιρικών συνθηκών και έχει παρασυρθεί από τα θαλάσσια ρεύματα.

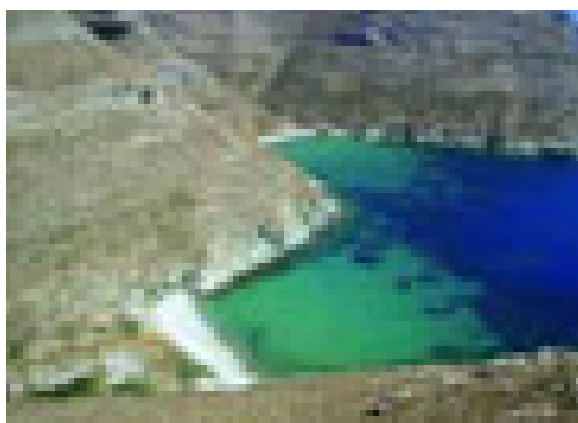
Η συγκεκριμένη χωματερή λειτουργεί παράνομα στην περιο-

χή της Σταυροπέδας, εντός του κηρυγμένου αρχαιολογικού χώρου Στρόφυλα Σταυροπέδας Αγίου Γεωργίου Παντουκίων, σε απόσταση μικρότερη των 300 μέτρων από τον νεολιθικό οικισμό του Στρόφυλα (4.500-3.500 π. χ.).

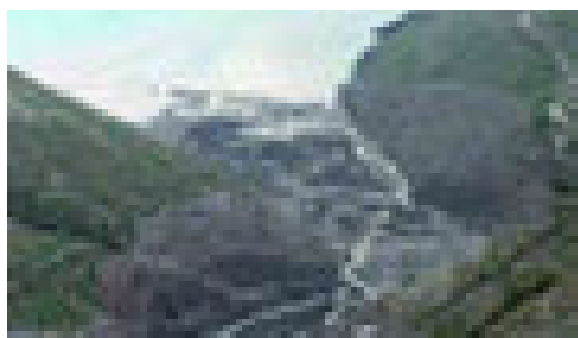
Αν και με απόφαση του ΣτΕ (293/2010) απαγορεύεται η ρίψη σκουπιδιών εντός του αρχαιολογικού χώρου, η παρανομη πρακτική απόθεσης απορριμμάτων στον συγκεκριμένο χώρο συνεχιζόταν μέχρι πρόσφατα.

Πέραν του ότι η συγκεκριμένη κατάσταση πλήττει βάνουσα κάθε έννοια ευνομούμενου κράτους και προσβάλλει την πολιτιστική μας κληρονομιά, συνιστά τεράστια πηγή κινδύνου για τη δημόσια υγεία και μόνιμη πηγή ρύπανσης τόσο για το παράκτιο οικοσύστημα της περιοχής όσο και για τα θαλάσσια οικοσυστήματα του Αιγαίου με τη μεταφορά τόνων πλαστικού μέσω των θαλάσσιων ρευμάτων.

Το Αρχιπέλαγος έχει ενημερώσει την Ειδική Υπηρεσία Επιθεωρητών Περιβάλλοντος και την Εισαγγελία Πρωτοδικών Σύρου και έχει ζητήσει την άμεση



Η παραλία του Σχοινιά πριν τη σημερινή κατάσταση



Η «παραλία» σήμερα

διερεύνηση της υπόθεσης, τονίζοντας πως αν δεν ληφθούν άμεσα μέτρα η οικολογική καταστροφή για την περιοχή και τα θαλάσσια οικοσυστήματα θα είναι μη αναστρέψιμη λόγω των δεκάδων τόνων πλαστικού και άλλων απορριμμάτων που εισέρχονται καθημερινά στη θάλασσα.

Παρακολουθούμε το ζήτημα στενά και αναμένουμε την κατεπείγουσα κινητοποίηση όλων των μηχανισμών που θα οδηγήσουν σε αποκατάσταση της περιοχής, ενώ παράλληλα προωθούμε άμεσα την υπόθεση και στα αρμόδια κοινοτικά όργανα.



FOUNDED BY LEO KRONOMOU SINCE 1979 • SPECIALIST FUEL PUMPS, INJECTORS & GOVERNORS

SPARE PARTS SUPPLY & EQUIVALENT HOME MADE FOR ALL THE ENGINE TYPES M.E. AND D.E. (VALVE, BALL, PUMPS, INJECTOR & ETC.)

GOVERNORS OVERHAULING, EXCHANGE BALL, VALVE USED AND NEW

NOZZLES PLUNGER & BARREL, INLET, DELIVERY, SUCTION SPILL VALVES MANUFACTURED FOR ALL THE ENGINE TYPES

OVERHAULING OF FUEL PUMPS, NOZZLES PLUNGER & BARREL, VALVE ETC.

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

REPAIRS IN ENGINE & TURBO



11, PRAKTIK & P, PRAKTIKALITY LTD. • 105 00 PRAKTIK • 000000
TEL. +30210 46 12 000, 46 12 010 • A.S.A. • 00210 46 12 000
TEL/FAX • 00210 46 12 010
www.praaktik.com.gr • info@praaktik.com.gr



COLTEN MARINE DIESEL S.A.
ABSOLUTE SOLUTIONS IN MARINE SYSTEMS



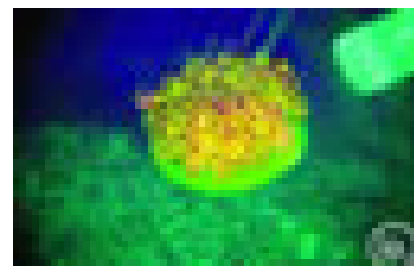
Όταν δείτε τις Μέδουσες

Την καταγραφή των πληθυσμιακών εξάρσεων των μεδουσών στις θάλασσές μας, με τη βοήθεια του κοινού, ξεκινάει το Ινστιτούτο θαλάσσιας προστασίας ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ. Η πρωτοβουλία αναπτύσσεται στο πλαίσιο του διαμεσογειακού προγράμματος Jellywatch, της Διεθνούς Επιτροπής για την Επιστημονική Παρακολούθηση της Μεσογείου, CIESM.



Η έρευνα για τις μέδουσες είναι πολύ περιορισμένη και οι πληθυσμιακές εξάρσεις, αν και είναι καθοριστικές για την ισορροπία του θαλάσσιου οικοσυστήματος, σπάνια αναφέρονται ή καταγράφονται. Γι' αυτό το λόγο, η Διεθνής Επιτροπή για την Επιστημονική Παρακολούθηση της Μεσογείου, CIESM, έχει ξεκινήσει αυτήν τη διαμεσογειακή πρωτοβουλία.

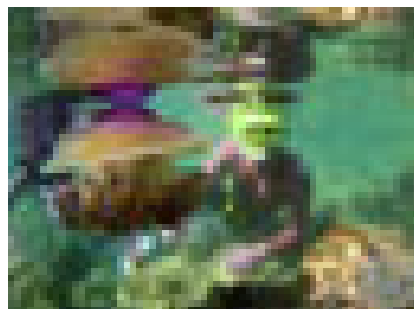
Στις ελληνικές θάλασσες ζουν πολυάριθμα είδη μεδουσών. **Αν και για πολλούς είναι θαλάσσιοι**



οργανισμοί που προκαλούν φόβο, έχουν σημαντικό ρόλο στη διατήρηση της ισορροπίας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Αποτελούν τροφή για πολλά θαλάσσια είδη, όπως π.χ. για τις θαλάσσιες χελώνες, ενώ κάποια είδη μέδουσας όπως η μέδουσα Κοτυλόριζα παρέχουν καταφύγιο σε νεαρά ψάρια, που κρύβονται ανάμεσα στα πλοκάμια τους, αποφεύγοντας τους θηρευτές τους. Είναι εντελώς ακίνδυνη για τον άνθρωπο, και κοσμεί μάλιστα τις θάλασσές μας.

Πληθυσμιακές εξάρσεις...

Όταν αναφερόμαστε σε πληθυσμιακές εξάρσεις μεδουσών εννοούμε δεκάδες με εκατοντάδες μέδουσες ανά κυβικό μέτρο, σε μια θάλασσα περιοχή. Καθώς ο κύκλος ζωής των μεδουσών επηρεάζεται εποχικά, είναι φυσιολογικό να παρατηρούνται κάποιες πληθυσμιακές εξάρσεις, κυρίως το καλοκαίρι. Τις τελευ-

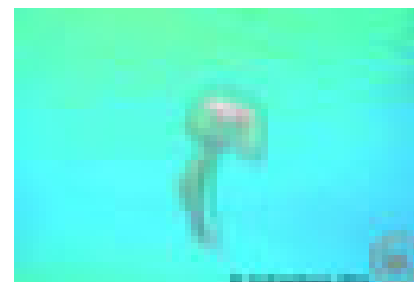


ταίες δεκαετίες, οι ανθρωπογενείς επιδράσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον έχουν προκαλέσει μεγάλες αλλαγές, με αποτέλεσμα οι πληθυσμιακές εξάρσεις μεδουσών να παρατηρούνται συχνότερα. Οι κυριότερες αιτίες αυτών των εξάρσεων θεωρείται ότι

είναι η υπεραλίευση και η αύξηση της θερμοκρασίας. Ωστόσο ο αριθμός των δεδομένων και των καταγραφών είναι πολύ περιορισμένος για να υποστηριχθεί η συγκεκριμένη θεωρία.

Γενικά, οι **πληθυσμιακές εξάρσεις παρατηρούνται σε οικοσυστήματα που έχουν ήδη υποστεί αλλαγές από περιβαλλοντικούς παράγοντες.**

Το μεγαλύτερο πρόβλημα στις πληθυσμιακές εξάρσεις προκαλείται από τα είδη-εισβολείς, τα οποία μεταφέρονται με το έρμα των πλοίων και μέσω των ρευμάτων. Η μεταφορά ειδών σε οικοσυστήματα που δεν υπάρχουν φυσικοί θηρευτές, μπορεί να προκαλέσει εξάρσεις, με δραματικές επιπτώσεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η κατάρρευση των ιχθυοαποθεμάτων και της αλιείας, στη Μαύρη Θάλασσα, στα τέλη της δεκαετίας του



'80. Προκλήθηκε από το είδος *Mnemiopsis leidyi*, το οποίο μεταφέρθηκε από το έρμα πλοίων από τον Ατλαντικό Ωκεανό.

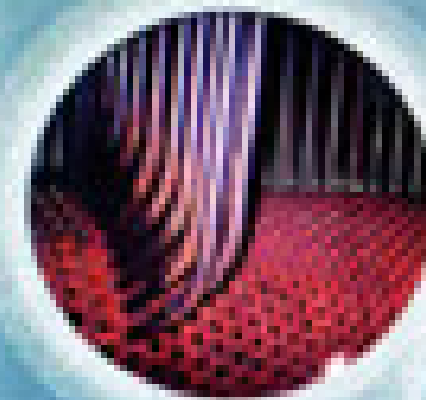
Και οι επιπτώσεις τους...

Η εκτεταμένη έξαρση των μεδουσών σε μια περιοχή, προκαλεί σημαντικές κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις, επηρεάζοντας τον τουρισμό και την αλιεία.



Boiler Technica

GENERAL REPAIRS OF BOILERS & COOLERS



✓ PERAMA & SCARAMAGA FACTORY

✓ MAIN & AUXILIARY BOILERS REPAIRS

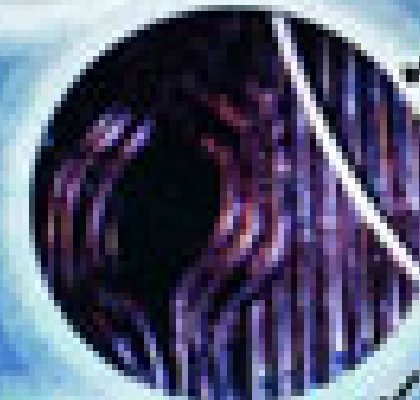


✓ LAST TECHNOLOGY BENDING MACHINE

✓ E.G.E. BOILERS REPAIRS

✓ COILS WITH ALL TYPE FIN

✓ ALL TYPE OF COOLERS WITH FIN



✓ REFRACTORY WORK

✓ CHEMICAL CLEANING

✓ VALVES INSPECTION AND REPAIRING

✓ ULTRASONIC

✓ INSPECTION REPORT

✓ WORLD WIDE REPAIRS



24 HOURS SERVICE

9 Kanari str. 18863 Perama Piraeus/GR

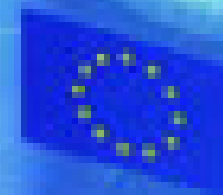
Tel:+30-210-4414722 / +30-210-4414547

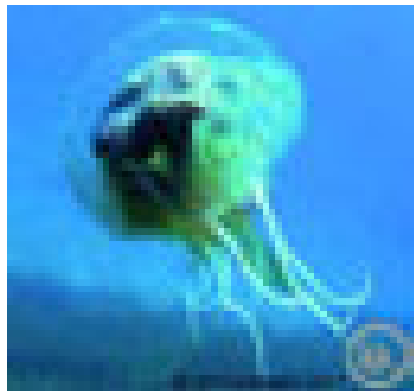
Fax:+30-210-4410002

MOB.TEL +30-6936703852-1

Web Site: www.boilertecnica.gr

e-mail address: info@boilertecnica.gr





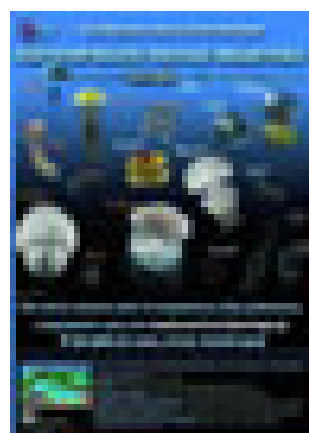
ση των πληθυσμών των μεδουσών.

ΠΟΛΥΤΙΜΗ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ

Το ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ σε συνεργασία με τη CIESM αναλαμβάνει ένα εξαιρετικά δύσκολο έργο, αφού η χώρα μας διαθέτει περισσότερα από 18.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής και 220. 000 χλμ2 επιφάνεια θάλασσας.

Ακριβώς για αυτό και η συμμετοχή του κοινού στην παρατήρηση και καταγραφή των πληθυσμιακών εξάρσεων είναι πολύτιμη. Σε περίπτωση που εντοπίσετε λοιπόν μεγάλες ομάδες μεδουσών, είναι πολύ σημαντικό να στείλετε τις ακόλουθες πληροφορίες στην ηλεκτρονική διεύθυνση medousa@archipelago.gr

- **Φωτογραφίες:** Οι φωτογραφίες από τις παρατηρήσεις σας είναι πολύ σημαντικές καθώς βοηθούν καθοριστικά για την α-



ναγνώριση των ειδών.

- **Περιοχή:** Προσδιορισμός της περιοχής ,όπου συναντήσατε μέδουσες, ακόμα και με συντεταγμένες (αν είναι δυνατό).

- **Αριθμητική προσέγγιση:** Πόσες υπολογίζετε ότι ήταν ανά τετραγωνικό (<10, 10-100, 100-500, >500).

Περισσότερες πληροφορίες για την εργασία της CIESM είναι διαθέσιμες στο εξής site:

<http://www.ciesm.org/marine/programs/jellywatch.htm>

ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

Με την ενημέρωση αυτή, πληροφορούμε τα μέλη, τους φίλους και χορηγούς της Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν. ότι στις 14.9.2011 ελάβαμε μια επιστολή από τον Διευθυντή των ΕΛ.ΤΑ. Πειραιώς κ. Βασίλη Μπούζα, η οποία αναφέρεται στην **κατάργηση επιδότησης των Ταχυδρομικών Τελών** του περιοδικού μας ΓΝΩΣΗ & ΤΕΧΝΗ λόγω της εφαρμογής του νόμου 3986/2011 (Επείγουσα Μέτρα Εφαρμογής Μεσοπρόθεσμου πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015).

Μέχρι τη 1/8/2011 τα Ταχυδρομικά Τέλη ανά 1 περιοδικό ήταν 0,17 ευρώ περίπου, η νέα τιμολόγηση των Ταχυδρομικών Τελών από την παραπάνω ημερομηνία εκτινάχθηκε ανά περιοδικό στα 0,55 ευρώ περίπου βάσει πάντα με το βάρος έκαστου περιοδικού.

Η παραπάνω κατάσταση δημιουργεί ένα σοβαρό οικονομικό πρόβλημα στο Ταμείο της Λέσχης.

Δια την θεραπεία της παραπάνω αντιξοότητας το Δ.Σ. της Λέσχης μελετά διάφορες λύσεις ώστε να ελαφρύνουμε το οικονομικό βάρος που δημιουργείται.

Μία από τις λύσεις που αποφασίσθηκε είναι η ενημέρωση όλων των μελών της λέσχης να τακτοποιούν τις οικονομικές υποχρεώσεις τους και την προσέλκυση νέων μελών.

Με την ευκαιρία του οικονομικού προβλήματος που αντιμετωπίζουμε με την έκδοση του περιοδικού θα συνιστούσαμε στα μέλη και τους συνεργάτες μας να ενισχύσουν την προσπάθεια έκδοσης με κάποια προαιρετική οικονομική ενίσχυση.

Ευχαριστούμε για την κατανόησή σας και στηριζόμεθα στην συνεργασία μας.

Με απέραντη εκτίμηση και συναδελφικούς χαιρετισμούς.

Ο Πρόεδρος και το Δ.Σ.

MARINE REFRIGERATION SYSTEMS

- 24 Hours Service
- Spare parts
- Compressors
(new & remanufactured)

COOL DYNAMIC

INDUSTRIAL & MARINE REFRIGERATION
DESIGN - INSTALLATION - SPARE PARTS

Official Marine Workshop of
DAIKIN in Mediterranean Sea

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



ΕΜΠΟΡΙΚΟ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ
ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ
Ε.Ε.Ε.Ν.Ε.Π. ΠΕΙΡΑΙΑ

Από την ημερίδα του Επιμελητηρίου Πειραιά σχετικά με τα προβλήματα στην Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη και στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά

Αξιότιμοι Κύριοι Υπουργοί,

Όπως γνωρίζετε, τα Πειραιϊκά Επιμελητήρια (Εμπορικό και Βιομηχανικό, Επαγγελματικό και Βιοτεχνικό), καθώς και η Ομοσπονδία Εργοδοτικών Ενώσεων Επιχειρήσεων Ναυπήγησης & Επισκευής Πλοίων Πειραιά, που εκπροσωπούν περί τις 2.000 Επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη καθώς και την ευρύτερη περιοχή Πειραιά, στις ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες, αλλά και σε άλλες συναφείς υπηρεσίες (τροφοεφόδια, ναυτικοί πράκτορες κλπ), και απασχολούν συνολικά περίπου 18.000 εργαζόμενους, οργάνωσαν την 6η Ιουλίου 2011, στην αίθουσα εκδηλώσεων του ΟΛΠ, Ημερίδα με θέμα "Προτάσεις για την ανάκαμψη του Ναυπηγοεπισκευαστικού Κλάδου",

Η διοργάνωση της Ημερίδας αυτής, που είχε προγραμματιστεί το Μάιο και αναβλήθηκε, κρίθηκε αναγκαία και επιβεβλημένη, γιατί πράγματι η κατάσταση στον Κλάδο, είναι τραγική, ιδίως τα τελευταία δύο χρόνια, που ως αποτέλεσμα έχει να οδηγείται καθημερινά ικανός αριθμός επιχειρήσεων σε κλείσιμο και επίσης μεγάλος αριθμός απασχολούμενων σε ανεργία.

Όπως και εσείς γνωρίζετε, η διαμορφωθείσα κατάσταση, ο-

φείλεται κυρίως στην έλλειψη εργασιών, στις αυξημένες υποχρεώσεις (δάνεια, υψηλές ασφαλιστικές εισφορές, υπερβολικά ημερομίσθια διπλάσια των Ναυπηγείων), στις συνέπειες στο χώρο της ναυτιλίας και των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων από την κρίση, στον ισχυρό ανταγωνισμό από τις αντίστοιχες επιχειρήσεις των Βαλκανικών Χωρών και ιδίως της Τουρκίας, στις συνεχείς συνδικαλιστικές κινητοποιήσεις - απεργίες για την ικανοποίηση εξωπραγματικών απαιτήσεων και στην πλήρη αδιαφορία της Πολιτείας, η οποία παραμένει απλός θεατής της τραγικής αυτής κατάστασης του κλάδου. Παρά τις πιέσεις και τις προσπάθειες που καταβάλλονται από τους συναρμόδιους φορείς και την ύπαρξη σχετικών μελετών και εισηγήσεων, δεν λαμβάνεται καμιά ουσιαστική πρωτοβουλία για συναντήσεις ή προώθηση βασικών θεμάτων, πλην αυτής που προωθεί ο Υπουργός κ. Κουτρουμάνης, για την αναστολή των ασφαλιστικών εισφορών και την επίλυση βασικών θεμάτων, κάποια εκ των οποίων δεν απαιτούν κανένα κόστος και πρόσθετες επιβαρύνσεις (πχ χάραξη ναυπηγοεπισκευαστικής πολιτικής, οριοθέτηση ναυπηγοεπισκευαστικών χώρων κλπ).

Αξιότιμοι Κύριοι Υπουργοί,

Βασικός στόχος της Ημερίδας, ήταν να ακουστούν -επισημανθούν για μία ακόμη φορά τα ζωτικά θέματα-προβλήματα του κλάδου και να τεθούν υπόψη των αρμόδιων Υπουργών, για την απουσία των οποίων εκφράζουμε τη λύπη μας (παρέστη μόνο ο Ειδικός Γραμματέας Σ.Ε.Π.Ε. κ. Μ. Χάλαρης) με την ελπίδα στη συνέχεια να αναληφθούν πρωτοβουλίες για την προώθηση-υλοποίησή τους.

Προς τούτο και σας επισυνάπτουμε αντίγραφο του σχετικού "ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ" που υιοθετήθηκε ομόφωνα και παρακαλούμε για τις δικές σας ενέργειες στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων σας.

Πρέπει να γνωρίζετε, ότι η κατάσταση δεν πάει άλλο. Κάθε άλλη καθυστέρηση μας οδηγεί στην εξαφάνιση - εξαθλίωση.

Εμείς δεν θα εφησυχάσουμε λόγω θερινής ραστώνης, αλλά θα είμαστε πάντα έτοιμοι για συνάντηση και για κάθε συνεργασία.

Ευχαριστούμε εκ των προτέρων για την κατανόηση σας.

Με τιμή

Ο Πρόεδρος του Ε.Β.Ε.Π.

