

CHAMPION JET 3

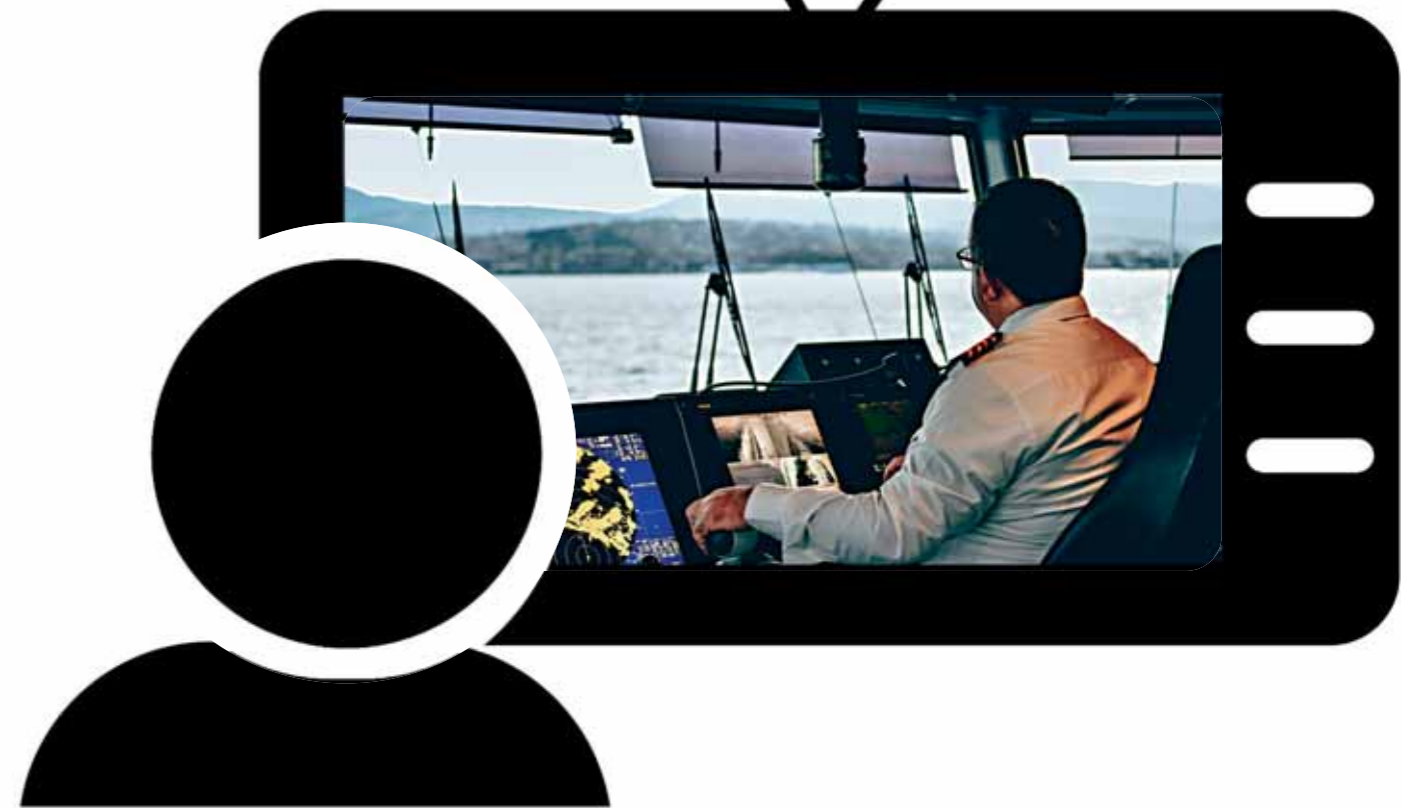
Επιτυχής άσκηση εγκατάλειψης

Λέμβους, βαρελάκια, σχεδίες και επιτυχή «διάσωση ναυαγών» είχε το ρεπερτόριο της άσκησης-δοκιμής σωστικών μέσων που πραγματοποιήθηκε στον Πειραιά μετά το τέλος των φετινών δρομολογιακών υποχρεώσεων του ταχύπλοου της Seajets

