

# Safety Last

Μια ιστορία που δεν πέρασε ούτε στα φιλιά!



ΤΑ ΧΑΛΙΑ ΜΑΣ ΤΑ ΜΑΥΡΑ!

Η ερώτηση είναι σαφής. Ποιος μπορεί να ευθύνεται για το ότι ένας άνθρωπος, ο Α' μηχανικός του HIGHSPPEED 5, έπεσε στη θάλασσα, στο λιμάνι της Μυκόνου –και κινδύνεψε να πνιγεί– σε μια επιχείρηση αποκατάστασης βλάβης στον καταπέλτη ενός ταχυπλόου, που πατούσε με χέρια και με πόδια κάθε έννοια ασφαλείας; Η απάντηση είναι απλή. Ουδείς! Ευτυχώς, ένας καβοδέτης στάθηκε πάνω απ' όλους τους ανευθυνο-υπεύθυνους και με κίνδυνο της ζωής του έπεσε στη θάλασσα για να τον σώσει. Ένα παρ' ολίγον τραγικό περιστατικό αναδεικνύει σοβαρότατα ελλείμματα νοοτροπίας, διαχείρισης και ελέγχου, μαζί μ' αυτά όμως ανέδειξε και κάτι που είχαμε ξεχάσει. Την αυτοθυσία. Εν προκειμένω του καβοδέτη, κυρίου Μιχάλη Μονογιού

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΦΩΤΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ

Γνωρίζουμε ότι σε μια ταχέως αποσυντιθέμενη και εξασθεσμένη χώρα αυτά είναι «ψύλλοι στ' άχερα». Όμως αυτοί οι «ψύλλοι κι άχερα» είναι το μέτρο της δικής μας ευθύνης στον εξευτελισμό και την τραγωδία που βιώνουμε. Το «συμβάν», που περιγράψαμε εν συντομία στον προηγούμενο «Ε» και αναλύουμε διεξοδικά σήμερα, οφείλεται στην ανεπάρκεια, την αδιαφορία, αλλά και τα συμφέροντα που κυριαρχούν στον χώρο της ακτοπλοΐας. Αν και θα μπορούσε να έχει πνιγεί ένας άνθρωπος, αποσιωπήθηκε πλήρως από όλα τα ΜΜΕ –πλην των τοπικών της Μυκόνου και του «Ε»– καθώς και από το Λιμενικό Σώμα! Και αυτό είναι που προβληματίζει ακόμη περισσότερο.

## ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

Στις 11:20 το πρωί της Παρασκευής 26 Αυγούστου 2011, το ΕΓ/ΟΓ ταχύπλοο καταμαράν HIGHSPPEED 5, πλοιοκτησίας Hellenic Seaways, προσέγγισε στο λιμάνι της Μυκόνου, με πλοίαρχο τον κ. Κ. Δρίβα και Α' μηχανικό τον κ. Δ. Χυτήρη, πραγματοποιώντας το καθημερινό του δρομολόγιο από Πειραιά για Σύρο-Τήνο-Μύκονο. Κατά τη διάρκεια του ρεμάλτρου στην προβλήτα Νο 7, όπου συνήθως πλαισιοπρμνοδετεί το πλοίο, παρουσιάστηκε βλάβη στο σύστημα χειρισμού του καταπέλτη οχημάτων και συγκεκριμένα θραύση ελαστικού σωλήνα πίεσης (μαρκούτσι) ελαίου προσαγωγής, με α-

