

EUROCHAMPION JET 2

ΠΕΙΡΑΙΑΣ • ΣΥΡΟΣ • (ΤΗΝΟΣ) • ΜΥΚΟΝΟΣ • ΝΑΞΟΣ • ΙΟΣ • ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ

Η έκπληξη του καλοκαιριού



Πρώτη χρονιά στις θάλασσές μας για το EUROCHAMPION JET 2 της Seajets. Ταχύπλοο ανανεωμένο και αξιόπιστο, με ναυτικούς που χαίρονται να το ταξιδεύουν. Και που χαίρεσαι να ταξιδεύεις κι εσύ μαζί τους

ΑΠΟΣΤΟΛΗ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΟΓΙΑΣ
ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: SEAJETS - ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΑΤΖΑΡΑΣ

Πέρυσι ξεκίνησε τα δρομολόγια του στην Ελλάδα το EUROCHAMPION JET 1, αλλά φέτος ήρθε και η δική του σειρά. Πρόκειται για δύο πλοία αδελφά, ωστόσο με αρκετές διαφορές στο εσωτερικό τους. Το EUROCHAMPION JET 2 ναυπηγήθηκε κι αυτό από την Incat, το 1998, με αριθμό γιάρδας 049. Η πλοιο-

κτήτρια εταιρεία της Δανίας Nordic Catamaran Ferries του έδωσε τότε το όνομα CAT-LINK V. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού παράδοσης το καλοκαίρι εκείνης της χρονιάς διέπλευσε τον Ατλαντικό με μέση ταχύτητα 41,3 κόμβους, πετυχαίνοντας ρεκόρ που διατηρείται μέχρι σήμερα και που του χάρισε το βραβείο Hales Trophy (North Atlantic Blue Riband) ➤

EUROCHAMPION JET 2 • ΠΛΟΙΟ 1.118 ΕΠΙΒΑΤΩΝ

«Η κίνηση είχε φέτος διαφορετικά χαρακτηριστικά από πέρσι – η ακρίβεια παίζει μεγάλο ρόλο, κι όχι μόνο για τους Έλληνες. Ταυτόχρονα, ανεβαίνει και το κόστος του πλοίου, καύσιμα, υλικά, όλα στα ύψη. Από πέρσι είδαμε αύξηση 12% στα κόστη μετασκευής»

Challenge). Χρειάστηκε, δηλαδή, μόλις δύο μέρες και είκοσι ώρες για να κάνει, χωρίς επιβάτες, το ταξίδι από τη Νέα Υόρκη έως το Bishops Rock, δυτικά της Κορνουάλης. Έκτοτε ταξίδευε στον Βόρειο Ατλαντικό και τη Βαλτική, αρχικά στις γραμμές Άαρχους-Κάλουντμποργκ και Άαρχους-Σιέλαντς Όντε, ενώ, αφού μετονομάστηκε σε MADS

MOLS και αργότερα σε MASTER CAT, ταξίδευε σε Κρίστιανσαντ-Χάνστολμ συνδέοντας Νορβηγία και Δανία. Το 2008 πέρασε στον έλεγχο της νορβηγικής Fjord Line και ως FJORD CAT δρομολογήθηκε στη γραμμή Κρίστιανσαντ-Χίρτσας. Το 2020 αποκτήθηκε από την FRS Shipmanagement, που το ονόμασε SKANE JET και το δρομολόγησε

στις γραμμές του γερμανικού λιμανιού Σάσνιτς. Αφού παροπλίστηκε για έναν χρόνο, αγοράστηκε από τη Seajets και πήρε το όνομα EUROCHAMPION JET 2. Στη χώρα μας έφτασε στα τέλη του περσινού Νοέμβρη και άμεσα ξεκίνησε επισκευή και μετασκευή. Παρά το εύρος των εργασιών, σε μηχανές, πλοίο και ξενοδοχειακό, ετοιμάστηκε

σε χρόνο ρεκόρ και 24 Ιουνίου βγήκε στη θάλασσα. Έκανε ένα ολιγοήμερο πέρασμα από τις Δυτικές Κυκλάδες, από Πειραιά για Σέριφο, Σίφνο και Μήλο, και μετά ήρθε στη γραμμή από Πειραιά για Σύρο, Μύκονο, Νάξο, Ίο και Σαντορίνη, με πρωινή αναχώρηση και με επιστροφή μέσω Τήνου. Υπήρξε η πρώτη από τις ακτοπλοϊκές προσθήκες του φετινού καλοκαιριού, ►

ΔΙΑΤΗΡΕΙ ΤΟ ΡΕΚΟΡ ΔΙΑΠΛΟΥ ΤΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΑΠΟ ΤΟ 1998, ΜΕ ΜΕΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ

41,3 ΚΟΜΒΟΥΣ



Ο πλοίαρχος
Cpt Μιχάλης Πάνου



Υπαρχος Παναγιώτης Τριανταφύλλης

«Να μη χαθεί το αίσθημα του ναυτικού και της ναυτοσύνης»

της ναυτοσύνης. Με αυτούς τους γνώμονες πάνε τα καράβια. Όλα τ' άλλα έρχονται σε δεύτερο χρόνο. Εμείς φτιάχνουμε το καράβι κι όχι ο επιβάτης εμάς. Πρέπει εμείς να του παρουσιάσουμε τη σωστή εικόνα, σε θέματα ασφάλειας, πριν μπει μέσα. Μας βλέπει στο δέσιμο. Μας βλέπει πώς λειτουργούμε μέσα στο γκαράζ, δεν τα χάνουμε, δεν φωνάζουμε. Εμείς δίνουμε την κατεύθυνση πού πρέπει να πάει και τι να κάνει».

