

Κωστής Σταμπουλέλης

Δεν υπάρχουν άσχημα πλοία

Στις 8 Απριλίου συμπληρώνει 21 χρόνια ζωής δίπλα σε ό,τι αγάπησε περισσότερο. Τη σύζυγό του Ελένη και τα καράβια. Ο ναυπηγός Κωστής Σταμπουλέλης είναι ο Director Operations Newbuildings & Development της SuperFast Ferries και εργάζεται επί δύο και πλέον δεκαετίες δίπλα στον Περικλή Παναγόπουλο

Είναι ο υπεύθυνος της ναυπήγησης των σπουδαιότερων πλοίων της εποχής μας από τα σπουδαιότερα ναυπηγεία του πλανήτη.

Στη συζήτησή μας διαχωρίζει "πλωτά παλάτια" από "πλωτά σκηνικά" και ξεδιπλώνει ενδιαφέρουσες απόψεις για τα πλοία που έγιναν fast και faster, ανασύροντας από τον χρόνο το πάθημα του Κάιζερ. Δείχνει να εκκινά μέχρι ενός βαθμού τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής, έχει μόνο καλές κουβέντες για τα φινλανδικά ναυπηγεία Kvaerner και θεωρεί ιδανικό ναυπηγείο το γερμανικό Meyer Werft. Από όλα τα σημερινά βαπόρια του κόσμου ξεχωρίζει το CROWN ODYSSEY, αποφεύγει τα γαπωνέζικα, ορίζει το έξυπνο πλοίο, περιγράφει το ιδανικό SUPERFAST που δεν πρέπει να έχει μήκος πάνω από 200 μέτρα και δηλώνει ότι τα καλύτερα SUPERFAST είναι αυτά που θα δούμε σε λίγες εβδομάδες.

Ο κύριος Σταμπουλέλης είναι ένα σπουδαίο στέλεχος της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας που εξακολουθεί να συγκινείται με την έπαρση της ελληνικής σημαίας σε κάθε καράβι που παραλαμβάνει, και να το δηλώνει.

(...)

Γιατί γίνετε ναυπηγός;

«Από παιδί μου άρεσαν τα βαπόρια, η ιδέα του πλοίου που ταξιδεύει. Και είχα να διαλέξω μεταξύ Εμπορικού και Πολεμικού Ναυτικού. Το πρώτο σήμαινε πολλές στερήσεις σε όλους

τους τομείς, μηδέν κοινωνική ζωή, μακριά από το σπίτι. Το Πολεμικό Ναυτικό πάλι, η τυπολατρεία, η ιεραρχία του, δεν με ενδιέφερε, έτσι είπα... τουλάχιστον ας μάθω να τα φτιάχνω τα βαπόρια! Έτσι ξεκίνησα».

Έχετε ταξιδέψει στη θάλασσα πολλές φορές; Και για πολλές ημέρες;

«Ναι. Το μακρύτερο διάστημα είναι ενόμισης μήνας με το CROWN ODYSSEY. Από Ευρώπη μέχρι Rio de Janeiro και San Juan».

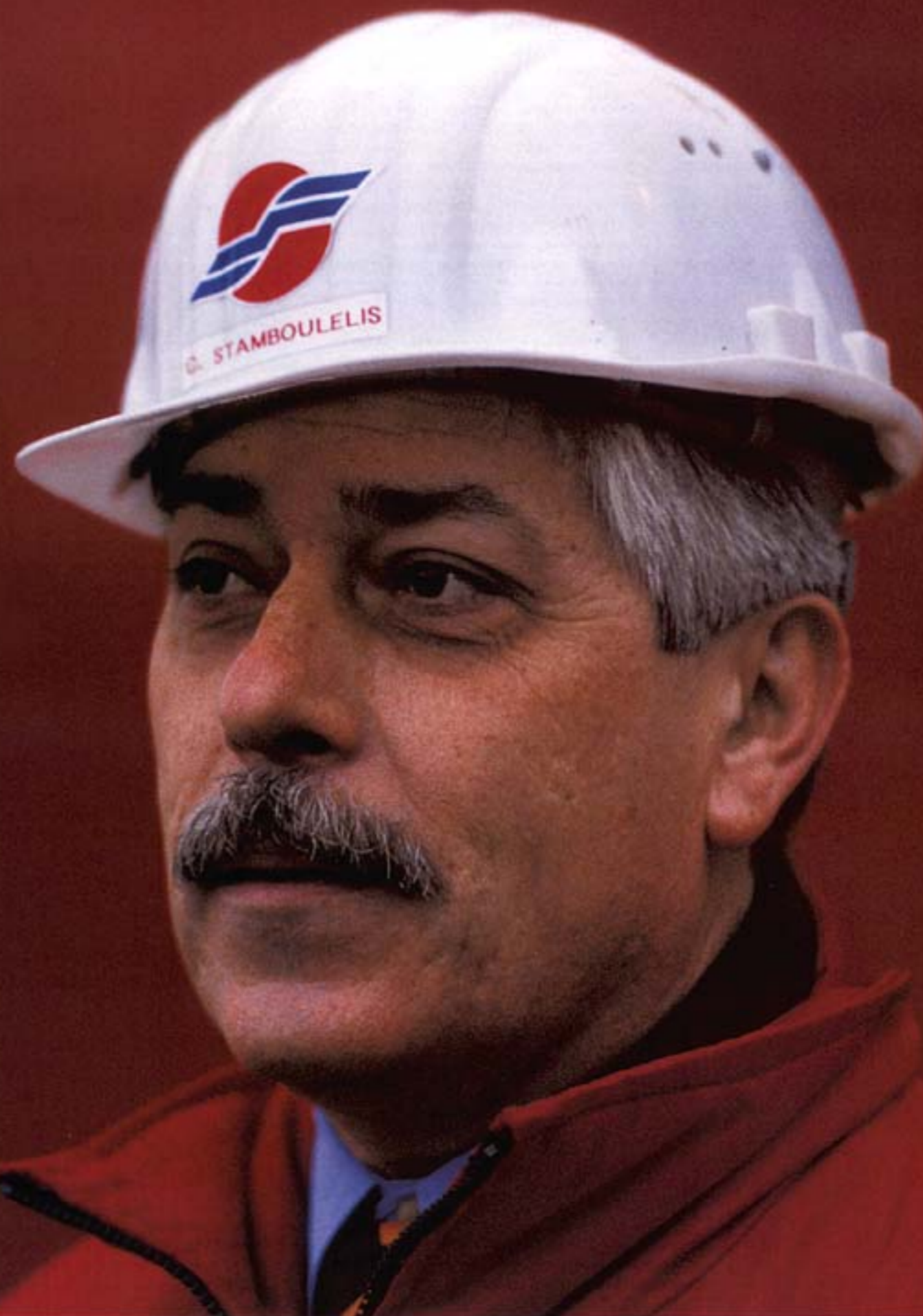
Πότε θεωρείται επιτυχημένος ένας ναυπηγός;

«... Θα μιλήσω για μένα... Να προδιαγράψω ένα συγκεκριμένο τύπο πλοίου για ένα συγκεκριμένο σκοπό, να κάνω τον γενικό σχεδιασμό, να μπω σε κάθε είδους λεπτομέρειες. Να διαπραγματευτώ με τα ναυπηγεία, να έχω τη γενική επίβλεψη της κατασκευής του και των δοκιμών του και τέλος να παραλάβω το καινούργιο βαπόρι».

Ο καθένας είναι επιτυχημένος σε οποιοδήποτε επάγγελμα από τη στιγμή που κατοφέρνη να κάνει αυτό που του αρέσει. Ως ναυπηγός θεωρώ τον εαυτό μου επιτυχημένο και είμαι ευτυχής, διότι κατάφερα να ασχοληθώ ακριβώς με το αντικείμενο που ήθελα. Ακόμα και η διπλωματική μου ως φοιτητής ήταν τα ποστάλια».

Το αντικείμενο της δουλειάς σας δεν είναι συνηθισμένο στην Ελλάδα. Τι ακριβώς κάνετε;

«Ασχολούμαι με το operation της εταιρείας, αλλά όχι το καθημερινό. Τον στόλο, δηλαδή, που πρέπει να αναπτύξει, τι καράβια χρειάζεται,



πού τα χρειάζεται και πότε τα χρειάζεται. Από τον σχεδιασμό και το χτίσιμο των βαπορών που η εταιρεία χρειάζεται μέχρι την ανάπτυξη της στους τομείς όπου δραστηριοποιείται, δηλαδή: Ανοίγουμε καινούργιες γραμμές, πάμε σε καινούργια λιμάνια, χτίζουμε καινούργιες εγκαταστάσεις –στην Πάτρα, στην Ηγουμενίτσα, στη Σουηδία ή στη Φινλανδία, στο Rosyth της Σκωτίας ή στο Zeebrugge του Βελγίου. Πρέπει να δούμε τα λιμάνια. Να φτιάξουμε τις ράμπες. Να σχεδιάσουμε πλοία και ράμπες. Να βρούμε πώς παντρεύονται...».

Λόγω των αρχών της συνεργασίας σας με τον Π. Παναγόπουλο είχατε αυτό το αντικείμενο;

«Όχι. Ξεκίνησα ως απλός ναυπηγός. Πρώτη μου δουλειά ήταν, θυμάμαι, να τσεκάρω και να διορθώσω το stability booklet του GOLDEN ODYSSEY. Πρωτομήνηκα στην εταιρεία τον Απρίλιο του 1981. Ήταν 8 Απριλίου του 1981».

Η ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ROYAL ODYSSEY ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

«Το πρώτο πλοίο που ανέλαβα ήταν η μετασκευή του ROYAL ODYSSEY, το 1981-82, το DORIC όπως το έλεγαν τότε, πρώην HANSEATIC που είχε ξεκινήσει ως SHALOM, χτισμένο στα Chantiers de l'Atlantique.

Είχα αναλάβει αυτό που θα λέγαμε σήμερα τα logistics της μετασκευής. Ήταν μια μετασκευή που την κάναμε μόνοι μας με δικιά μας συνεργεία. Την επιβλέψαμε εμείς, την προγραμματίσαμε εμείς, εμείς κάναμε και όλες τις παραγωγικές των υλικών.

Είχα αναλάβει τον τομέα των υλικών που θα χρειαζόμασταν για τη μετασκευή, καθώς και την παρακολούθηση των επιβλεπόντων –γιατί είχαμε έναν επιβλέποντα ανά κατάσταση».

Σε ποιο ναυπηγείο έγινε η μετασκευή;

«Η μεγάλη δουλειά έγινε στο Πέραμα και όταν χρειάστηκε να πάμε σε ναυπηγείο –γιατί αλλάξαμε την πλώρη, βάλουμε βολβό που δεν είχε το βαπόρι, αλλάξαμε και τις δύο τσιμινιέρες και βάλουμε μία- πήγαμε στο Νεώριο της Σύρου.

Ήταν μια πολύ μεγάλη δουλειά που έγινε στην Ελλάδα από την αρχή μέχρι το τέλος, και μέσα στον χρόνο που είχαμε πει. Σε χρόνο ρεκόρ. Παραλάβαμε το βαπόρι στο Newport News της Βιρτζίνια τον Ιανουάριο του 1982 αμέσως μετά την Πρωτοχρονιά, μαζί με 150 Έλληνες εργάτες, οι οποίοι στην περατζάδα που κάναμε από το Newport News μέχρι το Πέραμα, δεν είχαν άλλο σκοπό παρά να ξηλώνουν όλο το βαπόρι. Το βαπόρι έφτασε στο Πέραμα και ήταν ένα οικόπεδο το κάθε κατάσταση. Πλην του κινηματογράφου που σφήσαμε ως είχε. Μέσα σε πέντε μήνες, από τα μέσα Ιανουαρίου μέχρι τα μέσα Μαΐου, είχε γίνει όλη η μετασκευή».