Γ. Κασμάτης

Ο Πρόεδρος του Ε.Ε.Π.

Γ. Μπενέτος

Ο Πρόεδρος του Β.Ε.Π.

Ε. Τσιτούρας

Ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας

Δ. Μεταξάς



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

BELLOWS

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΑΝΤΕΡ - ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΑΝΤΕΡ (Ε.Ε.Σ.Ε.Σ.)

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

← ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ

ΠΡΟΣ

- Αντιπρόεδρο και Υπουργό Οικονομικών κ. Ε. Βενιζέλο
- Υπουργό Εργασίας & Κοινωνικής Ασφάλισης κ. Γ. Κουτρούμνη
- Υπουργό Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας κ. Μ. Χρυσοχολίδα
- Υπουργό Προστασίας του Πολίτη κ. Χ. Παπουτσή
- Αν. Υπουργό Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας κ. Χ. Παμπούκη
- Αν. Υπουργό Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας κ. Σ. Ξυνίδα
- Αν. Υπουργό Οικονομικών κ. Φ. Σαχινίδα
- Αν. Υπουργό Οικονομικών κ. Π. Οικονόμου
- Ειδικό Γραμματέα Σώματος Επιθεώρησης Εργασίας κ. Μ. Χαλαρή
- Πρόεδρο και Δ/ντα Σύμβουλο ΟΛΠ. Α.Ε. κ. Γ. Ανωμερίτη
- Δ/ντα Σύμβουλο ΝΑΥΣΟ-ΑΠ Α.Ε. κ. Α. Σίγουρα

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

- Πρωθυπουργό της Ελλάδος κ. Γ. Παπανδρέου
- Βουλευτές Α' Πειραιά: κ. Μ. Μπεντενιώτη, κ. Δ. Καρύδη, κ. Π. Μελά, κα Δ. Μανωλάκου, κ. Β. Αποστολάτο, κ. Θ. Δρίτσα
- Βουλευτές Β' Πειραιά: κ. Ι. Διαμαντίδη, κ. Γ. Νιώτη, κ. Γ. Λιντζέρη, κ. Α. Νεράντζη, κ. Ι. Τραγάκη, κα Β. Νικολαΐδου, Γ. Ανατολάκη και κ. Π. Λαφαζάνη
- Αντιπεριφερειάρχη Πειραιά κ. Στέφανο Χρήστου

- Δήμαρχο Πειραιά κ. Βασίλειο Μιχαλολιάκο
- Δήμαρχο Κερατσινίου - Δραπετσώνας κ. Λουκά Τζανή
- Δήμαρχο Περάματος κ. Παντελή Ζουμπούλη
- Πρόεδρο Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς κ. Γ. Κασιμάτη
- Πρόεδρο Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Πειραιώς κ. Γ. Μπενέτο
- Πρόεδρο Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Πειραιώς κ. Ε. Τσιτούρα
- Πρόεδρο Εμπορικού Συλλόγου Πειραιά, κ. Γ. Ζησιμάτο
- Πρόεδρο Εργατικού Κέντρου Πειραιά, κ. Ν. Ξουράφη
- Πρόεδρο Ομοσπονδίας Εργοδοτικών Ενώσεων Επιχειρήσεων Ναυπήγησης και Επισκευής πλοίων Πειραιά, κ. Δ. Μεταξά
- Πρόεδρο ΒΙ.ΠΑ. ΣΧΙΣΤΟΥ, κ. Ι. Πολυχρονόπουλο
- Πρόεδρο Πανελλήνιου Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων, κ. Ι. Θεολογίτη
- Πρόεδρο Πανελλήνιου Συλλόγου Εφοδιαστών Πλοίων, κ. Ε. Παγκάκη
- Πρόεδρο Σωματείου Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής, κ. Κ. Αδαμόπουλο
- Πρόεδρο Συλλόγου Εκτελωνιστών Αθηνών-Πειραιώς, κ. Κ. Στοίλο
- Πρόεδρο Συνδέσμου Ιδιοκτητών Ναυπηγείων Περάματος, κ. Θ. Κατσουλάκη
- Πρόεδρο Ένωσης Βιοτεχνών-Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά, κ. Θ. Πιτσιρίκο
- Πρόεδρο Ένωσης Εργοληπτών Αμμοβολών Χρωματιστών Αττικής κ. Β. Κανακάκη
- Πρόεδρο Συνδέσμου Ερ-

γοληπτών Ναυπηγοξυλουργικών Εργασιών κ. Α. Σαντουριάν

- Πρόεδρο Ένωσης Ηλεκτρολόγων Επισκευαστών-Κατασκευαστών Πλοίων Πειραιά κ. Σ. Κασιδιάρη
- Πρόεδρο Ένωσης Σιδηροβιοτεχνών Πειραιά κ. Π. Μπαλκάμο
- Πρόεδρο Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, κ. Β. Haneash.
- Πρόεδρο Ναυπηγείων Ελευσίνας, κ. Ν. Ταβουλάρη
- Πρόεδρο Λέσχης Αρχιπλοιάρχων Ε.Ν., κ. Μ. Τσάμη
- Πρόεδρο Ένωσης Αρχιμηχανικών Ε.Ν., κ. Α. Πρίντζη
- Πρόεδρο Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος κ. Κ. Σταματάκη

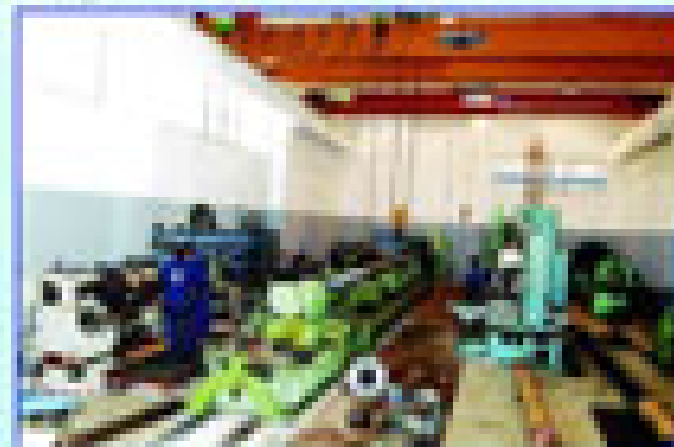
ΨΗΦΙΣΜΑ

Στα πλαίσια της Ημερίδας "Προτάσεις για την ανάκαμψη του Ναυπηγοεπισκευαστικού Κλάδου" που οργάνωσαν την 6η Ιουλίου 2011, στην αίθουσα εκδηλώσεων του ΟΛΠ ΑΕ, τα Πειραιϊκά Επιμελητήρια (Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο, Επαγγελματικό Επιμελητήριο και Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά), καθώς και η Ομοσπονδία Εργοδοτικών Ενώσεων Επιχειρήσεων Ναυπήγησης και Επισκευής Πλοίων Πειραιά, που εκπροσωπούν τις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις (460 και πλέον), που δραστηριοποιούνται στην Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, καθώς και άλλες 1500 περίπου συναφείς επιχειρήσεις, τροφοφοδίων, ναυτιλιακών πρακτόρων και λοιπών υπηρεσιών, που απασχολούν περί τους ➔

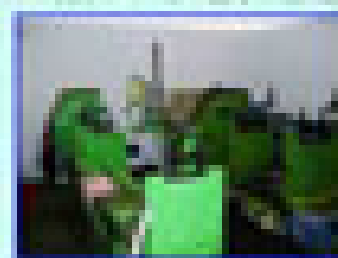


ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΕΚΕΤΟΥ Ο.Ε. - ΠΕΡΑΙΑΣ 100100
 ΤΗΛ: 010 4004015 - 4007340 FAX: 010 4015 009
 E mail: skoufo@skoufo.gr URL: www.skoufo.gr

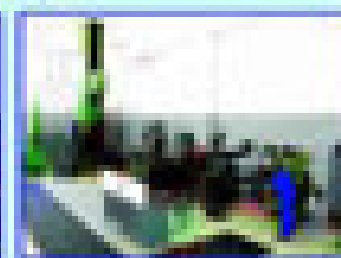
Η εταιρεία K. & O. Skoufou E.P.E. διαθέτει το 100% μερίδιό της Παρτίδα επί παραγγελίας πλοίων. Το 2008 η εταιρεία απέκτησε από το Ι.Κ.Α. Εφοδιαστικό Σύστημα το 100% της λειτουργίας κατασκευής υποπλοίου πλοίων.



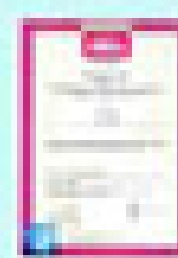
Η μονάδα κατασκευάζει για επένδυση πλοία τύπου cargo και bulkcarrier από 1000 έως 15000 τόνους. Είναι εξοπλισμένη με κατασκευαστικό περιβάλλοντα. Εξοπλισμό όπως: τρένα, άνω, κάτω, κοπή, σε αυτόματους οδηγούς μηχανών κ.λπ.



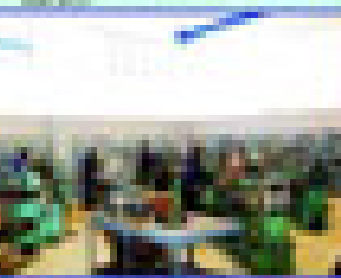
Διατελείται εξοπλισμένη μονάδα επί παραγγελίας από 1000 τόνους.



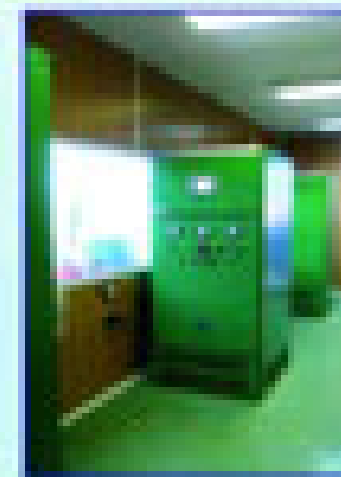
Διατελεί εξοπλισμό επί παραγγελίας, όπως: τρένα, άνω, κάτω, κοπή, σε αυτόματους οδηγούς μηχανών κ.λπ.



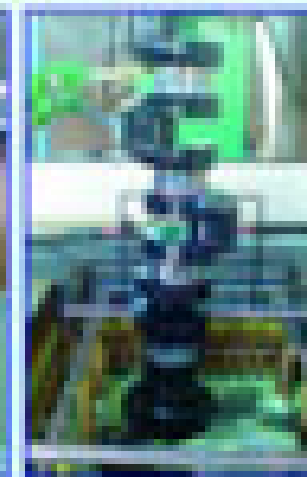
Η εταιρεία K. & O. Skoufou E.P.E. από 1998 και λειτουργεί με 100% μερίδιό της Παρτίδα επί παραγγελίας πλοίων. Το 2008 η εταιρεία απέκτησε από το Ι.Κ.Α. Εφοδιαστικό Σύστημα το 100% της λειτουργίας κατασκευής υποπλοίου πλοίων.



Η εταιρεία K. & O. Skoufou E.P.E. διαθέτει το 100% μερίδιό της Παρτίδα επί παραγγελίας πλοίων. Το 2008 η εταιρεία απέκτησε από το Ι.Κ.Α. Εφοδιαστικό Σύστημα το 100% της λειτουργίας κατασκευής υποπλοίου πλοίων.



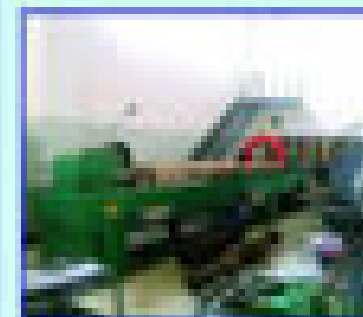
Η εταιρεία K. & O. Skoufou E.P.E. διαθέτει το 100% μερίδιό της Παρτίδα επί παραγγελίας πλοίων. Το 2008 η εταιρεία απέκτησε από το Ι.Κ.Α. Εφοδιαστικό Σύστημα το 100% της λειτουργίας κατασκευής υποπλοίου πλοίων.



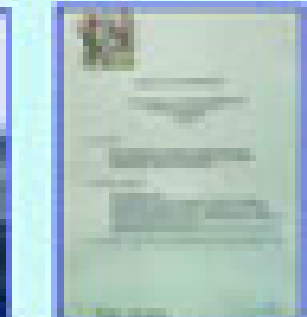
Η εταιρεία K. & O. Skoufou E.P.E. διαθέτει το 100% μερίδιό της Παρτίδα επί παραγγελίας πλοίων. Το 2008 η εταιρεία απέκτησε από το Ι.Κ.Α. Εφοδιαστικό Σύστημα το 100% της λειτουργίας κατασκευής υποπλοίου πλοίων.



Η εταιρεία K. & O. Skoufou E.P.E. διαθέτει το 100% μερίδιό της Παρτίδα επί παραγγελίας πλοίων. Το 2008 η εταιρεία απέκτησε από το Ι.Κ.Α. Εφοδιαστικό Σύστημα το 100% της λειτουργίας κατασκευής υποπλοίου πλοίων.



Η εταιρεία K. & O. Skoufou E.P.E. διαθέτει το 100% μερίδιό της Παρτίδα επί παραγγελίας πλοίων. Το 2008 η εταιρεία απέκτησε από το Ι.Κ.Α. Εφοδιαστικό Σύστημα το 100% της λειτουργίας κατασκευής υποπλοίου πλοίων.



Η εταιρεία K. & O. Skoufou E.P.E. διαθέτει το 100% μερίδιό της Παρτίδα επί παραγγελίας πλοίων. Το 2008 η εταιρεία απέκτησε από το Ι.Κ.Α. Εφοδιαστικό Σύστημα το 100% της λειτουργίας κατασκευής υποπλοίου πλοίων.



4000 και 14.000 εργαζομένους αντίστοιχα, αφού έγιναν σχετικές παρεμβάσεις από τους Προέδρους των Επιμελητηρίων, Ομοσπονδίας, Ενώσεων, Συνδέσμων, και συναφών Σωματείων, αλλά και ικανού αριθμού παρισταμένων, και περαιτέρω αφού ακούστηκαν και οι θέσεις παρεμβάσεις στο θέμα των εκπροσώπων Κυβέρνησης, των Κομμάτων αντιπολίτευσης αλλά και άλλων συναφών Φορέων απεφασίσθησαν και υιοθετήθηκαν τα ακόλουθα:

- Η αναγκαιότητα άμεσης Λήψης μέτρων και κινήτρων, και πάταξης της γραφειοκρατίας από την Πολιτεία, με την δημιουργία ενιαίου Φορέα Ναυπηγικής Βιομηχανίας για την χάραξη ναυπηγοεπισκευαστικής πολιτικής, αλλά και την αντιμετώπιση βασικών θεμάτων με σκοπό την προσέλκυση πλοίων, την ανακούφιση των Επιχειρήσεων του Κλάδου και των Επιχειρήσεων συναφών υπηρεσιών, αλλά και την διασφάλιση εργασιακής ειρήνης,

- Η αναγκαιότητα άμεσης λειτουργίας του Φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσης της Ν/κής Ζώνης και ειδικότερα της ιδρυθείσας από ΟΛΠ ΑΕ, εταιρείας ΝΑΥΣΟΛΠ ΑΕ, με την οριοθέτηση των χώρων ευθύνης της, τον εκσυγχρονισμό των υποδομών, καθώς και την υλοποίηση των υποσχέσεων ΟΑΠ ΑΕ, για κατασκευή Δεξαμενής τύπου PANAMAX.

- Η αναγκαιότητα άμεσης λειτουργίας και του Εμπορικού Τμήματος των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, αλλά και η εύρυθμη λειτουργία των Ναυπηγείων Ελευσίνας αφού ικανός

αριθμός των Επιχειρήσεων δραστηριοποιούνται σε συμπληρωματικές εργασίες και η λειτουργία των Δεξαμενών αυτών αναμφίβολα προσελκύει πλοία.

- Η αναγκαιότητα μείωσης του κόστους των ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών, με επιδότηση των ασφαλιστικών εισφορών για διαμόρφωση αυτών στα επίπεδα των Ναυπηγείων, με συγκράτηση των ημερομισθίων, και με κατάλληλη αναπροσαρμογή του κοστολογίου ΟΛΠ ΑΕ, για τις παρεχόμενες υπηρεσίες από αυτόν ή άλλες ιδιωτικές Επιχειρήσεις με παραχώρηση δικαιωμάτων/συμβάσεων για λογαριασμό του, που επιβαρύνουν, ιδιαίτερα τις ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες και τα πλοία.

- Η αναγκαιότητα εμπέδωσης κλίματος εμπιστοσύνης, για την προσέλκυση πλοίων, καθώς και η διαρκής εκπαίδευση-επιμόρφωση του προσωπικού στις νέες τεχνολογίες.

- Η αναγκαιότητα χρηματοδότησης με χαμηλότοκα δάνεια νέων κατασκευών, μετασκευών, αλλά και μεγάλης έκτασης επισκευών πλοίων από τις Ελληνικές Τράπεζες ή Τράπεζες του Εξωτερικού στην χώρα μας με την μεσολάβηση ή εγγύηση της Πολιτείας, και εγγραφής προσημειώσεων στα πλοία, ιδιαίτερα στα ακτοπλοϊκά δρομολογημένα, που συνάπτουν πενταετείς συμβάσεις με το Δημόσιο, καθώς η αντίστοιχη χρηματοδότηση από Κοινοτικά Προγράμματα (ΕΣΠΑ ή άλλα) των Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων για καινοτόμες κατασκευές (πλω-

τές ανεμογεννήτριες, αφαλατωτές),

- Η αναγκαιότητα αναστολής εκτέλεσης ασφαλιστικών μέτρων για χρέη προς το Δημόσιο, Τράπεζες, ΙΚΑ και ΟΛΠ ΑΕ των συναφών επιχειρήσεων.

- Η αναγκαιότητα άμεσης διευθέτησης-επίλυσης του θέματος στην Βόρεια περιοχή Κυνοσούρας, ώστε να παραδοθεί ο θαλάσσιος, και παράκτιος χώρος για την εκτέλεση ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών μεγάλης όχλησης με λήψη των απαραίτητων μέτρων, για αποφυγή ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Το ψήφισμα αυτό, αναγνώσθηκε πριν το τέλος της Ημερίδας και εγκρίθηκε ομόφωνα.

Οι παριστάμενοι, ομόφωνα επίσης συμφώνησαν και εξουσιοδότησαν τους διοργανωτές της Ημερίδας να αποστείλουν αντίγραφο του ψηφίσματος αυτού, στα συναρμόδια Υπουργεία και Φορείς, για ενημέρωση, και περαιτέρω να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες στα πλαίσια υιοθέτησης, και υλοποίησης των ανωτέρω αποφάσεων, με σκοπό, ο δοκιμαζόμενος "Ναυπηγοεπισκευαστικός Κλάδος", να ανακουφιστεί, επιβιώσει και αντέξει στις δοκιμασίες της δύσκολης και κρίσιμης αυτής περιόδου,, προς όφελος των επιχειρήσεων, των εργαζομένων, της τοπικής και Εθνικής οικονομίας γενικότερα.

Πειραιάς 6-7-2011

ΦΙΛΤΡΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ • ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ • ΚΑΥΣΙΜΟΥ
ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ
ΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΩΝ
ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ ΣΚΟΝΗΣ

ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΗΡΕΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ • ΝΕΡΟΥ
ΣΥΣΤΗΜΩΝ

ΓΕΝΙΚΗ ΦΙΛΤΡΩΝ

Η Γενική σας καλύτερη αλternative σε όλα όσα χρειάζεστε φίλτρα

Διαθέτουμε σε μας, όλα τα αντικείμενα που και τα μεγαλύτερα και είναι εξειδικευμένοι στην παροχή των φίλτρων και της βιομηχανίας.

Ευέλικτοι φίλτρα παρέχουν είναι και εξαιρετική ποιότητα και αποτελεσματικότητα στην εργασία.

Η Γενική σας είναι στην πρώτη γραμμή, καθώς και η συνεργασία μας με την ΦΙΛΤΡΟΜΕΤΑΛΟΥΡΓΙΑ και εργαζόμαστε σε στενή συνεργασία με την ΕΛΠ ΠΑΕ, εργαζόμαστε την άριστη ποιότητα και αποτελεσματικότητα και τη σωστή επιλογή των φίλτρων.

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

Πρόγραμμα Υψηλής Απόδοσης Ελεγχόμενου CRP Βήματος Έλικας "ALPHA"

Στοχεύει σε μια σημαντική σειρά πλοίων και λειτουργικές απαιτήσεις.

Η MAN DIESEL & TURBO: πρόσφατα παρουσίασε ένα νέας υψηλής απόδοσης πρόγραμμα της γενιάς VBS MK5 της "ALPHA", ελεγχόμενου βήματος έλικας, στο περίπτερο της, στην Εμπορική Έκθεση του Αμβούργου

Η νέα γενιά είναι η παραγωγή και το αποτέλεσμα της άρτιας τεχνικής κατάρτισης και σχεδίασης κάτω από την υποστήριξη της τεράστιας εμπειρίας η οποία έχει συλλέξει από τη σχεδίαση και παραγωγή πάνω από 7.000 έλικες κατά τη διάρκεια της τελευταίας εκατονταετίας.

Το νέο πρόγραμμα έχει σχεδιασθεί με τη προοπτική της πρόωσης ενός σημαντικού φάσματος διαφόρων τύπων πλοίων τα οποία είναι εφοδιασμένα με ελεγχόμενου βήματος έλικες οι οποίες συνήθως καλύπτουν: τις ιδιαίτερες λειτουργικές απαιτήσεις, τα είδη της ισχύος και βελτιστοποιημένα χαρακτηριστικά σημεία. Η νέα σειρά VBS MK5 συνίσταται από 20 νέες σειρές ομφαλών:

- * Εξυπηρέτησης ιπποδυνάμεων από 1.000 έως 40.000 KW.

- * Από διαμέτρους ομφαλών από 600 έως 2.150 χιλ.

- * Κατανεμημένους σε τρεις σειρές σχεδίασης:

- S (μικρή) 600 - 940 χιλ.

- M (μεσαία) 1.020 - 1.640 χιλ.

- L (μεγάλη) 1.730 - 2.150 χιλ.

Αύξηση της απόδοσης

Το βασικό όφελος της VBS MK5 έλικας είναι μία αυξημένη απόδοση μέχρι 2%. Τα λειτουργικά αυτά πλεονεκτήματα μεταφράζονται σε σημαντικά κέρδη μέσα από τη κατανάλωση καυσίμου και τη μειωμένη εκπομπή καυσαερίων.