ΓΥΜΝΑΣΙΑ, ΝΑΥΤΟΣΥΝΗ, ΑΣΦΑΛΕΙΑ

«Όταν ταξίδεμα με δεξαμενόπλοια, με το πιο ακριβό φορτίο, κατάλαβα ότι το πιο επικίνδυνο φορτίο είναι αυτό που κουβαλούμε στα επιβατηγά. Όταν ήρθα από τα δεξαμενόπλοια στην ακτοπλοΐα, είδα ότι η εκπαίδευση του κόσμου είναι το πιο σημαντικό. Τα γυμνάσια πολλοί στην ακτοπλοΐα τα βλέπουν σαν να τους τρώνε τον χρόνο, ενώ είναι στις υποχρεώσεις τους. Ερχόμουν σε ρήξη με τα πληρώματα, αλλά είχα τον τρόπο να τους εξηγήσω ότι στο πλοίο μένουμε κι εμείς. Κι αν γίνει κάτι, θα σώσουμε και το πλοίο και τον εαυτό μας. Πρέπει να ξέρουμε τα καθήκοντά μας. Και πάντα στα γυμνάσια τους έλεγα το χειρότερο σενάριο, ώστε να τους ταρακουνήσω. Τους λέω "φανταστείτε να υπάρχει ένα μπλακάουτ, να υπάρχει μια κλίση 10 με 15 μοίρες, που ένας άνθρωπος δεν μπορεί να περπατήσει σωστά, να έχουμε μέσα 500 άτομα να ουρλιάζουν και να πρέπει εσύ να έχεις ξυπνήσει από τον ύπνο, γιατί σε έχουν ξυπνήσει επειδή είσαι σε μια ΟΑΚ, σε μια διαδρομή, σε μια πυρακιά, σε μια εγκατάλειψη, να πρέπει να πας γρήγορα να κάνεις τα καθήκοντά σου". Και με κοίταζαν όλοι και μου έλεγαν "έχεις δίκιο, είναι αλήθεια". Άρα, η εξοικείωση και η εκπαίδευση στα γυμνάσια γίνεται διά της τριβής. Όσες πιο πολλές φορές το κάνεις, όταν θα έρθει η δύσκολη περίπτωση και η κατάσταση αυτόματα θα λειτουργήσεις μόνος σου. Όταν επικρατούν συνθήκες μπλακ άουτ, χαμηλού φωτισμού, χαμηλής ορατότητας, καπνού, ουρλιαχτού, πανικού, αυτομάτως θα τα χάσεις κι εσύ. Κι αν δεν θυμάσαι κι αν δεν ξέρεις τα καθήκοντά σου, δεν θα πας ποτέ στη θέση σου. Άρα δεν θα σωθεί ο κόσμος. Σε κάθε γυμνάσιο πρέπει να συμμετέχουν όλοι, αξιωματικοί, δόκιμοι, ναύτες. Η ναυτοσύνη και το safety είναι καθημερινότητά μας, πρέπει να τα γνωρίζουμε όλοι όλα, γιατί σε μια δύσκολη στιγμή ένας μπορεί να τα χάσει, μπορεί να πέσει στη θάλασσα, μπορεί να πάθει κάτι, να λιποθυμήσει, να χτυπήσει. Δεν μπορείς να πεις "δεν ήρθε αυτός, άρα δεν πάω". Πρέπει να τα ξέρουμε όλα ενδελεχώς, να ρωτάμε και στα γυμνάσια να είμαστε όλοι παρόντες. Στην εταιρεία μάς κάνουν σεμινάρια, γίνεται σοβαρή προσπάθεια στην εκπαίδευση των πληρωμάτων. Επόμενο βήμα μου η πλοιαρχία».

που ακολουθήθηκε από το CHAMPIONS LEAGUE JET 2, ενώ ξεκίνησαν και τρία πρώην πλοία της Hellenic Seaways, τα σημερινά HYPER SPEED JET 4, SUPERSPEED JET 4 και το EAGLE JET 2. Η επιβίβαση γίνεται από τους δύο πρυμνιούς καταπέλτες. Τα οχήματα τοποθετούνται στο κυρίως γκαράζ και τις πλωριές ράμπες, ανάλογα με τον προορισμό τους. Συνολικά το πλοίο μπορεί να μεταφέρει έως 130 οχήματα.

«Έχει αποδώσει η επιλογή της εταιρείας να χτίσει ομάδες που ξέρουν να δουλεύουν πολλά διαφορετικά πλοία, όχι μόνο ίδιου τύπου και κατασκευαστή. Ό,τι θέμα προκύπτει λύνεται άμεσα.Υπάρχει μεγάλη τεχνογνωσία και κάνει τη διαφορά»

Οι επιβάτες κατευθύνονται στο κέντρο του γκαράζ, εκεί που είναι οι μπαγκαζιέρες, κι από κει ανεβαίνουν στα ανώτερα καταστρώματα είτε από τις πρυμνιές είτε από τις πλωριές σκάλες, στην αριστερή και τη δεξιά μπάντα. Δεν υπάρχουν κυλιόμενες σκάλες. Οι χώροι επιβατών εκτείνονται σε δύο καταστρώματα: το κυρίως διαθέτει μπαρ, τους χώρους υποδοχής και λογιστηρίου και αεροπορικές θέσεις κατηγορίας Silver, ενώ το άνω έχει επίσης μπαρ και θέσεις όλων των κατηγοριών, Silver, Club και πλώρα Platinum. Ανεβαίνοντας μερικά σκαλάκια βρισκόμαστε στους χώρους ➤