Το ROYAL ODYSSEY ήταν το δεύτερο πλοίο της εταιρείας του Περικλή Παναγόπουλου.

«Ναι, πρώτο ήταν το GOLDEN ODYSSEY, μετά το ROYAL ODYSSEY και μετά το νεότευκτο CROWN ODYSSEY».

Τότε ήσασταν στο τεχνικό τμήμα.

«Ναι. Με τον ναυπηγό-μηχανολόγο Κώστα Κοτρώτσιο. Εκείνος ήταν προϊστάμενός μου, αλλά ουσιαστικά αυτά που είχαν να κάνουν με τις μετασκευές και τις νέες ναυπηγήσεις τα αναλάμ-

βανα εγώ. Στα καθαρώς μηχανολογικά θέματα τον πρώτο λόγο τον είχε ο Κώστας».

Το CROWN ODYSSEY το δουλέψατε σε συνεργασία με τον κύριο Κοτρώτσιο;

ΚΑΡΑΒΙ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

«Στον μηχανολογικό τομέα. Συνεργάστηκα περισσότερο με τον κύριο Περικλή Παναγόπουλο και με τα αρχιτεκτονικά γραφεία του Μιχάλη Κατζουράκη και του Γιάννη Τερζόγλου. Δύο γραφεία ξεχωριστά, με τα οποία δουλέψαμε και σε άλλα πλοία αργότερα. Κάποια στιγμή βάλουμε και ένα τρίτο γραφείο στο project αυτό, που ήταν σκωτσέζικο. Το Fletcher McNeese του Bill Handerson. Έκαναν τα apartments που ήταν στο τελευταίο επάνω κατάστρωμα».

Πόσο καιρό διάρκεισε η ναυπήγηση;

«Ξεκίνησε να κατασκευάζεται στα ναυπηγεία Meyer Werft Αύγουστο προς Σεπτέμβριο του 1986 και μας παραδόθηκε αρχές Ιουνίου του 1988».

Ο Παναγόπουλος δίνει την αίσθηση ακόμα και σήμερα ότι είναι πολύ υπερήφανος γι' αυτό το καράβι.

«Έτσι είναι. Όλοι είμαστε περήφανοι γι' αυτό το καράβι. Είναι ένα στολίδι! Ακόμα και ένας ηλεκτρονικός να το δει, που δεν έχει σχέση ούτε με διακόσμηση, ούτε με ενδιαίτηση επιβατών, ούτε με θέματα διασκέδασης, θα πει "το CROWN τον καιρό που έγινε ήταν υπόδειγμα εφαρμογής των τελευταίων λύσεων που είχε βρει η τεχνολογία!". Αυτοματισμοί υπόδειγμα, η πρόωσή του υπόδειγμα, πρωτότυπο»...!

Η πρόωση;

«Οι μηχανές ήταν diesel, αλλά είχαμε ξεκινήσει την ιδέα με δύο μεγάλες μηχανές και δύο μικρότερες για να έχουμε πολλές εναλλακτικές λύσεις πρόωσης για εξοικονόμηση καυσίμων. Μπορούσε να κινείται το πλοίο με τις δύο μικρές ή με τις δύο μεγάλες ή με μία μικρή και μία μεγάλη. Το σύστημα "father and son"».

Μετά από τόσα χρόνια και τόσα βαπόρια που έχουν βγει εκτιμάτε ότι παραμένει το CROWN καλύτερο βαπόρι;

«Ναι, να... Το σημερινό NORWEGIAN CROWN εξακολουθεί να είναι κατά τη γνώμη μου το καλύτερο κρουαζιερόπλοιο, παρόλο που μου λένε διάφοροι που το έχουν δει πρόσφατα μέσα, ότι οι Νορβηγοί δεν το έχουν προσέξει το βαπόρι. Μην ξεχνάμε ότι το CROWN είναι τώρα 14 ετών. Αλλά εάν κανείς δει το εσωτερικό του, τη λεπτομέρεια, τα υλικά, την ποιότητα, την αρμονία των υλικών θα καταλήξει ότι τέτοιο βαπόρι δεν έχει ξαναγίνει».

Σας άρεσε πάρα πολύ.

«Ήταν τέλειο».

ΜΟΥ ΑΡΕΣΟΥΝ ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Όταν σας ρωτούν "αν σας αρέσει ένα πλοίο", τι καταλαβαίνετε;

«Κατ' αρχάς πρέπει να σας πω ότι εμένα μου αρέσουν όλα τα ποστάλια και τα ferries. Γιατί και τα ferries ποστάλια θεωρούνται, παρόλο που μεταφέρουν και αυτοκίνητα. Το CROWN μου άρεσε από κάθε άποψη. Είτε βλέποντάς το εξωτερικά, είτε βλέποντάς το lay out εσωτερικά, βλέποντας όλη τη διακόσμησή του, από την τελευταία λεπτομέρεια της κουρτίνας –που έμπαινε, πώς



Στην καθέλκυση του SUPERFAST XII στο ναυπηγείο Flender, στη Β. Γερμανία

έπεφτε, πώς έμπαινε το φως να τη φωτίσει... Πώς ήταν τα διαφορετικά επίπεδα, πού βάζαμε σκαλοπάτια, πού βάζαμε ράμπες, πώς κάναμε τις ράμπες, πώς κάναμε τα κάγκελα στη ράμπα. Πώς βάζαμε τις πόρτες, πού βάζαμε πόρτες, πού ανοίγουν και πού συρμέννες...».

Όταν βλέπετε ένα πλοίο απ' έξω για πρώτη φορά, έχετε άποψη μέσα στα δύο πρώτα λεπτά αν σας αρέσει ή όχι;

«Δύσκολα θα πω ότι ένα πλοίο δεν μου αρέσει. Όσα στραβά και αν του βρω, τελικά θα βρω τα

καλά του στοιχεία. Δεν μπορώ, δεν μου έρχεται να απορρίψω ένα ποστάλι. Δύσκολα θα πω τι φοβερά άσχημο πλοίο είναι αυτό!...».

Δεν το έχετε πει ποτέ;

«Όχι... Θυμάμαι, ως φοιτητής, όταν έκανα μια διπλωματική εργασία στο Πολυτεχνείο, είχε πέσει στα χέρια μου η φωτογραφία ενός πλοίου που αργότερα ήρθε στην Ελλάδα και άφησε εποχή στην ακτοπλοία.

Ήταν το ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΗΝΟΥ, το πρώτο. Βλέποντας τη φωτογραφία του, είπα όλα του κα-

λά αυτού του πλοίου, την ταμινιέρα ποιος την πάτησε από πάνω και μπήκε μέσα;

Η ταμινιέρα είναι το σήμα κατατεθέν του πλοίου, είναι το σημείο όπου εστιάζει το μάτι σου. Εκείνο το βαπόρι, για κάποιο λόγο που δεν κατάλαβα ποτέ, την είχε βάλει σχεδόν στο ίδιο ύψος με την υπερκατασκευή. Τα βλέπω ωραία όλα τα βαπόρια κι ας βλέπω τα φεγάδια τους».

Πού παγαίνει το μάτι σας στα τρία, τέσσερα πρώτα λεπτά;

«Στη γενική του όψη. Και όπως είπα πριν, όπως κοιτάς ένα βαπόρι ή ένα κτίριο, κάπου το μάτι σου εστιάζει. Συνήθως αυτό, τουλάχιστον τα προηγούμενα χρόνια, ήταν η ταμινιέρα. Αλλά και τώρα νομίζω ότι εκεί εστιάζεις και έπειτα αρχίζεις και βλέπεις όλο το σκάφος. Βλέπεις τη συμμετρία ή την έλλειψη συμμετρίας. Τις αναλογίες του, το πώς μοιράζονται οι διάφορες επιφάνειες και οι όγκοι πλώρα-πρύμα και πάνω-κάτω. Βλέπεις πώς σχεδιάζονται όλα τα ανοίγματα, παράθυρα, πόρτες κ.λπ.

«Το SUPERFAST XII θα είναι το

καλύτερο καράβι του στόλου μας»



Στην κατασκευή του SUPERFAST IV στη Φινλανδία

Πώς και πού τοποθετούνται οι βάρκες και όλα τα σωστικά μέσα. Πώς διαμορφώνεται η τελική εικόνα με τον χρωματισμό... Αν όλα αυτά πάνε καλά, προχωράς παρακάτω και βλέπεις τις λεπτομέρειες».

Η πλήρη είναι λεπτομέρεια;

«Ναι, αλλά σημαντική λεπτομέρεια που πρέπει να δένει με το σύνολο. Στο παρελθόν άλλαζαν πλήρες σε ελληνικά βαπόρια της ακτοπλοίας για να τα κάνουν πιο μοντέρνα και σχεδίαζαν πλήρες που δεν είχαν καμία σχέση με το υπόλοιπο σκάφος. Το αποτέλεσμα ήταν κατά κανόνα κακό. Για παράδειγμα στη δεκαετία του 1980 οι Τυπάλδοι είχαν ένα πολύ ωραίο βαπόρι, το

ΕΛΛΑΣ. Σκεφτείτε το ίδιο βαπόρι με την πλήρη του SUPERFAST. Μαύρο χάλι!».

Στο ΚΝΟΣΣΟΣ PALACE η πλήρη είναι δεσπούνολογ με αυτό που ακολουθεί μετά...

«Ναι, αλλά δεν φταίει η πλήρη. Το υπόλοιπο φταίει! Η πλήρη είναι εντάξει. Φέρνοντας στο μυαλό μου το βαπόρι, βρίσκω ότι είναι πολύ κουτί πίσω, ενώ η πλήρη του είναι μια χαρά».

Ταξιδεύατε στα Νάξο από μικρός;

«Γεννήθηκα στη Θεσσαλονίκη. Η μητέρα μου ήταν από τη Νάξο, ο πατέρας μου από τη Μικρά Ασία. Στη Νάξο πήγα να τα καλοκαίρια από μικρό παιδί και τη θεωρώ πατρίδα μου».

Φεύγατε από τον Τζελέμπ...

«... και έφτανα στη Νάξο. Με το ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ, το ΔΕΣΠΟΙΝΑ, το ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ, το ΜΟΣΧΑΝΟΗ...».

ΨΑΧΝΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Με την πώληση της Royal Cruise Line βρεθήκατε χωρίς αντικείμενο δουλειάς.

«Η αλήθεια είναι ότι όταν πουλήθηκε η εταιρεία υπήρχαν πολλά λεφτά...».

Χαράκατε;

«Όχι δεν χάρηκα. Λυπήθηκα, ειδικά για το CROWN όπου είχα ξοδέψει τέσσερα χρόνια από τη ζωή μου και την καριέρα μου -γιατί ξεκίνησα από τα πρώτα σχέδια που είχαν γίνει τα οποία

μας είχε φύγει -και αυτό υπάρχει πάντοτε- το "μικρόβιο" της κρουαζιέρας, παρά τη συμφωνία που είχε υπογράψει τότε με τους Νορβηγούς, ότι έπρεπε να περάσει κάποιος χρόνος για να μπορέσει να επανέλθει ο ίδιος με εταιρεία στον τομέα της κρουαζιέρας».

Εντούτοις, το πρώτο με το οποίο καταπιστήκαμε ήταν πάλι κρουαζιερόπλοιο! Είχαμε τότε δουλέψει με την Kvaerner το project ενός τεράστιου κρουαζιερόπλοιου της εποχής, χωρητικότητας 2.500 επιβατών, του οποίου τα σχέδια τα έχω ακόμα στο γραφείο».