Η αυξημένη απόδοση μπορεί αντίστοιχα να αποδοθεί σαν υψηλή ώση με αποτέλεσμα την αυξημένη ταχύτητα του πλοίου ή την υψηλή "Έλξη της δέστρας" - BOLLARD PULL- (βλέπε σημείωση * στο τέλος), για μία δεδομένη ισχύ μηχανής.

Υδροδυναμική οπισθέλκυση.

Το σχήμα του νέου ομφαλού βοηθά στη βελτίωση - ροής στο οπίσθιο τμήμα και, μειωμένου μεγέθους απολήγοντας σε μία χαμηλή σχέση ομφαλού/έλικας - διαμέτρου και μειωμένης δύναμης οπισθέλκυσης. Η βελτιστοποίηση της ροής περιλαμβάνει ένα νέο και περισσότερο αεροδυναμικό σχήμα του ομφαλού και της πάκτωσης της βάσης του πτερυγίου της έλικας, με αποτέλεσμα η βάση επαφής του πτερυγίου να είναι απόλυτα λεία προς την αντίστοιχη περιμετρική επιφάνεια του ομφαλού.

Αναζητώντας Σχεδίαση εφαρμογής

Η βελτιστοποίηση της προσαρμογής και διασύνδε-

σης του ομφαλού/πτερυγίου αντίστοιχα, επιτρέπει το μεγαλύτερο βαθμό ισχύος. Παραπέρα, υψηλότερες ταχύτητες παραγωγής σπηλαιώσεων υπολογίζονται για την ελικοκίνηση των πλοίων υψηλής ταχύτητας, ενώ, ένας μειωμένος κίνδυνος εμφάνισης σπηλαιώσεων στη βάση των πτερυγίων δημιουργείται υψηλότερη σχέση πτερυγίου-φορτίου για τις ζητούμενες προωστικές εφαρμογές.

Συμπαγής - Εύρωστος - Ελαφροβαρής

Η σχεδίαση του νέου ομφαλού, έχει απλοποιηθεί. Εκ παραδόσεως, η αξιοπιστία και η διάρκεια ζωής της "ALPHA" έλικας είναι πάντα πολύ υψηλή και η MK5 σχεδίαση προεκτείνει αυτή τη φιλοσοφία σχεδίασης. Το εύρος των καταπονήσεων των υλικών κατασκευής έχουν υπολογισθεί για διάρκεια λειτουργίας 30 χρόνων, λαμβάνοντας υπ' όψη όλες τις πιθανές εξωτερικές αντιξοότητες και τα φορτία στη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας. Επί πλέον, το συνολικό βάρος του ομφαλού ουσιαστικά με αποτέλεσμα να επιδρά ολιγότερο στις ισχυρές διαδοκίδες στήριξης και στα φορτία των εδράνων της χοάνης.

Αυξημένη Υπηρεσιακή "φιλικότητα"

Η νέα VBS MK5 σχεδίαση παρουσιάζει μοναδικά πλεονεκτήματα για τους πλοιοκτήτες και τους χειριστές. Οι νέες έλικες έχουν σχεδιασθεί με κάποιες ιδιόμορφες καινοτομίες όπως η συντήρηση, επιθεώρηση και την εντυπωσιακή αντικατάσταση εξαρτημάτων και τη μοναδική δυνατότητα επιθεώρησης/επισκευής όλων των εσωτερικών εξαρτημάτων των ομφαλών με την έλικα, προσαρμοσμένη.

- * Τα πτερύγια της έλικας δύνανται να αντικατασταθούν μέσα από τον περιβάλλοντα χώρο του προφυσίου (PROPELLER NOZZLE RING), χωρίς την ανάγκη εξάρμωσης του ελικοφόρου άξονα.

Ο ομφαλός είναι άκρως συντηρήσιμος με την έλικα προσαρμοσμένη στο πλοίο χωρίς να υπάρχει ανάγκη να εξαρμωθούν η φλάντζα προσαρμογής στον ελικοφόρο άξονα, ο άξονας και το πηδάλιο.

- * Δυνατότητες επιθεώρησης/ελέγχου και αντικατάστασης εσωτερικών εξαρτημάτων, χωρίς την εξάρμωση πτερυγίων της έλικας.

- * Οι επιφάνειες των τριβών του ομφαλού είναι αντικαταστάσιμες.

- * Ο ομφαλός και η σύνδεση της φλάντζας του άξονα προσφέρουν εύκολη επιθεώρηση κατά το δεξαμενισμό και τις περιοδικές επιθεωρήσεις.

- * Οι διαδικασίες και οι περιπτώσεις επιθεωρήσεων των φθαρτών-μερών του ομφαλού, είναι διαθέσιμες και εύκολες.

Η αντικατάσταση πτερυγίων της έλικας κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας, είναι πιθανές.

Η Μονάδα λαδιού για τον έλεγχο του βήματος.

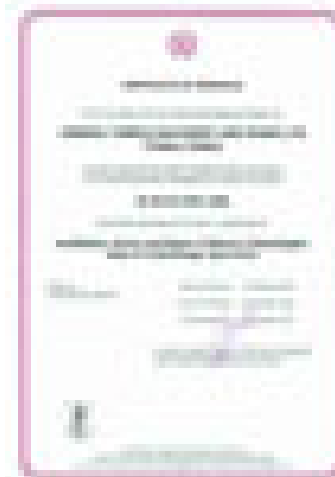
Η MAN DIESEL & TURBO, έχει αναπτύξει μια συμπαγή "ODF" μονάδα διανομής λαδιού με δυνατότητα →



Overhauling - servicing all types of turbochargers

The experience and knowledge of our specialists make us the RIGHT PARTNER FOR YOU.

TRUST THE SPECIALISTS - TRUST GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD.



MICHAEL CHRYSOPOULOS
GENERAL MANAGER

19950, Kalamaki, Athens
Tel: +30 210 6700000, 6700001, 6700002
Fax: +30 210 6700003, 6700004
E-mail: info@gtms.gr

www.gtms.gr
www.man-diesel-turbo.gr
www.man-diesel-turbo.com



προσαρμογής στο κιβώτιο των οδοντωτών τροχών ειδικά για τις έλικες VBS Mk5. Ένα βραχύ και εύρωστο σύστημα το οποίο συνίσταται από 20% ολιγότερα εξαρτήματα συγκρητικά με τις σημερινές μονάδες διανομής λαδιού "ODF", επίσης το μήκος της εγκατάστασης έχει ελαττωθεί κατά 15%. Ως εκ τούτου, τα πλεονεκτήματα αυτά αποδίδουν αρκετά βραχείς και συμπαγείς εγκαταστάσεις μηχανής και μηχανισμού οδοντωτών τροχών-έλικας ενώ διατηρούν τον απαραίτητο χώρο συντήρησης.

Πράσινη Πρόωση

Η ελαστικότητα της κάλυψης κάθε δυνατότητα απαιτήσης προωστήριας ισχύος και εφαρμογής ελεγχόμενου βήματος έλικα επαρκώς, είναι η βασική επιδίωξη της MAN DIESEL & TURBO.

Η απόδοση των ελίκων και της πρόωσης επίσης, φέρουν μια ιδιόμορφη "Πράσινη άποψη" εφ' όσον κάθε γραμμάριο οικονομίας καυσίμου μέσα από τη μεγαλύτερη απόδοση σημαίνει ένα μειωμένο περιβαλλοντικό αντίκτυπο. Επιπρόσθετα, το σερβο-λάδι και το λιπαντικό-λάδι των ελίκων φροντίζουν αμφότερα τα βιολογικά-υποβαθμισμένα και τα κανονικά ορυκτά λάδια και η αλλαγή από τον ένα τύπο στον άλλο μπορεί να γίνει χωρίς την ανάγκη αλλαγής διαφόρων εξαρτημάτων.

Παράδοση και Ανάπτυξη

Η σχεδίαση "ALPHA" ελεγχόμενου βήματος CPP ελίκων αντιπροσωπεύει μία μακρά παράδοση της MAN DIESEL & TURBO και μία σημαντική κληρονομιά ελίκων η οποία ανάγεται πίσω στη πρώτη σχεδίαση το 1902 και στη πρώτη πατέντα τον επόμενο χρόνο.

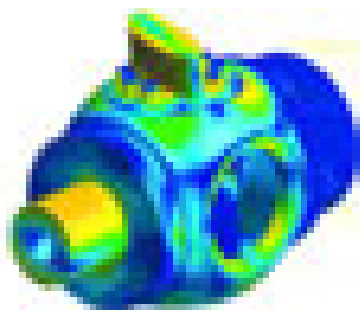
Παρά τις μεγάλες προόδους στη σχεδίαση και τη παραγωγή από τότε, υπάρχουν πάντοτε νέα οριακά δεδομένα για να ξεπεραστούν και για αποδόσεις οι οποίες συμβάλλουν στη κατάκτηση νέων μοντέρνων σχεδιασμών ελίκων και πρυμναίου χώρου του πλοίου.

Η MAN DIESEL & TURBO έχει συνεπώς αποκαλύψει αρκετές πηγές διατήρησης και προέκτασης της θέσης της στην ερχόμενη πρώτη γραμμή της τεχνολογίας της πρόωσης και κατορθώνει να παράγει εργαλεία εξελιγμένα και κατάλληλα, περιλαμβανομένων, (COMPUTATIONAL FLUID DYNAMICS - CFD -), (FINITE ELEMENT METHODS - FEM -) και TOPOLOGY OPTIMIZATION.

Η MAN DIESEL & TURBO: συνεργάζεται βάση και τρόπο με τις παγκόσμιες ηγετικές εγκαταστάσεις "Δεξαμενών δοκιμών προτύπων πλοίων" και τα Ινστιτούτα έρευνας" με σκοπό την επαλήθευση των υπολογισμών, τη πιστοποίηση αποτελεσμάτων των δεδομένων στοιχείων και έτσι, την αποτελεσματικότητα των ελίκων.

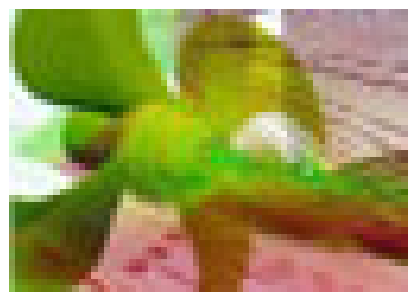
ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

* BOLLARD PULL "ΕΛΞΗ ΤΗΣ ΔΕΣΤΡΑΣ - ΠΙΝΤΑΣ". Ο Διεθνής υπολογισμός της έλξης ή η δύναμη με την οποία ένα ρυμουλκό είναι ικανό να παράγει κατά τη διάρκεια ρυμούλκησης. Αυτή η δοκιμή γενικά γίνεται έχοντας περιμετρικά προσαρμόσει ένα συρματόσχοινο προσόρμισης γύρω από μία δέστρα/πίντα, όπου μετράται κατάλληλα η δύναμη έλξης από το μηδέν μέχρι τη πραγματική ταχύτητα ρυμούλκησης. Έτσι προσδιορίζεται η ετυμολογία της έννοιας "BOLLARD PULL".



Υπολογισμός της αντοχής της VBS Mk5 και της δυναμικής διανομής κάτω από μέγιστο φορτίο πάγου χρησιμοποιούμενων προηγμένων μοντέλων υλικών επαφής. Ο ομφαλός και τα εσωτερικά μέρη είναι

μελετημένα να λειτουργούν στους πάγους, σύμφωνα με τους νεώτερους κανόνες λειτουργίας, του IACS σε τέτοιο περιβάλλον. Η MAN DIESEL & TURBO είναι η πρώτη που εφάρμοσε τους κανόνες 2010 πάνω στην πραγματική σχεδίαση.



Η βελτιστοποίηση της υδροδυναμικής ιδιότητας της έλικας VBS Mk5, COMPUTATIONAL FLUID DYNAMICS - CFD αεροδυναμικής συμπεριφοράς κατά τη διάρκεια της λειτουργίας, παρουσιάζοντας ε-

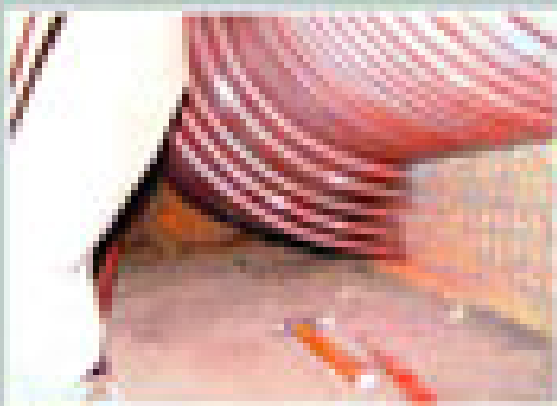
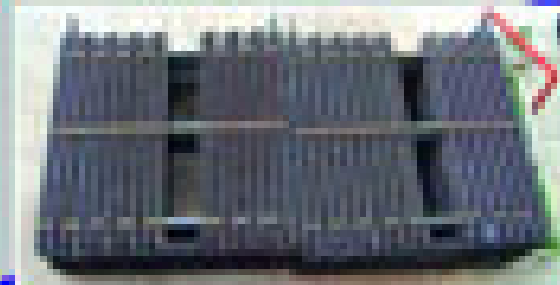
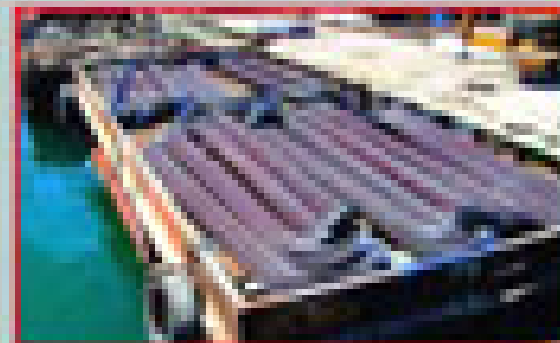
λαττωμένο δακτύλιο της δίνης αέρος. Το σχήμα του νέου ομφαλού είναι βελτιστοποιημένης ροής στο οπίσθιο μέρος και ελαττωμένου μεγέθους - παράγοντας μια χαμηλότερη σχέση ομφαλού/πτερυγίου-διαμέτρου και με ελαττωμένη οπισθέλκυση.



Η VBS Mk5 έλικα μεγέθους τύπου 20 μεγέθους ομφαλού θα καλύψει εύρος μεγεθών από 600 χιλ. και μέχρι 2.150 χιλ. με αντιστοιχία σε πεδίο ισχύος από 1.000 έως 40.000 KW περίπου.

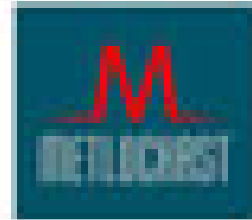
Boilers Marine

MANUFACTURING REPAIRS SALES OF BOILER AND HEAT EXCHANGERS



INDUSTRIAL PARK OF SCHISTOU
(Block Position: 2) Street No. 7
City: PERAMA
Country: GREECE
Phone: (+30)-210- 4313400
Fax: (+30)-210- 4006347
E-Mail: info@boilermarine.com
URL: www.boilermarine.com
Mobile: 6978487750-1-2

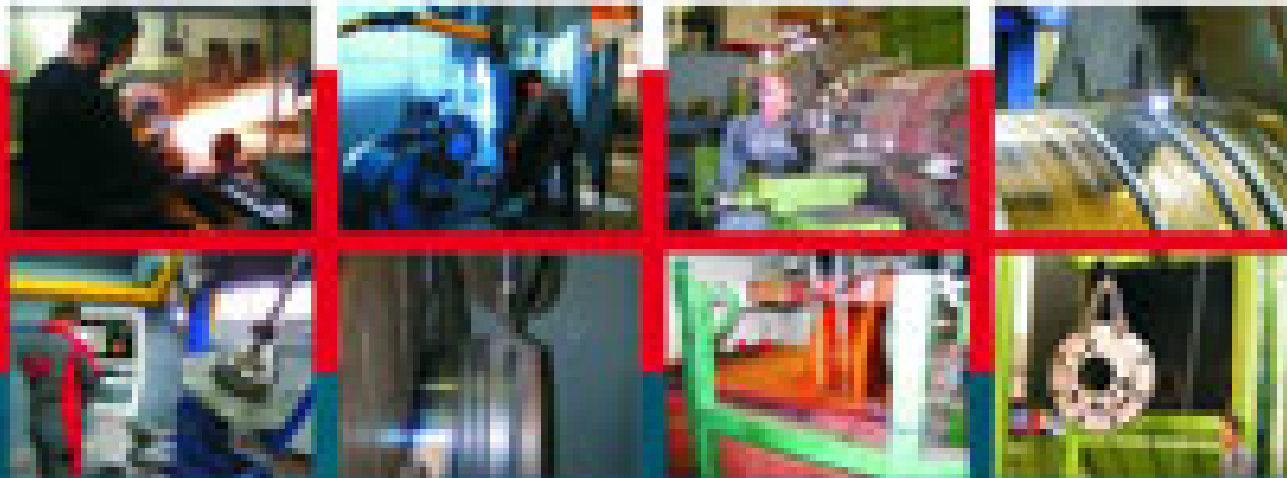
Experienced and reliable welding
and reconditioning services



METLOCKAST HELLAS LTD
11, AGRIOU 1, 167 57 ATHENS
Attika (Greece) / Greece
Phone: 0030 210 6010000, 6010001
Fax: +30 210 6010000

www.metlockast.gr

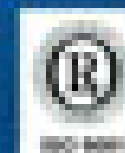
info@metlockast.gr



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



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



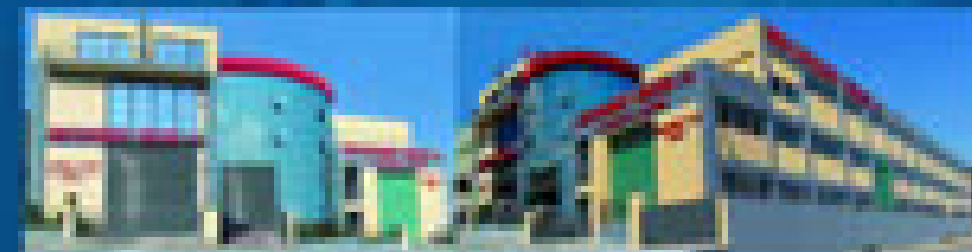
Reconditioning is our Business

Reconditioning of spare parts, valves, flanges, connecting rods,
special welding, flange PTH, 10000 flanges and
fluctuating, fixed flange piping, spare parts sales, tool

METLOCKAST HELLAS LTD



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.



1101005

METLOCKAST HELLAS LTD

ΧΡΥΣΟΣ - ΕΥΓΕΝΕΣΤΕΡΟ ΤΩΝ ΜΕΤΑΛΛΩΝ

ΧΘΕΣ/ Γνωστός στους χειροτέχνες των ευγενών μετάλλων από τα χρόνια του χαλκού ο χρυσός έχει χρησιμοποιηθεί στην κατασκευή κερμάτων, στην κατασκευή κοσμημάτων και σε άλλες καλλιτεχνικές διαδικασίες και προσπάθειες από τις εποχές της Ιστορίας. Η

κερματοποίηση του χρυσού εμφανίστηκε κατά το 600 π.χ. και οι Ρωμαίοι ανέπτυξαν μεγάλης κλίμακας μεθόδους για την εξόρυξη του χρυσού χρησιμοποιώντας τα χαρακτηριστικά της ειδικής διαδικασίας της υδραυλικής εξόρυξης ειδικά στην Ισπανία. Οι Αζτέκοι θεωρούσαν το χρυσό σαν παράγωγο των θεών και η Ευρωπαϊκή εξερεύνηση της Αμερικής αναφέρετο σε πλατειά γεγονότα των στολιδιών χρυσού από γηγενείς πολίτες, ειδικά στη Κεντρική και Νότια Αμερική. Σύμφωνα με το περιοδικό NATIONAL GEOGRAPHIC μόνο 161.000 τόννοι χρυσού έχουν εξορυχτεί μέχρι σήμερα ένα ποσό ίσον με ένα σχήμα κύβου με ακμές πάνω περίπου από 20 μέτρα μήκους.

ΣΗΜΕΡΑ/ Ο αμιγής χρυσός είναι λαμπερός, κίτρινος, πυκνός, γυαλιστερός και εξαιρετικά μαλακός και εύπλαστος. Υπάρχει σε κόκκους, σε βράχια ή σε σχήματα μικρές μπάλες, σε φλέβες και σε προσχώσεις χρυσού. Υπολογισμοί αναφέρουν ότι, το 75% του χρυσού που έχει παραχθεί μέχρι σήμερα, έχει διατεθεί στα τελευταία χρόνια και, περισσότερο από τον χρυσό που έχει εξορυχτεί μέχρι σήμερα στην ιστορία, είναι ήδη σε διάθεση και κυκλοφορεί σε διάφορες μορφές. Η Κίνα από τις κύριες παραγωγές χώρες. Ο



χρυσός έχει πολλές βιομηχανικές χρήσεις περιλαμβανομένης της οδοντοτεχνίας, και εφαρμογές στις ηλεκτρονικές κατασκευές. Στις κατασκευές κοσμημάτων διατίθεται συχνά σαν κράμα με τα βασικά μέταλλα για την ενίσχυση της

σκληρότητας και την αλλαγή του χρώματος ορολογιών. Ο χρυσός χρησιμοποιείται για να συμβολίζει, ισορροπία, ελπίδα, ευτυχία, υγεία, ενέργεια, ευτυχία, δικαιοσύνη, αγάπη, αισιοδοξία, προστασία και δύναμη.

ΑΥΡΙΟ/ Ο χρυσός είναι ένας υπέροχος αγωγός αμφοτέρων της θερμότητας και του ηλεκτρισμού και μπορεί να σφυρηλατηθεί σε ημιδιαφανή κατάσταση. Ακόμη δεν είναι χημικά αδρανής, είναι ανεπηρέαστος από τον αέρα, την υγρασία

και από τους πλέον διαβρωτικούς παράγοντες και συχνά χρησιμοποιείται σε εξειδικευμένες θωρακίσεις θερμότητας, περιλαμβανομένων των ηλιακών γείσων (κεραμικά), στις διαστημικές ενδυμασίες. Ο καθαρός μεταλλικός χρυσός είναι ανούσιος στη χρήση των καλοφαγάδων (σαν μαχαίροπύρουν). Ενώ οι γνώμες διχάζονται στη χρήση, σαν αποτιμημένης και εξασφαλισμένης αξίας - εξασφάλισης ενάντια του πληθωρισμού ή της υποτίμησης του χρήματος - η ηλεκτρική αγωγιμότητα του χρυσού, η ολκιμότητα και η αντίσταση στη διάβρωση, βεβαιώνει τη συνεχή χρήση στις επαφές των διακοπών όπου το κόστος της λειτουργικής απώλειας είναι σχετικά υψηλό, όπως στις εγκαταστάσεις των τηλεπικοινωνιών, στις αεριοπρωθούμενες μηχανές JET και στα διαστημόπλοια.