Οι αξιωματικοί γέφυρας. Ο πλοίαρχος Σπύρ Μιχάλης Πάνου, ο δόκιμος πλοίαρχος Πανάγγελος Κουκουμέλης, η υποπλοίαρχος Ειρήνη Νιώτη και ο υπάρχος Παναγιώτης Τριανταφύλλης



ΦΕΡΕΙ ΣΗΜΑΙΑ

ΚΥΠΡΟΥ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΛΑΣΗ ΤΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ ΡΙΝΑ



Υποπλοίαρχος Ειρήνη Νιώτη

«Στη μετασκευή γνωρίζεις την ψυχή του καραβιού»

«**Κ**ατάγομαι από τη Σαντορίνη και αποφοίτησα από την ΑΕΝ Χανίων το 2020. Μου άρεσε και μου αρέσει η ζωή του ναυτικού. Ο πατριός μου ήταν ασυρματιστής και αργότερα, όταν καταργήθηκε η ειδικότητα, έγινε αξιωματικός γέφυρας. Από μικρή ήμουν στα σκάφη, στα ιστιοφόρα, δούλευα μαζί του και μου κόλλησε το μικρόβιο της θάλασσας. Είναι η πρώτη μου φορά στην ακτοπλοΐα, μέχρι και πέρσι ήμουν στα γκαζάδικα. Τα πρώτα χρόνια ποντοπόρα, μετά σε γκαζάδικα, εβδομηντάρια, που ταξίδευαν Αιγαίο και Μεσόγειο. Ήμουν τυχερή που πηγαίναμε σε λιμάνια, είδα ωραία μέρη. Στο EUROCHAMPION JET 2 βρίσκομαι από τον Φεβρουάριο, έζησα όλη τη μετασκευή. Μαζί με τον ύπαρχο, τον καπτά Παναγιώτη, και όλη την ομάδα, δουλέψαμε πολύ για να βγει το βαπόρι. Δώσαμε όλο μας το μεράκι, όλη μας τη δημιουργικότητα. Δεθήκαμε όλοι μαζί, είχαμε πολύ καλή συνεργασία.

Η μετασκευή είναι δύσκολη δουλειά. Δεν είναι κάτι συνηθισμένο, ειδικά για τα ελληνικά δεδομένα. Πιστεύω ότι τη μετασκευή δεν μπορείς να την περιγράψεις αν δεν την έχεις ζήσει. Μαθαίνεις πράγματα που δεν σου έρχονταν καν στο μυαλό. Μαθαίνεις το καράβι. Όχι απλά πού βρίσκονται τα πράγματα. Μαθαίνεις, στην κυριολεξία, την ψυχή του. Πρέπει να ξέρεις να διαβάξεις τα σχέδια, να τα καταλάβεις και να μπορείς να βρεις, αν χρειαστεί, ακόμα και λάθος που πρέπει να διορθώσεις. Σε μια απλή επίσκεψη υπάρχει ήδη μια ροή στον τρόπο που λειτουργεί ένα πλοίο. Δεν το γνωρίζεις εσύ πρώτη φορά. Μας γνώρισε και το γνωρίσαμε ταυτόχρονα. Εγώ δένομαι με τα πλοία που ταξιδεύω. Πιστεύω ότι τα πλοία έχουν ψυχή, αυτό μου το έχει δώσει ο πατέρας μου. Φανταστείτε, το σκάφος που έχει, την ΕΥΡΩΠΗ, ένα ιστιοφόρο 16 μέτρων, τη φωνάζει “κούκλα μου” και τη χαϊδεύει όταν είναι στα καλά του και πάνε όλα καλά. Όταν δεν είναι καλά, της λέει “έλα, βρε γαϊδούρα!” Αυτή τη σύνδεση μου τη μετέδωσε κι εμένα. Σ’ αυτό το σκάφος έμαθα κι εγώ πρώτη φορά. Έτσι, όταν δουλεύω και ταξιδεύω με κάποιο πλοίο, δένομαι κι εγώ συναισθηματικά μαζί του. Είναι κάτι που με βοηθά πάρα πολύ. Φτάνεις σ’ ένα επίπεδο που αναγνωρίζεις πλέον όλους τους ήχους και μπορείς και καταλαβαίνεις τότε κάτι δεν πάει καλά».

**«ΕΙΧΑ ΟΝΕΙΡΟ ΖΩΗΣ
ΝΑ ΤΑΞΙΔΕΨΩ ΣΕ ΟΛΟ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ»**
«Δεν έχω πρόβλημα να πάω σε άλλου είδους πλοίο, για παράδειγμα σε συμβατικό. Είμαι ανοιχτή σε όλες τις προκλήσεις, έχω μεγάλη όρεξη να μαθαίνω καινούργια πράγματα. Η εταιρεία μας