Είναι κάτι που δεν θες να δεις σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, πόσο μάλλον να το ζήσεις. Παρ' όλα αυτά, πρέπει όχι μόνο να υπάρχουν στα πλοία, αλλά και να δοκιμάζονται για το κατά πόσο λειτουργούν, με τακτική εκπαίδευση του πληρώματος στη σωστή χρήση τους. Ο λόγος για τα σωστικά μέσα, αυτά που θα σώσουν τους επιβαίνοντες εφόσον χρειαστεί να γίνει εγκατάλειψη πλοίου. Οι περισσότεροι, αν και τα βλέπουμε, δεν γνωρίζουμε τι είναι και πώς λειτουργούν. Οι λέμβοι κατεβαίνουν από τα καπόνια, τα βαρελάκια περιέχουν σχεδίες που ανοίγουν μόλις έρθουν σε επαφή με το νερό, τα fast rescue έχουν το δικό τους γερανάκι. Και οι επιβαίνοντες πώς κατεβαίνουν στη θάλασσα; Μα με τη χρήση των συστημάτων MES (Marine Evacuation System), δηλαδή με τσουλήθρες σαν αυτές που έχουν και τα αεροσκάφη. Σε ετήσια βάση τα πληρώματα δοκιμάζουν τα σχετικά συστήματα, αλλά το γυμνάσιο γίνεται σε περιόδους ακινησίας, στις επισκευαστικές ζώνες, και δεν μπορεί να το δει κανείς από κοντά.

Μέσα Σεπτεμβρίου, όμως, είχαμε την ευκαιρία να δούμε μια άσκηση που έγινε μέσα στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά. Μια μέρα μετά το τέλος των δρομολογίων του CHAMPION JET 3 στη γραμμή Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Σαντορίνη, οργανώθηκε άσκηση εγκατάλειψής του με χρήση MES. Σκοπός όχι μόνο η εκπαίδευση του προσωπικού, αλλά και να ελέγξουν οι αρχές τη δυνατότητα εκκένωσης του πλοίου από επιβάτες και πλήρωμα στον απαιτούμενο χρόνο.

Το πλήρωμα στις θέσεις του. Συμμετείχαν, επίσης, μέλη πληρωμάτων από άλλα ταχύπλοα αλλά και κρουαζιερόπλοια της Seajets, καθώς και εργαζόμενοι στα γραφεία της, συναθροίζοντας σχεδόν 300 επιβαίνοντες. Πρώτα κατέβηκαν οι δύο λέμβοι fast rescue για να υποστηρίξουν τη διαδικασία. Αποφασίστηκε να χρησιμοποιηθεί το αριστερό MES, που βρίσκεται στο κέντρο του πλοίου, ανάμεσα στα δύο σαλόνια του καταστρώματος με τα καθίσματα της οικονομικής θέσης. Άνοιξε το MES, τσουλήθρα και σχεδία. Στη συνέχεια, άρχισαν από την τσουλήθρα να κατεβαίνουν οι επιβαίνοντες, ενώ ταυτόχρονα έπεσαν ακόμα δύο βαρελάκια που βρίσκονται αριστερά, κοντά στην πρύμνη. Με το που έφτασαν στο νερό, άνοιξαν και φούσκωσαν αυτόματα άλλες δύο σχεδίες. Κι αυτές γέμισαν από επιβάτες και πλησίασαν στον ντόκο για την αποβίβαση των «ναυαγών». Όλα έγιναν βάσει σχεδίου και η εγκατάλειψη ολοκληρώθηκε στον χρόνο που είχε εκτιμηθεί. Όχι μόνο για το ενδιαφέρον θέαμα, αλλά και για την απρόσκοπτη διαδικασία «διάσωσης» και την άψογη εκτέλεση της άσκησης αξίζει ένα «μπράβο» στο τεχνικό τμήμα της εταιρείας και το πλήρωμα του πλοίου. 📺