Being a Shipbroker...

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

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

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

Being a Good Shipbroker...

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

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

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

Ultimately...

Being a Good Shipbroker is a matter of being

George Moundreas & Company S.A.

✓ Sale & Purchase of second hand tonnage

✓ Newbuilding contracting

✓ Demolition



✓ Chartering

✓ Ship financing

✓ Repairs & conversions

✓ Special projects



GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A.

181, Arakelidon Str., 105 55 Piraeus - Greece - P.O. Box 80024, 105 10 - Piraeus, G.R. (+30) 210 4147100
www.gmoundreas.gr

S & P - Financing

Fax (+30) 210 4147101

E-mail: smf@gmoundreas.gr

Newbuildings

Fax (+30) 210 4147101

E-mail: nbs@gmoundreas.gr

Chartering

Fax (+30) 210 4147 100

E-mail: chartering@gmoundreas.gr

Repairs & Conversions

Fax (+30) 210 4147100

E-mail: repairs@gmoundreas.gr

ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΙ ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΛΕΣΧΗΣ

ΠΑΡΤΕ ΜΕΡΟΣ ΜΑΖΙΚΑ

ΣΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ ΤΗΣ ΛΕΣΧΗΣ

Η ΨΗΦΟΣ ΣΑΣ ΕΙΝΑΙ ΑΚΡΩΣ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ

PANASIA - Ballast Water Management System

GloEn-Patrol™

- Type approved by administration in compliance with the Guidelines for approval of Ballast Water Management System(G8) of Res. MEPC.125(53)
- By IMO MEPC in accordance with the Procedure for approval of Ballast Water Management System that make use of Active Substance(G9) of Res. MEPC.126(53).
- ATEX Explosion-proof certificate by DNV (DNV ATEX 78899X)

GloEn-Patrol™ BWMS is a combined treatment system taking advantage of Filter and UV units most environmentally friendly and optimally designed for every kind of vessels.

Adopting a 100% physical treatment technology, GloEn-Patrol™ effectively disinfects harmful aquatic organism and pathogen in water without generating any toxic substance during ballasting and de-ballasting.

In addition, the Filter unit not only eliminates organisms larger than 50 micrometer but makes sediment in ballast tank minimized.

The main purpose of filtration is to maximize the efficacy of disinfection of UV unit by improving transmittance of UV light.

Features of GloEn-Patrol™

1. The most environmental friendly system
2. Compact design
3. Automatic back flushing and auto wiping
4. No toxic by-products
5. Very simple operation
6. Easy and economical maintenance
7. No corrosion problem
8. Less inflow of sediment
9. Small foot print
10. Low power consumption
11. Minimum maintenance cost
12. Competitive price

How does the filter works?

The water enters through the inlet pipe into the filter area and flows through the cylindrical filter element from inside out. The filtration cake accumulating on the element surface causes pressure differential to develop across the filter element.

When this pressure difference reaches a pre-set value, the back-flushing mechanism is operating. The back-flushing begins when the filter element reaches a pre-set value or a pre-determined lapse of time. The back-flushing takes between 10 to 30 seconds. During the back flushing cycle the filtered water is not interrupted and continues to flow downstream of the filter in the normal manner.

Specification of filter

1. Removing large plankton over 5
2. Rises UV light transmission
3. Low pressure drop
4. Automatic back-flushing
5. Screen size :50
6. Capacity : 50 - 6,000 m3/hr
7. Max. pressure : 7 Kg/cm

How does the UV Unit works

Using UV light to disinfect water is a proven technology. This safe and effective physical disinfectant is suitable for both large and small applications. UV's proven technology uses nothing but ultra violet light to inactivate bacteria, viruses and other organisms that may be present in the water. UV is easy to operate and needs no experience and potential hazardous chemicals.

UV light, which continues to be reliable means of disinfections, involves exposing contaminated water to irradiation from UV light. The treatment works because UV light penetrates an organism's cell walls and disrupts the cell's genetic material, making reproduction impossible.

Specification of UV unit

1. Medium-pressured UV lamp : longer life span
2. Disinfection for small plankton
3. Easy maintenance and operation
4. Automatic cleaning wiper
5. Capacity : 50 - 6000 m3/ hr
6. Max. pressure : 7 kg/cm2

Control Panel

The control system is PLC (programmable Logic Controller) based and figured to activate and deactivate lamps via ballast to maintain sufficient UV dose while conserving power. The control and monitoring is made through a PLC and a touch-screen. The electric ballasts controlled by PLC operate each lamp with a maximum power. The system with 3 level of UV intensity can be operated; Minimum, Medium, Maximum.

The control system can perform real time monitoring while storing the operating conditions of each unit and the data detected by the main sensor at the same time.

Specification of Control Panel

1. Touch screen
2. Major data display
3. Alarm
4. Store data for 24 months
5. Controller : Siemens PLC

Contact :

ROSS MARINE, 1, Char. Trikoupi Str, 18535 Piraeus,
Tel.: +302104283741, Fax : +302104511679,
E-mail : rossmarine@rossmarine.gr

BALLAST WATER TREATMENT SYSTEM

GloEn-Patrol

THE MOST ENVIRONMENT FRIENDLY SYSTEM



GloEn-Patrol (P500) E+ Type (Filter & UV units)

Features of GloEn-Patrol™

- Proven Filtration & UV treatment technology
- Compact design
- Automatic back flushing and auto wiping
- No toxic by-products
- Very simple operation
- Easy and economical maintenance
- No corrosion problem
- Less inflow of sediments
- Small foot print
- Low power consumption
- Minimum maintenance cost
- Competitive price



Compact design for installation efficiency.
Mounts on general cargo ship



Main diagram of ballasting & de-ballasting procedure

- TYPE APPROVAL AND IMO APPROVAL ACCORDING TO G8 & G9 STANDARDS
- ATEX EXPLOSION-PROOF CERTIFICATE BY DNV (DNV ATEX 78899X)

EXCLUSIVE AGENTS: **ROSS MARINE**

1, Char. Trikoupi Str, 18535 Piraeus, Greece. Tel: +30210-4283741, +30210-4520000
Fax: +30210-4511679, e-mail: rossmarine@rossmarine.gr, site: www.rossmarine.gr

Πληροφόρηση από το Δελτίο του Νηογνώμονα LRS "Technical Matters"

Από το ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ LRS: λάβαμε το ενημερωτικό δελτίο "TECHNICAL MATTERS" το οποίο αναφέρεται σε διάφορα Τεχνικά προβλήματα από τα οποία αναφέρουμε μερικά ενδιαφέροντα.

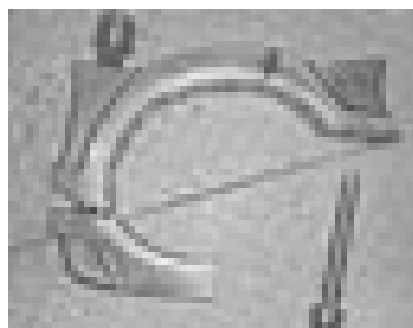
Εν τώ μεταξύ ευχαριστούμε τον συνάδελφο Γιάννη Ιακώβου για την ενημέρωση

ΒΛΑΒΗ ΤΟΥ ΔΙΩΣΤΗΡΑ

Πλοίο: Κρουαζιερόπλοιο

Περίπτωση βλάβης: Επαναλαμβανόμενη ζημία διωστήρων.

Όταν μια βοηθητική δηζελομηχανή υπέστη ζημία σε ένα κρουαζιερόπλοιο, οι ερευνητές απεκάλυψαν ότι, οι παρακαείμενοι διωστήρες στο κομβίο του στροφαλοφόρου είχαν υποστεί ζημιές με σοβαρές επιπλοκές. Στη συνέχεια, μια δεύτερη βοηθητική δηζελομηχανή υπέστη επίσης ζημία με αποτέλεσμα τη Θραύση του διωστήρα, εν



Ζημία των τριβών των ποδαριών των διωστήρων των Δηζελομηχανών.

τω μεταξύ δεν δόθηκε σήμα συναγερμού κατά τη διάρκεια των ζημιών. Το Τεχνικό Τμήμα Ερευνών του LRS ρωτήθηκε να επιθεωρήσει τις υπό ζημία δηζελομηχανές και να διερευνηθούν οι περιπτώσεις και τα αίτια. Το Τεχνικό Τμήμα "TDI" επιθεώρησε τα μέρη των ζημιών των δύο μηχανών και τους διωστήρες, περιλαμβανομένων και εκείνων με τη ζημία. Οι τριβές των αντιστοίχων ποδών είχαν εξαρμοσθεί για παραπέρα μεταλλουργική εξέταση στα εργαστήρια του LRS, με αποτέλεσμα να εκδοθούν λει-

τουργικές αναφορές και τα αντίστοιχα αποτελέσματα των ειδικών μετρήσεων των κατασκευαστών των μηχανών.

Οι βαθύτερες καταστάσεις των λειτουργικών εξαρτημάτων των δηζελομηχανών θεωρήθηκαν ικανοποιητικές και οι επί μέρους ζημιές στις μηχανές, δεν προξενήθηκαν ειδικά, από ανωμαλίες των τριβών των διωστήρων, από άρπαγμα υπερτριβής των εμβόλων η πλημелλημένη σύσφιγξη των κοχλίων των τριβών. Όμως, βρέθηκε ότι, τα κύρια αίτια των ζημιών ήταν, η μηχανική καταπόνηση των διωστήρων.

Σε κάθε περίπτωση, η θραύση από μηχανική καταπόνηση έχει προέλευση το κάτω άκρο του διωστήρα και συγκεκριμένα από το άνοιγμα υποδοχής του τριβέα του ποδός, ακτινικά, μέσω του πάχους της διατομής. Μεταγενέστερες ζημιές προξένισαν την αιφνίδια κτάτηση της λειτουργίας της μηχανής. Οι θραύσεις συνεπεία μηχανικών καταπονήσεων οι οποίες παράγονται σταδιακά και προξενούν υψηλές ζημιές και φθορές από τη προστριβή των ανοιγμάτων της υποδοχής των τριβών στα κάτω άκρα των διωστήρων (ποδάρια). Αυτό προξενείται από τη σχετική μετακίνηση του κελύφους του τριβέα και της φωλιάς υποδοχής του τριβέα.

Οι παρακάτω περιπτώσεις θεωρήθηκαν πιθανές αιτίες της ζημιάς

* Ανεπαρκής δυσκαμψία του κάτω άκρου (ποδός) διωστήρος η οποία οδηγεί σε τοπική παραμόρφωση.

* Λανθασμένη μελέτη παρέμβασης μεταξύ του ανοίγματος της φωλιάς του τριβέα και του κελύφους του τριβέα.

* Έλλειψη σφαιρικότητας της υποδοχής του τριβέα

Οι προβληματικές μηχανές αντικαταστάθηκαν από διαφορετικά μοντέλα. Οι κατασκευαστές των μηχανών συνέστησαν εν τώ μεταξύ, το διάστημα αντικατάστασης των διωστήρων των πρότυπων μηχανών, να μειωθεί από τις 24.000 στις 12.000 ώρες.

ΔΙΔΑΓΜΑ

Τα κυκλικά φορτία των τριβών των κάτω άκρων των διωστήρων είναι ενδεχόμενο να προκαλέσει έλλειψη απόλυτης κυκλικότητας της φωλιάς της υποδοχής του κελύφους του τριβέα. Συνεπώς, θα πρέπει, τα κάτω άκρα των διωστήρων και συγκεκριμένα οι φωλιές υποδοχής των τριβών να ελέγχονται συχνά για την έλλειψη κυκλικότητας. Αυτό επιβάλλεται να γίνεται προληπτικά και σαν τμήμα των υποχρεώσεων συντήρησης. Οι οπίσθιες επιφάνειες των κελύφους των τριβών θα πρέπει σε συχνά χρονικά διαστήματα να επιθεωρούνται κατάλληλα. Η σύσταση αυτή να εφαρμόζεται και στις επιφάνειες τριβής.

ΒΛΑΒΗ

ΣΕ ΔΗΖΕΛΟΓΕΝΝΗΤΡΙΑ
ΕΝΑΛΛΑΣΣΟΜΕΝΟΥ
ΡΕΥΜΑΤΟΣ

Πλοίο: Κρουαζιερόπλοιο

Περίπτωση βλάβης: Ζημία συνεπεία φτωχής ποιότητας λιπαντικού.

Όταν μία ομάδα επιθεωρητών από το Τεχνικό Τμήμα Ερευνών του LRS, επισκέφθηκε ένα ηλεκτροπρωθούμενο ελικοφόρο κρουαζιερόπλοιο στο οποίο μια βοηθητική ηλεκτρομηχανή είχε υποστεί ζημία, διαπίστωσαν εκτεταμένο πρόβλημα βλάβης σε ένα τριβέα διωστήρος και ρωγμές στο αντίστοιχο κομβίο του στροφάλου. Κα-



Η οπίσθια επιφάνεια του κελύφους τριβέα με ζημία σε βοηθητική Δηζελομηχανή

Remember,
any time, any place, any electric motor!
Give us a call!

Greek Central Office: 79-81 Filomeni Str. - 185 35 Perissa

T +30 (210) 41 30 430 • F +30 (210) 41 30 430

E info@vanbodegraven.nl • vanbodegraven-hellas@igma.com

Parent company: Vanbodegraven B.V. 3316 AD Dordrecht, Netherlands

T +30 (20) 44 78 22 • F +30 (20) 44 78 43

E info@vanbodegraven.nl • www.vanbodegraven.nl





τά τη διάρκεια των εργασιών έρευνας και επισκευής που επακολούθησαν στην υπό βλάβη δηζελομηχανή, μία δεύτερη από τις έξι βοηθητικές δηζελομηχανές τις οποίες διέθετε το πλοίο, υπέστη αντίστοιχη ζημία.

Τα μέρη των μηχανών που είχαν υποστεί τις ανάλογες ζημίες, επιθεωρήθηκαν και οι αντίστοιχοι στροφαλοφόροι εξαρμόστηκαν και προετοιμάστηκαν για παραπέρα μεταλλουργικούς ελέγχους στα εργαστήρια "TDI" του LRS. Μετά από προληπτική έρευνα, οι τριβείς των ποδών των διωστήρων των υπολοίπων δηζελομηχανών εξαρμόστηκαν για έλεγχο, εν τω μεταξύ ελήφθησαν δείγματα λιπαντικού για λεπτομερή ανάλυση και εξεδόθησαν οι αντίστοιχες αναφορές.

Στη συνέχεια οι ερευνητές αποκάλυψαν ότι, η πρώτη δηζελομηχανή να έχει υποστεί θραύση από καταπόνηση στο άκρο ενός κομβίου του στροφάλου.

Η ζημία αυτή προήλθε από την αντικανονική κίνηση του κελύφους του τριβέα του ποδαριού του διωστήρα που είχε σαν αποτέλεσμα την υπερβολική τριβή τοπικά. Το κάτω τμήμα του κελύφους του τριβέα υπέστη δύο άμεσες υπερθερμάνσεις. Η πρώτη υπερθέρμανση προκάλεσε τοπικό "άρπαγμα" από υπερτριβή, τα κελύφη του τριβέα περιστράφηκαν μερικώς μέσα στη φωλιά του τριβέα του ποδαριού του διωστήρα. Υπήρξε στη συνέχεια αξονική κίνηση του κάτω κελύφους του τριβέα προκαλώντας τη δυναμική επαφή από την οποία προήλθε το φαινόμενο της καταπόνησης.

Η δεύτερη μηχανή υπέστη την ανάλογη ζημία, όταν κάποιος τριβέας ποδαριού διωστήρα με την αίτια της απόξεσης, λόγω συσσώρευσης καταλοίπων λαδιού, είχε σαν αποτέλεσμα την απόξεση και την μετακίνηση αντίστοιχα του μαλακού μεταλλικού επιστρώματος αντιτριβής από την επιφάνεια επαφής του τριβέα. Το γεγονός αυτό αύξησε την ευαισθησία του τριβέα και του αντίστοιχου κομβίου του στροφάλου στη φθορά και το τοπικό άρπαγμα από το φαινόμενο της υπερβολικής τριβής. Η κατάσταση του υπόλοιπου τριβέα πα-

ρουσιάστηκε απαράδεκτη και συμπτωματικά φτωχής λιπαντικής ποιότητας. Η κατάσταση των κελύφων των τριβέων των διωστήρων που επιθεωρήθηκαν στις απομένουσες δηζελομηχανές βρέθηκε επίσης σε κακή εμφάνιση και συμπτωματικά σε κακή ποιότητα λίπανσης.

Οι αιτίες των ζημιών συνδέθηκαν με το φαινόμενο της παρουσίας των ελαιοκαταλοίπων. Αδυναμία της σχεδίασης και της διαχείρισης του καθεστώτος της λίπανσης διαπιστώθηκαν σαν τη πλέον πιθανή αίτια και με δεδομένα τα παραπάνω, πάρθηκαν τα κατάλληλα και αντίστοιχα μέτρα αποκατάστασης. Συστήθηκε η αντικατάσταση των χιτωνίων των κυλίνδρων με στόχο την ενίσχυση της λιπαντικής μεμβράνης, η ειδική κατανάλωση και η ανάμιξη της αιθάλης με το λιπαντικό λάδι

ΔΙΔΑΓΜΑ

Ενα αποτελεσματικό καθεστώς διαχείρισης, επιβάλλεται να ακολουθήσει. Αποτελέσματα αναλύσεων του λαδιού θα πρέπει να συγκρίνονται και να παίρνονται οι κατάλληλες οδηγίες και κατευθύνσεις με στόχο να προσδιορίζονται διάφορες δυναμικές λύσεις μέσα σε άμεσα χρονικά διαστήματα.

ΒΛΑΒΕΣ

ΒΟΗΘΗΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ

Πλοίο : Μεταφορά Παραγώγων
Περίπτωση: Βλάβη όλων των βοηθητικών Δηζελο-μηχανών.

Μετά από μία σημαντική επισκευή και των τριών βοηθητικών Δηζελομηχανών ενός δεξαμενόπλοιου, αποκαλύφθηκε κάποια ζημία σε κάθε μηχανή, μετά από 1.000 ώρες χρόνου λειτουργίας. Μετά και από τη τρίτη ζημία, εξουσιοδοτήθηκε το Τεχνικό Τμήμα Ερευνών του LRS να διερευνήσει τα γεγονότα και να ενημερώσει κατάλληλα.

Οι μηχανές και τα βοηθητικά τους συστήματα τέθηκαν υπό έλεγχο, στη συνέχεια πάρθηκαν δείγματα λιπαντικού λαδιού για την αντίστοιχη ανάλυση στα εργαστήρια



Υπερθέρμανση σε πείρο εμβόλου - διωστήρος Δηζελο-μηχανής

"TID". Στα πλοία οι μηχανικοί παροχής υπηρεσιών προέβησαν στις κατάλληλες ενέργειες με συνεντεύξεις και την έκδοση αναφορών.

Αρπαγμα των εμβόλων παρουσιάστηκε και στις τρεις μηχανές. Συντελεστές των αιτιών θεωρήθηκαν οι παρακάτω παράγοντες.

* Φτωχή ποιότητα λιπαντικών και της λίπανσης αντίστοιχα.

* Αντικανονικές διαστάσεις των κομβίων των στροφάλων

* Αντικανονική κυκλικότητα των κομβίων (φαινόμενο ωσειδούς διαμέτρου

* Ελλιπής ψύξη των χιτωνίων των κυλίνδρων

* Πλημμελής συντήρηση των συσκευών προστασίας.

Η αιτία της βλάβης της πρώτης μηχανής ήταν η ανεπαρκής παροχή νερού της ψύξης των κυλίνδρων με αποτέλεσμα την υπερθέρμανση και το άρπαγμα των εμβόλων. Διαπιστώθηκε μια λανθασμένη ρύθμιση του συστήματος ελέγχου της θερμοκρασίας του νερού της ψύξης των κυλίνδρων. Το φαινόμενο αυτό επιδεινώθηκε από τη φραγή και το μπλοκάρισμα των ψυγείων του νερού της ψύξης αντίστοιχα. Η δεύτερη μηχανή υπέστη ζημία συ-



YARDGEM

DOCKS



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΣΤΑΔΙΑ		
Εργασία	Χρόνος	Ποσοστό
ΕΠΙΣΚΕΥΗ	10 ΗΜΕΡΕΣ	100%
ΕΠΙΣΚΕΥΗ	10 ΗΜΕΡΕΣ	100%
ΕΠΙΣΚΕΥΗ	10 ΗΜΕΡΕΣ	100%
ΕΠΙΣΚΕΥΗ	10 ΗΜΕΡΕΣ	100%
ΕΠΙΣΚΕΥΗ	10 ΗΜΕΡΕΣ	100%
ΕΠΙΣΚΕΥΗ	10 ΗΜΕΡΕΣ	100%
ΕΠΙΣΚΕΥΗ	10 ΗΜΕΡΕΣ	100%
ΕΠΙΣΚΕΥΗ	10 ΗΜΕΡΕΣ	100%
ΕΠΙΣΚΕΥΗ	10 ΗΜΕΡΕΣ	100%
ΕΠΙΣΚΕΥΗ	10 ΗΜΕΡΕΣ	100%



• DOCKING • STEEL REPAIRS, WORKS
• ENGINE WORKS • PIPE WORKS
• ELECTRICAL / ELECTRONIC WORKS
• OUTFITTING WORKS
• BLASTING AND PAINTING WORKS



YARDGEM SHIPYARD INC.