δίνει τη δυνατότητα στους ανθρώπους της να εξελιχθούν. Όταν ξεκίνησα αυτή τη δουλειά, πριν από δέκα χρόνια, ήταν ακόμα καλύτερες οι συνθήκες με τον τουρισμό και τα σκάφη. Εγώ είχα όνειρο ζωής, ειδικά όταν ήμουν στην ηλικία των 18, να ταξιδέψω σε όλο τον κόσμο. Να ταξιδέψω όπως μου έλεγε στις ιστορίες του ο πατέρας μου. Το έκανα μέχρι ένα σημείο, δηλαδή μέχρι τα 23-24, ταξίδεψα πολύ. Είδα αυτά που ήθελα. Μετά οι συνθήκες της ζωής με έφεραν μέσα. Στα ποντοπόρα έμαθα safety και ναυτοσύνη. Το safety είναι νοοτροπία, τρόπος ζωής, πατούσα ένα βήμα, αλλά πριν είχα σκεφτεί δύο. Είναι κομμάτι της ζωής μου και το συνεχίζω. Τα πλοία εξελίσσονται, όπως και οι άνθρωποι. Πριν από 30 χρόνια δεν υπήρχαν οι δικλίδες ασφαλείας που υπάρχουν σήμερα. Στην εταιρεία που βρίσκομαι κάνουμε γυμνάσια και εκπαιδεύσεις και συντηρούμε άψογα τα σωστικά μας. Υπάρχουν πολλοί ναυτικοί που έχουν έρθει από το εξωτερικό και έχουν κάνει καλό στην ακτοπλοΐα. Έχουν φέρει μαζί την κουλτούρα της ποντοπόρου. Προσπαθείς να μειώσεις το ρίσκο κινδύνου καθημερινά, από το πιο απλό πράγμα. Από το πώς κατεβαίνεις μια σκάλα μέχρι και στο ρεμέτζο, όταν θα πρέπει να δέσεις το πλοίο σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Κουβαλάμε χίλιες ψυχές και από πίσω είναι επί δέκα άτομα, οι οικογένειές τους και παραπάνω. Ξέρετε τι λέγαμε έξω; Ότι το χειρότερο φορτίο που μπορεί να κουβαλήσει κανείς είναι ο άνθρωπος».

ΟΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

«Έξω υπάρχει μια νοοτροπία υποτίμησης της ακτοπλοΐας. Ότι δεν ξέρουν σωστά τη δουλειά τους, δεν ξέρουν τους κανονισμούς. Ειλικρινά σας μιλάω, το να προσπαθείς να διατηρήσεις τα πρωτόκολλα ασφαλείας και ταυτόχρονα να έχεις να διαχειριστείς χίλια άτομα είναι από τις πιο δύσκολες καταστάσεις στις οποίες μπορεί να βρεθεί ένας άνθρωπος στη ναυτιλία. Αυτό είναι το δύσκολο κομμάτι της ακτοπλοΐας, η απροσδιόριστη φύση του κινδύνου που μπορεί να εμφανιστεί. Δεν ξέρεις από πού θα σου 'ρθει η παραξενιά, η περιέργεια, το ατύχημα. Το πετρέλαιο δεν μιλάει. Στη χειρότερη, να γίνει κάποιο λάθος από την εγκατάσταση, να σου δώσει π.χ. διαφορετικό density. Μιλώ για θέματα φορτοεκφόρτωσης. Εδώ μπορεί να σου συμβεί το στιγόντε. Όλες οι δουλειές χρειάζονται τον ανθρώπινο παράγοντα, για να διορθώνεται η λάθος. Όπως κι εμείς ταυτόχρονα χρειαζόμαστε τα μηχανήματα, για να διορθώνουν κάποια δικά μας λάθη.

Θέλω να φτάσω στη θέση του πλοιάρχου. Δεν είναι εύκολο, το ξέρω. Αλλά με υπομονή, σκληρή δουλειά και πάνω απ' όλα θέληση όλα γίνονται. Το έχω όνειρο από πάρα πολύ μικρή. Κι άμα βάλω κάτι στο μυαλό μου, δεν υπάρχει περίπτωση να μην το υλοποιήσω. Έπειτα από πολλές προσπάθειες γυναικών που έχουν παλέψει για να βρίσκονται εδώ, έχουν αρχίσει να αλλάζουν τα στερεότυπα. Η επιτυχία εξαρτάται από τον άνθρωπο και όχι από το φύλο. Μια γυναίκα σ' αυτό το επάγγελμα πρέπει να έχει τα ίδια φόντα μ' έναν άντρα, συν ένα 50% παραπάνω στις προσπάθειες».



Το πλήρωμα
του EUROCHAMPION JET 2

ενδιαίτησης του πληρώματος και τη γέφυρα του πλοίου. Οι εξωτερικοί χώροι για τους επιβάτες βρίσκονται μόνο στην πρύμνη, με πρόσβαση από το κυρίως κατάστρωμα. Το πρωτόκολλο ανέρχεται σε 1.118 επιβάτες. Το EUROCHAMPION JET 2 έχει μήκος 92 μέτρα, πλάτος 26 και βύθισμα 4,09. Οι τέσσερις κύριες μηχανές Ruston 20RK-270 στα δύο μηχανοστάσια, με ισχύ 7.080 kW η καθεμιά, δίνουν υπηρεσιακή ταχύτητα 40 κόμβων, ανάλογα με τη φόρτωση, ενώ υπάρχουν και τέσσερα waterjets Lips LJ145D. Το πλοίο φέρει σημαία Κύπρου και την

κλάση του Ιταλικού Νηογνώμονα RINA. Το πλήρωμα αποτελείται από 41 ναυτικούς. Λόγω ωρών απασχόλησης υπάρχουν δύο πληρώματα, που εναλλάσσονται στο λιμάνι του Αθηνιού κάθε μεσημέρι. Εμείς ταξιδέψαμε με το πλήρωμα του Cpt Μιχάλη Πάνου.

