ΑΤΥΧΗΜΑ Φγ/ογ COLOSSUS

Πρόσκρουση στη Λευκάδα

Τελικά, τι φταίει και τον τελευταίο καιρό τα ατυχήματα στις ελληνικές θάλασσες έχουν πληθήνει επικίνδυνα; Το σοβαρότερο από τα πρόσφατα συμβάντα προκάλεσε, όπως ήταν επόμενο, προβληματισμό και σωρεία ερωτημάτων. Να ευχηθούμε παρ' αυτά να είναι το τελευταίο

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΦΩΤΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ

ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΕ ΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΘΕΙ ΠΡΩΤΟΦΑΝΕΣ, ΑΝ ΔΕΝ ΗΤΑΝ ΠΑΝΟΜΟΙΟΤΥΠΟ ΜΕ ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΡΙΩΝ

Το φορτηγό/οχηματαγωγό COLOSSUS προσέκρουσε στη δυτική ακτή του όρμου Βασιλικής Λευκάδας, δύο ναυτικά μίλια περίπου βόρεια της άκρης Δουκάτο, πιο γνωστής ως «Κάβος της Κυράς», στις 04:40 της 17ης Νοεμβρίου. Η μορφολογία των ακτών αυτών είναι κρημνώδης και, καθώς η πρόσκρουση έγινε με όλο τον δρόμο των 17 κόμβων, υπήρξε εξαιρετικά σφοδρή. Το πλοίο σφηνώθηκε κυριολεκτικά στην πλαγιά καταστρέφοντας την πλώρη του σε μήκος 20 περίπου μέτρων, από το κοράκι έως το προπελάκι. Ως εκ θαύματος, κανείς από τα 20 άτομα πλήρωμα και τους 11 οδηγούς φορτηγών δεν τραυματίστηκε. Το πλοίο είχε αποπλεύσει στις 20:00 της προηγουμένης από την Κόρινθο, μεταφέροντας 58 φορτηγά με προορισμό την Ancona. Έως αυτή τη στιγμή (24/11/10), δεν έχουν ανακοινωθεί επίσημα τα αίτια του ατυχήματος.Το πλοίο αποκολλήθηκε από ρυμουλκά της εταιρείας Λυμπουσάκη και κατέπλευσε ρυμουλκούμνο στον Πειραιά στις 23 Νοεμβρίου. Πλοίαρχος του πλοίου είναι ο κ. Γεώργιος Πάγκαλος, ενώ βάρδια είχε την ώρα του ατυχήματος ο ανθυποπλοίαρχος Ακριβός Χριστογιάννης, που κατά τα φαινόμενα ήταν και μόνος του στη γέφυρα. Το COLOSSUS, πρώην SHUTTLE, 178 x 25 x 6,50 μέτρα, ναυπήγησης 1987 στην Ιαπωνία, με μηχανές MAN-Mitsubishi 2 x 9.000 kW, έχει ναυλωθεί από τη Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου εδώ και μερικούς μήνες.

ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

Είναι κυριολεκτικά απίστευτο και θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και ως πρωτοφανές, αν δεν είχαμε τη δεκαετία που πέρασε, δύο άλλα πανομοιότυπα περιστατικά πρόσκρουσης πλοίων σε νησί. Την πρόσκρουση του ΕΓ/ΟΓ ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ 2 στο Κράτζι της Πάρου τον Ιούνιο του 1999 («Ε», τ. 75, Ιούλιος 1999) και την προσάραξη του ΦΓ/ΟΓ ΑΡΙΩΝ στις 10 Φεβρουαρίου 2005 στη Β.Δ. Χίο («Ε», τ. 143, Μάρτιος 2005).
Στην πρόσκρουση του ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ 2, τη διακυβέρνηση είχε ο υποπλοίαρχος, που έκανε, όπως και στο COLOSSUS, 6ωρίες και ανέλαβε την ευθύνη του «πρωτοφανούς» ατυχήματος, αφού έπεσε πάνω σε ένα ολόφωτο νησί. Το ανεξήγητο ήταν, και εξακολουθεί να είναι, ότι στη γέφυρα φέρονται να ήταν ακόμη ο τιμονιέρης και ο σκάπουλος. Δεν υπήρξε ο παραμικρός τραυματισμός, αποδεικνύοντας ότι η πρόσκρουση με την πλώρη, ακόμη και με όλο τον δρόμο του βαποριού, έχει απείρως μικρότερες συνέπειες από εκείνη με την μπάντα και θα πρέπει, όσο κι αν αυτό ακούγεται τρομακτικό, να «επιλέγεται» σε περίπτωση που η αποφυγή με στροφή του πλοίου είναι αμφίβολη. Η αιτιολογία βρίσκεται στο γεγονός ότι το πρωραίο στεγανό σύγκρουσης είναι το πιο ισχυρό τμήμα του πλοίου και η κατάκλυση περιορίζεται σε αυτό, μειώνοντας στο ελάχιστο την πιθανότητα βύθισης. Η πρόσκρουση δεν εί- ►