HEAD OFFICE : Αγία Σοφία, Μεταλλική Τεχνολογία, Σαράντα 60, Ουκία Πύλ. 17, 50447, Τούνα - ΙΣΤΑΝΒΟΥΛ / ΤΟΥΡΚΙΑ
Tel : (+90 212) 484 08 00 - 5 Lines - Fax : (+90 212) 484 08 07 - 06 - E-mail : info@yardgem.com.tr
BRANCH OFFICE : Çelik Sanayi, Tuzla, İstanbul, Bulvarı, Çelik Sanayi, Tuzla, İstanbul, Bulvarı, 40, 34944, Τούνα - ΙΣΤΑΝΒΟΥΛ / ΤΟΥΡΚΙΑ
Tel : (+90 214) 342 08 00 - 5 Lines - Fax : (+90 214) 342 08 07 - E-mail : info@yardgem.com.tr

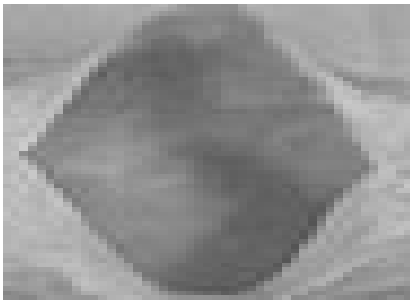
←
νεπεία φτωχού φιλτραρίσματος του λιπαντικού λαδιού και το μπλοκάρισμα των φίλτρων του λαδιού από ελαιο-κατάλοιπα και τη φραγή των διόδων του λαδιού των εμβόλων, Επειδή η κεφαλή των εμβόλων δεν τροφοδοτείτο με λάδι ψύξης. Στη συνέχεια, λιπαντικό λάδι δεν τροφοδοτούσε αρκετά τις διαμετωπικές επιφάνειες των εμβόλων/χιτώνίων, εμφανίστηκε το φαινόμενο της σοβαρής υπερθέρμανσης που οδήγησε στο φαινόμενο της καταστροφικής βλάβης.

Φτωχή λιπαντική ποιότητα του λαδιού οδήγησε επίσης στη ζημία και της τρίτης Δηζελομηχανής της οποίας το κέλυφος του τριβέα του ποδαριού του διωστήρα υπερθερμάνθηκε και άρπαξε επιφανειακά με το κομβίο του στροφάλου, το κέλυφος περιστράφηκε στη φωλιά του τριβέα και παρεμπόδισε τη ροή του λαδιού προς το έμβολο το οποίο προξένησε το άρπαγμα και το κόλλημα της κεφαλής προς το χιτώνιο και μέρος προς το περίβλημα.

Όταν οι βλάβες εμφανίστηκαν, μερικές από τις συσκευές της προστασίας της πίεσης του λαδιού δεν θα έπρεπε να λειτουργούν. Αδυναμία παρουσιάστηκε στη διαχείριση της κατάστασης του λιπαντικού λαδιού και συστήθηκαν άμεσα διορθωτικά μέτρα. Περισσότερες συστάσεις έγιναν σε σχέση με τις επισκευές και τη συντήρηση των Δηζελομηχανών και των αντίστοιχων συστημάτων.

ΔΙΔΑΓΜΑ

Αποτελέσματα καλής συντήρησης και καθαρισμού, περιλαμβανομένου ενός αποτελεσματικού καθεστώτος διαχείρισης της λίπανσης και της ποιότητας του λιπαντικού λαδιού, να ακολουθείται επιμελώς. Πρόληψη μπορεί να προσφέρεται κατάλληλα αποφεύγοντας έτσι, ακριβές ζημιές και την ύπαρξη επικινδύνων καταστάσεων.



Ζημία σε ελατό αυλό με ελαττωμένο πάχος τοιχώματος.

ΖΗΜΙΕΣ ΣΤΙΣ ΣΩΛΗΝΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΑΥΛΟΥΣ ΤΩΝ ΛΕΒΗΤΩΝ

Πλοίο : F.P.S.O.
Περίπτωση : Ζημιές στους αυλούς του Ατμολέβητος.

Μια ομάδα τεχνικών του Τμήματος Τεχνικών Ερευνών "TID" του LRS, συζητήθηκε να αναζητήσουν τις αιτίες στους αυλούς σε ένα διπλής ατμοπαραγωγής ατμολέβητα σε ένα ειδικό πλοίο F.P.S.O. (FLOATING PRODUCTION STORAGE AND OFF-LOADING).

Η Ζημία συνίστατο από μηχανικές ρήξεις (σπάσιμο) σε δύο αυλούς και σοβαρές ζημιές από υπερθέρμανση όλων των υπολοίπων υδραυλών και στην εστία της βασικής λειτουργίας του λέβητα. Τα δύο τμήματα της ζημιάς των αυλών αφαιρέθηκαν και συγκρίθηκαν με δύο καλής ποιότητας αυλούς.

Τα τμήματα στάλθηκαν στα Εργαστήρια "TID" για μεταλλουργικές εξετάσεις και ειδικούς ελέγχους.

Τα αποτελέσματα των εξετάσεων διαπίστωσαν τρία συναπτά γεγονότα συνέβαλλαν στη δημιουργία της ζημιάς:

* Ένα αρχικό φαινόμενο διάσπασης συνεπεία με το σκίσιμο, που παρουσιάστηκε από υπερθέρμανση για κάποιο χρονικό διάστημα προ τη ρήξη. Το γεγονός αυτό είναι περισσότερο πιθανό να έχει συμβεί από τη δυσλειτουργία ή και το ενδιάμεσο κόλλημα των πλωτήρων - διακοπών της ένδειξης της στάθμης του νερού του λέβητος, επιτρέποντας περιοδική χαμηλή στάθμη του νερού στο λέβητα με επακόλουθη υπερθέρμαν-

ση των αυλών.

* Στη συνέχεια της απώλειας της στάθμης του νερού που οδήγησε σε παραπέρα υπερθέρμανση και τη ζημία σε ένα δεύτερο αυλό. Στο χρόνο που προξενήθηκε η ρήξη ενός ελατού αυλού παρουσιάστηκε η αιφνίδια απώλεια σημαντικής ποσότητας νερού του λέβητα.

* Οι συσκευές ελέγχου και προστασίας του λέβητα αδυνατούσαν να λειτουργήσουν, έτσι επέτρεψαν στους καυστήρες να συνεχίζουν να λειτουργούν με λίγο ή χωρίς νερό στους αυλούς προξενώντας σημαντική και εκτεταμένη ζημία υπερθέρμανσης σε όλους τους αυλούς της εστίας

Το πρωτογενές κύκλωμα/σύστημα παραγωγής ατμού, έχει κατασκευαστεί από ένα συγκρότημα υψηλής πίεσης ατμού υδραυλωτό λέβητα ο οποίος λειτουργεί με τη μέθοδο παραγωγής θερμότητας παραγωγμένης από ένα συγκρότημα καύσης πετρελαίου. Οι αυλοί πρέπει συνεχώς και πάντοτε να συγκρατούν νερό κατά τη καύση. Το δευτερεύον κύκλωμα/σύστημα συνθέτει το συνολικό σύστημα παραγωγής ατμού και περιλαμβάνει ομάδα σπειροειδών αυλών ατμού (σερπαντίνα) υψηλής πίεσης ατμού σε ένα χαμηλής πίεσης χώρο παραγωγής ατμού. Το συμπύκνωμα από τη σερπαντίνα επιστρέφει στο πρωτογενή λέβητα. Το δευτερογενές κύκλωμα λειτουργεί μοναδικά με τη μεταφορά θερμότητας.

Ο λέβης υπέστη τη ζημία επειδή τα όργανα ελέγχου του λέβητα και οι συσκευές προστασίας, κατά τον έλεγχο βρέθηκαν πλημμελώς συντηρημένα.

ΔΙΔΑΓΜΑ

Τα κρίσιμα συστήματα ασφαλείας πρέπει συνεχώς να διατηρούνται καλά συντηρημένα. Σε περιπτώσεις απροβλέπτων βλαβών οδηγούν σε δύσκολες καταστάσεις και απώλεια κερδών συνεπεία μακράς ακινησίας και έκτος λειτουργίας του πλοίου για σημαντικό χρονικό διάστημα.

Η ΠΡΩΤΗ ΔΙΧΡΟΝΗ ΜΗΧΑΝΗ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ η οποία καλύπτει τους κανόνες TIER III του IMO Σχεδιάστηκε στην Ιαπωνία

Η μηχανή είναι ο τύπος MAN B&W DIESEL 6546MC-CB κατάλληλη να αναπτύξει ισχύ-σχεδόν 7.000 MW. Κατασκευάστηκε το φθινόπωρο του 2010 από τη HITACHI ZOSEN CORPORATION ΣΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ARIAKE στη νότια ΙΑΠΩΝΙΑ. Η μηχανή προορίζεται για ένα πλοίο γενικού φορτίου το οποίο θα ναυπηγηθεί στα ναυπηγεία NAKAI και προορίζεται να μπει στην αγορά αυτό το χρόνο. Το πλοίο έχει παραγγελθεί από Ιαπωνέζους πελάτες BOT LEA SE CO., LTD., και λειτουργεί για την εταιρία NISHO SHIPPING.

Η πρώτη εκκίνηση της μηχανής έγινε τον Ιανουάριο 2011. Σε σχέση με το γεγονός αυτό, η MAN DIESEL & B&W έστειλε στην Ιαπωνία μια ομάδα τεχνικών για να ασχοληθεί με το σύστημα ελέγχου της μηχανής - το πρώτο από μια σειρά προγραμματισμένων επισκέψεων. Η ομάδα βελτιστοποίησε το ολοκληρωμένο σύστημα "SELECTIVE CATALYTIC REDUCTION - SCR" το οποίο αποβάλλει NOx, από τα καυσαέρια εξαγωγής της μηχανής. Το σύστημα έχει τις εξής ιδιότητες:

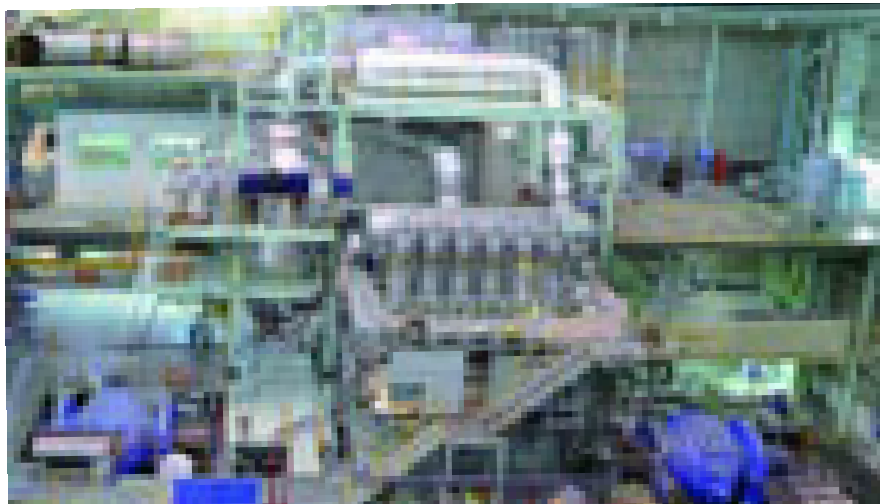
* Πάνω από 80%, μείωση σε σχέση με το κύκλο φορτίου.

* Πάνω από 70% μείωση για κάθε σημείο φορτίου του κύκλου λειτουργίας

* Εύκολη αλλαγή μεταξύ ON/OFF τρόπων για τη βέλτιστη λειτουργία των εκπομπών στις ανοιχτές θάλασσες και στα παράκτια νερά.

Σε τελευταία ανάλυση Η MAN DIESEL & B&W, δήλωσε ότι, σε μια "παγκόσμια πρώτη" η μηχανή καλύπτει όλους τους κανόνες εκπομπών όπως ορίζονται από τη νομοθεσία IMO "TIER III", που θα τεθούν σε ισχύ το 2016.

Εφόσον η λειτουργία της μηχανής συμβαδίζει με



τις απαιτήσεις "TIER III" του IMO, Η MAN DIESEL & B&W θεωρεί αμφότερα τα συστήματα "SCR - SELECTIVE CATALYTIC REDUCTION" και "EGR - EXHAUST GAS RECIRCULATION" σαν τις ενδεδειγμένες τεχνικές.

Με βάση μια γενική εκτίμηση των δίχρονων μηχανών MAN - B&W, μια υψηλής πίεσης ειδική λύση, η SCR διαμόρφωση είναι η βελτιωμένη επιλογή.

Ο SOREN JENSEN, VICE PRESIDENT είπε "δεν έχουμε ακριβώς προωθήσει μια μηχανή, αλλά προσθέσαμε και το σύστημα SCR. Αντίθετα έχουμε συνδυάσει ένα κατάλληλο και ειδικό σύστημα. Σαν σχεδιαστές μηχανών, η MAN DIESEL & TURBO και η HITACHI ZOSEN έχουν συστήσει μια ομάδα ειδικών η οποία έχει παραδώσει ένα βελτιστοποιημένο πακέτο ελέγχου της λειτουργίας της πρόωσης/εκπομπών στο γενικό σύστημα ανίχνευσης της μηχανής και του συστήματος SCR γενικότερα".

Ο JENSEN συνέχισε: "Στο μέλλον, η MAN DIESEL & B&W δεν θέλει μόνο να αναπτύσσει και να προβάλλει, αλλά και να σχεδιάζει μηχανές, με πλήρη συστήματα ελάττωσης των εκπομπών.

Σ' αυτή την περίπτωση προσδοκάται η συνεργασία με διαφόρους άλλους συνεργάτες, στο διάστημα που έρχεται, με τις ίδιες επιτυχείς διαδικασίες τις οποίες έχουμε αντιμετωπίσει στην Ιαπωνία.

Τεχνικές Χαρακτηριστικές

Για να επιτευχθεί επιθυμητή, υψηλή θερμοκρασία των καυσαερίων εξαγωγής και την αύξηση αντίστοιχα και την αφαίρεση των διαφόρων στοιχείων από το πακέτο των εκπομπών τα οποία διατάσσονται σε σειρά, με το σύστημα SCR να τοποθετείται προ του μηχανισμού του στροβιλοφουστήρα.

Το σύστημα ελέγχου των μηχανών της MAN DIESEL & B&W, κατέχει έναν αριθμό διαφόρων τρόπων για τον καθορισμό της ακριβούς θερμοκρασίας των καυσαερίων εξαγωγής των μηχανών. Η MAN DIESEL & B&W μοναδικά κατέχει πατέντες οι οποίες αναφέρονται σε ένα αριθμό αυτών των μεθόδων.

Η πρώτη δίχρονη μηχανή μια MAN - B&W 6S36MC-CB η οποία παγκοσμίως καλύπτει τις απαιτήσεις TIER III του IMO. Αναφέρεται στη φωτογραφία στις εγκαταστάσεις της HITACHI ZOSEN στην περιοχή ARIAKE της Ιαπωνίας.

Δραστηριότητες του "ΑΡΓΩ"

Στις 12 Σεπτεμβρίου ξεκίνησαν τα προγράμματα των Κέντρων Ημερήσιας Φροντίδας του «ΑΡΓΩ».

Παρακαλούμε το Θεό να μας βοηθήσει να ανταπεξέλθουμε στις δύσκολες ημέρες που περνούμε όλοι και να διατηρήσουμε ανοιχτά τα κέντρα μας, για όφελος των παιδιών μας.

Ευχόμαστε σε όλους τους φίλους του «ΑΡΓΩ» καλό χειμώνα και καλή υγεία.

ΛΕΣΧΗ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: 14 Ιουνίου 2011

Αγαπητέ Συνάδελφε,

Σας γνωστοποιούμε ότι κατά την Γενική Συνέλευση της 14ης Ιουνίου 2011 αφού ενεκρίθη ο οικονομικός απολογισμός του έτους 2011 και μέχρι 31/5/2011, αποφασίστηκε συμφωνά με τις απαιτήσεις του καταστατικού της Λέσχης και τη λήξη της θητείας του σημερινού Διοικητικού Συμβουλίου, να γίνουν αρχαιρεσίες για την εκλογή νέου. Στην συνέχεια εξελέγη εφορευτική επιτροπή για την διενέργεια των εκλογών.

Η εφορευτική επιτροπή μετά την εκλογή της συνήλθε σε σώμα κα εξέλεξε την κάτωθι σύνθεση:

Πρόεδρος:	κ. Λακόπουλο Νικόλαο
Γραμματέα:	κ. Δωρή Ιωάννη
Μέλη:	κ. Λεράκη Ελευθέριο κ. Γκίοκα Ιωάννη

Σε παρακαλούμε αν επιθυμείς να θέσεις υποψηφιότητα για το Διοικητικό Συμβούλιο ή την Εξελεγκτική Επιτροπή σύμφωνα με το Καταστατικό της Λέσχης, να το δηλώσεις εγγράφως στη Γραμματεία της Λέσχης μέχρι την ώρα 20:30 της 01ης Νοεμβρίου 2011.

Οι εκλογές θα διενεργηθούν κάθε Τρίτη 15ην - 22ην και 29ην Νοεμβρίου 2011 στα γραφεία της Λέσχης μας από 17:00 έως 20:30.

Κρίνουμε σκόπιμο να τονίσουμε την ανάγκη προσέλευσης (εγγραφής) νέων μελών και κυρίως νέων ηλικιακά, οι οποίοι σαφώς έχουν τη διάθεση και τις δυνατότητες να αναλάβουν ενεργό ρόλο στη Λέσχη μας.

Η επιρροή σου σε μία ανάλογη προσπάθεια θα εκτιμηθεί ιδιαίτερος από τη Λέσχη μας και κατ'επέκταση από όλους τους Συναδέλφους Αρχιμηχανικούς.

Για την Εφορευτική Επιτροπή
Λακόπουλος Νικόλαος
Πρόεδρος

Νέα της HELMEPA

Διαγωνισμός Παιδικής Ζωγραφικής

"Θάλασσες, δάση και βουνά είναι ο θησαυρός μας! Ας τα προστατεύουμε σαν τον εαυτό μας"

Με το θέμα αυτό, 297 έργα ζωγραφικής από Ομάδες του προγράμματος Παιδική HELMEPA από 66 Νηπιαγωγεία και Δημοτικά Σχολεία σε διάφορες περιοχές διαγωνίστηκαν κατά το 2011. Η κριτική επιτροπή, τα παιδιά μέλη του Προεδρείου του Συμβουλίου Αντιπροσώπων του προγράμματος απένειμε τα παρακάτω βραβεία στις αντίστοιχες Ομάδες:

- Α' Βραβείο: 1128(A) και 1129(A) του 2ου Δημοτικού Σχολείου της Πόλεως Καλύμνου, Δωδεκάνησα
- Β' Βραβείο: 1773(B) του 1ου Δημοτικού Σχολείου Λαυρίου Αττικής
- Γ' Βραβείο: 609(Δ) του δθέσιου Δημοτικού Σχολείου Γουρνών Κρήτης

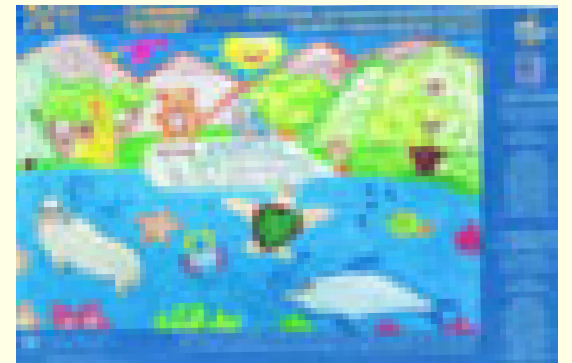
Το έργο του Α' Βραβείου εκτυπώθηκε σε αφίσα και διανέμεται από τη HELMEPA σύμφωνα με το πρόγραμμα ενώ στις Ομάδες των Β' και Γ Βραβείων απονεμήθηκαν προσωπικοί αναμνηστικοί Έπαινοι Συμμετοχής.

Η HELMEPA και το Βρετανικό Κοινωφελές Ίδρυμα The LRET που υποστηρίζει αυτό το περιβαλλοντικό παιδικό πρόγραμμα συγχαίρουν όλα τα παιδιά των Ομάδων που πήραν μέρος στο διαγωνισμό και ζωγράφισαν τους "θησαυρούς" του πλανήτη μας. Τα έργα των παιδιών μας θυμίζουν απλές αλλά σημαντικές αξίες στη ζωή μας. Ευχή όλων μας είναι να συνεχίσουν μεγαλώνοντας να ξεχωρίζουν τους πραγματικούς "θησαυρούς" στην προσωπική τους ζωή και τον κοινωνικό τους περίγυρο.

Ημέρα του Ναυτικού

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των ειρηνικών διεθνών εμπορικών συναλλαγών που είναι η ίδια η πηγή ζωής του κόσμου. Ένα σύνολο 1,5 εκατομμυρίου συνανθρώπων μας, οι ναυτικοί, κινούν τα πλοία στη θάλασσα και τους τιμά η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα το Σάββατο, 25 Ιουνίου, την **Ημέρα του Ναυτικού**. Εμείς που ζούμε στην ξηρά πολλά τους οφείλουμε, αλλά δυστυχώς οι ναυτικοί αποκτούν δημοσιότητα μόνο σε άτυχα ναυτιλιακά περιστατικά. Ξεχνάμε πως η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη στηρίζεται στα εμπορικά πλοία που μεταφέρουν κάθε χρόνο περισσότερο από το 90% των φορτίων τους με ασφάλεια στον προορισμό τους με τη μικρότερη επιβάρυνση στο περιβάλλον.

Παρά τις καλές συνθήκες διαβίωσης στα σύγχρονα πλοία και τις ευκολίες που προσφέρει σήμερα η τεχνολογία στην εκτέλεση των καθηκόντων στο πλοίο, η καθημερινότητα του ναυτικού δεν παύει να χαρακτηρίζεται από τη



Σημείωση:

Το πρόγραμμα "Παιδική HELMEPA" εκτελείται σε συνεργασία και με την ευγενική υποστήριξη του Lloyd's Register Educational Trust (The LRET), ένα ανεξάρτητο φιλανθρωπικό φορέα που εργάζεται για την επίτευξη κατακτήσεων στις μεταφορές, τις επιστήμες, την τεχνολογία, την εκπαίδευση και την έρευνα σε παγκόσμιο επίπεδο για κοινή ωφέλεια.

στέρηση της οικογένειας, των αγαπημένων προσώπων και άλλων αγαθών της κοινωνικής ζωής, που απολαμβάνουμε εμείς οι υπόλοιποι στην ξηρά.

Όλοι μας στη HELMEPA, την Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, δημιουργήμα κοινής εθελοντικής δέσμευσης Ελλήνων ναυτικών και πλοιοκτητών, με υπερηφάνεια συγχαίρουμε τον Ευθύμιο Μητρόπουλο, Γενικό Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, για την πρωτοβουλία του να τιμηθούν οι άνθρωποι της θάλασσας με την Ημέρα του Ναυτικού. Ας δείξουμε στους ανθρώπους αυτούς που η ζωή τους στη θάλασσα είναι μια διαρκής πάλη με τα στοιχεία της φύσης την ευγνωμοσύνη μας.