Υπάρχει περίπτωση να το δούμε από εσάς και τη μεγάλη σας φίλη Costa Crociere;

«Δεν νομίζω. Έχουν γίνει τεράστιες αλλαγές από το 1990-91. Όμως μόλις ολοκληρώσαμε τον σχεδιασμό και αρχίσαμε να συζητάμε το οικονομικό μέρος, είδαμε ότι επρόκειτο για ένα πανάκριβο project, απαγορευτικού κόστους, γύρω στο τέταρτο δισεκατομμυρίου δολαρίων που δύσκολα θα μπορούσε να σταθεί από μόνο του εμπορικά. Τεράστιο το κόστος για εκείνα τα χρόνια, αλλά ακόμα και για σήμερα. Πάνω από 1/4 δισ. δολάρια».

Πόσο κόστισε το CROWN;

«Λιγότερο από τα μισά».

Μέσα σε μόνο δέκα χρόνια μπορεί να ξεπεραστεί το σκέδιο ενός κρουαζιεροπλοίου...

«Η πρόωση έχει αλλάξει τόσο δραστικά τα τελευταία χρόνια, με τα ροές για παράδειγμα, παρά τα προβλήματα που έχουν παρουσιάσει. Αλλά έχουν αλλάξει και οι ανάγκες της αγοράς, και το τι θέλει ο επιβάτης. Μπορούμε βέβαια να ξαναδουλέψουμε το σχέδιο και να το προσαρμόσουμε στα σημερινά δεδομένα».

Από το 1989 ξαναενασχολήκατε το 1994 με τη ναυπήγηση του SUPERFAST I;

«Ναι, αλλά ήδη είχαμε έτοιμα τα βαπόρια... Στο μεταξύ, από το 1991, είχαμε ψάξει όλη την αγορά των ταχύπλοων νέας τεχνολογίας, καταμαράν και μοσοήλι. Ασχοληθήκαμε με τον πατέρα και τον υιό Παναγόπουλο, υπέρ το δέον. Μέχρι που τα απορρίψαμε μια και έξω και πήραμε την απόφαση να χτίσουμε τα SUPERFAST I και II. Μια απόφαση που βγήκε με πολλή προσπάθεια, το 1993».

Η ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΝΕΑΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

«Είχαμε δει όλα τα νέας τεχνολογίας τότε. Πήγαμε στην Austal και στην Oceanfast. Μάλιστα το project που συζητούσαμε με τους Αυστραλούς, ήταν μια συνεργασία και με τα δύο αυτά ναυπηγεία. Τον καιρό εκείνο συζητούσαμε για το μεγαλύτερο καταμαράν που θα υπήρχε. Η ταχύτητά του θεωρητικά θα έφτανε τα 42 μίλια. Θεωρητικά».

Το μήκος του;

«Αν θυμάμαι καλά συζητούσαμε για 95 μέτρα».

Για την Δξριατική ήταν η ιδέα;

«Όχι, απαραίτητα. Η ιδέα ήταν να δούμε τι δυνατότητες έχει το πλοίο, που θα μπορούσε να πάει... Γνωρίστηκα με έναν πολύ συμπαθή και πανέμορφο Αυστραλό -δεν ξέρω πια- ο οποίος προωθούσε στην αγορά τα καταμαράν μιας αυστραλιανής εταιρείας. Τον συνάντησα σε μια έκθεση, μιλήσαμε και εντυπωσιάστηκα».

Στο μεταξύ βγήκε το GREAT BRITAIN της Sea Containers. Βλέπαμε από την αρχή ότι επρόκειτο για ένα εντελώς ειδικό project, ότι χρειαζόταν μια εντελώς ειδική αγορά, το παλέψαμε με εκείνα τα αρχικά σχέδια, όλο βρούσαμε σημεία που δεν μας άρεσαν, ο Αυστραλός επανερχόταν με βελτιωμένες προτάσεις βάσει των αναγκών μας...».

Ενδιάμεσα ψάξαμε πολύ σοβαρά στην Ιταλία την περίπτωση μικρότερων σκαφών της τεχνολογίας του air couché -κάτι μεταξύ hovercraft και καταμαράν- το ACS, κάτι ανάλογο με το GOLDEN OLYMPICS της Πειραιώς ANE, αλλά με γκαράζ. Το απορρίψαμε και αυτό».

Γιατί;

«Βρούσαμε ψεγάδια στον σχεδιασμό του πλοίου, αλλά και στο operation που θα μπορούσαμε να κάνουμε σε αυτό. Είδαμε τα μοσοήλις με τον Αλέξανδρο... Και τι δεν είδαμε! Όλα τα είδαμε... Τα μοσοήλις τα κοιτάξαμε ακόμα και αφού είχαμε χτίσει τα δύο πρώτα SUPERFAST. Ταξιδέψαμε το 1996 από την Κιτίναεσχία της Ιταλίας στην Οίβια της Σαρδηνίας με το TAURUS της Tirrenia, αυτό που είναι ανάλογο του ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ».

Τι δεν σας άρεσε;

«Ότι αυτό το πλοίο δεν θα μπορούσε ποτέ, μα ποτέ, να κάνει τουλάχιστον απόσβεση στο operation. Πιστέ! Λόγω της υψηλής κατανάλωσης καυσίμων... Το TAURUS είχε πρωτόκολλο 1.800 άτομα και ένα τεράστιο γκαράζ. Και το θεωρήσαμε, χωρίς τότε να έχει τραβήξει την ανηφόρα το πετρέλαιο, εντελώς ασύμφορο οικονομικά... Φόγαμε όμως ένα φοβερά νόστιμο ψάρι στην Οίβια!...».

Τώρα που το σκέφτομαι, όπου τρώγαμε πολύ καλά δεν καταλήγαμε τελικά σε συμφωνία. Ιταλία σε πολλά μέρη, Γαλλία, Ισπανία... παντού τρώγαμε νοστιμότατα φαγητά αλλά ποτέ δεν χτίσαμε βαπόρια... Ο Περικλής Παναγόπουλος μου είχε πει, όταν παραλόβαμε τα βαπόρια από τη Φινλανδία: «Κωστή, σου υπόσχομαι τα επόμενα βαπόρια θα τα χτίσουμε σε θέρετρο!... Ακόμη το περιμένω...».

Γιατί εξακολουθείτε να κατασκευάζετε καρόβια 27-28 κόρβων;

«... και παραπάνω! Υπερρεακτική ταχύτητα 28,5». **Υπάρχει μία "στροφή", ιδιαίτερα της Ρ&Ο με τα νέα πλοία της των 22 κόρβων...**

«Η ταχύτητα είναι συνδεδεμένη με το τι θες να κάνεις με το βαπόρι... Εμείς κατασκευάζουμε πλοία για να εξυπηρετούμε ένα δρομολόγιο με τον «ιδανικότερο» τρόπο. Θέλουμε να κάνουμε το single voyage σε 19-20 ώρες, ώστε να έχουμε τη δυνατότητα, στο υπόλοιπο του 24ωρου, να ξεφορτώσουμε, να φορτώσουμε και να ξαναγυρίζουμε, για να είμαστε το επόμενο 24ωρο στο λιμάνι αφετηρίας. Δεν το κάνουμε για να σπάσουμε κανένα ρεκόρ, είναι οικονομικοί, επιχειρηματικοί οι λόγοι».

ΤΑ SUPERFAST ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Στην Κρήτη θα βάζατε πλοίο 28,5 κόρβων;

«Στην Κρήτη είναι διαφορετικά. Έχει δρομολογική με τη δυνατότητα να πάει 31 μίλια, αλλά εξακολουθεί να κάνει ένα δρομολόγιο την ημέρα!... Τι κερδίζουμε, δηλα-

διαμορφώθηκαν εκατοντάδες φορές, χωρίς να έχουμε βρει ούτε ναυπηγείο, μέχρι και τον τελευταίο δεξαμενισμό του πριν το πουλήσουμε. Είχαμε λοιπόν τότε πολλά λεφτά και εγώ δεν είχα αντικείμενο!».

Πώς περνούσατε τον χρόνο σας;

«Ψάχνοντας να βρω αντικείμενο και προσπαθώντας να πείσω τους άλλους ότι αυτό είναι το αντικείμενο! Και ήρθαν τα SUPERFAST».

Εκκεντρίκατε τα SUPERFAST; Σε συνεργασία με τον πατέρα Παναγόπουλο;

«Με τον πατέρα και τον υιό Παναγόπουλο από κοινού, αν και ο Αλέξανδρος ήταν από την αρχή πιο ενθουσιώδης. Κατ' αρχάς, τότε ακόμα δεν

δη: Πιστεύουμε ακράδαντα ότι όσο κρατάς τα βαπόρια στα λιμάνια δεμένα, δεν κάνεις τίποτα». **Εσείς θα κάνατε δύο δρομολόγια την ημέρα;**
 «Δεν ξέρω αν εξυπηρετεί σήμερα να γίνουν δύο δρομολόγια την ημέρα...».

Γ' αυτό δεν έχετε βάλει καράβι;
 «Δεν εξυπηρετεί να γίνουν δύο δρομολόγια, αλλά δεν εξυπηρετεί να πηγαίνει κανείς και σε εξή ώρες. Ιδιαίτερα τη νύχτα. Εάν το ΚΝOSSOS PALACE αναπτύξει όλη του την ταχύτητα θα φτάσει στις τρεις το πρωί. Για να εξυπηρετήσει

«Με τον Αλέξανδρο σίγουρα μοιράζομαι την αγάπη για τα κρουαζιερόπλοια και τα ferries. Πήρε στα χέρια του τα SUPERFAST από τη γέννησή τους, τα αγάπησε, τα βάφτισε και τα μεγαλώνει»

ποιον; Για να φεύγει στις 9 το βράδι και να φτάνει στις 8 το πρωί, σε δώδεκα ώρες, δεν χρειάζονται 31 μίλια την ώρα...».

Εξακολουθείτε να θέλετε να βάλτε καράβι στην Κρήτη;

«Ναι, βέβαια. Και στη Ρόδο, σίφωσήποτε. Εκεί μάλιστα χρειάζεται περισσότερο, γιατί είναι μεγάλη η απόσταση».

Ποιο SUPERFAST θα μπορούσε να έρθει στην αιολοπλοία;

«Στην Κρήτη θα μπορούσαν να πάνε όλα...».

Στη Ρόδο δεν ξέρω ακόμα πώς είναι το λιμάνι, αλλά νομίζω ότι μπορούν. Στη

Μυτιλήνη μπορούν. Δεν μπορούν όμως να πάνε στη Χίο. Παρόλο που νομίζει κανείς ότι έχει ένα τεράστιο λιμάνι ουσιαστικά έχει πολλούς περιορισμούς.

Ανοίγει η ράμπα του πλοίου και πέφτει στο μαγαζί απέναντί! Κάναμε ένα δοκιμαστικό με το BLUE STAR 1 και τα είδαμε...

Στην Ελλάδα θέλει ο κόσμος σωστά, σύγχρονα βαπόρια, αλλά δυστυχώς το κράτος δεν αποφασίζει να φτιάξει τα λιμάνια, αλλά ούτε και επιτρέπει στις εταιρείες, όπως η δική μας, να φτιάξουν με δικά τους έξοδα τις απαραίτητες υποδομές».

Παράλογα πράγματα...

«Παράλογα πράγματα, αλλά όπως λέγεται στις

μέρες μας και από τα πλέον επίσημα χείλη "αυτή είναι η Ελλάδα" ...».

ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΚΑΡΑΒΙΑ

Η αισθητική των κτισμάτων εξαρτάται από τους αρκατέκτονες. Μπορούμε να πούμε το ίδιο για τα καράβια και τους ναυπηγούς;

«Βεβαίως... Και μην ξεχνάμε κάτι πολύ σημαντικό που και μένα μου το μάθανε οι αρχιτέκτονες. Ξέριστε ότι οι αρχιτέκτονες έχουν θεό τους τον Le Corbusier, ο οποίος έχει ως πρότυπο ιδανικού

σχεδιασμού το υπερωκεάνιο; Το κάθε υπερωκεάνιο της εποχής εκείνης αντιπροσώπευε για τον Le Corbusier τον ιδανικό σχεδιασμό και πάνω σ' αυτά βασίστηκε για να σχεδιάσει τα δικά του κτίρια. Οι αρχιτέκτονες της στεριάς πήραν πολλά από τους αρχιτέκτονες της θάλασσας».

Βρίσκετε όμορφα τα SUPERFAST;

«Η ομορφιά κάθε πλοίου είναι συνδεδεμένη άμεσα με τη χρήση του. Αν έβλεπα, δηλαδή, ένα ferry που είχε τις γραμμές ενός yacht δεν θα μου άρεσε. Αν έβλεπα ένα yacht με τις

γραμμές ενός ferry πάλι δεν θα μου άρεσε. Πρέπει κανείς να βλέπει τον σκοπό για τον οποίο γίνεται ένα βαπόρι. Από και και πέρα μπορούμε να πούμε ότι "ναι, αυτό είναι ωραίο ferry, αυτό δεν είναι ωραίο ferry" ...».

Τα SUPERFAST είναι πολύ ωραία ferries, αλλά επιπλέον έχουν πάρει πολλά στοιχεία από τα κρουαζιερόπλοια. Στο κάτω κάτω δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι τα ferries μεταφέρουν και φορτία και επιβάτες. Εμείς φροντίσαμε να προσφέρουμε στον επιβάτη το περιβάλλον, τις ανέσεις και την εξυπηρέτηση που του προσφέρονται σε ένα κρουαζιερόπλοιο».

Ορισμένα από τα στοιχεία των κρουαζιεροπλοίων; Η συμμετρία τους, η χωροθέτηση των βασικών



χώρων ενδιαίτησης... Ξεκινήσαμε κάνοντας τα πρώτα SUPERFAST περισσότερο ferries απ' ό,τι έπρεπε. Από το III και το IV αρχίσαμε να δίνουμε μεγαλύτερη προσοχή στον εσωτερικό σχεδιασμό των πλοίων.

Προσπαθήσαμε να σχεδιάσουμε όλους τους χώρους με τέτοιο τρόπο, ώστε να δώσουμε στον επιβάτη την ευκαιρία να ανακαλύπτει κάτι καινούργιο σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού και να αισθάνεται ευχάριστα και άνετα».

Το καταφέρατε;

«Ειλικρινά πιστεύω ότι φθάσαμε στο σημείο να επιθυμεί ο επιβάτης το ταξίδι να ήταν λίγο μεγαλύτερο! Αλλάξαμε, επίσης, τη χωροθέτηση λαμβάνοντας στοιχεία από τα κρουαζιερόπλοια... Π.χ. τοποθετήσαμε την πισίνα μπρος από την τσιμινιέρα. Δημιουργήσαμε ανοιχτούς χώρους προστατευμένους από ανεμοφράκτες, σαλόνια με μεγάλα πανοραμικά παράθυρα και πολλά άλλα...».

Ποιο SUPERFAST θεωρείτε ομορφότερο;

«Νομίζω ότι τα πιο σωστά, από πλευράς αναλογιών και ισοβαρούς κατανομής των όγκων, είναι το SUPERFAST V και το SUPERFAST VI.

Ο τρόπος που μοιράζονται τα βάρη, όπως τα βλέπεις, οι όγκοι, σε όλο το βαπόρι, πλώρα, πρόμα, πάνω, κάτω».

Άλλα σύγχρονα πλοία, από το Λιγαίο και την Αδριατικά, που σας αρέσουν;

«Όπως είπα και πριν, μου αρέσουν όλα τα πλοία... Όταν βλέπω τα τελευταία πλοία της ANEK, το HELLENIC SPIRIT και το OLYMPIC CHAMPION, που είναι ωραία πλοία, στενοχωριέμαι λιγάκι με τον σχεδιασμό της τσιμινιέρας, που είναι τεράστια και χαλάει κατά τη γνώμη μου τη γενική αισθητική του πλοίου.

Όπως επίσης στενοχωριέμαι και με την άποψη πως όταν βλέπεις το πλοίο προφύ, όσο ενδιαφέρον έχει μπροστά, όσο προχωράς προς την πρόμη, το χάνει...».

Αν πάρουμε τα τελευταία πλοία των Μινωικών, με στενοχωρεί ότι ενώ θα μπορούσαν να ήταν πολύ ωραία βαπόρια, έχουν κάνει την πρόμη ένα κουτί, που ξεκινάει από την ίσαλο και φτάνει μέχρι το τελευταίο κατάστρωμα».

Πολυκατοικίες;

«Οι πολυκατοικίες δεν έχουν απαραίτητα όσχη-

μα στοιχεία... Αλλά αυτό το κουτί που έχουν πίσω ορισμένα πλοία δεν μου αρέσει».

Λπό τα πλοία που ταξιδεύουν στα νερά μας και πάνε στα Νάξο;

«Όχι. Αυτά που πάνε στη Νάξο δεν μου αρέσουν».

Κάποιο καράβι που σας άρεσε κάποια εποχή στα Νάξο;

«Ωραία καράβια, και για την εποχή τους και για τις γραμμές τους, ήταν οι ΑΠΟΛΛΩΝες, η σειρά με το "Χρόνος του πυροσβέστη" ...».

ΚΑΡΑΒΙΑ MADE IN JAPAN

«Ήταν πράγματι μία καλή σειρά εκείνα τα πλοία της δεκαετίας του 1970. Μακριά όμως από τα γαπωνέζικα της εποχής εκείνης, μακριά!...».

Γιατί;

«Ήταν φοβερά όσχημα βαπόρια».

Αν αφαιρέσουμε την αισθητική πλευρά, ήταν καλά; Είχαν καλά στοιχεία, αλλά και πολλά όσχημα. Ακόμα και τα παράθυρά τους είναι κακοσχεδιασμένα, οι χώροι τους μέσα είναι επίσης κακοσχεδιασμένοι, κι αυτό παρόλο που έχουν γίνει

μετασκευές. Έχουν μια εντελώς διαφορετική νοστροπία οι Ιάπωνες και δεν την έχουν αλλάξει μέχρι σήμερα».

Είναι ομορφότερα τα γαπωνέζικα του '90;

«Εξωτερικά, ναι. Σαφέστατα».

«Διδάσκταν» από τα Δύση;

«Νομίζω ναι. Αν πάρουμε τη σειρά του RAINBOW BELL βλέπεις ωραία, καλαίσθητα βαπόρια, που δεν έχουν καμία σχέση με το ΚΡΗΤΗ I και το ΚΡΗΤΗ II εξωτερικά.

Οι εσωτερικοί τους χώροι έχουν παραμείνει οι ίδιοι, τουλάχιστον τις δύο τελευταίες δεκαετίες, λες και οι Ιάπωνες δεν είχαν καμία έγνοια να ικανοποιήσουν καινούργιες ανάγκες, να αλλάξουν την αισθητική τους. Ακόμα και τα υλικά που χρησιμοποιούν έχουν παραμείνει λίγο πολύ τα ίδια. Βλέποντας ένα γαπωνέζικο βαπόρι είναι σαν να τα έχεις δει όλα, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τον σχεδιασμό του. Κανένα γαπωνέζικο βαπόρι δεν μπορεί να έλθει να δουλέψει στην Ελλάδα ή γενικά στην Ευρώπη χωρίς ριζική μετασκευή».

Από το 1978 που ξεκινήσατε μέχρι σήμερα πόσο



Με τον πρόεδρο των Επιχειρήσεων Αττικής Περικλή Παναγόπουλο στην παράδοση των SUPERFAST III/IV, τα οποία κατά πόσα πιθανότητα πουλήθηκαν στην Αυστραλία



Από την ύψωση της σημαίας μας στο CROWN ODYSSEY. Από αριστερά ο πλοίαρχος Γρηγόρης Αβδέλας, ο Περικλής Παναγόπουλος, η κόρη του Ερμήν, ο γιος του Αλεξάνδρος και δεξιά ο Κώστας Σταμπουλέλης

Αληθεύουν τα όσα λέγονται περί μη ανθεκτικών κατασκευών στα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής;
 «Δεν ισχύει κάτι τέτοιο. Άλλωστε δεν είναι στο χέρι του κάθε ναυπηγείου, υπάρχουν για όλα προδιαγραφές. Παντού υπάρχουν φθηνές και ακριβές κατασκευές, αλλά δεν νομίζω ότι είναι σε θέματα που ελέγχει η κλάση και επηρεάζουν την ασφάλεια του πλοίου. Βεβαίως υπάρχουν και πολλές λεπτομέρειες που δεν ελέγχονται από τις κλάσεις και εκεί πρέπει εμείς να είμαστε ιδιαίτερα προσεκτικοί και να δίνουμε τις σωστές κατευθύνσεις.

Σε ό,τι αφορά την εσωτερική κατασκευή, οι Ασιάτες γενικά υστερούν... Και εκεί είναι που εμείς πιζούμε σε όλη τη διάρκεια της κατασκευής, επιλέγοντας κατάλληλα υλικά και επιθεωρώντας κάθε λεπτομέρεια της κατασκευής. Έτσι είμαστε σίγουροι ότι πόρτες, οροφές, τοίχοι κ.λπ. θα είναι στη θέση τους και μετά από ένα-δύο χρόνια...»

Το BLUE STAR ΙΘΑΚΗ είναι ένα βαπόρι που θα μπορούσε να είχε κατασκευαστεί, ακριβώς έτσι, και από ένα ευρωπαϊκό ναυπηγείο;

«Βέβαια! Διότι εξαρτάται και από την εταιρεία. Εμείς σε πολλά σημεία ζητάμε δύο φορές αυτό που ορίζει η κλάση...»

Βλέπουμε την πρόοδο που συντελείται, βλέπουμε όμως να μειώνεται η χρονική αντοχή του πλοίου...
 «Είναι οι οικονομικοί παράγοντες στη μέση...»

Το πλοίο μπορεί να ζήσει και σαράντα χρόνια. Αλλά όταν, για παράδειγμα, ένα bulkcarrier πάει να περάσει special survey μετά από δέκα χρόνια και πρέπει να αντικαταστήσει τόσα μέρη του που έχουν φθαρεί, αναρωτιέσαι αν συμφέρει να ζει. Αν είναι να αλλάξεις το μισό βαπόρι για να ζήσει, δεν συμφέρει πια».

Η αντοχή των σημερινών νεότευκτων είναι ίδια με την ανάλογη των πλοίων που κατασκευάστηκαν τη δεκαετία του '70;

«Εξαρτάται. Τη λαμαρίνα του ROYAL ODYSSEY δεν θα τη δεις σε κανένα βαπόρι. Άλλαξε η τεχνολογία, αλλάξανε τα μέταλλα. Η οικονομική ηλικία εξαρτάται από τη συντήρηση του πλοίου, ώστε να περνά ικανοποιητικά τις επιθεωρήσεις. Αν βέβαια πάρει "δρόμο" η λαμαρίνα και πρέπει

“Οι αρχιτέκτονες έχουν σαν θεό τους τον Le Corbusier, που έχει ως πρότυπο ιδανικού σχεδιασμού τα υπερωκεάνια της εποχής του. Πάνω σε εκείνα τα καράβια βασίστηκε για να σχεδιάσει τα δικά του κτίρια”

Μπροστά έχουμε προκλήσεις στον κλάδο της ναυπηγικής;

«Έχουμε πάει πολύ μπροστά, δεν υπάρχει αμφιβολία. Όχι μόνο στα ποσά και στα ferries, αλλά σε όλα τα βαπόρια. Κάθε φορά που πηγαίνω στην Daewoo, κάνω μια βόλτα στο ναυπηγείο με το αυτοκίνητο και βλέπω πόσο έχουν προχωρήσει τα designs των containerships, των tankers, των bulk carriers. Έχουν προχωρήσει πολύ».