Πλοίαρχος Cpt Μιχάλης Πάνου «Αλλάξαμε όλο το βαπόρι μέσα σε τρεις μήνες»

«Έχω αναλάβει τέσσερα πλοία της εταιρείας τα τελευταία χρόνια ως αρχιπλοίαρχος, τρία monohull και το EUROCHAM- ➤



Η γέφυρα του πλοίου



Προϊστάμενος αρχιθαλαμηπόλος Γιώργος Μαριετουσάκης

«Κάνουμε ό,τι είναι
εφικτό για να φύγει
ικανοποιημένος
ο επιβάτης»

καμπίνες, εδώ έχουμε το χαμόγελο και την καθαριότητα. Είναι πολύ μικρές οι αποστάσεις και οι χρόνοι και δεν προλαβαίνεις να τους ικανοποιήσεις όλους. Πρέπει να κάνεις ό,τι είναι εφικτό για να φύγει ικανοποιημένος ο επιβάτης. Έχω κάνει μόνο σε ταχύπλοα της εταιρείας στις γραμμές των Κυκλάδων και της Κρήτης. Δεν αντιμετωπίζουμε ιδιαίτερα περιστατικά, κάποιες φορές έχουμε γκρίνιες όταν δεν αφήνουμε κόσμο έξω, ιδιαίτερα σε καιρούς.

Είμαι στο EUROCHAMPION JET 2 έξι μήνες, έκανα και στη μετασκευή. Το χτίσαμε από την αρχή. Μεγάλη εμπειρία, μαθαίνεις το πλοίο, ξέρεις τι να προσέξεις, τα πάντα. Έχουμε πρωτόκολλο 1.118 επιβάτες, 124 στην Platinum, 370 στην Club και 624 στη Silver. Η Platinum έχει το πλεονέκτημα των καλύτερων καθισμάτων, είναι απομονωμένοι οι επιβάτες από το υπόλοιπο πλοίο και έχουν το δικό τους σέρβις στα καθίσματα. Το μεγάλο μερίδιο επιβατών είναι αλλοδαποί, έχουμε όμως και πολλούς Έλληνες για τη Σύρο και νεαρόκοσμο για την Ίο. Αν προκύψει πρόταση να πάω σε συμβατικό δεν θα είχα αντίρρηση, μου αρέσουν. Στα νέα παιδιά προτείνω να έρθουν στην ακτοπλοία. Είναι πολύ καλύτερα από τη στεριά, και στο μισθολογικό και στις συνθήκες εργασίας». ☒



Το μεγάλο αίθριο

PION JET 2. Η μετασκευή του ήταν ριζική, δεν έμεινε τίποτα, μόνο παράθυρα και λαμαρίνες. Άλλαξε όλο το βαπόρι. Και το κάναμε σε τρεις μήνες. Είχαμε για μπούσουλα το EUROCHAMPION JET 1, αλλά έγιναν πολλές αλλαγές. Είναι αδέρφια, αλλά έχουν τις διαφορές τους. Οι καταπέλτες είναι διαφορετικοί, όπως και η διαρρύθμισή τους. Κάθε πλοίο, κάθε μετασκευή που κάνουμε είναι διαφορετική, πάντα συναντάμε καινούργια πράγματα μπροστά μας. Μπορεί οι δουλειές να είναι πάνω κάτω ίδιες, σωληνουργικές, ελασματοουργικές, αλλά καμιά δεν είναι ίδια με την άλλη. Αλλάζουν τα υλικά, οι απαιτήσεις, πολλά πράγματα. Συγκρίνοντας τα monohull με ➤



Το άνω κατάστρωμα

Πλοιοσυνοδός Γεωργία Βολτή

«Όλα μου τα χρόνια
στη Seajets»

«Κατάγομαι από Άνδρο και Κρήτη. Μου άρεσε η θάλασσα, βοήθησε και η καταγωγή μου από ναυτική οικογένεια. Είχαμε πολλούς ναυτικούς, τους περισσότερους από τη μεριά του πατέρα μου. Μου έγινε μια πρόταση να βγάλω φυλλάδιο, να μπω στα καράβια, και είπα να το δοκιμάσω. Από το 2019 είμαι στα πλοία. Η πρώτη μου επαφή ήταν με τη Seajets, όλα μου τα χρόνια είμαι εδώ. Ξεκίνησα από τα μικρά και μου άρεσαν, είχαν οικογενειακό κλίμα. Από τότε, σε όποιο πλοίο έχω πάει, λέω “ωραία είναι κι εδώ”. Όλα είναι θέμα συνήθειας, βάζουμε κάτω τους χρόνους, ξέρουμε πότε πρέπει να κάνουμε τι και πώς. Από κάποια στιγμή και μετά προσαρμοζόμαστε και γίνονται όλα πιο εύκολα. Η εμπειρία που είχα από προηγούμενες δουλειές με βοήθησε να διαχειρίζομαι κάποια πράγματα ως πρωτόπαρκα και να έχω καλύτερη συνεργασία με όλους. Έκανα στα δύο μικρά τζετάκια, στο WORLDCHAMPION, στο TERA JET και τις περισσότερες χρονιές στο CHAMPION JET 2. Έχω δουλέψει κυρίως στη γραμμή της Σαντορίνης και στις Δυτικές Κυκλάδες.