Προτρέπουμε κι εμείς, σύμφωνα με το μήνυμα του IMO, τους χρήστες του διαδικτύου αλλά ιδιαίτερα τους αντιπροσώπους του Τύπου και των ΜΜΕ να γράψουν και να πουν την 25η Ιουνίου 2011 στον κάθε ναυτικό μια φράση μόνο:

"Φίλε Ναυτικέ, σ' ευχαριστούμε"

Δ
Ρ
Α
Σ
Τ
Η
Ρ
Ι
Ο
Τ
Η
Τ
Ε
Σ

Τ
Η
Σ
Η
Ε
Λ
Μ
Ε
Ρ
Α

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.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ

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

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

Πληροφορίες στον Ταμία της Λέσχης
κ. Χρήστο Μουρατίδη.

ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΑΕΡΙΩΝ ΑΠΟ ΣΧΙΣΤΟΛΙΘΟΥΣ (Shale Gas)

Προσδοκάται να αναπτυχθεί ταχύτατα.

ΟΡΙΣΜΟΣ - "SHALE GAS" (ΑΕΡΙΟ ΣΧΙΣΤΟΛΙΘΙΚΩΝ ΠΕΤΡΩΜΑΤΩΝ) είναι ο καθορισμένος όρος του φυσικού αερίου το οποίο είναι παγιδευμένο ανάμεσα σε πετρώματα σχιστόλιθων, λεπτόκοκκων πυριτικών ιζημάτων βραχώδεις μάζες, οι οποίες σχηματίζονται από ορυκτούς φλοιούς, κυρίως - χαλαζία και ασβεσίτη. Μαζί με κοιτάσματα άνθρακος, Μεθανίου και υδροξείδιου του Μεθανίου, το αέριο των σχιστολιθικών πετρωμάτων είναι μια πρωτότυπη και μη συμβατή πηγή φυσικού αερίου.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΕΧΟΥΝ ΑΠΟΔΕΙΞΕΙ ότι, σημαντικά αποθέματα αερίων σχιστόλιθων "SHALE GAS" υπάρχουν στη Βόρεια Αμερική και παντού στον κόσμο. Οι πόροι THE BARNETT παίζουν σήμερα αξιόλογο ρόλο στη προσφορά της πλειονότητας των αερίων των ΗΠΑ από πετρώματα σχιστόλιθων και οι σχεδιασμοί δείχνουν ότι, μια δεκαπλάσια ανάπτυξη της παραγωγής αερίου σχιστόλιθων "SHALE GAS" θα υπάρξει στις περιοχές MARCELLUS, FAYETTEVILLE και HAYNESVILLE: χάρις των διαθέσιμων πηγών, αυξάνοντας το συνολικό ποσόν του παραγομένου αερίου από τις παραπάνω πηγές, στις ίδιες στάθμες. Όλες οι συλλεκτήριες λεκάνες (BASINS) οι οποίες αναφέρονται στο χάρτη έχουν τη δυναμική να αποθηκεύσουν σημαντικές εφεδρικές ποσότητες σχιστολιθικών αερίων, όπου ήδη αντιπροσωπεύουν κάπου το 20% των ρευμάτων των αερίων των ΗΠΑ. Εφόσον οι παγκόσμιοι ρυθμοί παραγωγής σχιστολιθικών αερίων αυξάνονται υπάρχει το ενδεχόμενο να αυξάνονται αντίστοιχα και οι ρυθμοί εφοδιασμού με αποτέλεσμα να υπάρξει, κατά κάποιο τρόπο μια δυναμική αλλαγή

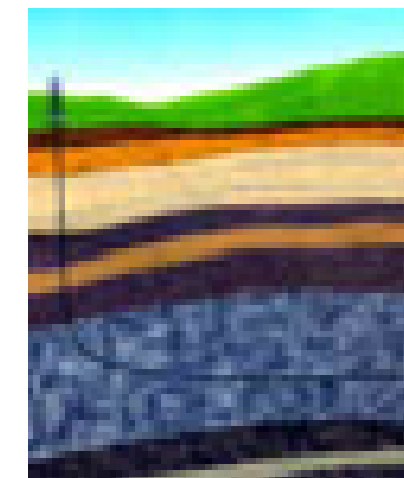


στους ρυθμούς γενικότερα.

ΑΣΦΑΛΕΣ, ΚΑΘΑΡΟ, ΑΦΘΟΝΟ, ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ φυσικό αέριο προσφέρει αμφοτέρως τις περιπτώσεις, οικονομίας στο κόστος και ελάττωση των εκπομπών και εμφανίζει ένα κέρδος πάνω από το εναλλακτικό κέρδος των άλλων πετρελαϊκών απολιθωμάτων.

ΕΞΑΓΩΓΗ/ΕΞΟΡΥΞΗ ΑΕΡΙΟΥ ΣΧΙΣΤΟΛΙΘΩΝ ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΓΕΩΤΡΗΣΗ.

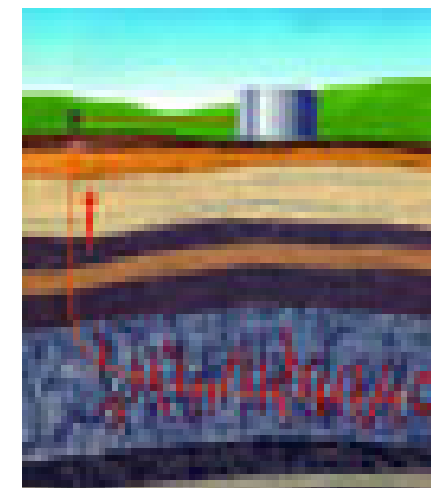
Τεχνολογικές αναπτύξεις σε υποτιθέμενες σεισμογενείς περιοχές και οι 30 περιπτώσεις υπογείων σχηματισμών από βραχώδεις μάζες, έχουν τη δυναμική



να συγκρατούν σημαντικά αποθέματα αερίων. Οι πρόοδοι της τεχνικής των γεωτρήσεων οι οποίες επιτρέπουν γεωτρητικές διαδικασίες όπως σε ορθές γωνίες προς τα αρχικά κάθετα ανοίγματα, είναι αποτέλεσμα του σχηματισμού μέσων συγκράτησης αποθεμάτων αερίων σχιστόλιθων "SHALE GAS", ώστε να ακολουθούνται από τη διαδικασία οριζόντιων διευθύνσεων.

ΥΔΡΑΥΛΙΚΗ ΚΛΑΣΜΑΤΙΚΗ ΔΙΑΣΠΑΣΗ

Όταν έχει συμπληρωθεί το άνοιγμα της γεώτρησης, ο εξοπλισμός της εγκατάστασης της γε-

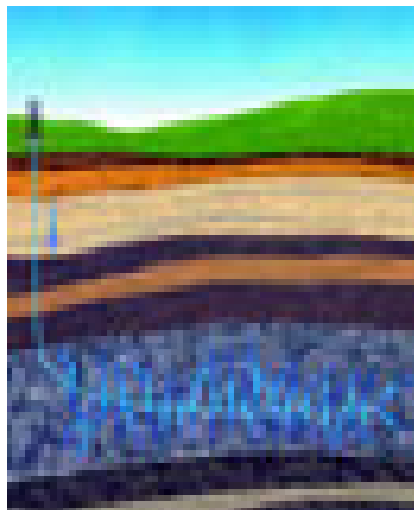




ώτρησης εκτελείται η διαδικασία της διάνοιξης του διαύλου. Μεγάλες ποσότητες νερού, άμμου, και ποικιλία χημικών διαλύσεων διοχετεύονται στο άνοιγμα της γεώτρησης με υψηλή πίεση με σκοπό να διανοιχθούν δυναμικά στις μάζες των υποβρύχιων βράχων ώστε να ελευθερωθούν οι ποσότητες των αέριων οι οποίες έχουν συγκεντρωθεί και με κατάλληλα ενδεδειγμένους τρόπους να αντληθεί.

ΕΞΑΓΩΓΗ / ΕΞΟΡΥΞΗ ΤΟΥ ΑΕΡΙΟΥ

Η πίεση των αέριων βοηθά τη μετάγ-γιση των προς την επιφάνεια όπου συλλέγονται, αποσπάται κατάλληλα το νερό, καθαρίζονται και στη συνέχεια συμπιέζονται και υδροποιούνται για αποθήκευση, μεταφορά στους κατά τόπους παράδοσης. Όταν το αέριο αντληθεί και μειωθούν τα αποθέματα, τα ανοίγματα των γεωτρήσεων μπορούν να προεκταθούν με την επανάληψη διαύλων (TRACKING) ώστε να συνεχισθεί η παραπέρα εξαγωγή υπολοίπων ποσοτήτων αερίων.



ΓΥΑΛΙ - Εύθραστο και πολλαπλά Χρήσιμο

ΧΘΕΣ/ Κοίλα γυάλινα αντικείμενα πρώτο - κατασκευάστηκαν με την περιέγχυση χυτή πολτώδους ύλης γυαλιού γύρω από ένα καλούπι άμμου. Πλέον από τρεις χιλιάδες χρόνια πριν, παρά το γεγονός ότι, η παραγωγή γυαλιού ήταν εκτεταμένη, οι μέθοδοι και οι τεχνικές κατεργασίας του γυαλιού από ακατέργαστα υλικά παραμένουν σαν τα μυστικά των φυλασσομένων παλατιών. Περίπου 1000 χρόνια αργότερα, η ανακάλυψη της κατεργασίας του γυαλιού με τη μέθοδο του φυσήματος καθιέρωσε τη διαδικασία της παραγωγής του γυαλιού να χαρακτηριστεί το θέμα της καθημερινότητας.

Κατά το 15ο αιώνα η Βενετία είχε γίνει ο κύριος παραγωγός αντικείμενων γυαλιού.

Το 1675 ο GEORGE RAVENSCROPT καθιέρωσε το γυαλί του κρυστάλλου μολύβδου, ένα υλικό το οποίο ήταν μαλακότερο, εύκολο για διακόσμηση, το οποίο προσέφερε εξειδικευμένη οπτική εμφάνιση. Κατά τη

πρώτη δεκαετία του 20στού αιώνα, η μαζική παραγωγή υαλοπινάκων παραθύρων και φιαλών κατέλαβαν τις αγορές της Αμερικής.

ΤΩΡΑ/ Σαν μια παραγωγή σύμπτυξης οποία εψύχετο σε μια άκαμπτη κατάσταση χωρίς το γεγονός της κρυστάλλωσης, το γυαλί ανήκει συνήθως στη κατηγορία των κεραμικών αλλά πραγματικά σε μία δική του κλάση. Διαπεραστικό, ημιδιαφανές ή αδιαφανές διατίθεται σε διάφορα χρώματα. Εξαιρετικά ανθεκτικό στη λείανση και στη φθορά από την τριβή και τις ζημιές στην επιφάνεια. Το γυαλί δεν είναι πορώδες, δεν είναι απορροφητικό και αδιαπέραστο στα κοινά στοιχεία και σε διάφορα επιθετικά χημικά και υγρά. Όμως είναι μεταξύ των καλύτερων ηλεκτρικών μονωτών, μπορεί να χρησιμοποιηθεί και να κατασκευασθεί σαν αγωγός ηλεκτρισμού. Είναι πολύ πτωχός αγωγός θερμότητας. Μπορεί να έχει ένα πολύ χαμηλό, ακόμη και μηδενικό ή αρνητικό συντελεστή θερμικής εκτόνωσης. Εφόσον παρουσιάζεται σχεδόν σε κάθε πτυχή της ζωής, η καθημερινότητα και οι συνθήκες της ζωής χωρίς γυαλί είναι αρκετά δύσκολο να τα διανοηθεί κανείς. Παρουσιάζει σημαντικές ευκολίες στην ανακύκλωση.

ΑΥΡΙΟ/ Ενώ το γυαλί θα υπάρχει πάντοτε σαν υλικό με τα χαρακτηριστικά και τα στοιχεία ύπαρξης, αρκετές μελλοντικές εφαρμογές, θα εντυπωσιάζουν στη χρήση του με άλλα υλικά όπως, πλαστικά επιστρώματα κυρίως σε εξεζητημένες ηλεκτρονικές συσκευές.

Υλικά τα οποία ανταποκρίνονται σε ερεθίσματα όπως φωτοχρωμικά, ηλεκτροχρωμικά γυαλιά, τα οποία αναπτύσσονται, σε μία ευρύτερη κλίμακα. Σε μία σημαντική κλίμακα, τα επίπεδα τζάμια χρησιμοποιούνται σήμερα ευρύτατα σε κατασκευές κτηρίων και σε πλαίσια γυάλινων πυραμίδων οι οποίες καλύπτουν επιφάνειες περισσότερες από δύο τετραγωνικά χιλιόμετρα και μπορούν να στεγάσουν περίπου ένα εκατομμύριο κόσμο. Η χρήση αυτή είναι ήδη σε εφαρμογή. Ένα νέο παράγωγο υλικό συγγενές με το γυαλί το "Υγρό γυαλί" ψεκαζόμενο, εύκαμπτο επιστρώμα με αρκετή αντίσταση στο νερό και σχεδόν καθαρού διοξειδίου του πυριτίου (Σιλικόνη) μόνο σε 100 NANOMETRES πάχους προσδοκάται να αποδώσει σημαντικές κατεργασίες στις επιφάνειες διαφόρων κατασκευών.

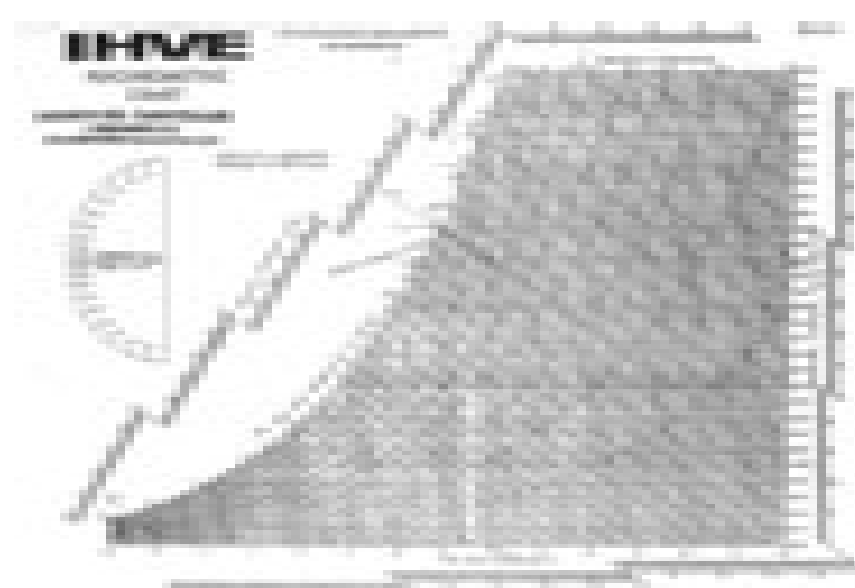
ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΣ

Παράδειγμα εύρεσης των ιδιοτήτων μείγματος αέρος - υδρατμού από το ψυχομετρικό διάγραμμα

Να βρεθούν : α) η σχετική υγρασία, β) το σημείο δρόσου, γ) η ειδική υγρασία, δ) η ειδική ενθαλπία, ε) ο ειδικός όγκος όταν η θερμοκρασία του ξηρού βολβού D.B.=30°C και η θερμοκρασία του υγρού βολβού W.B.=25°C.

Λύση:

Από την οριζόντια κλίμακα των θερμοκρασιών ξηρού βολβού D.B. φέρω κατακόρυφη γραμμή μέχρι να τμήσει την κεκλιμένη των 25 °C υγρού βολβού W.B. από το σημείο της τομής τους περνάει καμπύλη της σχετικής υγρασίας RELATIVE HUMIDITY R.H.=66%. Από το σημείο τομής να κινηθούμε αριστερά οριζόντια και επί της καμπύλης κορεσμού θα βρούμε το σημείο δρόσου Dew point (D.P.) το οποίο είναι 23,2°C. Συνεχίζουμε την οριζόντια γραμμή προς τα δεξιά επί της κάθετης κλίμακας



της ειδικής υγρασίας Moisture constant (M.C.) και βρίσκουμε ότι είναι 0,018 KG/KG (ξηρού αέρα), από το σημείο τομής με χάρακα συνδέω τις δυο κλίμακες της ειδικής ενθαλπίας αριστερά και δεξιά του διαγράμματος και βρίσκω 76 KJ/KG. Από το σημείο τομής φέρω παράλληλη προς τις γραμμές του ειδικού όγκου και βρίσκω 0,882 m3/KG.

ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΗΣ ΦΥΣΗΣ

ΠΑΠΑΓΑΛΟΣ - ΠΟΛΥΧΡΩΜΗ ΓΛΩΣΣΑ

ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ 372 είδη σε τρεις οικογένειες, ο Παπαγάλος του είδους των "PSITTACIFORMES" υπάρχει και εγκλιματίζεται σε ημιτροπικές περιοχές ανάμεσα στο κόσμο. Ενα ευρύ και γέννημα-θρέμμα είδος της Κεντρικής και Νοτίου Αμερικανικής περιοχής είναι ο μπλε και κίτρινος Παπαγάλος "MACAW", γνωστός σε όλο το κόσμο σαν ένα είδος παρουσίας πτηνού το οποίο αναπτύσσεται σε κλουβί, έχοντας σχέση με τα είδη "ΚΟΚΚΑΤΟΟ" και "BUDGERIGAR".

ΟΙ ΠΑΠΑΓΑΛΟΙ ΕΧΟΥΝ ένα γυαλιστερό και πολύχρωμο φτέρωμα, ένα αρκετά ισχυρό και γαμπό ράμφος ικανά στη χρήση για το σπάσιμο φλυών ξηρών καρπών και πόδια με δύο οπίσθια και εμπρόσθια στραμμένα γαμπά νύχια τα οποία περισφίγγονται με δύναμη γύρω από τα κλαδιά των δένδρων, για να χειρίζονται με ευκολία τις τροφές. Η τυπική διατροφή είναι φρούτα, καρύδια και σπόροι και

ζούνε μέχρι πενήντα χρόνια στην αιχμαλωσία. Κατά τη φυσική τους διαβίωση αυτά τα θορυβώδη και κοινωνικά πουλιά χαρακτηρίζονται μάλλον σαν ακουστά παρά ορατά τα οποία ζούνε στο περιβάλλον των σκιάδων των υψηλών δένδρων.

Ο ΠΑΠΑΓΑΛΟΣ ΕΙΝΑΙ ΠΕΡΙΖΗΗΤΟΣ ΣΑΝ ΑΓΑΠΗΜΕΝΟ ΠΟΥΛΙ. Είναι πολύ έξυπνος με μια σχέση μεγέθους μυαλού - σώματος συγκρινόμενα προς τα διάφορα πρωτεύοντα θηλαστικά.

Η ικανότητά του να μιμείται ήχους και ανθρώπινες φωνές είναι σημαντική, έρευνες με τους περίφημους Αμερικάνικους γκριζούς Παπαγάλους όπως τα είδη "ALEX" και "NKISI" έχουν αποδείξει ικανότητα λεξιλογίου 1000 λέξεων και την ικανότητα επίσης να υπολογίζουν και να απαντούν σε αρκετές πολύπλοκες και πλήρεις ερωτήσεις.



ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟ και την απώλεια της φυσικής ελεύθερης διαβίωσης, έχουν φέρει μερικά είδη κοντά στην αθέμιτη εκμετάλλευση. Ο Παπαγάλος παραμένει ένα αισθητικά χρωματιστό πετούμενο και μία αξιόλογη εικόνα του φυσικού κόσμου.

100 χρόνια Φάρου Ψαρών (1909-2009)

Δημητρίου Γ. Ανδριάνα
Υπό Ιωάννου Μιχ. Τριανταφυλλίδη
Επιθεωρητού Ωκεανοπόρων Πλοίων ΕΝ.

Προσφάτως κυκλοφόρησε ένα ακόμη βιβλίο του αξιαγάπητου συναδέλφου Δημητρίου Γ. Ανδριάνα με τον τίτλο "100 Χρόνια Φάρου Ψαρών" με τον υπότιτλο "Ερανίσματα Ψαριανής Ιστοριογνωσίας", 260 σελίδων, με ένα εξώφυλλο καταπληκτικό σε ομορφιά, καλαισθησία και νόημα που προκαλεί δέος, προτού ανοίξει ο αναγνώστης το βιβλίο και αρχίσει να διαβάζει το περιεχόμενό του.

Δεν ξαφνιάστηκα με την καινούργια εργασία του Ανδριάνα για την προσφιλή Πατρίδα του τα Ψαρά, για την οποία επί σειρά δεκαετιών ασχολείται συστηματικά και αφοσιωμένα ερευνώντας σε βιβλιοθήκες και μουσεία, για να εντοπίσει ό,τι έχει σχέση με την γενέτειρά του.

Πρέπει να ομολογήσω ότι η πρόσφατη εργασία του στο ανά χείρας βιβλίο "100 χρόνια Φάρου Ψαρών 1909-2009", μας έκανε για μια ακόμη φορά να τον θαυμάσουμε, όπως τον θαυμάσαμε και στο βιβλίο του, εκδοθέν το 2010, "Η Ναυτοσύνη της Νήσου Ψαρών", διότι ο ακαταμάχητος Δημήτρης Ανδριάνας, ο αγαπητός μας συνάδελφος και συνοδοιπόρος στην υπηρεσία των πλοίων, με τον γραπτό του λόγο μας χάρισε μέσα από τις σελίδες των βιβλίων του, όχι μόνο πολυσπούδαστες περιγραφές αλλά και συγκινήσεις από την ζωή των ναυτικών στα πλοία και των φανοφυλάκων στα άφωνα αυτά μνημεία της πολιτιστικής μας κληρονομιάς, στα ξερονήσια, στους αφιλόξενους κάβους, στα λιμάνια, όπως μας ικανοποίησε και η πλουσιότατη εικονογράφηση και η αναφορά σε λογοτεχνικά κείμενα διακεκριμένων λογοτεχνών και αυτά γραμμένα για τους Φάρους στην Ελληνική Επικράτεια.