ποτέλεσμα να μην μπορεί να «πέσει» ο καταπέλτης. Στην περιοχή επικρατούσαν άνεμοι Β-ΒΑ 6-7 βφ. Ο πλοίαρχος προσπάθησε δύο φορές να δέσει στην προβλήτα Νο 7, ανεπιτυχώς και τις δύο (σ.σ.: Η προβλήτα Νο 7 του λιμανιού της Μυκόνου είναι η μόνη θέση όπου ένα πλοίο μπορεί να πλαισιοπρμνοδετήσει και να μείνει παραβλημένο ασφαλώς με «σβησμένες» μηχανές). Κατόπιν αυτού, το πλοίο έδωσε στη θέση Νο 3, η οποία επιτρέπει μόνο πρμνοδέτηση και καθιστά απαραίτητη τη λειτουργία των jets για να κρατηθεί το πλοίο στη θέση του, επειδή ο κυματισμός (ρεστιά) που δημιουργείται τείνει να σπρώχνει το πλοίο προς την προβλήτα, προς τα πίσω. Σημειώνεται ότι στον συγκεκριμένο τύπο πλοίων ακόμη και η πιο μικρή πρόσκρουση στον ντόκο με την πρύμνη μπορεί να προξενήσει μεγάλη αβαρία, δεδομένου ότι το σημείο που θα «βρεί» είναι τα jets, οπότε η λειτουργία των μηχανών για να αντισταθμίζουν με το πρόσω την κίνηση προς τα πίσω είναι αναγκαστική. Σημειώνεται επίσης ότι χωρίς τον καταπέλτη η ανάγκη κινήσεων με τις μηχανές είναι ακόμη πιο επιτακτική, επειδή ο πεσμένος καταπέλτης δημιουργεί αντίσταση στην κίνηση προς τα πίσω του πλοίου.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση ο μεν πλοίαρχος του πλοίου υποστηρίζει ότι είχε σε λειτουργία μόνο το εξωτερικό jet του δεξιού hull, ενώ ο καβοδέτης, κύριος Μονογιός, που βρισκόταν στην προβλήτα, στην πρύμνη του πλοίου, υπο-

στηρίζει ότι δούλευαν και τα τέσσερα.

Το πλοίο κατέβασε τους πλευρικούς καταπέλτες επιβατών, από τους οποίους έγινε απο-επιβίβαση επιβατών. Απορίας άξιο είναι γιατί έγινε επιβίβαση, αφού το πλοίο είχε βλάβη, η οποία έπρεπε να επιδιορθωθεί. Στη συνέχεια κρεμάστηκε από την πρύμνη του πλοίου με σκοινιά δεμένα στα κιγκλιδώματα η ειδική, αντιολισθητική «σανίδα», μήκους περίπου 2 μέτρων και πλάτους 0,50 μ., που χρησιμοποιείται σε περιπτώσεις εργασιών στην εξωτερική πλευρά του πλοίου. Ο Α' μηχανικός του πλοίου, που ανέλαβε την επισκευή της βλάβης, κατέβηκε από την πρύμνη, στηριζόμενος στις προεσοχές του κλειστού καταπέλτη και ανέβηκε στη σανίδα. Ο κύριος Χυτήρης δεν ήταν δεμένος με οποιονδήποτε τρόπο πάνω στο πλοίο. Διαπιστώθηκε ότι η σανίδα ήταν ψηλά και ότι έπρεπε να κατέβει κι άλλο για να μπορεί να φτάσει το σημείο που βρίσκεται το συγκεκριμένο μαρκούτσι (σ.σ.: Βρίσκεται ακριβώς κάτω από τον καταπέλτη, στο μέσο της καμάρας που σχηματίζουν τα δύο hull). Έτσι το πλήρωμα άρχισε να λασκάρει τα σκοινιά με τον Α' μηχανικό επάνω στη σανίδα και το (ή τα) jet από κάτω σε λειτουργία. Πρώτα μαϊνάρησαν την αριστερή πλευρά όπου ο κύριος Χυτήρης παραπάτησε, αλλά μπόρεσε να κρατηθεί. Αμέσως μετά μαϊνάρησαν και τη δεξιά, οπότε έχασε τελείως την ισορροπία του. Προσπάθησε ▶

Γ. ΠΑΝΝΑΚΗΣ