

Θαλασσογραφίες

Η λίστα του... σκάφους

Η εποχή κατά την οποία ξεκινά η προετοιμασία του σκάφους για την επόμενη σεζόν έχει φθάσει για τους περισσότερους από εμάς, και ειδικά για αυτούς που -λόγω πεποιθήσεως ή ανάγκης- οι εργασίες προϋποθέτουν προσωπική εμπλοκή και όχι ανάθεση. Ανήκω στην κατηγορία των ανθρώπων που δεν επιτρέπουν σε κανέναν να εξασκήσει την τέχνη, το επάγγελμα ή και την καλή του διάθεση πάνω στο σκάφος τους, καθώς αυτό αποτελεί το προσωπικό μου εφιαλτήριο ή το πεδίο εφαρμογής της αποκτούμενης εμπειρίας στη συντήρησή του. Η σχετική φιλοσοφία αυτάρκειας που έχει αναπτυχθεί μέσα μου, φυσικά, αφορά στην προτίμησή μου να γνωρίζω τα πάντα για το σκάφος μου, ακόμα κι αν στην πορεία προκαλώ μερικές ζημιές, ενώ λειτουργεί επίσης και σαν προσωπική διέξοδος από την καθημερινότητα. Έτσι, δεν είναι τυχαίο ότι μόνιμα μέσα στο πορτοφόλι μου υπάρχει μια λίστα εργασιών, μια αντίστοιχη απαραίτητων αγορών και μια τρίτη wish list εξοπλισμού με τον οποίο κάποια στιγμή ελπίζω να εφοδιάσω το σκάφος μου. Οι λίστες αυτές βρίσκονται συνέχεια μαζί μου, καθώς πολύ συχνά πράγματα σε αυτές προστίθενται ή αφαιρούνται, προτεραιότητες επανεκτιμώνται και νέες σκέψεις, βλέψεις και όνειρα σημειώνονται, ώστε σε δεδομένη ευκαιρία να αξιολογηθούν.

Υπόθεση ρουτίνας

Φέτος είχα βγάλει το σκάφος από το νερό περίπου στα μέσα Νοεμβρίου, προσβλέποντας σε μια ικανή περίοδο «στεγνώματος» μέχρι τα μέσα Μαρτίου, κατά την οποία θα είχα την ευκαιρία να είμαι ήσυχος από τα περίεργα καιρικά ξεσπάσματα, που τελευταία προκαλούν συνεχώς περισσότερα ξενύχτια, αλλά και να προγραμματίσω χρονικά και οικονομικά το βέλτιστο επίπεδο συντήρησης και προετοιμασίας για την επόμενη χρονιά. Το σκάφος είχε προετοιμαστεί κατάλληλα για την παραμονή του εκτός νερού και ιδιαίτερη μέριμνα είχε ληφθεί ώστε τίποτα να μη δημιουργήσει δουλειές περισσότερες από τις ήδη αρκετές της προαναφερθείσας λίστας. Ή, τουλάχιστον, έτσι νόμιζα...

Περί περαστικών ο λόγος

Στην τελευταία μου επίσκεψη ρουτίνας για να επιβεβαιώσω ότι η λίστα των προς αγορά ανταλλακτικών και αναλωσίμων (ανόδια, βάνες, λάστιχα, λουριά, σχοινιά κτλ.) είναι ακριβής, ανακάλυψα ότι κάποιος είχε πειράξει την τέντα με την οποία είχα σκεπάσει το σκάφος. Όχι ότι την είχε κλέψει ή σκίσει, καθώς, προφανώς, όποιος ανέβηκε στο σκάφος μου το έκανε προκειμένου να περάσει σε ένα από τα πολύ κοντινά του ή για να πραγματοποιήσει κάποια εργασία που προϋπέθετε την εκεί παρουσία του. Το πρόβλημα εντοπίζεται στον τρόπο με τον οποίο την είχε ξαναδέσει, καθώς, εντελώς συμπτωματικά, οδηγούσε το νερό της βροχής να πέφτει ακριβώς πάνω σε ένα από τα παράθυρα του σκάφους...