Στην συνέχεια, μετά την 161 σελίδα διαβάζουμε τα κεφάλαια με τον τίτλο "Ερανίσματα Ψα-

ριανής Ιστοριογραφίας" και αυτά διανθισμένα με δέκα πλοιογραφίες του διακεκριμένου ζωγράφου και χαράκτου, Ψαριανού εκ πατρός, Νικολάου Γιαλούρη. Τα παρακάτω κεφάλαια που αναφέρονται στην Ψαριανή Ιστοριογνωσία είναι:

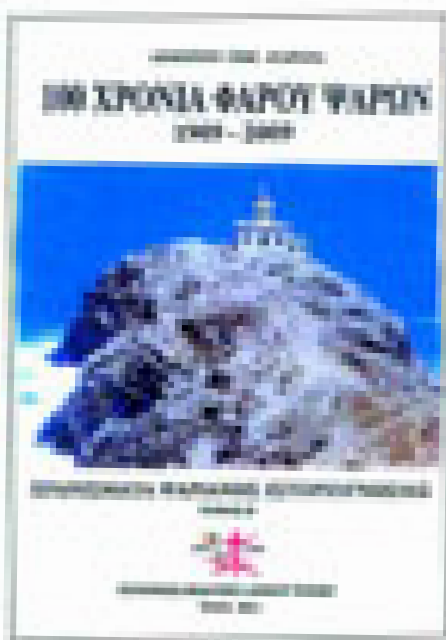
- Η Ναυπηγική Τέχνη στα Προεπαναστατικά Ψαρά
- Η Ναυτιλία των Ψαριανών,
- Πίνακας των 133 Ψαριανών καραβοκυραίων.
- Πίναξ γενικός των ναυτικών απαιτήσεως της νήσου Ψαρών.
- Τα σαράντα πολεμικά κάρβια της νήσου Ψαρών στον κατά θάλασσα αγώνα του 1821-1827 και η συμβολή τους στην απελευθέρωση της Ελλάδος.
- Τιμή και Δόξα στα ηρωικά Ψαρά από το Πολεμικό Ναυτικό μας.
- Εθνική μας κληρονομιά,

Διπλώματα Ψαριανών πλοιάρχων του περασμένου αιώνα.

- Ένας Ψαριανός ωκεανοπόρος, ο Ιωάννης Νικ. Χατζηαλεξανδρής.
- Ιωάννης Κ. Δημουλίτσας (Πατατούκος) ο κατασκευαστής των Ψαριανών πυρπολικών στον κατά θάλασσα αγώνα του 1821.
- Άγνωστες σελίδες της ιστορίας των Ψαρών.
- Έλα λυπητερό επεισόδιο Υδραίων και Ψαριανών το 1823.
- Η παραλαβή της φρεγάτας Ψαρά, ΜΕΚΟ 200 ΗΝΣ.
- Η παραλαβή του υποβρυχίου Παπανικολής S120, με αριθμό σκάφους 214.

Ο καλός μας συνάδελφος Δημήτρης Ανδριάνας, έκανε όλους εμάς που υπηρετήσαμε στην εταιρεία Νιάρχου να αισθανθούμε υπερήφανοι, το ίδιο νομίζω θα αισθανθούν και οι συμπατριώτες του Ψαριανοί! Το εύχομαι!!!

Ευχαριστώ για την φιλοξενία



Η «ΕΥΧΑΡΙΣΤΗ»

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ & Η ΔΙΑΒΙΩΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

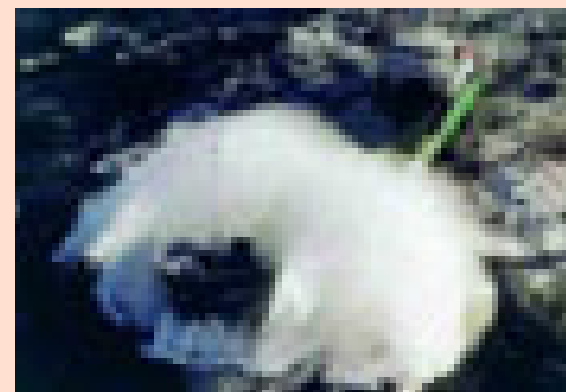
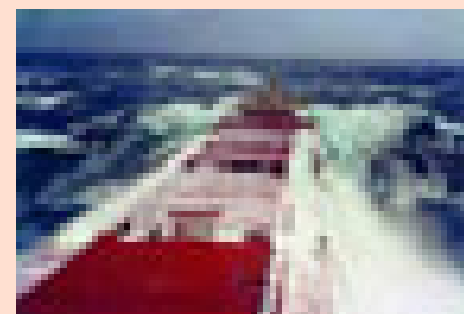
Με την αναφορά παρακάτω στις διάφορες χαρακτηριστικές φωτογραφίες, οι οποίες δείχνουν πολύ "ΖΩΝΤΑΝΑ" το Θαλάσσιο περιβάλλον το οποίο προσφέρεται στους εργαζόμενους ναυτικούς στα πλοία.

Οι "ΕΥΧΑΡΙΣΤΕΣ" στιγμές τις οποίες απολαμβάνουν οι ναυτικοί κατά το διάστημα της παραμονής και της διαβίωσής τους στα πλοία θα πρέπει να χαρακτηρίζονται τουλάχιστον απάραδες.

Σχετικά με την απασχόληση των ναυτικών στη θάλασσα, πολλά έχουν γραφεί και θα γραφούν, προφανώς, κατά τους επόμενους καιρούς. Όμως, και παρά το γεγονός των απαιτήσεων των κανονισμών και των αγώνων βελτίωσης της ποιότητας διαβίωσης και των συνθηκών δουλειάς, δεν έχουν σημειωθεί σημαντικά αποτελέσματα.

Η αντίστοιχη αντικατάσταση των Ελλήνων ναυτικών με ξένης Εθνικότητας πληρώματα και παρά τους κανόνες και τις προσπάθειες βελτίωσης που καταβάλλονται από τη ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION), δεν δείχνει καμία προσπάθεια βελτίωσης με το γεγονός ότι, οι επικρατούσες συνθήκες να χαρακτηρίζονται από έλλειψη στοιχειώδους ανθρωπιάς.

Αντώνης Πρίντζης
Πρόεδρος Λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν.



ΜΝΗΜΕΙΟ ΠΝΙΓΕΝΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΘΑ ΑΝΕΓΕΡΘΕΙ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Του Αριστείδη Χρ. Πετρόπουλου
(Σκαρμτσιώτη)

Με την πρωτοβουλία της Ναυτιλιακής Λέσχης του Πειραιά αναλαμβάνει με την ομόφωνη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου για την ανέγερση του Μνημείου.

Ζωοδόχος πηγή του Ελληνισμού ήταν και είναι η Ναυτιλία μας. Και δεν νοείται ιστορία της Ελλάδος χωρίς την ιστορία της Ναυτιλίας των Ελλήνων.

Όταν η ναυτιλία ακμάζει ευημερεί και ο λαός μας, κι όταν το Έθνος κινδυνεύει η σωτηρία του ερχόταν κυρίως από τη θάλασσα.

Χάρis στους και πάντα νικηφόρους αγώνες η φυλή μας διασώθηκε και εμεγαλούργησε.

Εξήντα δύο χρόνια από το έπος της Αλβανίας και ακόμη ο Ελληνικός λαός δεν έχει πληροφορηθεί ότι αυτό το έπος άρχισε να γράφεται κάμπουσους μήνες πιο μπροστά, πολύ πέρα από τα βουνά και τα σύνορα της πατρίδας κι από την μια άκρη του Ατλαντικού Ωκεανού μέχρι την άλλη άκρη της Βόρειας Θάλασσας.

Ο αγώνας του εμπορικού μας πλοίου στους πέντε ωκεανούς, ήταν και πρωτοπόρος και οικουμενικός. Γιατί πριν η Ελλάδα βγει επίσημα στον πόλεμο, στο πλευρό των δυνάμεων κατά του άξονος, τα καράβια της μετείχαν στις νηοπομπές για την ενίσχυση της άμυνας του ελεύθερου κόσμου. Και φυσικά βυθιζόντουσαν υπό τα πλήγματα γερμανικών υποβρυχίων και αεροπλάνων, κάνοντας την αυτοθυσία των πληρωμάτων τους, προανάκρισμα μιας μακρινής μεν αλλά βέβαιης νίκης.

Αυτή η βαρυσήμαντη σελίδα της νεότερης Ελληνικής ιστορίας, έχει μείνει στη σκιά για άγνωστους λόγους μέχρι σήμερα. Τείνει να σβήσει, να ξεχαστεί, παραμένει μόνο στη μνήμη των συντελεστών της, όσων έχουν απομείνει, και το πολύ - πολύ στη λάμψη κάποιων «πολεμικών σταυρών» που αποτελούν ήδη απλά οικογενειακά κειμήλια.

Ωστόσο η «Εθνική Αντίσταση» έστω και με καθυστέρηση κι ακόμη με ορισμένες επιφυλάξεις για την καθαρότητα του ρόλου της, αναγνωρίσθηκε επίσημα.

Γίνονται τελετές, εξάιρεται η σημασία της, αμείβονται ή τιμώνται οι εκπρόσωποί της. Το ολοκαύτωμα του Ελληνικού Εμπορικού πλοίου και του Έλληνα ναυτικού όμως, παραμένει πάντα στο σκοτάδι. Κι όταν λέμε ολοκαύτωμα, εννοούμε 2.500 νεκρούς ναυτικούς και περί 170 παράφρονες. Η ιστορία του Εμπορικού μας Ναυτικού στο δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο είναι μια ιστορία γεμάτη μάχες.

Η ναυτιλιακή λέσχη με τα 1000 περίπου μέλη της, που προέρχονται από όλους τους κλάδους της Εμπορικής Ναυτιλίας είναι ο πιο κατάλληλος σαν φορέας για να πετύχει την ανέγερση του μνημείου είτε ο συντονιστής και μέλος του Δ.Σ. της Λέσχης κ. Απόστολος Δόμβρος.

Από τις ήδη πραγματοποιηθείσες επαφές διαπιστώθηκε η ομόθυχη ανάγκη ανεγέρσεως του μνημείου, που αποτελεί ιερά υποχρέωση όλων των ναυτιλιακών κλάδων προς τους νεκρούς μας με τη θυσία των οποίων κερδήθηκε η ελευθερία μας, αλλά και το ξεκίνημα αμέσως μετά τη λήξη του πολέμου της Εμπορικής μας Ναυτιλίας, η οποία σήμερα κατέχει την πρώτη θέση επί παγκοσμίου επιπέδου.

Η επιθυμία της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς είναι το μεγάλο αυτό έργο να πραγματοποιηθεί με ιδιωτικές προσφορές χωρίς την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού.

Ο ΑΦΕΛΛΗΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Μία προσπάθεια ακόμη μήπως και αφυπνιστούν οι υψηλά ιστάμενοι υπευθυνο-ανεύθυνοι, ότι η μία εκ των δύο και μεγαλύτερη όπως επαναλαμβάνουν, Εθνικών και σχεδόν μοναδικών "Βιομηχανιών" και στηριγμάτων της οικονομίας της χώρας μας η "Εμπορική Ναυτιλία μας", που με την αδιαφορία τους, την ασυνεννοησία τους και την υποβάθμιση - κατάργηση του καίριου "Υποურγείου Εμπορικής Ναυτιλίας", με τα προβλήματα να μένουν άλυτα, ξέφυγε από τα όρια της Ελληνικής Ναυτικής Οικογένειας.

Ξεχνάνε ιθύνοντες και εφοπλιστές ότι με την σκληρή εργασία τους και την υπεράνθρωπη προσπάθειά τους, με συνήθως άκρως αντίξοες συνθήκες, κρατούσαν σε λειτουργία τα βαπόρια κυριολεκτικά με τα χέρια τους, οι Έλληνες Μηχανικοί - αλλά και Καπεταναίοι και πληρώματα - ήταν και ΕΙΝΑΙ ο μεγαλύτερος παράγων δημιουργίας και διατήρησης αυτής της μεγάλης Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τι κι αν αυξάνονται και πληθύνονται σήμερα τα Ελληνόκτητα πλοία, εφόσον οι πλοιοκτήτες τους βάζουν ξένες σημαίες, αλλά και Ελληνική να βάλουν με τη δικαιολογία τώρα της απαραίδεκτης σύστασης - προειδοποίησης της Ε.Ε. να ναυτολογούνται ελεύθερα και στα πλοία υπό Ελληνική σημαία, Αξιωματικοί από γειτονικές σχεδόν άναυτες χώρες που ανήκουν στην Ε.Ε. (μη δυνάμενοι οι αρμόδιοι να εξηγήσουν και να πείσουν τους Ευρωπαίους για την ιδιαιτερότητα στις σχέσεις των Ελλήνων με την θάλασσα) τα επανδρώνουν με αλλοδαπούς, άρα τα έσοδα που έχει η χώρα και το Ν.Α.Τ. δεν είναι αυτά που θα έπρεπε, αλλά ούτε θέσεις εργασίας δημιουργούνται.

Ας σημειώσουμε όμως ότι δεν έχουν όλη την ευθύνη οι αδιάφοροι και ανίδεοι ιθύνοντες, ένα μεγάλο μέρος της ευθύνης για τον αφελληνισμό των πλοίων έχουν οι περισσότεροι τουλάχιστον εφοπλιστές, που εν ονόματι της κερδοφορίας τους κατασκευάζουν πλοία μικρού κόστους, βάζουν φτηνές ηλεκτρονικές συσκευές και αυτοματισμούς, που τους δίνουν όμως την δυνατότητα οι αξιωματικοί και το πλήρωμα να είναι στον ελάχιστο δυνατό αριθμό και εκτός όλων αυτών χρησιμοποιούν Καπεταναίους και Μηχανικούς φτηνούς αλλοδαπούς, οι οποίοι τελικά καταλήγουν ακριβότεροι, διότι με την αδιαφορία τους και την ανικανότητά τους να συντηρήσουν τα πλοία, δημιουργούνται σοβαρά προβλήματα και ατυχήματα, και όταν τα βαπόρια αρχίζουν να καταρρέουν τότε καλούν τους ταλαίπωρους Έλληνες Πλοιάρχους και Μηχανικούς να τα αναστήσουν πάλι.

Με όλα αυτά τα υπάρχοντα γνωστά προβλήματα της Ναυτιλίας και της Ναυτικής Εκπαίδευσης, ΠΩΣ οι νέοι μας να σπουδάσουν Πλοιάρχοι ή Μηχανικοί, εφόσον είναι αμφίβολο εάν θα βρουν εργασία όταν αποφοιτήσουν; Έχοντας δε αποκτήσει ένα πτυχίο από τις ονομαζόμενες Ναυτικές Ακαδημίες που δεν κατατάσσεται από την πολιτεία σε καμία εκπαιδευτική βαθμίδα.

Ιωάννης Δωρήs
Α' Μηχανικός Ε.Ν. - Αρχιμηχανικός
τ. Καθηγητής Ναυτικών Μαθημάτων
Α.Ε.Ν. Ασπρούργου

Σκέψεις και συνεργασίες

Γράφει ο **ΦΡΙΞΟΣ ΔΗΜΟΥ** - Πλοίαρχος Ε.Ν.
Πρώην Διευθυντής Σπουδών Δημόσιας Σχολής Πλοιάρχων Σύρου

Διαμαρτυρία Ναυτικών

Εργαζόμενοι και συνταξιούχοι ναυτικοί συγκεντρωθήκανε μπροστά από το κτήριο του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου στον Πειραιά το πρωί της 7ης Ιουνίου, διαμαρτυρόμενοι για την αχαράκτήριστη αστοργία και εγκληματική αδιαφορία της πολιτείας στους θαλασσινούς μας.

Οι πολιτικοί "μας" αδυνατούν δυστυχώς να αντιληφτούν τις τεράστιες δυνατότητες της ναυτιλίας, της πρώτης ναυτιλιακής δύναμης στην υφήλιο και της μεγαλύτερης βιομηχανίας της χώρας, στην επικουρία της εθνικής μας οικονομίας κι ειδικά τη ζοφερή αυτή περίοδο που ζούμε. Θα ήταν ευχής έργο λοιπόν αν μπορέσει κάποιος, ακόμη και η ... τρόικα με τις γνώσεις της και την ανάγκη να πάρει πίσω τα "δανεικά", να εξηγήσει στους "υπεύθυνους" τη μεγάλη προσφορά της ναυτιλίας και του ανθρώπινου δυναμικού της στη χώρα.

Η μεγαλειώδης αυτή συγκέντρωση των ναυτικών μας ήταν, όπως πάντοτε, ειρηνική και χωρίς κομματικές σημαίες και συνθήματα. Αμέσως μετά την επίδοση στο Ν.Α.Τ. του σχετικού ψηφίσματος σύσσωμοι οι συνταξιούχοι και οι εν ενεργεία ναυτικοί σχηματίσανε πορεία, ακολουθώντας το ένα τμήμα του δρόμου για να μην εμποδίζουν πολύ την κυκλοφορία, και δια μέσου των οδών Ποσειδώνος, Καλλιμασιώτη και Κονδύλη, εισήλθανε από την πύλη του Αγίου Διονυσίου στο λιμάνι και κατευθυνθήκανε στο "αρμόδιο" υπουργείο. Εκπλαγήκανε όμως ευχάριστα όταν διαπιστώσανε πως παρά τις μετονομασίες και τις διχοτομήσεις ο ιστορικός του τίτλος "Εμπορικής Ναυτιλίας" δεν έχει ευτυχώς αποκαθλωθεί ακόμη!! Με την επίδοση και του άλλου ψηφίσματος, με τα αιτήματα των ναυτικών, στον υπουργό η πορεία διαλύθηκε ειρηνικά.

Ελπίδα

από το «Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ»

Η ρηξικέλευθη πρόταση, του προέδρου του ιδρύματος "Σταύρος Νιάρχος" κ. Ανδρέα Δρακόπουλου στη συνέντευξη της 31/7/11 για μια γενναία οικονομική προσφορά των εφοπλιστών, αλλά και του ιδρύματος που προΐσταται φυσικά, στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, θα αναζωογονούσε ομολογουμένως τους συνταξιούχους ναυτικούς, θα έδινε ελπίδα στους εργαζόμενους συναδέλφους τους καθώς κι επιστροφή της νεολαίας στη θάλασσα και θα βοηθούσε τη ναυτιλία γενικά.

Σε όλες τις δύσκολες στιγμές οι εφοπλιστές πρωτοστατήσανε πάντοτε στη στήριξη της πατρίδας. Ελπίζουμε και σ' αυτή τη ζοφερή οικονομική συγκυρία να σταθούν πάλι στο ύψος των περιστάσεων!

Οι απόμαχοι του κύματος και ειδικά η γενιά που συνταξιοδοτείται τώρα είναι αυτή που με τη ναυτοσύνη, τον επαγγελματισμό και την εργατικότητα της συντέλεσε στο ναυτιλιακό θαύμα της Ελλάδας.

Τα εξοντωτικά μέτρα της κυβέρνησης στους συνταξιούχους θαλασσινούς μας (μείωση των αποδοχών τους κατά 30% και μάλιστα αναδρομικά από της αρχής του έτους !!!) δεν τιμάνε ούτε τη ναυτιλιακή ούτε την κοινωνική πολιτική της πρώτης ναυτιλιακής δύναμης στην υδρόγειο!!!

Τα χρυσά κορίτσια

Η νίκη των χρυσών, στην κυριολεξία, κοριτσιών μας στο παγκόσμιο πρωτάθλημα πόλο της Σαγκάης είναι μια ακτίνα ελπίδας στο κατάμαυρο σύννεφο που έχει πλακώσει την πατρίδα μας και την καρδιά μας.

Δεν πρέπει όμως να είναι κανένας... Έλληνας πολιτικός για να αντιληφθεί πως η μεγαλειώδης αυτή νίκη επιτεύχθηκε χάρη στη σκληρή εργασία, πίστη, πειθαρχία και συναδελφικότητα των αθλητριών μας αλλά κι από τη σωστή καθοδήγηση του εξαιρετικού προπονητή τους.

Θα βρεθούν άραγε ταγοί (γιατί "αθλήτριες" και "αθλητές" υπάρχουν) με τα χαρίσματα και τον πατριωτισμό του προπονητή του πόλο, ώστε σαν συνετοί πλοίαρχοι να κυβερνήσουν το ακυβέρνητο καράβι της Ελλάδας από το επικίνδυνο τεταρτημόριο του κυκλώνα, που θαλασσοπνίγεται με κίνδυνο να παρασυρθεί στο κέντρο του, στο πλεύσιμο και από με μπουνάτσες στο πολυπόθητο λιμάνι της ευτυχίας;

Ευτυχώς όμως που η ελπίδα πεθαίνει πάντα τελευταία.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕ ΠΑΝΤΕΛΟΝΙΑ

Χάρηκε προς στιγμήν ο ναυτιλιακός κόσμος και γιατί όχι κι όλοι οι Έλληνες, με την πρόταση του υπεύθυνου για την Εμπορική μας Ναυτιλία Αναπληρωτή Υπουργού Ανάπτυξης κ. Χ. Παμπούκη, για την αναγκαιότητα της επανασύστασης του Υπουργείου Εμπορικής, Ναυτιλίας.

Πιστέψανε πως η κυβέρνηση αντιλήφτηκε επιτέλους τη σπουδαιότητα της ναυτιλίας μας, της μεγαλύτερης βιομηχανίας της χώρας και πρώτης ναυτιλιακής δύναμης στην υφήλιο κι ειδικότερα αυτούς τους δίσεκτους καιρούς, πως θα προχωρούσε στις αναγκαίες διορθώσεις.

Δυστυχώς όμως η δογματική επιμονή της στην απαξίωση της ναυτιλίας και του ανθρώπινου δυναμικού της ανάγκασε τον υπουργό της, τον υπουργό "που φοράει παντελόνια" όπως ακούγεται στον Πειραιά, να παραιτηθεί!!!

Οι κυράδες των Θαλασσινών

Τώρα που το πήρα απόφαση να γράψω δυο λόγια για τις κυράδες των ναυτικών, σκόνταψα. Από πού να πρωταρχίσω... Λογάριαζα ν' αρχίσω από τα στεριανά που μας αφήνουν πίσω οι ταξιδευτές μας. Αλλά μήπως πρέπει να αρχίσω από τη στιγμή που έρχεται το νέο πως θα ξεμπαρκάρουν; Μαζί με τη χαρά του ερχομού, αμέσως η λύπη και ο πόνος του χωρισμού. Ή μήπως πρέπει ν' αρχίσω από τη στιγμή που τα αφήνεις όλα πίσω και πας για το βαπόρι να αγναντέψεις μαζί τους τις θάλασσες και τα πέλαγα; Να πατήσεις τις μακρινές στεριές, να ζήσεις τη ζωή της θάλασσας κοντά τους; Κι από μέσα σου να μετράς τις μέρες που θα σε φέρουν πίσω σ' αυτά που άφησες, αλλά και την πίκρα που θα τους αφήσεις πάλι μόνους.