ΚΟΡΕΑ, "ΙΘΑΚΗ", ΑΝΤΟΧΗ ΠΛΟΙΩΝ

Πιστεύετε στα κορεατικά πλοία;

«Σε αυτά που χτίζουμε εμείς, ναι... Οι Κορεάτες έχουν να μάθουν ακόμα πολλά πράγματα, αλλά το κυριότερο είναι ότι κατάλαβαν ότι πρέπει να επενδύσουν για να μάθουν».

Μέχρι σήμερα αντιγράφουν τη Δύση.

«Ναι, σαφέστατα, αντιγράφουν. Βάζουν και τον δικό τους εαυτό, αλλά αφού πρώτα αντιγράφουν. Και θα συνεχίσουν έτσι για πολύ καιρό... Έχω την εντύπωση ότι δεν θα πάσουν ποτέ να αντιγράφουν... Διότι οι Ευρωπαίοι δεν κάθονται σε όσα έχουν βρει μέχρι σήμερα. Ψάχνουν καινούργιες ιδέες, καινούργια υλικά, καινούργιες εφαρμογές. Και όσο οι Ευρωπαίοι καινοτομούν, τόσο θα έρχονται οι Κορεάτες και οι Ιάπωνες και θα αντιγράφουν...»

Θεωρείτε δύσκολο να δημιουργηθεί μία δικιά τους σχολή που να αρχίσει τις αντιγραφές η Δύση;

«Στον τομέα του σχεδιασμού δεν το βλέπω, στον τομέα της παραγωγής όμως μακάρι να μπορούσαν να αντιγράφουν οι Ευρωπαίοι τους Κορεάτες, αλλά δεν νομίζω να το καταφέρουν...»

να αρχίσουν να αλλάζουν κομμάτια, είναι εντελώς αντικοινωνικό. Αν έχεις συντηρήσει σωστά τις μηχανές, αν έχουν δουλέψει σωστά σε όλη τη διάρκεια της ζωής του πλοίου, θα δουλεύουν για πολύ. Αν τις παρατήρεις, θα σε παρατήσουν πολύ νωρίτερα από το υπόλοιπο πλοίο. Το γεγονός όμως ότι δουλεύει ακόμα, το έβλεπα στον «Ε», ο ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ, ηλικίας 75 ετών...»

Μάλιστα τότε έφτιαξαν βαπόρια για 75 χρόνια;

«Ναι, μπορεί να τα έχιζαν για 75 χρόνια. Αυτό δείχνει ακριβώς ότι το βαπόρι έχει ζωή. Όμως ως σχεδιασμός πληροί τις σημερινές ανάγκες. Εκτός από αυτό, με τη νέα νομοθεσία πολλά ποσά θα πρέπει να φύγουν, διότι είναι αντικοινωνικό να τα μετασκευάσεις, ώστε να πληρούν τους όρους των νέων κανονισμών».

Σας αρέσει το BLUE STAR ΙΘΑΚΗ;

«Όταν το βλέπω εξωτερικά μου αρέσει... Είναι το σωστό μέγεθος για τα νησιά, έχει τις σωστές αναλογίες, τους σωστούς χώρους... Μέσα θα ήθελα να το διαφοροποιήσω».

Σε ποιον τομέα;

«Σε όλη την ενδοιαίτηση... Το έχετε κάνει στα καράβια που ακολουθούν;»
 «Ναι. Και στο ΠΑΡΟΣ και στο ΝΑΞΟΣ. Απόξω θυμίζονται το ΙΘΑΚΗ, αν εξαιρέσει κανείς την τσιμινιέρα που έχει πάρει τώρα τη μορφή της τσιμινιέρας της SuperFast, χωρίς τα φτερά...»

ΤΑ ΦΤΕΡΑ ΤΗΣ ΤΣΙΜΙΝΙΕΡΑΣ

Τίνος ιδέα ήταν τα φτερά των SUPERFAST;
 «Του Αλέξανδρου Παναγόπουλου...»

«Έχει και το μοντέλο στο γραφείο του. Το πρώτο μοντέλο της τσιμινιέρας αυτής μας το κάνανε οι Γερμανοί στο SUPERFAST I. Όταν τους έδειξε περίπου τι θέλει, έφτιαξαν το μοντέλο που έχει μέχρι σήμερα πάνω στο γραφείο του».

Τι ήθελε να δείξει;
 «Ταχύτητα».

Το πέτυχε. Έγινε και οπρά κατατεθέν.

«Ναι. Δεν μπορεί να το κάνει κάποιος άλλος. Κάποτε εμφανίστηκε διαφήμιση ενός καινούργιου πλοίου με τα ίδια "φτερά" στην τσιμινιέρα του και αποσύρθηκε μετά από λίγο καιρό...»

ΜΙΚΡΑ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Έχετε γνωρίσει τα σπουδαιότερα ναυπηγεία του πλανήτη. Ποιο θεωρείτε το καλύτερο από πλευράς αποτελεσματικότητας;

«Έχω δουλέψει σε πολύ μεγάλα ναυπηγεία από πλευράς εγκαταστάσεων και απασχολούμενου εργατικού δυναμικού. Το μεγαλύτερο ναυπηγείο όπου έχω πάει είναι η Daewoo. Απασχολεί έντεκα χιλιάδες ανθρώπους. Είναι μία ολόκληρη πόλη».

Πόλη ή στρατόπεδο;

«Ναι, μοιάζει με στρατόπεδο, γιατί όλοι φορούν την ίδια στολή. Όταν μαίνεσαι, σε χαιρετάνε στρατιωτικά. Αλλά τη στολή τη φοράνε και έξω από το ναυπηγείο. Το βράδι που πηγαίνουμε να φάμε μαζί έρχονται με τη στολή τους. Εκείνο όμως που θέλω να πω είναι ότι όσο μεγαλώνει ένα ναυπηγείο χάνει την ευελιξία του. Είναι δύσκολο να βρεις έναν άνθρωπο να πάρει μία απόφαση. Λες, θέλω να κάνω αυτή τη μετατροπή και κάποιος πρέπει να σου πει αν μπορεί να γίνει από τεχνικής πλευράς, να κάτσει να συζητήσεις μαζί του την ενδεχόμενη οικονομική επιβάρυνση. Ακόμα και αν πείσεις τον συνολητή σου, θα πρέπει να πάει να ρωτήσει δεν ξέρω και γω πόσους άλλους, προκειμένου να βγει η απόφαση. Αντιθέτως, στα μικρότερα ναυπηγεία βρίσκεις εύκολα τους ανθρώπους που σου δίνουν λύσεις και απαντήσεις».



“Η ομορφιά κάθε πλοίου είναι συνδεδεμένη με τη χρήση του. Δεν θα μου άρεσε ένα ferry με γραμμές yacht, ούτε και ένα yacht με γραμμές ferry. Τα SUPERFAST είναι πολύ όμορφα ferries με επιπλέον στοιχεία από κρουαζιερόπλοια”

ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ... "ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΜΙΚΡΟΒΙΟΛΟΓΙΑΣ"!

«Από πλευράς οργάνωσης, νομίζω ότι το καλύτερο ναυπηγείο με το οποίο έχω συνεργαστεί είναι η Meyer. Αν θέλουμε να το περιγράψουμε, είναι ναυπηγείο... "Εργαστήριο Μικροβιολογίας"! Αυτό θυμίζει η οργάνωσή του... Αυτοί χτίσανε τον πρώτο σκεπαστό ντόκο και σήμερα έχουν δύο τεράστιους. Να σκεφτείτε ότι το CROWN ήταν τελειωμένο μέσα, και στο κομμάτι του ντόκου που περίσσευε είχαν αρχίσει να χτίζουν το HORIZON... Όλα κάτω από στέγη».

Παίζει σπουδαίο ρόλο;

«Βεβαίως. Τα δύο χρόνια που κράτησε η κατασκευή του CROWN, περάσαμε στη Γερμανία δύο από τους βαρύτερους χειμώνες, με δριμύ κρύο, χρόνια και βροχές...»

Δεν σταμάτησαν ούτε λεπτό! Ήταν όλα κάτω από στέγη, με ελεγχόμενη θερμοκρασία χώρου. Βάφανε, κολλάνε, βάζανε ξύλινα καταστρώματα. Με άνεση. Η ποιότητα της δουλειάς τους φαίνεται ακριβώς από αυτό. Από την οργάνωση και την υποδομή, τα μέσα που διαθέτουν».

Αν αφαιρέσουμε την οικονομική παράμετρο, σε ποιο ναυπηγείο θα κατασκευάζατε ένα καράβι; Στην Meyer;

«Όχι αποκλειστικά. Η Meyer είναι ένα πολύ καλό ναυπηγείο για να χτίσεις οποιοδήποτε βαπόρι. Ασυζητητί. Η Kvaerner από την άλλη μεριά έχει χτίσει τόσο πολλά ποσά, που ξέρουν πολύ καλά τη δουλειά τους. Τώρα την έχει μάθει και η Meyer βέβαια, η οποία επένδυσε για να μάθει πά-

νω στο CROWN. Πλήρωσε για να μάθει να χτίζει ποσά και μετά από μας έχτισε πολλά κρουαζιερόπλοια. Το CROWN ήταν το μεγάλο σχολείο της. Σημειωτόν όμως ότι δεν ξανακάνανε τέτοιο βαπόρι...»

Επειδή δεν υπήρχε άλλος Περικλής Παναγόπουλος;
 «Ακριβώς, επειδή δεν υπήρχε ο κύριος Παναγόπουλος. Έχτισαν κρουαζιερόπλοια της P&O, της Star Cruises, της Celebrity, της Royal Caribbean, της Norwegian Cruise Line. Για όλους έχτισαν, αλλά βαπόρι σαν το CROWN δεν έχουν ξανακάνει».

ΠΑΛΑΤΙΑ ΚΑΙ ΣΚΗΝΙΚΑ

«Θυμάμαι ότι συζητάγαμε κάποτε να χτίσουμε ένα μακρύτερο CROWN, πάλι στην Meyer. Στο μεταξύ εκείνοι είχαν αρχίσει να χτίζουν το HORIZON και το ZENITH του Χανδρή. Είπαμε τότε ότι μεταξύ CROWN και αυτών των πλοίων -όλων στη συνέχεια και χωρίς καμία απολύτως εξαίρεση- η διαφορά ήταν τεράστια! Είναι σαν να βλέπεις από τη μια μεριά ένα μέγαρο, ένα παλάτι και από την άλλη μεριά να βλέπεις ένα σκηνικό. Αυτή είναι η διαφορά... Το σκηνικό το φτιάχνεις, το βλέπεις από μακριά και εντυπωσιάζεσαι, αλλά όταν πλησιάσεις βλέπεις ότι είναι χάρτινο, είναι χαλκομανιά κολλημένη. Αυτή είναι η διαφορά μεταξύ CROWN και άλλων των υπολοίπων. Όλων ανεξαιρέτως».