Ξεκίνησα ως πλοιοσυνοδός, από το πρώτο πλοίο. Δεν έχω μεταβιώσει καθόλου για τη δουλειά, μου αρέσει πάρα πολύ, κι ας είναι δύσκολη και απαιτητική. Έχω μετανιώσει μόνο που δεν ξεκίνησα νωρίτερα. Δεν το είχα σκεφτεί ότι θα μπορούσα να έρθω στη θάλασσα, στο μυαλό μου είχα ότι είναι ανδροκρατούμενο το περιβάλλον. Μ' ενδιαφέρει να προχωρήσω, να πάω στη Σχολή, να πάρω χαρτί θαλαμηπόλου. Σκέφτομαι να το προχωρήσω όσα χρόνια αντέχω να είμαι στη θάλασσα και να φτάσω μέχρι τη θέση του προϊσταμένου». ☒

EUROCHAMPION JET 2 • Οι ναυτικοί του

«Νούμερο ένα είναι η συνεργασία, γιατί όλοι μαζί το πάμε το καράβι. Παλιά οι καπεταναίοι λέγανε “εγώ το πάω, εγώ το φέρνω, εσείς το κάτσατε”. Εδώ πέρα είμαστε αλυσίδα, καλύπτει ο ένας τον άλλον»

τα Incat, μπορούμε να πούμε ότι έχουν μεγάλες διαφορές. Τα Incat είναι πιο γρήγορα, πιο μεγάλα, με μεγαλύτερα πρωτόκολλα. Στέκονται καλύτερα στον καιρό και στα λιμάνια. Τα monohull είναι πιο γρήγορα στη μανούβρα και έχουν μικρότερη κατανάλωση. Χάνουν, όμως, σε πρωτόκολλο και δεν μπορούν να καλύψουν τις περιόδους που υπάρχει μεγάλη κίνηση. Βέβαια, τα monohull ξεκινούν πρώτα και σταματούν τελευταία, λόγω του μικρότερου λειτουργικού κόστους τους. Η κίνηση έχει φέτος διαφο-

ρετικά χαρακτηριστικά από πέρσι, η ακρίβεια παίζει μεγάλο ρόλο, κι όχι μόνο για εμάς τους Έλληνες. Ταυτόχρονα, ανεβαίνει και το κόστος του πλοίου, καύσιμα, υλικά, όλα στα ύψη. Από πέρσι είδαμε αύξηση 12% στα κόστη μετασκευής.

Το EUROCHAMPION JET 2 είναι διαφορετικό από το αδελφό του. Έγιναν πιο δύσκολες και σύνθετες εργασίες, έγινε ωραία δουλειά, το πλοίο είναι όμορφο και λειτουργικό. Ακόμα και οι χώροι του πληρώματος

είναι διαφορετικοί, έχουν βελτιωθεί πολύ οι συνθήκες. Δεν είναι αναγκαίος μόνο ο καλός μισθός. Το δρομολόγιο είναι πιεστικό με πολλά λιμάνια, ο κόσμος έχει απαιτήσεις, όλα αυτά δημιουργούν άγχος. Ο πλοίαρχος πρέπει να διαχειριστεί το πλοίο, το πλήρωμα, τους επιβάτες, τις αρχές, τους πράκτορες, μεγάλο όγκο δουλειάς. Και φυσικά έχουμε και τις κακές πρακτικές των αρχών όταν πάει κάτι στραβά. Μας τραβολογούν με το παραμικρό, ακόμα κι όταν δεν φταίμε. Είμαστε τα εξιλαστήρια ➤



1. Η ομάδα του ξενοδοχειακού. Από αριστερά, οι επίκουροι Λευτέρης Θεοδωρίδης, Δημήτρης Μυζηθράς και Αγγελική Σουγλέρη, η πλοιοσυνόδός Γεωργία Βολτή, ο προϊστάμενος αρχιθαλαμηπόλος Γιώργος Μαρειτσάκης, οι επίκουροι Αμαλία Μάρτη και Χρήστος Μποδουριάν, ο θαλαμηπόλος Περικλής Μπεγγής, οι επίκουροι Σταύρος Τζουρέας και Ειρήνη Πολίτη και οι θαλαμηπόλοι Βασίλης Ρέγκλης και Ήρα Κουρέτα. **2 και 3.** Το κυρίως σαλόνι και οι θέσεις Platinum





Ναύκληρος Δημήτρης Διαματάρης

«Με τους ναύτες συνεννοούμαστε με τα μάτια»

«**Κ**ατάγομαι από τη Λήμνο και μεγάλωσα στην Αμφιλοχία. Από μικρό παιδί στα καΐκια, μυδάδικα, να βγάζω μεροκάματα. Πήγα φαντάρος, εθελοντής, και μόλις τελείωσα πήγα στα γκαζάδικα. Ξεκίνησα τζόβενο και μετά ναύτης. Στη συνέχεια έκανα σε αεράδικα και τα τελευταία 12 χρόνια σε πλοία μεταφοράς πίσσας. Το 2015 ήρθα στα γκαζάδικα της ΕΛΙΝΟΙΑ, δρομολόγια σαν της ακτοπλοΐας, με πολλά ρεμέτζα κάθε μέρα. Το πιο δύσκολο ήταν όταν ερχόταν το πλοίο της γραμμής, βγαίναμε από το λιμάνι και μετά ξαναμπαίναμε. Είχαμε τα βυτιοφόρα μέσα στο πλοίο, τα φορτώναμε, έβγαιναν, άδειάζαν και πάλι από την αρχή. Το 2023 ήρθα στη Seajets, κατευθείαν στα ταχύπλοα –άλλος κόσμος, άλλη δουλειά. Δεν ήρθα ως λαστράμος, πρώτα με δοκίμασαν ναύτη και μετά από τρεισήμισι μήνες έπιασα λαστράμος. Ήταν στο CHAMPION JET 1, τότε που πήγαμε στην Κύπρο. Στο EUROCHAMPION JET 2 είμαι από την παραλαβή του στη Γερμανία. Ήταν παραπλισμένο έναν χρόνο, καμία σχέση μ' αυτό που βλέπετε σήμερα. Στην αρχή μου φάνηκε βουνό. Έχω ξανακάνει μετασκευή, αλλά σε γκαζάδικο, άλλου είδους πλοία. Αυτό εδώ ήταν κάτι πολύ ιδιαίτερο. Πολλές ώρες, πολλές απαιτήσεις, καμία σχέση με τα προηγούμενα πλοία της εταιρείας. Είχαμε την πίεση του χρόνου, αλλά προσπαθήσαμε και κάναμε ό,τι ήταν δυνατό. Στην αρχή ήμασταν στον Νέο Μόλο, πολύ δύσκολες συνθήκες, ούτε καταπέλτη δεν είχε το πλοίο. Μαζέψαμε και πετάξαμε ό,τι ήταν μέσα, μπάζα, υλικά από το ξενοδοχείο, τόνοι ολόκληροι. Είχαμε καλή συνεργασία όλη η ομάδα και τα πήγαμε πολύ καλά. Το πλοίο είναι αξιοπρεπέστατο. Έχει τεράστια διαφορά από τα άλλα της εταιρείας. Στην κουβέρτα κάναμε πολύ καλή δουλειά, δώσαμε προσοχή στην άγκυρα, το ίδιο και τα ρεμέτζα, έγιναν πολύ βολικά για τους ναύτες

