



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ

Καθ. Ε. Σ. ΣΑΜΟΥΗΛΙΔΗΣ

Ηρώων Πολυτεχνείου 9, 157 80 Ζωγράφου, Αθήνα

☎ 21 0772 1421, 21 0772 1415

Fax: 21 0772 1412, e-mail: msamuel@deslab.ntua.gr

Ζωγράφος, 31 Δεκεμβρίου 2021

Από: Καθ. Ε. Σαμουηλίδη
Καθ. Γ. Ζαραφωνίτη

Προς: Επιτροπή παρακολούθησης και
παραλαβής της σύμβασης

Α. Μαχιά, Κ. Τσαγκαράκη, Ε. Τσαπάκη

Κοιν: MATCO ΕΠΕ
Ν. Θεοδωρόπουλο

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Θέμα: Βεβαίωση τμηματικής παραλαβής (Π6) από την εταιρεία ΑΝΑΤΕΚΟ που αφορά στο έργο «Ανάθεσης υπηρεσιών για εκτέλεση εργασιών εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης του Ε/Α ΦΙΛΙΑ, εργασίες εκσυγχρονισμού σκάφους»

Συμφωνούμε με το εισηγητικό σημείωμα της MATCO\ΕΠΕ με ημερομηνία 31 Δεκεμβρίου 31 Δεκεμβρίου 2021 που αφορά την αποδοχή του παραδοτέου Π6.

Με την ολοκλήρωση του Π6 ολοκληρώνονται και οι εργασίες του Υποέργου 3 «Ανάθεσης υπηρεσιών για εκτέλεση εργασιών εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης του Ε/Α ΦΙΛΙΑ, εργασίες εκσυγχρονισμού σκάφους» το οποίο αποτελείται από έξι (6) τμήματα παραλαβής/πληρωμής (Π1 – Π6) σύμφωνα με το άρθρο 8 της υπ' αριθ. 20SYMV006911307 2020-06 -23 σύμβασης.

Σχετικά με το A-frame θεωρούμε ότι είναι σκόπιμο να εξετάσει περαιτέρω το ΕΛΚΕΘΕ για μελλοντική προσθετη βελτίωση, τα παρακάτω (βλέπετε επίσης επιστολή με ημερομηνία 2 Νοεμβρίου 2021):

1. Η έγκριση για 'maximum offlead and side lead angles: 10/10deg' δείχνει ότι έχουν εξετασθεί καταστάσεις και πέραν των στατικών αποκλίσεων, κάτι που είναι επιθυμητό. Είναι σκόπιμο να ρωτηθεί ο νηογνώμονας αν για τις μεγαλύτερες γωνίες επαρκεί η στήριξη των στοιχείων ανάρτησης (μάπες) στο οριζόντιο σκέλος του A-frame υπό στατικά και δυναμικά φορτία.
2. Ο περιορισμός 'maximum static ship inclination heel/trim: 2.5/1 deg' είναι κατά πολύ αυστηρότερος του αντίστοιχου περιορισμού του LR. Ο περιορισμός της διαγωγής σε 1 deg, που αντιστοιχεί σε διαγωγή 45 cm στα 25,85 m, είναι μικρός. Σε απλές πλεύσεις, εξ όσων μας έχουν αναφερθεί, διαγωγή 0,57 deg ήταν συνήθης. Γενικά, οι τιμές για heel/trim των κανονισμών RINA για πλοίο είναι 5/2. Κρίνεται σκόπιμο, να ερωτηθεί ο RINA για ποιο λόγο έθεσαν μικρότερες τιμές και αν μπορούν αυτές να αυξηθούν για να μην δυσχεραίνεται η λειτουργία του πλοίου.
3. Να διερευνηθεί η ασφάλεια του προσωπικού που ανεβαίνει στο A-frame (π.χ. προστατευτικό κιγκλίδωμα, ατομικά μέσα προστασίας, οδηγίες χρήσης ή άλλα μέσα) και η πρόσβαση στα σημεία ανάρτησης.
4. Διαπιστώνουμε ότι η δοκιμή έγινε σε κατακόρυφη θέση και με απλή ανακρέμαση φορτίου και δεν έγιναν υπό κλίση με και με χρήση βαρούλκου που είναι συνήθης τρόπος λειτουργίας του A-frame. Να ρωτηθεί ο νηογνώμονας (RINA) αν οι δοκιμές αυτές επαρκούν.
5. Οι τιμές των αντιδράσεων στήριξης του A-frame στη μελέτη που συνόδευε τα σχέδια χρειάζεται να αναθεωρηθούν, παρότι η έγκριση από τον νηογνώμονα μπορεί να έγινε χωρίς να ληφθεί υπόψη η μελέτη αλλά η σχεδίαση και διαστασιολόγηση του A-frame.



Καθ. Ε. Σαμουηλίδης
Συντονιστής ΕΜΠ για το Rephil



Καθ. Γ. Ζαραφωνίτης
Επιστημονικός υπεύθυνος ΕΜΠ για το
υποέργο 3