Μήπως πρέπει ν' αρχίσω από τα χαρούμενα; Από το ξεμπαρκάρισμα κι από τα δάκρυα της χαράς που πριν προλάβουν να στεγνώσουν γίνονται δάκρυα της πίκρας του αποχωρισμού; Αραγε μήπως εμείς, οι κυράδες των ναυτικών, είμαστε με δυο καρδιές; Εμείς, οι κυράδες με τις δυο καρδιές. Έτσι πρέπει να 'ναι, η μια πάντα μένει πίσω ή στο σπίτι ή στο καράβι και πονάει, κι η άλλη χαίρεται. Αλλά και πάλι, μοιρασμένα όλα θα ήταν. Στεριά και θάλασσα, θάλασσα και στεριά, κάπου εφάπτονται. Μα είναι τόσο μικρή η επαπτόμενη αυτή, μια σταλιά, μια γραμμούλα, τι να σου κάνει...

Πήρε το τηλεγράφημα η κυρα-Λενιώ. Περίεργο της φαίνεται. Είκοσι δύο χρονών κορίτσι, να τη φωνάζουν κυρα-Λενιώ. Τι να κάνει, θα το συνηθίσει, έτσι

λένε τις γυναίκες των ναυτικών στα καράβια: κυράδες. Εκτός από τη γυναίκα του καπετάνιου που την φωνάζουν καπετάνισσα: Τώρα, γιατί τη λένε έτσι, ποιος ξέρει... Πάντως, κυρά δεν τη φωνάζουν. Ξέφυγε σε σκέψεις το Λενιώ (η κυρα-Λενιώ). Πήρε λοιπόν το τηλεγράφημα ότι έρχεται το καράβι για λίγες μέρες στον Πειραιά. Αστραψε σαν φεγγάρι το πρόσωπό της, γέμισε η καρδιά της από χαρά. Σε λίγες μέρες, γράφει. Το διαβάζει και το ξαναδιαβάζει για να το πιστέψει. Πρέπει να ετοιμαστεί να φύγει με το αυριανό καράβι -βλέπεις, μένει σε νησί- για να είναι έγκαιρα στον Πειραιά. Θα κάτσει μια-δυο μέρες στην ξαδέρφη της, κάπου εκεί στο Χατζηκυριάκειο, μέχρι να 'ρθει το καράβι. Από κει θα μπορεί να το δει να έρχεται, γιατί το σπίτι είναι στο Ξαβέριου, δίπλα στο λιμάνι. Χαίρεται το Λενιώ, πετάει από χαρά. Σε λίγες μέρες έρχεται, και σε λίγες μέρες φεύγει. Κοντινή χαρά για τον ερχομό και πολλή λύπη για τον αποχωρισμό που θα 'ναι μακρύς. Η λύπη πρέπει να 'ναι πρώτη στα νέα του ερχομού, γιατί θα ξαναφύγει, ή η χαρά πρέπει να 'ναι μετά το μπάρκο, επειδή θα ξανάρθει; Μπερδεύτηκε.

Εκεί, στον Πειραιά, στο σπίτι της ξαδέρφης της, κάθεται στο μπαλκονάκι κι αγναντεύει τη θάλασσα και τα πέλαγα και τους γαλάζιους ουρανούς. Αυτά μόνο πρέπει να ονειρεύεται η κυρα-Λενιώ, τίποτα άλλο. Έτσι της έχει πει εκείνος. Γαλάζιες θάλασσες, γαλάζιοι ουανοί και όμορφοι τόποι. Έτσι της λέει εκείνος για να μη φοβάται. Αυτή όμως ξέρει ότι υπάρχουν και

μαύρες θάλασσες, αγριεμένες, και μαύροι ουανοί, δίχως ένα αστέρι, και άσχημοι, επικίνδυνοι τόποι. Εκείνη λοιπόν κάνει πως τα πιστεύει για να νιώθει κι εκείνου. Όμως ακόμη δεν γίνεται, είναι ανθυποπλοίαρχος, μικρός κι αυτός. Έχουν κι ένα μωρό και στο ξεμπαρκάρισμα είναι για λίγο, ένεκα οι ανάγκες. "Όμως, Λενιώ μου, αλήθεια σου λέω, μόλις γίνω καπετάνιος θα έχει μεγαλώσει και το μωρό και τότε να δεις, Λενιώ μου, μεγαλεία". Και ζει η Λενιώ με τα είκοσι δύο χρόνια της και το όνειρο.

Κι έγινε αυτός καπετάνιος και μεγάλωσε το παιδί και να που η Λενιώ έκανε το όνειρο πραγματικότητα. Γιατί άμα ζήσεις το όνειρο, παύει να είναι όνειρο. Και είδε την πραγματική ζωή του ναύτη, είτε καπετάνιος είναι, είτε μούτσος. Είδε τη ζωή της θάλασσας, της μοναξιάς, της νοσταλγίας, της αγωνίας για τα νέα που φτάνουν και δεν είναι ποτέ νέα. Και περνούν τα χρόνια και η Λενιώ γίνεται πραγματικά κυρα-Λενιώ. Ποτέ δεν θέλησε να την φωνάξουν καπετάνισσα. Μήπως εκείνη καπετάνευε το καράβι; Όχι, κυρά-Λενιώ της άρεσε να τη λένε, όπως την φώναζαν από τα μικράτα της, ως γυναίκα ναυτικού, κατά πως λέει κι η ίδια. Γιατί και το σπιτικό που κουμαντάρει μόνη της μια γυναίκα ναυτικού, όπως όλα τα σπιτικά, είναι ένα μικρό καράβι, έτσι λένε. Κι αυτό δεν έχει τις φουρτούνες του; Όλες λοιπόν τις νοικοκυράδες καπετάνισσες πρέπει να τις λένε. Μα τι λες εκεί! Αυτή είναι κυρά!

Λοιπόν, η κυρα-Λενιώ, λέει κι εκείνη σε άλλους σαν παραμύθια αυτά που έζησε σαν καπε-

← τάνισσα. Ιστορίες, ιστορίες της θάλασσας για τα καράβια, για τους ναυτικούς, για τους καρaboκύρηδες, για τα λιμάνια και τις περιπέτειες. Τόσα όσα λένε οι ναυτικοί. Τι να πρωτοπούν για να κρύψουν την πίκρα τους που δεν είναι στεριανοί; Κι ακούν οι στεριανοί και ονειρεύονται: αχ! και να 'ταν αυτοί στη θέση τους, να συναντήσουν κι αυτοί μια γοργόνα, κι ας μην είναι η αδελφή του Μέγα Αλέξανδρου. Τώρα, τι να ήξεραν αυτοί να της πουν αν τους ρωτούσε για τον Μέγα Αλέξανδρο; Καλύτερα ας είναι από τις γοργόνες της στεριάς σε κάποιο λιμάνι. Μόνο να δουν μια ονειρεύονται. Και κοιτούν τους ναυτικούς και τους μακαρίζουν και τους ζηλεύουν. Κι αυτοί λένε, λένε και μπερδεύουν το ψέμα με την αλήθεια. Τόσο που τα πιστεύουν πολλές φορές κι οι ίδιοι. Το μόνο που δεν λένε είναι το πόσο ζηλεύουν και μακαρίζουν αυτούς που λέγονται στεριανοί. Αλλά το αγκαθάκι της ζήλιας τσιμπά και τους μεν και τους δε.

Αλλά ο ναυτικός σκέφτεται: "Μήπως εγώ δεν το 'θελα να γίνω ναυτικός; Κι αν δεν ήμουνα πώς θα έβλεπα την γοργόνα και θα τους το έλεγα;" Κι αρχίζει και μετρά τις μέρες μέχρι το μπάρκο. Πότε; Όπως μετρά και τις μέρες μόλις μπει στο καράβι. Πότε θα ξεμπαρκάρει; Πότε;

Αυτά σκέφτεται τώρα η Λενιώ, απόμαχη των κυράδων των ναυτικών. Μια κόρη παντρεμένη με ναυτικό και από τους δυο γιους της ο ένας στη θάλασσα. Σήμερα περνά το καράβι από τον Πειραιά, λίγες ώρες θα μείνει. Θέλει να πάει να δει τον γιο της. "Όχι, μάνα, μην έρθεις, είναι δύσκολα για σέ-

να, θα είμαστε αρόδο. Θα σε πάρω τηλέφωνο". Κάθε μέρα παίρνει τηλέφωνο κι ο γιος και η κόρη που είναι μαζί με τον άντρα της. Άλλοι καιροί, κάθε μέρα μιλάνε στα κινητά, καμιά φορά και δυο φορές. Αραγε, έχει αλλάξει τίποτα στην ζωή των ναυτικών; Σκέφτεται ότι σήμερα με την τεχνολογία, όλα γίνονται πιο εύκολα. Όμως η τεχνολογία βοηθά στη μοναξιά, στη νοσταλγία, στον χωρισμό, στην πίκρα; Δεν παίρνεις πια νέα με το γράμμα, νέα που είναι παλιά. Παίρνεις φρέσκα, νωπά νέα με το τηλέφωνο. Της ώρας, που λένε. Και την άλλη στιγμή, πάλι μόνος είσαι, πάλι σκέφτεσαι, πάλι το χέρι στο κινητό. "Ελα, ξέχασα να σε ρωτήσω για 'κείνο, για το άλλο." Κι έρχεται ο λογαριασμός και πάλι με το κινητό. "Ελα, άκουσέ με, μην παίρνεις έτσι για το τίποτα τηλέφωνο, ο λογαριασμός είναι πολύς, τον μισό μισθό μας τρώει το κινητό." Και καβγαδίζουν. Κλείνουν το τηλέφωνο και σε καμιά ώρα ξαναπαίρνουν. Έτσι γεμίζει η ψυχή, η μοναξιά, η νοσταλγία. Μπα, μια παρηγοριά είναι. Όμως κάτι είναι κι αυτό.

Η κυρα-Λενιώ, απόμαχη κυρά ναυτικού, συλλογιέται πολλά. Παλιά και τωρινά. Τα παλιά τα έζησε. Τα τωρινά; Προσπαθεί μέσα από τα τηλέφωνα να καταλάβει. Τι να καταλάβεις από το τηλέφωνο; Αν δεν υπάρχει το γράμμα, όπως παλιά, που εκεί πολλές φορές ακουμπούσες και την ψυχή σου, τι να καταλάβεις; Κι ας γίνονταν τα νέα παλιά μέχρι να φτάσει. Θέλει να πάρει χαρτί και στυλό και να γράψει στο γιο της, στην κόρη της, στον άντρα της. Αυτός είναι στο τελευταίο μπάρκο, σε λίγο καιρό απόμαχος. Αν γρά-

ψει γράμμα στα παιδιά, τι να τους γράψει. Πώς γράφουν γράμματα πια; Δύσκολα πράγματα. Αποφασίζει να γράψει ένα στον άντρα της, σ' αυτόν θα 'ναι πιο εύκολο. Σκέφτεται πως τα γράμματα χρειάζονται, πως γράφοντας πολλές φορές ακουμπάς τα συναισθήματα σου, την καρδιά σου. Πήρε το στυλό. Πώς ν' αρχίσει, Κάποτε ήταν τόσο εύκολο. Τώρα; Μήπως γελάσει κι εκείνος, Μήπως της απαντήσει με το τηλέφωνο, "Τι τα θες μωρέ γυναίκα τα γράμματα; Τώρα με το τηλέφωνο, τι σου ήρθε;" Δεν ξέρει τι να κάνει το Λενιώ. Ξεφυσά κι ανοίγει την ατζέντα της. Σε ποιον να τηλεφωνήσει πρώτα, στον άντρα της ή στα παιδιά της; Πάλι σάσπισε. Πριν αποφασίσει, χτυπά το τηλέφωνο. "Ελα, Λενιώ, εγώ είμαι πάλι. Ξέχασα να σου πω..." Ξαναχτυπά το τηλέφωνο. Αυτή τη φορά είναι η κόρη. "Ελα, μαμά, εγώ είμαι..." Δεν προλαβαίνει να το κλείσει και ξανακουδουνίζει. "Μάνα, εγώ είμαι... Περνάμε Πειραιά μόλις τώρα μίλησα με τον μπαμπά και την αδελφή... Έλα, δεν ακούγεσαι... Θα ξαναπάρω." Το Λενιώ έμεινε με τη φωνή τους στα αυτιά της. Δίπλα της, πάνω στο τραπέζι, φάκελοι σωρός, ΔΕΗ, τράπεζες, ΕΥΔΑΠ, ΟΤΕ -εδώ είμαστε! Ανοίγει βιαστικά τον λογαριασμό του ΟΤΕ. Τρελάθηκε το Λενιώ. Μεγάλος λογαριασμός. Μα τι τα θέλουν οι ευλογημένοι τα τηλέφωνα; Πόσες φορές τους το έχει πει; Και πιάνει το τηλέφωνο να πάρει τον άντρα της να αρχίσει πρώτα να τα ψέλνει σ' αυτόν. Τι να σου κάνει το Λενιώ... Αχ! και να της έγραφαν ένα γράμμα...

Ρία Στρίγκου

ΚΑΙΝΟΤΟΜΟΣ ΜΗΧΑΝΗ ΥΠΕΡΜΕΓΕΘΟΥΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΕΜΒΟΛΟΥ

Χαμηλών στροφών τύπου "G" μηχανή μειώνει την ειδική κατανάλωση καυσίμου -SFOC- και τις εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα CO₂

Η μηχανή MAN DIESEL & TURBO τύπου "G" αποδίδει χαμηλές στροφές, με σημαντικό χαμηλό καύσιμο και εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα μέχρι 7% σαν ποσοστό του προωστηρίου πακέτου.

Η πρώτη μηχανή τύπου "G" η οποία σχεδιάστηκε ειδικά, είναι η μηχανή της MAN DIESEL & TURBO τύπου G80ME-C και έχει σχεδιαστικά χαρακτηριστικά τα οποία ακολουθούν τις λειτουργικές αρχές της μεγάλης διαμέτρου (LARGE BORE) μηχανής της σειράς MK-9 της MAN DIESEL & TURBO με αρκετά μακρύτερη διαδρομή εμβόλου, η οποία διετέθη στην αγορά το 2006. Η "G" τύπου σχεδιάστηκε ώστε να μειωθεί η ταχύτητα της μηχανής και να "ανοίξει το δρόμο" για το σχεδιασμό πλοίων με πρωτοφανή απόδοση.

Ο OLE GROVE SENIOR VICE PRESIDENT είπε: "Η MAN DIESEL & TURBO ακολουθεί συνεχώς τις εξελίξεις στη ναυτιλιακή αγορά αρκετά στενά και έχει διατηρήσει μια κλειστή επαφή προς τη κατεύθυνση της βελτιστοποίησης του καυσίμου, κατά τη διάρκεια των τελευταίων χρόνων. Σαν απόδειξη, έχει διαπιστωθεί ένα μεγάλο ενδιαφέρον για τη μηχανή τύπου "G" κατά τη διάρκεια μεγάλων επαφών με

τους βιομηχανικούς μας συνεργάτες εργαζόμεθα πάνω σε μια ποικιλία δραστηριοτήτων με τα ναυπηγεία και τις μεγάλες ναυτιλιακές γραμμές.

Σαν αποτέλεσμα, έχουμε φθάσει στο συμπέρασμα ότι, η σύσταση του προγράμματος της μηχανής του τύπου "G" είναι αμφότερα βιώσιμο και επίκαιρο".

Ο GRONE πρόσθεσε, "Η μηχανή του τύπου "G" είναι υπερμεγαλύτερης διαδρομής και αντιπροσωπεύει ευρύτερη ανάπτυξη μεταξύ των μηχανών μας, ακόμη και από την επιτυχή προβολή της ME ηλεκτρονικής μηχανής, μέσα στην τελευταία δεκαετία".

Δεξαμενόπλοια και BULK CARRIERS: έχουν παραδοσιακά χρησιμοποιήσει MAN DIESEL & TURBO μηχανές τύπου "S" με μεγάλη διαδρομή και χαμηλή ταχύτητα σαν κινητήριες μηχανές, ενώ μεγαλύτερα πλοία CONTAINERS έχουν τη τάση να χρησιμοποιούν μηχανές μικρότερης διαδρομής τύπου "K" με

μεγαλύτερη ταχύτητα μηχανής.

Οικονομία σε	
λειτουργικά έξοδα	%
Έλικα	3,6
Μηχανή	1 ,0
Σύνολο	4,6
(πηγή MAN DIESEL & TURBO)	

Τα τελευταία χρόνια, μεγάλα πλοία CONTAINER έχουν επίσης πιστοποιηθεί με S80ME - C9 και S90ME - C8 μηχανές επειδή προσφέρουν την ευκαιρία να χρησιμοποιούν έλικες μεγαλύτερης διαμέτρου. Ακολουθώντας τις τάσεις βελτιστοποίησης της απόδοσης στην αγορά, η MAN DIESEL & TURBO έχει επίσης εκτιμήσει πλήρως τη δυνατότητα χρησιμοποίησης μεγαλύτερες έλικες και έτσι, αντίστοιχες μηχανές με χαμηλότερες ταχύτητες για τη πρόωση των δεξαμενόπλοιων και των BULK CARRIERS.

Τέτοια πλοία μπορούν να είναι συμβατά με έλικες μεγαλύτερης διαμέτρου από τις σημερινές μελέτες και να διευκολύνουν

υψηλότερες αποδόσεις ακολουθώντας τη προσαρμογή της σχεδίασης του πρυμναίου χώρου του σκάφους με σκοπό να στεγάσει μεγαλύτερη έλικα, υπολογίζεται ότι, τέτοια νέα μελέτη προσφέρει δυναμικές οικονομίες κατανάλωσης καυσίμου περίπου 4 - 7% με μία αντίστοιχη ελάττωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα CO₂. Εν τω μεταξύ, η μηχανή αυτή μπορεί να διαμορφώσει μια υψηλή θερμική απόδοση χρησιμοποιώντας τις παραμέτρους της τελευταίας μηχανικής διαδικασίας και τα χα-

ρακτηριστικά γνωρίσματα σχεδίασης.

Πρόοδος του τύπου "G".

Η MAN DIESEL & TURBO αναφέρει ότι, οι εργασίες σχεδίασης της πρώτης μηχανής του τύπου "G" είναι ήδη σε εξέλιξη και τα τελικά σχέδια κατασκευής των κινουμένων εξαρτημάτων και του εξοπλισμού της εγκατάστασης του καυσίμου προορίζονται να ετοιμασθούν για παράδοση κατά τα μέσα του 2011. Η παράδοση των κυκλωμάτων και ο σχεδιασμός των κατάλληλων

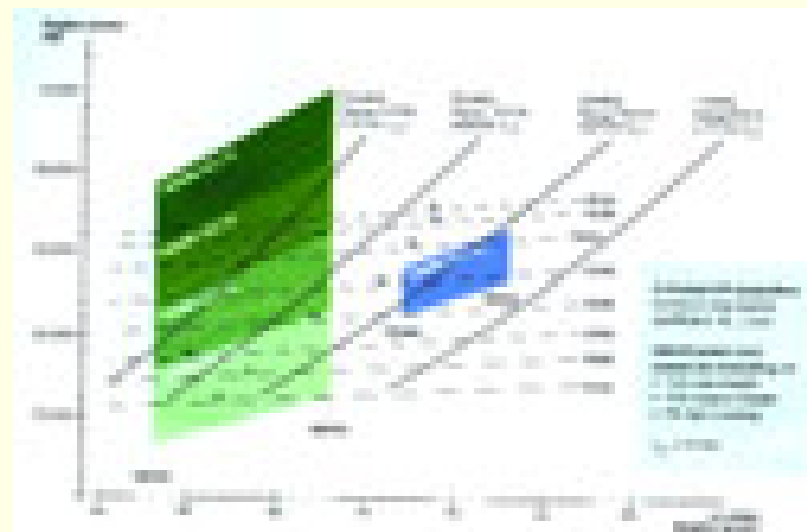
χώρων εγκατάστασης, υπολογίζεται να ακολουθήσει το δεύτερο υπόλοιπο του 2011, με τη προϋπόθεση ότι, οι τελικές ρυθμίσεις και λεπτομέρειες παραγωγείας θα έχουν συμπληρωθεί μέχρι το τέλος του 2010.

Η MAN DIESEL & TURBO μπορεί να διαβεβαιώσει ότι, παραγγελίες μηχανών τύπου "G" διαφόρων διαμέτρων κυλίνδρου, είναι δυνατόν να καθορισθούν κατά περίπτωση και ζήτηση.

ΣΥΓΚΡΗΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ

	S80ME - C9	G80ME - C9
Ισχύς (KW/CYL)	4.510	4.450
Στροφές (RPM)	78	68
Διαδρομή εμβόλου (χιλ.)	3.450	3.720
Μέση Ενδεικτική πίεση (BAR)	20	21
Μέση ταχύτητα εμβόλου (M/S)	8,97	8,43
Μήκος μηχανής - 7 κυλ. (χιλ.)	12.034	12.500
Κενή μάζα - 7 κυλ. (τόννοι)	910	980
Ειδική κατανάλωση καυσίμου SFOC Li (Γρ/ KNH)	168	167

(Πηγή MAN DIESEL & TURBO)



319.000 DWT πλοίο VLCC
με κανονική και μειωμένη
ταχύτητα πλοίου,
υπάρχουσες και αυξημένες
διαμέτρου έλικες.
G80ME-C και
S80ME-C μηχανές.

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

- NAFTILIAKI - GREEK SHIPPING REVIEW - SUMMER 2011
- MAN DIESEL FACTS 1/2011
- TA NEA TOY ΣΩΝΠΑΠ - Μάιος - Ιούνιος 2011
- GAC WORLD - July - September 2011
- TWENTY FOUR 7 - WARTSILA 03/2011
- SHIPPING FINANCE - SEPTEMBER 2011
- ΠΛΟΙΑΡΧΙΚΗ ΗΧΩ - ΠΕΠΕΝ - Ιούλιος - Αύγουστος 2011
- NEWS LETTER - ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ - Σεπτέμβριος 2011

MARITECH GROUP
SUPPLIERS & CONTRACTORS OF SHIPBUILDING & INDUSTRIAL EQUIPMENT

Environmental Protection Technologies

ECOCHLOR
Ballast Water Systems

Clean Marine EGG

Boiler & M/E Cooling Water Treatment

Machinery & Spare Parts

PHE Cooler & F.W.G. Gaskets, Plates, Parts

Casco Group Machinery & Spare Parts

MARITECH GROUP
116, PLATONOS St., 10462, 104 POSEIDON, GREECE
TEL: (+30) 210 4291273, FAX: (+30) 210 4291364
Maritech Global Hong Kong - Branch Office
E-mail: info@maritechgroup.com
Web Site: www.maritechgroup.com