Η ΥΠΟΔΟΜΗ ΤΗΣ ΣΤΕΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Ποια ξένα καράβια νέας γενιάς σας αρέσουν;
 «Παρακολουθώ συνεχώς τι γίνεται στον κλάδο μας, ποιες εταιρείες χτίζουν καινούργια βαπόρια, τι είδους βαπόρια και για ποιες γραμμές. Όλες οι εταιρείες έχουν προχωρήσει σε ανανέωση του στόλου τους, αλλά εγώ θα ξεχωρίσω τα δύο αδελφά της P&O για τον σχεδιασμό τους. Είναι σχεδιασμένα για μία ειδική γραμμή, με νε-

ρά ρηχά, έχουν μικρό βύθισμα σε σχέση με το μέγεθός τους και εντυπωσιακό capacity σε φορτηγά αυτοκίνητα. Ι.Χ. και επιβάτες -εδώ που τα λέμε, ζηλεύω και τη γραμμή που κάνουν. Έχουν σωστά μελετημένους τρόπους φόρτωσης για όλα τα καταστρώματα, αλλά να μην ξεχνάμε ότι υπάρχει και στο λιμάνι η υποδομή για να υποδεχθεί ένα τέτοιο βαπόρι. Εάν δεν υπάρχει κατάλληλη υποδομή στη στεριά -κάτι που στην Ελλάδα δεν μπορούν να το καταλάβουν ακόμα- όλο αυτό το θαύμα που επιτελούν οι ναυπηγοί πάει χαμένο. Είναι ένα κομμάτι που ειλικρινά με καίει... Βλέπω στο Κίελο τα αδελφάκια του ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, STENA GERMANICA και STENA SCANDINAVICA, που έχουν τη δυνατότητα να φορτώνουν από την πλώρη, από την πρόμνη, από το πλάι, από παντού...»

Γιατί υπάρχει υποδομή απ' έξω. Εμείς και οι άλλες εταιρείες φέρνουμε τα τελειότερα πλοία και φορτώνουμε ακόμα με συμβατικές μεθόδους.

«Βέβαια οι άλλες εταιρείες δεν είχαν φροντίσει ποτέ να έχουν δυνατότητες φόρτωσης διαφορετικές από αυτές που έχουν συντηήσει δεκαετίες τώρα. Τα SUPERFAST όμως, ενώ έχουν τη δυνατότητα να ξεφορτώνουν και να φορτώνουν σε χρόνο ρεκόρ, είναι υποχρεωμένα να ακολουθούν την παλιά μέθοδο του... "κατεβάζουμε τον καταπέλτη μας, άντε μονούβρα μέσα στο βαπόρι, άντε να τους φέρεις από το πάνω στο κάτω κατάστρωμα έναν έναν με τη σειρά, και μονούβρα, και όπισθεν, και πρόσδεχ εδώ πέρα και πρόσδεχ από εκεί"! Τα δύο πλοία της P&O έχουν τρία καταστρώματα που φορτώνουν ιταλικές, τρία όχι δύο που έχουμε εμείς, και επιπλέον ένα ή δύο για Ι.Χ. Για όλα αυτά τα καταστρώματα υπάρχει ειδική υποδομή, φτιαγμένη ακριβώς στα μέτρα τους, ώστε να μπορούν να φορτώνουν και να ξεφορτώνουν με ευκολία.

Παρόλο που η P&O παραμένει αρκετά στο λιμάνι, σκέφτεται την ευκολία του πελάτη, του οδηγού, και φροντίζει ανάλογα με την υποστήριξη των λιμενικών αρχών και του Rotterdam και του Hull...»

Όπως έχετε και εσείς στο Rostock.
 «Όπως έχουμε στο Rostock, όπως έχουμε στο Ηάβκο, όπως έχουμε στη Södertälje, όπως έχουμε στο Zeebrugge, όπως έχουμε στο Rosyth, μόνο εδώ δεν τα έχουμε».

... ΚΑΙ Η "ΥΠΟΔΟΜΗ" ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ

Ήσασαν οι πρώτοι που ζήτησαν νέα terminals στην Πάτρα.
 «Από την ώρα που παραλάβαμε το SUPERFAST I πολεμάμε να φτιάξουμε το λιμάνι της Πάτρας...»

Γιατί δεν έχει γίνει; «Στην αρχή αντιδρούσαν οι ανταγωνιστές». Αντιδρούσαν αντί να το εκπαιδεύσουν και εκκείνοι; «Η αλήθεια είναι ότι δεν θα είχαν τη δυνατότητα, δεν είχαν σκεφτεί ποτέ τέτοια πράγματα».

ΑΣΚΟΠΟ ΤΡΕΞΙΜΟ ΚΑΙ ΚΡΑΔΑΣΙΜΟΙ

Ποιος είχε πρώτος την ιδέα να βάλει ταχύπλοο ΕΓ/ΟΓ στην Λδριατική; «Εννοείτε ποια εταιρεία; Εμείς!». Άνεπαίσιμος ορισμένοι ισχυρίζονται ότι η ιδέα ανήκει στις Μίνουικες, αλλά δεν πρόλαβαν... «Είναι ιστορικά αποδεδειγμένο ότι είμαστε εμείς. Εμείς είχαμε την απλή ιδέα: Θέλω να φύγω από την Πάτρα μια μέρα, να είμαι στην Ιταλία μέσα σε 20 ώρες και την άλλη μέρα να είμαι πάλι πίσω στην Πάτρα».

Και αυτό το είπαμε την εποχή που το θαύμα των Μινωικών, που ήταν ο ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΣ, έκανε 24 με 26 ώρες. Και από και και πέρα ήρθαν οι άλλοι και κάνανε διάφορα άλλα πράγματα...»

Πώς αισθανθήκατε όταν είδατε τους ανταγωνιστές να σας ακολουθούν στις ταχύπτες κατά γράμμα; «Όχι ακριβώς κατά γράμμα...».

Ναι. Οι άλλοι τρέχουν περισσότερο... «Αυτοί νομίζανε ότι έπρεπε να τρέξουν περισσότερο... Αν ανατρέξει κανείς ιστορικά, να δει τι γινόταν τον καιρό που συναγωνίζονταν η Cunard με την White Star και τις γερμανικές εταιρείες -κυρίως την εποχή του Κάιζερ, ο οποίος θεωρούσε ότι έπρεπε να πάει οπωσδήποτε γρηγορότερα από τους Άγγλους στην Αμερική- βλέπει ότι σε ταχύτητα και μεγέθη ο ένας ξεπερνούσε τον άλλον: "Δεν είναι δυνατόν να έχουν οι Εγγλέζοι πλοίο πιο μεγάλο από το δικό μας". Κάπως έτσι αντιδρούν τώρα οι άλλες εταιρείες».

Τι έπαθε ο Κάιζερ; «Τίποτα δεν έπαθε, αλλά οι Γερμανοί έκαναν ανοησίες τότε. Πολλές ανοησίες στην υπερβολή τους. Πρέπει οπωσδήποτε το βαπόρι που θα κάνουμε να είναι μακρύτερο από το MAYRITANIA". Πέσανε έξω οι άνθρωποι και τους βγήκε το IMPERATOR εξήντα τόσα εκατοστά πιο κοντό!... Ε, ήταν αδύνατο να το χωνέψει ο Κάιζερ, γι' αυτό βρήκανε έναν γλύπτη που έφτιαξε μία σφαίρα, την υδρόγειο, με έναν γερμανικό αστό πάνω, και τη βάλανε στην πλώρη... Και με το γλυπτό στην πλώρη, το IMPERATOR ξεπέρασε το μήκος του MAYRITANIA. Και έγινε ένα εξάμβλωμα μόνο και μόνο για να είναι πιο μακρύ το βαπόρι! Τέτοιες αηδίες...».

Τι αισθανθήκατε όταν δροολογήθηκαν στην Λδριατική καράβια που σας περνούσαν; «Δεν θα ξεχάσω το πρώτο ταξίδι που κάναμε με το SUPERFAST I, από Πάτρα για Ανκόνα. Φύγαμε βράδυ και καθώς ανεβαίναμε προς την Κέρκυρα, κατέβαιναν ορισμένα βαπόρια, πολύ παλιά, και κουβεντιάζανε μεταξύ τους, τα άκουγα στο VHF. Από τότε είχαμε το κίτρινο φως που αναβοσβήνει στο κατάρτι. Και έλεγε ο ένας στον άλλον, "ρε συ, αυτός που κατεβαίνει είναι η λαίλαπα που λέγαμε;"...»

Η αλήθεια είναι ότι αισθάνεσαι κάτι... Λες, αυτός τώρα γιατί τρέχει περισσότερο από μένα; Μετά όμως κερδίζει ο ρεαλισμός... Εμείς τρέξαμε για να κερδίσουμε κάτι συγκεκριμένο και το κερδίσαμε. Αυτοί γιατί τρέχουν; Πρέπει να υπάρχει ένας λόγος για να τρέχει.

Εάν τρέχεις άσκοπα, απλώς καταναλάσκεις δυνάμεις, δεν κάνεις τίποτα άλλο. Τώρα αυτοί καταναλώνουν καύσιμα... Και το άλλο που έμαθα είναι το εξής: Ήμουν στην Πάτρα και είδα ένα από τα άλλα καινούργια βαπόρια να έχει φτάσει πολύ κοντά στο λιμάνι και να έρχεται full !... Και λέω "καλά, αυτός δεν υπακούει στους νόμους που λένε ότι πρέπει να κόβει ταχύτητα, τόσα μίλια έξω από το λιμάνι ;". Εκ των υστέρων όμως έμαθα ότι αν κόψουν λίγο ταχύτητα, αρχίζει και χορεύει όλο το βαπόρι από vibration.

Και εδώ έρχομαι σε ένα άλλο θέμα... Κανένας, μα κανένας τους δεν πρόσεξε αυτό που προσέξαμε εμείς: Η ταχύτητα να βγαίνει, το πλοίο να είναι αθόρυβο και το ποτήρι σου να στέκεται εκεί όπου το ακουμπάς, πάνω στο τραπέζι».

Πράγμα που συμβαίνει. «Σε εμάς συμβαίνει, αλλά δεν συμβαίνει στους άλλους. Εμείς ταξιδεύουμε με 28,5 κόμβους και καμιά φορά έχεις την αίσθηση ότι δεν κινείσαι...».

Τα SUPERFAST I/II ταξιδεύουν με πολύ μικρότερα ταχύτητα από εκείνα των πρώτων ετών. «Στο Βαρί δεν χρειαζόμαστε ταχύτητα. Δεν είχαν γίνει για το Βαρί αυτά τα βαπόρια, μένομε πολλή ώρα στο λιμάνι. Είναι τέτοια η απόσταση».

ΝΕΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Υπάρκει περίπτωση να αλλάξετε το βασικό σας ιταλικό λιμάνι, την Λεσωνα; «Όχι. Η Λεσωνα θα παραμείνει». Έχει γίνει σαφές ότι μελετάτε νέες γραμμές. Πότε θα τις ανακοινώσετε; «Νομίζω ότι πρέπει να ακούσουμε κάτι μέσα στο 2002». Να το συνδέσουμε με τη συμμαχία που κάνατε με την Costa; «Και με αυτήν». Σας έχει απασχολήσει η γραμμή Γένοβα-Τύνιδα που θα κάνουν οι Μίνουικες με τον Grimaldi;



“Την αγορά των ταχύπλων catamaran και monohull την εξετάσαμε πριν από δέκα χρόνια και τα απορρίψαμε όλα. Επειδή...”

«Όχι. Δεν την είχαμε μελετήσει αυτή τη γραμμή. Βέβαια πάντα η σύνδεση Βορράς-Νότος, με την Αφρική έχει και τα υπέρ της, έχει και τα κατά της. Νομίζω ότι καλύτερα δουλεύει από τη Γαλλία, είναι μια γραμμή με παρελθόν, από Μασσαλία ή Νίκαια. Στην Ιταλία δεν είμαι τόσο σίγουρος». Υπάρχουν πλοία σας που έβγαλαν λειτουργικά προβλήματα; «Όχι. Τα προβλήματα που βγάζουν είναι αυτά που βγάζουν όλα τα βαπόρια, με τα μηχανικά τους, με τις αντλίες τους, αυτά που είναι μέσα στο πρόγραμμα...».