που δουλεύουν πίσω. Η φόρτωσή του είναι εύκολη, αλλά απαιτητική. Έχει τρεις πλατείες στο γκαράζ και πρέπει να στοιβάξεις σωστά τα αυτοκίνητα, ανάλογα με τα νησιά. Έχουμε πολύ καλό γκαραζέρο και έμπειρους ναύτες. Χρειάζεται πολλή προσοχή και στον όγκο των αυτοκινήτων και στο ύψος τους, υπάρχουν περιορισμοί σε κάποια σημεία. Έχουν μεγαλώσει πολύ τα σημερινά αυτοκίνητα. Τα πιο πολλά μέλη της ομάδας είναι στο πλοίο από την αρχή, έχουμε δουλέψει μαζί καιρό και κυλάνε όλα πιο εύκολα, με μια ματιά βρίσκουμε την άκρη. Δυστυχώς, δεν έρχονται πολλά νέα παιδιά στην κουβέρτα. Στα ταχύπλοα είναι λίγο καλύτερα, στα συμβατικά ακόμα χειρότερα. Εδώ έχουμε την πίεση του χρόνου. Πρέπει σε ελάχιστο χρόνο να βγάλεις ασπροπρόσωπο τον καπετάνιο, τον ύπαρχο, πάντα όμως με ασφάλεια. Αυτό έχει πρωταρχική σημασία. Τα έχουμε καταφέρει και στα δύο, παρά τα χάλια των λιμανιών. Και φυσικά στο γκαράζ, που χρειάζεται έξτρα προσοχή. Προσπαθούμε να βοηθήσουμε τους επιβάτες και τους οδηγούς να αποβάλουν τον φόβο τους όταν μπαίνουν στο γκαράζ. Δεν υπάρχουν πια οι συμπεριφορές των παλαιότερων χρόνων. Τα καταφέρνουμε καλά, η ομάδα μας είναι εξαιρετική. Η κουβέρτα είναι επιλογή που την κάνει μόνο κάποιος που έχει οικονομικό κίνητρο. Στα νέα τζόβενα μιλά για την ασφάλεια, πριν κάνουν οτιδήποτε. Όταν ξεκινήσεις από επισκευή είναι εύκολο. Τους πλάθεις, τους μαθαίνεις, προσαρμόζονται πιο γρήγορα. Αν έρθουν κατευθείαν σε ταξίδι, είναι πιο απαιτητικό. Βλέπεις τους χαρακτήρες των παιδιών, βλέπεις αν μπορούν να αντεπεξέλθουν. Σε συνεννόηση με τον ύπαρχο καθορίζεις και τη θέση κάθε νέου στο πλοίο, άλλος στον καταπέλτη, άλλος στις αποσκευές. Πρώτα όμως η ασφάλεια και μετά όλα τα άλλα. Χίλιες φορές να καθυστερήσουμε παρά να χτυπήσουμε».

θύματα. Αντί να γυρίσεις σπίτι σου, κινδυνεύεις στα καλά καθούμενα να βρεθείς στο κρατητήριο. Στην ακτοπλοΐα πρέπει να έχεις γερό στομάχι. Πώς να δουλέψεις όταν σκέφτεσαι ότι ανά πάσα στιγμή θα πάρουν στραβά αυτό που κάνεις; Έκανα τον καπετάνιο με το δίπλωμα του υποπλοιάρχου λόγω χαμηλών κόρων χωρητικότητας, αλλά ήμουν 26 χρονών πιτσιρικάς. Στολή δεν φόραγα στο καράβι. Δεν ξέρεις πόσες φορές μου έκαναν καταγγελία ότι δεν υπάρχει πλοίαρχος και το βαπόρι το πάει ένας πιτσιρικάς. Ανέβαιναν στο πλοίο, τους έδειχνα το ναυτολόγιο, τους έδειχνα το φυλλάδιό μου, και με πήγαιναν μέσα για εξακρίβωση στοιχείων. Γιατί δεν πίστευαν τα έγγραφα που τους έδειχνα. Όλα έχουν να κάνουν με τις συνθήκες της κάθε περιόδου, αν έχει γίνει κάτι πρόσφατα δεν θα σου τη χαρίσουν. Θα σε τραβολογούν για χρόνια».