«Πλοίαρχον» και θεάματα

Άρτος και θεάματα: Σωρηδόν συλλαμβάνονται πλοίαρχοι τελευταίως, σε μια σχολαστική και διασταλητική τήρηση του γράμματος, αλλή όκι του πνεύματος του νόμου. Όταν μάλιστα αναλαμβάνει και η αρένα τηλεοράσεων και διαδικτύου, το φαινόμενο απογειώνεται. Ιστορίες για γέλια και για κλάματα, που με βεβαιότητα αποθαρρύνουν τους νέους από την προοπτική να στελεχωθούν τα καράβια μας

Ο ρόλος του πλοιάρχου είναι πολυδιάστατος. Έχει πάψει εδώ και χρόνια να υφίσταται η έννοια «εμποροπλοίαρχος». Μόνο που δεν έχει αντικατασταθεί με άλλη λέξη, μιας και... ποια να πρωτοδιαλέξεις; Πλοίαρχος; Γραμματέας; Γιατρός; Μετεωρολόγος; Μάστορας; Πυροσβέστης; Πολλές επιλογές. Ωστόσο, για χάρη του άρθρου θα χρησιμοποιήσω τη λέξη «αυτοφωράκιος». Ναι, καλά διαβάσατε. Αν δεν είστε ναυτικός ή στέλεχος εταιρείας, πιθανώς δεν θα καταλάβετε. Αν είστε ναυτικός ή εργάζεστε σε ναυτιλιακή, τότε χαμογελάτε. Ή γελάτε. Ή κλαίτε. Εντάξει, είπαμε, ο καπετάνιος έχει την ευθύνη σ' ένα πλοίο,

αλλά εδώ και χρόνια έχουμε αλλάξει πίστα. Για να προλάβω τους καλοθελητές, οτιδήποτε γραφτεί δεν αναφέρεται σε περιπτώσεις που υπήρξε απώλεια ζωής ή τραυματισμός ή μόλυνση περιβάλλοντος. Αναφέρομαι σε περιστατικά που προκαλούν απορία, ή και γέλιο πολλές φορές. Για παράδειγμα, αυτή η νομοθεσία του άρθρου 291 του Π.Κ. (διατάραξη της ασφάλειας σιδηροδρόμων, πλοίων και αεροσκαφών) έχει οδηγήσει σε σύλληψη τόσων πλοιάρχων, που θα είχε ενδιαφέρον να ερευνηθεί αν υπάρχει κάτι παρόμοιο σε άλλο επάγγελμα. Ας πούμε ότι ένας πλοίαρχος κρίνει πως είναι επικίνδυνο να παραμείνει στο λιμάνι μιας και οι καιρικές συνθήκες είναι πολύ άσχημες, ενώ η επιβίβαση δεν έχει ολοκληρωθεί. Έμπλεξε! Βέβαια, αν παρέμενε στο λιμάνι και γινόταν κάποιος τραυματισμός ή υλική ζημιά, πάλι θα έμπλεκε. Επίσης, θα μπλέξει αν καθυστερήσει να φύγει, άσχετα αν η επιβίβαση δεν έχει ολοκληρωθεί. Μπήκαν στο πλοίο υπεράριθμοι επιβάτες, οι οποίοι ωστόσο είχαν εισιτήριο από την εταιρεία; Έμπλεξε. Δεν επέτρεψε να επιβιβαστούν οι υπεράριθμοι; Πάλι έμπλεξε. Ακόμα και να γλιστρήσει κάποιος, από μόνος του, χωρίς προφανή λόγο, είναι αιτία σύλληψης του πλοιάρχου. Έπιασε φωτιά από βραχυκύκλωμα στην κουζίνα; Μην τα πιάσουμε ένα ένα, δεν θα φτάσει όλο το τεύχος του ΕΦΟΠΛΙΣΤΗ. Αλλού είναι το νόημα. Όταν (κούφια η ώρα) συμβεί κάτι τέτοιο, η αγαπημένη μας τηλεόραση πιάνει δουλειά. Και φτάνουμε σε σημείο που η λέξη «ανθρωποφαγία» είναι τόση δα μικρή. Που το θέμα ➤

ΔΙΚΕΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΣΕ ΤΗΛΕΟΡΑΣΗ, SOCIAL MEDIA, ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