ΑΠΟ ΤΑ ΚΑΛΑ, ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΚΑΙ Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΞΥΠΝΟΥ ΒΑΠΟΡΙΟΥ

Συγκρινόμενα μεταξύ τους, ποια SUPERFAST υπερέκουν κατασκευαστικά; «Θα το πω διαφορετικά. Εμείς ξεκινάμε με τις κύριες παραμέτρους, όπως διαστάσεις, ταχύτητα, μεταφορική ικανότητα κ.λπ. Ετοιμάζουμε ένα outline specification». Ποιος το αποφασίζει; «Εγώ πάντοτε ετοιμάζω τις προτάσεις και οι κ.κ. Παναγόπουλοι αποφασίζουν, αφού συζητήσουμε τα υπέρ και τα κατά της καθεμιάς. Αποφασίζουμε πώς θέλουμε να είναι το βαπόρι, χωρίς ποτέ να ξεχνάμε τους απλούς νόμους της φυσικής. Που λένε "αυτό είναι το σκόφος, αυτό είναι το εκτόπισμα που θα έχει"...».

Στη συνέχεια λες "τι επιφάνειες έχει; Πόσος είναι στο γκαράζ ο χώρος που μπορώ να γεμίσω με φορτίο; Πόσα φορτηγά μπορώ να βάλω;". Άρα χρειάζομαι τόσο ωφέλιμο φορτίο... Βγαίνω ή δεν βγαίνω; ... Με βγάζει ο υπολογισμός ή θα καταλήξω να κουβαλάω ένα βαπόρι άδεια; Έπειτα καμιά φορά οι υποθέσεις που κάνουμε δεν επαληθεύονται στην πραγματικότητα. Υπολογίζουμε, δηλαδή, το βάρος του κάθε φορτηγού σύμφωνα με τις νόρμες που ισχύουν διεθνώς στους αυτοκινητοδρόμους της Ευρώπης, οι οποίες ορίζουν ότι δεν μπορείς να κυκλοφορήσεις με φορτηγό που ζυγίζει παραπάνω από τόσους τόννους. Αμ δε! Εδώ έρχονται φορτηγά που ξεπερνούν τους 50 τόννους! Στη Γερμανία, το Βέλγιο, την Ολλανδία, τα τηρούν αυτά τα πράγματα».

Στην Ελλάδα δεν ταρξεί; «Όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και στην Ιταλία και αλλού. Και έρχεται το φορτηγό τον Ιούλιο φορτωμένο καρπούζια και είναι μάλιστα φορτίο πιο βαρύ από ό,τι το έχεις υπολογίσει. Αυτό σε έχει ρίξει έξω από τον υπολογισμό σου. Εμείς δεν θέλαμε να μεγαλώσουμε τα βαπόρια. Θέλαμε να τα κρατήσουμε σε αυτά τα μέτρα, αυτά είναι τα σωστά μέτρα, διακόσια. Το SUPERFAST V και το

SUPERFAST VI, σχεδόν 205 μέτρα, είναι πιο μεγάλη από ό,τι χρειάζεται. Διακόσια μέτρα είναι το όριο και από εκεί και έπειτα για να το βελτιώσεις πρέπει να τη φιλοσοφία μας γενικότερα, και αυτό στη συνέχεια φαίνεται στα σχέδιά του και στις προτάσεις του.

Γιατί αν έρθουν είκοσι νταλικές με καρπούζια τον Ιούλιο, δημιουργείται πρόβλημα. Πριν, δηλαδή, γεμίσει το γκαράζ σαν χώρος, το βαπόρι πατάει "μπόλα".

Το SUPERFAST III/IV αν γίνει 400 τόννους πιο ελαφρύ θα είναι το ιδανικό βαπόρι».

Έχετε μείνει ευκαριασμένοι από τη δουλειά των Φινλανδών;

«Ναι. Η Κναβερ ήταν εξοικειωμένη με το είδος του πλοίου, είχε χτίσει πολλά ferries, σύγχρονα, ωραία και έξυπνα βαπόρια, που είχαν σχεδιάσει οι ίδιοι -είναι σημαντικό αυτό».

Ποιος είναι ο ορισμός του έξυπνου βαποριού; «Σωστές διαστάσεις, σωστή εκμετάλλευση του χώρου, μικρότερη ιπποδύναμη συνδυασμένη με μεγαλύτερη ταχύτητα, δυνατότητες φορτοεκφόρτωσης, δυνατότητα ελιγμών, καλή συμπεριφορά στη θάλασσα και όπως είπα προηγουμένως, σωστή αναλογία βάρους και χώρου. Και πιστεύω ότι, σε αντίθεση με τα δικά μας, στα



“Ήθελαν όλοι γρήγορα πλοία, αλλά κανείς άλλος εκτός από εμάς δεν πρόσεξε η ταχύτητα να βγαίνει, το πλοίο να είναι αθόρυβο και το ποτήρι σου να στέκεται εκεί όπου το ακουμπάς. Πάνω στο τραπέζι...”

υπόλοιπα βαπόρια είχαν κάνει πολύ περισσότερη δουλειά από μόνοι τους...».

Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ SUPERFAST ΚΑΙ Η ΟΜΑΔΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΤΟΥ

«Αλλά εμείς τους δώσαμε πολλή δουλειά, είχαμε και πολλές απαιτήσεις. Και η HDW το παραδέχτηκε: "Εσείς ξέρετε τι θέλετε". Εμείς ξέρουμε ακριβώς τι θέλουμε! Αλλά η Κναβερ γνώριζε το αντικείμενο, ήταν πολύ πιο εύκολο να καταλάβουν το δικό μας το πνεύμα. Είναι σαφέστατα πολύ μπροστά οι Φινλανδοί. Ήλεγχαν στη διάρκεια της παραγωγής να μην ξεπερνούν τα όριά τους, τα βάρη, την ευστάθεια -παρόλο που εμείς έχουμε δυστυχώς την τάση να βαραίνουμε το βαπόρι στη διάρκεια του χιτισμού».

"Ερείς" ποιος; «Τα ναυπηγεία έχουν μάθει ότι εμείς θα τους παρουσιάσουμε με κάθε λεπτομέρεια αυτό που θέλουμε να κατασκευάσουν. Για να γίνει αυτό χρειάζεται μία συλλογική προσπάθεια στην οποία συμμετέχουν, εκτός από τον Αλέξανδρο Παναγόπουλο και εμένα, οι αρχιμηχανικοί της SuperFast που φροντίζουν να έχουμε τις σωστές μηχανολογικές και ηλεκτρικές προδιαγραφές, καθώς επίσης και ο παλιός καλός συνεργάτης μας ναυπηγός Η. Terpet.

Στη συνέχεια προχωράμε στον λεπτομερή σχεδιασμό των χώρων ενδιαίτησης. Στα τελευταία δέκα SUPERFAST, όπως και σε όλα τα νέα BLUE STAR, δουλεύουμε με τον αρχι-

τέκτονα Απόστολο Μολυνδρή και τους συνεργάτες του και έχουμε καταφέρει μια σωστή και αποτελεσματική συνεργασία.

Ο Απόστολος έχει την ικανότητα να αντλαμβάνεται με ακρίβεια και ταχύτητα τις προτεραιότητές μας και τη φιλοσοφία μας γενικότερα, και αυτό στη συνέχεια φαίνεται στα σχέδιά του και στις προτάσεις του.

Από τη στιγμή που ξεκινά η κατασκευή ενός καινούργιου μας πλοίου, με πλαισιώνει μία ομάδα συνεργατών με μερικούς από τους οποίους έχουμε δουλέψει μαζί σε όλες τις ναυπηγήσεις των SUPERFAST.

Ο Ξ. Πλατανιώτης, ο Μ. Βέργης και ο Γ. Ρέβελος, που τώρα έχει την ευθύνη των δύο BLUE STAR της Daewoo, είναι μαζί μου από την αρχή.

Αργότερα, όταν οι ανάγκες μας αυξήθηκαν, η αρχική ομάδα πλαισιώθηκε από τρεις νέους ναυπηγούς που έχουν αναλάβει σημαντικούς τομείς της κατασκευής των πλοίων μας.

Ο Γ. Αναγνώστου, ο Χ. Κορφιάτης και ο Γ. Σπής είναι το νέο αίμα που μπήκε στην εταιρεία τα τελευταία δύο χρόνια και αποτελούν αναπόσπαστα μέλη της ομάδας.

Η ομάδα συμπληρώνεται με μερικούς από τους πιο έμπειρους αξιωματικούς των πλοίων μας -καπετάνιους, μηχανικούς, ηλεκτρολόγους και αρχιθαλαμηπόλους, οι οποίοι φροντίζουν να επιθεωρούν, να δοκιμάζουν και να ετοιμάζουν τα πλοία που οι ίδιοι θα παραλάβουν και θα ταξιδέψουν».

Τελικά, γιατί έχετε την τάση να βαραίνετε το βαπόρι στη διάρκεια της κατασκευής του;

«Ο σχεδιασμός του πλοίου εξελίσσεται και μετά την υπογραφή του συμβολαίου με το κάθε ναυπηγείο. Κάνουμε πολλές βελτιώσεις στην πορεία, που συνήθως σημαίνει ότι προσθέτουμε κάτι και σπανιότερα ότι αφαιρούμε. Όλα αυτά έχουν ως αποτέλεσμα να αυξάνεται και το βάρος και το κόστος του πλοίου. Τα ναυπηγεία πρέπει να ελέγχουν συνεχώς τις επιπτώσεις των αλλαγών σχεδιασμού και οι Φινλανδοί ήταν πολύ καλοί σε αυτό».

Επομένως, μετά την Meyer, το ναυπηγείο που συμπαθείτε είναι η Κναβερ.

«Παρόλο που μαζί τους είχα αφάνταστες κόντρες... θα μου πεις με ποιο ναυπηγείο δεν έχεις κόντρες...».

Έχετε σκενά κόντρες; «Κατά κανόνα!...».

Είναι θέμα τακτικής ή υπάρχει λόγος; «Υπάρχει λόγος. Δεν είναι θέμα τακτικής...».

Τα ναυπηγεία, όλα τα ναυπηγεία, στην αρχή τρέχουν να πάρουν την παραγγελία, γνωρίζοντας ότι στο τρέξιμο αυτό δεν είναι μόνοι τους, τρέχουν κι άλλοι μαζί τους για το ποιος θα πάρει την παραγγελία.

Από τη στιγμή όμως που θα πάρουν την παραγγελία, τρέχουν για να αυξήσουν τα λεφτά που θα εισπράξουν. "Θέλεις αυτή την κομπιύλη και όχι εκείνη που είχαμε πει αρχικά; Θα στοιχίσει τόσα παραπάνω!".

Αρχίζει λοιπόν το κοντραρίσμα από την πρώτη μέρα. Ορισμένα από αυτά που ζητούν είναι λογικά, άλλα όχι».

ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗ ΦΩΤΙΑ ΣΤΟ SUPERFAST III

Από ναυπηγική άποψη, ποια είναι τα πιο ευαίσθητα σημεία του πλοίου;

«Όλα είναι ευαίσθητα, είναι ένα σύνολο...».

Σε πολλές περιπτώσεις μια στραβοπόρτα σε ένα σημείο δημιουργεί μια τέτοια αλυσιδωτή αντίδραση που επηρεάζει ολόκληρο το βαπόρι».

Η κατάβραση της πυρκαγιάς του SUPERFAST III έξω από την Πάτρα οφείλεται σε θαύρα τεχνολογικό, ανθρωπινό ή θεολογικό;

«Σίγουρα οφείλεται στο βαπόρι το ίδιο, αλλά σε ένα μεγάλο βαθμό και στους ανθρώπους που ήταν μέσα. Στο πλήρωμα όλο και σε αυτούς που πήγαν εκ των υστέρων με το ελικόπτερο. Μπόρεσαν να εξοπλισθούν τον εξοπλισμό του πλοίου. Εμείς διδαχτήκαμε από αυτό...».