Α' μηχανικός Κώστας Αλεφραγκής «Έχουμε το αναγκαίο know how»

«**Ε**ίμαι στο πλοίο με το που ξεκίνησε δρομολόγια, πριν ήμουν στο αδελφό του. Τον χειμώνα έγινε γενική επισκευή σε όλες τις μηχανές, η εταιρεία έχει πολλές μηχανές του ίδιου τύπου στα πλοία της, υπάρχουν ανταλλακτικά και εμπειρία. Και στα πληρώματα και στο τεχνικό τμήμα. Έχει αποδώσει η επιλογή της εταιρείας να χτίζει ομάδες που ξέρουν να δουλεύουν πολλά διαφορετικά πλοία, όχι μόνο ίδιου τύπου και κατασκευαστή. Ό,τι θέμα προκύπτει λύνεται άμεσα. Υπάρχει μεγάλη τεχνογνωσία και κάνει τη διαφορά. Για μας τους μηχανικούς, οι Ruston είναι ό,τι καλύτερο. Ιδιαίτερα αξιόπιστες μηχανές, σε σύγκριση με άλλων τύπων, δεν έχουν σοβαρά προβλήματα.

Το πλοίο ξεκίνησε σ' ένα απαιτητικό δρομολόγιο και τα πήγε πολύ καλά. Αυτό ισχύει για όλα τα μηχανολογικά και ηλεκτρολογικά»



1. Η ομάδα της μηχανής. Από αριστερά, ο Γ' μηχανικός Νίκος Ματθαίος, ο Β' μηχανικός Κώστας Καλαμίτσας, ο Α' μηχανικός Κώστας Αλεφραγκής, οι καθαριστές μηχανής Φραντζέσκος Θωμάϊδης και Κώστας Κατσουλάκος, ο Β' μηχανικός Απόστολος Καραμποϊκής, ο καθαριστής μηχανής Άγγελος Κεχαγιάν και ο προϊστάμενος ηλεκτρολόγος Χρήστος Σάλεμ. **2.** Ο Α' μηχανικός Κώστας Αλεφραγκής. **3.** Το γκαράζ του πλοίου. **4. Η ομάδα της κουβέρτας.** Από αριστερά, ο ύπαρχος Παναγιώτης Τριανταφύλλης, ο ναύκληρος Δημήτρης Διαματάρης, οι ναύτες Δημήτρης Λιάκαυτος, Βαγγέλης Ξηρός και Λευτέρης Σορώτος, ο ναυτοπάις Κώστας Τσιπής, οι ναύτες Βασίλης Ζαρκάδας και Γρηγόρης Βουτσινάς, ο ναυτοπάις Γιάννης Ροδουδάκης και η υποπλοίαρχος Ειρήνη Νιώτη



EUROCHAMPION JET 2

«Μας έβγαλε
ασπροπρόσωπους»

«Το να προσπαθείς
να διατηρήσεις

πρωτόκολλα ασφα-
λείας και ταυτόχρονα
να έχεις να διαχειρι-
στείς χίλια άτομα είναι
από τις πιο δύσκολες
καταστάσεις στη ναυ-
τιλία. Αυτό είναι
το δύσκολο κομμάτι
της ακτοπλοΐας,
η απροσδιόριστη
φύση του κινδύνου»

ηλεκτρονικά μέρη. Είναι αξιό-
πιστο, το ίδιο με το αδελφό
του. Στη μετασκευή του
EUROCHAMPION JET 1
απέκτησαν το αναγκαίο
know how κι εδώ έκαναν
τα ίδια. Είναι Incat, όλα ίδιας
φιλοσοφίας, ακόμα και με
τα CHAMPION JET, μόνο
τα μεγέθη αλλάζουν. Υπάρ-
χουν περιθώρια να φτιαχτεί
ακόμα καλύτερο. Ανάλογα
με τη φόρτωση φτάνουμε τα
40,5 μίλια/ώρα, η μέση ταχύ-
τητα είναι 37,5. Δεν έχουμε

καθυστερήσεις εν πλω και
είμαστε μέσα στους χρό-
νους μας. Το θέμα είναι τα
αυτοκίνητα, που συνέχεια
μεγαλώνουν και έχουν πε-
ρισσότερο βάρος. Σαφώς
και είναι καλύτερα πλοία
από τα CHAMPION JET και
το ELITE JET –είναι μερικά
μέτρα πιο μεγάλα και πιο βα-
ριά, με ακριβώς τις ίδιες μη-
χανές και σύστημα πρόω-
σης, και βγάζουν παραπάνω
δρόμο έχοντας ταυτόχρονα
καλύτερη συμπεριφορά

στον καιρό. Σίγουρα έχει
να κάνει και με τη γάστρα».

* * *

Ευχαριστίες

Οφείλουμε ένα μεγάλο
«ευχαριστώ» στον πλοίαρ-
χο Cpt Μιχάλη Πάνου, τον
ύπαρχο Παναγιώτη Τρια-
νταφύλλη και το εξαιρετικό
τους πλήρωμα, όπως και
στα στελέχη της Seajets
που οργάνωσαν την πα-
ρουσίαση του πλοίου,
την Κατερίνα Νατσίκου
και την Ηρώ Κοκκώνη. 📸

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΦΕΡΕΙ ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Supporting decisions
with integrated expertise
to protect your fleet and
preserve its value over time



Our experience. Your growth.

rina.org



Image created with Generative AI