Ο νόμος του Μέρφι

Εδώ υπεισέρχεται ο «νόμος του Μέρφι», αφού το συγκεκριμένο παράθυρο ήταν αυτό όπου είχα ξεκινήσει τη διαδικασία της αφαίρεσής τους προκειμένου να αντικατασταθούν από καινούργια, καθώς μιλάμε για τα παλαιά μακρόστενα κομμάτια plexi glass που πολλά σκάφη (όπως το δικό μου) φέρουν στην υπερκατασκευή αντί φινιστρινιών. Γνώριζα ότι θα αντιμετώπιζα πρόβλημα στεγανότητας μέχρι την τοποθέτηση των καινούργιων και είχα αναλάβει το σχετικό ρίσκο, αλλά δε φανταζόμουν το μέγεθος της ζημιάς που θα δημιουργούσε άλλη μία σύμπτωση. Το νερό, καθώς «έγλειφε» το χαλαρωμένο παράθυρο και έμπαινε στο εσωτερικό του σκάφους, λόγω της θέσης και της κλίσης του στη στεριά οδηγήθηκε στο χώρο όπου βρίσκονται τοποθετημένες οι μπαταρίες και τα ηλεκτρικά συστήματα του σκάφους. Το τι ακολούθησε θα περιγραφεί σε λίγο, αλλά προς το παρόν το πρώτο συμπέρασμα: είναι απίστευτη η ποσότητα του νερού της βροχής που μια μικρή χαραμάδα μπορεί να επιτρέψει να εισέλθει σε ένα χώρο που έχει σχεδιαστεί να είναι στεγανός από παντού εκτός από πάνω (για λόγους εξαιρισμού κατά τη διαδικασία φόρτισης των μπαταριών). Για το διάστημα των περίπου δέκα ημερών, με σχεδόν πέντε μέρες βροχής, που πέρασε ανάμεσα στις επισκέψεις μου στο σκάφος, στο συγκεκριμένο χώρο συσσωρεύτηκαν 15 κουβάδες νερού. Πρακτικό συμπέρασμα δεύτερο: το νερό είναι πράγματι καλός αγωγός του ηλεκτρισμού! Αυτό αποδεικνύει το βραχυκύκλωμα που σημειώθηκε καταστρέφοντας δύο σχετικά καινούργιες μπαταρίες ναυτικού τύπου και όλο τον παρακείμενο εξοπλισμό. Όπως ο χώρος πλημμύρισε από το νερό, βραχυκύκλωσαν οι αγωγοί (τα καλώδια) των μπαταριών προς τη διάταξη φόρτισης και παράλληλα ανάγκης, που βρισκόταν σε ειδικό ξύλινο panel βιδωμένο σε παρακείμενο μπουλμέ και σχετικά στο ίδιο ύψος με τις μπαταρίες. Το μέγεθος της καταστροφής και της ισχύος του βραχυκύκλωματος φαίνεται στη φωτογραφία του αφαιρεμένου panel, όπου τα πάντα έχουν οξειδωθεί και όλες οι συνδέσεις -παρά το 25άρι καλώδιο- έχουν λιώσει. Πράγματι, αν λάβουμε υπόψη μας ότι στη συγκεκριμένη διάταξη ήταν συνδεδεμένες δύο μπαταρίες με συνολική χωρητικότητα 250 Ah, γίνεται εύκολα αντιληπτό το γεγονός πως μέσα στην ατυχία του συμβάντος στάθηκε τυχερός που το βραχυκύκλωμα προκλήθηκε από νερό και δεν επέτρεψε την εκδήλωση πυρκαγιάς, που διαφορετικά θα κατέστρεφε ολοκληρωτικά το σκάφος.

Η ζημιά και οι λίστες

Αδιάφυστος μάρτυρας του ύψους της ζημιάς η φωτογραφία, μας δείχνει ότι εκτός των δύο μπαταριών (εκκίνησης μηχανής και καταναλώσεων) καταστράφηκαν ολοκληρωτικά η σχετική καλωδίωση, οι ασφαλειοδιακόπτες και οι μπάρες συνδέσεως επαφών, ο διακόπτης παράλληλης ανάγκης των μπαταριών, όπως και η παρακείμενη συσκευή low current drop για τη φόρτισή τους που χρησιμοποιούσα αντί των κλασικών διόδων.

Έτσι, η λίστα των άμεσα απαραίτητων αγορών εμπλουτίστηκε με όλα τα παραπάνω υλικά, η λίστα των εργασιών με την επανακατασκευή ολόκληρου του ηλεκτρικού συστήματος μέχρι του σημείου της διάθεσης ηλεκτρικού ρεύματος στο γενικό ηλεκτρικό πίνακα του σκάφους, και η λίστα των προτεραιοτήτων στις εργασίες με την εξασφάλιση της στεγανότητας του εσωτερικού χώρου. Στις σκέψεις φυσικά προστέθηκε η πιθανότητα μετακίνησης των μπαταριών και του σχετικού εξοπλισμού σε άλλο χώρο, το πακετάρισμα ala shrink rap του σκάφους μέχρι να έρθει η ώρα της καθεκτύσεως, και άλλα παρόμοια που δεν τολμώ να ξεστομίσω... Πάντως η εμπειρία είχε και τα θετικά της, καθώς βρισκόμουν πάνω στο σκάφος την ώρα του πρόσφατου μεγάλου σεισμού. Ναι, μπορώ να βεβαιώσω πως η στήριξή του στο... έδαφος είναι επαρκής! **M.K.**