Συνήθως στα βαπόρια μας κάνουμε πράγματα πέραν αυτών που λέει η διεθνής νομοθεσία. Από τη ζημιά που πάθαμε στο III, αμέσως κάναμε αλλαγές στο V που δεν τις απαιτεί η νομοθεσία. Όταν συζητούσαμε με το πλήρωμα του III πώς έγινε η όλη κατάσταση της πυρκαγιάς και μου είπε ο Αντώνης Διβάνης, ο Α' μηχανικός, ότι έριξε μια βρεγμένη πετσέτα στο πρόσωπό του για να μπορέσει να περάσει μέσα από τους καπνούς, να φτάσει στον σταθμό του drencher, να το ανοίξει για να αρχίσει ο καταιόνιση, καταλάβαμε ότι έτσι χάνεται πολύτιμος χρόνος.

Γιατί, όπως ξέρετε, οι δυσκολίες κατάσβεσης πολλαπλασιάζονται γεωμετρικά όσο καθυστερεί η αποτελεσματική επέμβαση...

Η πυρκαγιά στο SUPERFAST III έγινε όταν κτίζαμε τα SUPERFAST V και SUPERFAST VI. Αφού εξετάσαμε προσεκτικά όλες τις αναφορές, προχωρήσαμε σε αλλαγές σχεδιασμού δίνοντας τη δυνατότητα στον αξιωματικό βάρδιας να ενεργοποιήσει το drencher αμέσως, από τη γέφυρα.

Μία άλλη ζημιά ήταν ότι καθήκανε βασικά καλώδια της emergency για παράδειγμα, που ήταν όλα τοποθετημένα βάσει κανονισμών.

Για εμάς αυτό δεν ήταν πλέον αρκετό.

Στα καινούργια SUPERFAST όλα αυτά τα καλώδια "τρέχουν" μέσα σε ειδικά μονωμένο (A/B) κανάλι, πράγμα που δεν προβλέπεται από τους κανονισμούς...».

ΜΠΡΟΣΤΑ ΚΑΙ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ

«Αυτά όλα δεν απαιτούνται. Τα κάνουμε μόνοι μας. Πριν ακόμα από το ναυάγιο του ESTONIA, στο SUPERFAST I και II, μέσα από το visor της πλήρης έχουμε μία πόρτα υδατοστεγή, τεράστια, διπλή, φτιαγμένη έτσι ώστε εάν για οποιονδήποτε λόγο φύγει το visor -όπως συνέβη στο ESTONIA- να μην μπορεί το νερό να ανοίξει την πόρτα, για τον απλούστατο λόγο ότι η πόρτα ανοίγει ανάποδα, προς την πλήρη. Εάν πέσει το νερό πάνω της, θα την κλείσει περισσότερο...»

Επιπλέον αυτών, σχεδιάσαμε και τοποθετήσαμε σε όλα τα SUPERFAST μιμικά πανέλα που μας δείχνουν αμέσως όχι μόνο ποια πόρτα μπορεί να μην έχει κλείσει καλά και έτσι να βάζει νερά, αλλά και σε ποια ασφάλεια (clear) υπάρχει το πρόβλημα, έτσι ώστε να μπορεί το πλήρωμα να επεμβαίνει γρήγορα και να κάνει τις απαραίτητες επισκευές».

SUPERFAST XI/XII: Η ΚΟΡΩΝΙΔΑ ΤΟΥ ΚΟΚΚΙΝΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Δεν βαριέστε ποτέ εσείς οι ναυπηγοί; «Όχι!...»

Έχετε φτάσει στο XII και έχετε το ίδιο πάθος που είχατε στο I και στο II;

«Ναι! ... Γιατί το καθένα έχει κάτι καινούργιο επάνω του. Τα XI και XII που φτιάχνονται για τη Μεσόγειο πρέπει να γίνουν πολύ ωραία πλοία...».

Πότε θα είναι έτοιμα;

«Εάν τηρηθούν όλα όσα προβλέπουν οι συμβάσεις, το πρώτο πρέπει να μας το παραδώσουν αρχές Απριλίου. Στα μέσα Απριλίου πρέπει να είναι εδώ. Περιμένουμε ότι θα γίνουν πολύ ωραία βαπόρια».

Γιατί αυτά ειδικά;

«Κάναμε ένα περίεργο κράμα. Θα είναι η κορωνίδα, το επιστέγασμα του στόλου. Όπως μου είχε πει κάποτε ο Περικλής Παναγόπουλος στο CROWN ODYSSEY... "τα πάντα εξελίσσονται, το design εξελίσσεται, τίποτα δεν είναι στατικό". Λαίπν το XI και το XII είναι τα πρώτα SUPERFAST που θα έχουν τους κοινόχρηστους χώρους σε όλο το μήκος του καταστρώματος 7, από την πλήρη μέχρι την πρόμη».

Μέχρι τώρα, στα SUPERFAST I, II, III, IV, V, VI ξεκινάνε από πρόμα και σε κάποιο σημείο, πηγαίνοντας προς την πλήρη, σταματάνε οι κοινόχρηστοι χώροι και αρχίζουν οι καμπίνες.

Δεν είχαμε ποτέ σαλόνι να βλέπει μπροστά όπως τα περισσότερα πλοία.

Στη Βαλτική -που είναι άλλο το design (σ.σ.: τα SUPERFAST VII, VIII, IX, X) έχουμε το σαλόνι κατάπλωρα, αλλά το accommodation σταματά περίπου στη μέση του πλοίου, στην τσιμινιέρα, και είναι ανοιχτό από εκεί και πίσω. Και τα τέσσερα είναι κανονικά Ra/Pax.

Στα δύο τελευταία λοιπόν, το XI και το XII, συνδυάσαμε τον σχεδιασμό του SUPERFAST VII-X με αυτόν του SUPERFAST III/IV και πιστεύουμε ότι αυτός ο συνδυασμός θα είναι πολύ καλός».

ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΕΡΙΚΛΗ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟ

Τι έχετε να πείτε μετά από είκοσι χρόνια συνεργασίας για τον Περικλή Παναγόπουλο;

«Είναι ένας άνθρωπος που εκτιμώ αφάνταστα για ό,τι έχει καταφέρει μέχρι σήμερα, για τις ιδέες του και -πράγμα πολύ σημαντικό για μένα- το χούμορ του. Είναι καλός και πονετικός άνθρωπος, αλλά έχει και τις εκρήξεις του και τα νεύρα του... ανθρώπινα. Απεχθάνεται την αποποίηση ευθυνών από τους ανθρώπους που είναι από τη θέση τους υπεύθυνοι στον τομέα τους».

Συμβαίνει και το αντίστροφο; Σαβραβεύει το σωστό;

«Ναι, επιβραβεύει. Όταν όμως έχει διαφορετική άποψη για κάτι και θελήσεις να τον μεταπεισεις πρέπει να προσπαθήσεις πολύ, και με επιχειρήματα. Τα λογικά επιχειρήματα τα δέχεται».

Στα είκοσι χρόνια η σχέση σας πέρασε κρίσεις;

«Στα 21 χρόνια που είμαι κοντά του, είχαμε κάποιες στιγμές κρίσεων, αλλά απ' ό,τι θυμάμαι αυτές ήταν πολύ λίγες.

Ένα πράγμα που έχω εκτιμήσει όλα αυτά τα χρόνια και με τον Περικλή Παναγόπουλο αλλά και με τον Αλέξανδρο είναι ότι μπορούσα πάντοτε να λέω τη γνώμη μου, άσχετα αν πολλές φορές δεν ήταν σύμφωνη με τη δική τους».

Γνωρίζετε και τον Αλέξανδρο Παναγόπουλο είκοσι χρόνια.

«Με τον Αλέξανδρο σίγουρα μοιράζομαι την αγάπη για τα κρουαζιερόπλοια και τα ferries. Πήρε στα χέρια του τα SUPERFAST από τη γέννησή τους, τα αγάπησε, τα βάφτισε και τα μεγαλώνει. Ο



«Πρέπει να υπάρχει λόγος για να ταξιδεύεις γρήγορα. Εάν τρέχεις άσκοπα, απλώς καταναλώνεις δυνάμεις»

σχεδιασμός των SUPERFAST τον ενδιαφέρει και η συμμετοχή του σ' αυτόν είναι πιστεύω μία από τις πιο ευχάριστες ασχολίες του. Η τσιμινιέρα, όπως είπα προηγουμένως, αλλά και πολλά άλλα όπως ο χρωματισμός (κόκκινο, οι γκρι γραμμές), τα στρωγγυλά ανοίγματα στις πλευρές και άλλα είναι δικές του ιδέες».

ΣΥΓΚΙΝΗΣΕΙΣ

Συγνανσίες έχετε εισπράξει από το επάγγελμα;

«Συγκινούμαι τη στιγμή που παραλαμβάνουμε ένα βαπόρι, άλλες φορές λιγότερο, άλλες περισσότερο.

Σε όποια χώρα και αν βρισκόμαστε, η ωραιότερη στιγμή για μένα είναι όταν θα κατεβάσει το ναυπηγείο τη σημαία του και θα σηκώσουμε τη σημαία τη δική μας.

Αυτή η στιγμή είναι πολύ συγκινητική.

Στα βαφτίσια όχι τόσο πολύ, με εξαίρεση βέβαια το SUPERFAST V που το βάφτισε η Ελένη (σ.σ.: η σύζυγός του), αλλά εκείνη ήταν άλλη περίπτωση...»

Τα βαφτίσια είναι μία μεγάλη στιγμή για το βαπόρι, αλλά συνήθως γίνονται σε μια περίοδο που δεν είμαστε ακόμα έτοιμοι, το ναυπηγείο εξακολουθεί να έχει την κυριότητα του πλοίου, στην πρόμη του κυματίζει ακόμα η γερμανική ή η φινλανδική σημαία. Όμως η στιγμή που έρχεται ο διευθυντής του ναυπηγείου με τα χαρτιά του πλοίου και λέει στους δικούς του "παρακαλώ κατεβάστε τη σημαία μας", η στιγμή που ο δικός μας αξιωματικός ανεβάζει τη δικιά μας σημαία, είναι για μένα η μεγάλη στιγμή».

Από την ημέρα που ξεκίνησε να κτιζείται το SUPERFAST I μέχρι σήμερα, πόσο καιρό έχετε συνολικά αποουσάσει από την Ελλάδα;

«Ξεκίνησε το 1994... Από τα τελευταία επτά χρόνια λείπω περίπου τα πέντε».

Τώρα που κατασκευάζετε καράβια στην Κορέα και στη Γερμανία είναι καλύτερα, γιατί δεν μπορείτε να είστε ποθενά μόνιμα...

«Ναι, αλλά τώρα είμαστε με την Ελένη μόνιμα με μία βαλίτσα. Την αδειάζουμε, τη γεμίζουμε και συνεχώς αυτή η βαλίτσα είναι έξω. Μέχρι τα μέσα Ιουλίου έχουμε άλλες πέντε παραλαβές. Είναι το SUPERFAST X (σ.σ.: το ταίρι του 9 στη Σουηδία), το XI και το XII που θα δρομολογηθούν στη Μεσόγειο και τα BLUE STAR ΠΑΡΟΣ/ΝΑΞΟΣ που θα έρθουν στην Ελλάδα τον Απρίλιο και τον Ιούνιο».

Τι πρέπει να σας ευχαίσει κάποιος για να σας ευχαριστήσει πολύ;

«Να είμαι καλά. Είναι το κυριότερο όλων». ■