

Αντώνης Γ. Βασάκης



*Η Ιστορία των
Δημοσίων Αερομεταφορών
στην Ελλάδα*

Η Ιστορία των Δημοσίων Αερομεταφορών στην Ελλάδα

Copyright © 2009, 2020

Πρώτη έκδοση: Νοέμβριος 2009, 11 AVIATION

ISBN : 978-960-98028-9-5

Σελιδοποίηση: Θάνος Βλάχος

Ηλεκτρονική Επανέκδοση, διορθωμένη & συμπληρωμένη: Μάιος 2020

Η Ιστορία

των Δημοσίων Αερομεταφορών

στην Ελλάδα

Αντώνης Γ. Βασάκης



Εικόνα Εξωφύλλου:

**Απόσπασμα από τον πίνακα του λαϊκού ζωγράφου Θεόφιλου
με τίτλο «Η Παναγιά της Πέτρας» του 1928.**

(Μουσείο Θεόφιλου, Δήμου Μυτιλήνης,
διαστάσεις πίνακα ύψος 82 εκ. x πλάτος 120 εκ.,
διαστάσεις αποσπάσματος 69 εκ. x 82 εκ.).

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	Εισαγωγή	12
1	Η Μυθολογία - Δαίδαλος & Ικαρος	15
2	Η Προϊστορία	17
2.1	Ο Λεονάρδος ντα Βίντσι (Leonardo da Vinci, 15/4/1452 - 2/5/1519)	18
2.2	Ο Γεώργιος Κεϋλέυ (Sir George Cayley, 1773 - 1857)	20
2.3	Ο Κλημέντιος Άντερ (Clément Ader, 4/2/1841 - 5/3/1926)	21
2.4	Ο Όθωνας Λιλιένθαλ (Otto Lilienthal, 23/5/1848 - 10/8/1896)	22
3	Η Εφεύρεση	25
3.1	Οι Βίλμπουρ (Wilbur Wright, 16/4/1867 - 30/5/1912) και Όρβιλ Πάιτ (Orville Wright, 19/8/1871 - 30/1/1948)	25
3.2	Ο Λουίς Μπλεριώ (Louis Blériot, 1/7/1872 - 2/8/1936)	28
3.3	Ο Ερρίκος Φάρμαν (Henry Farman, 26/5/1874 - 18/7/1958)	31
3.4	Ο Γκλεν Αμμόνδος Κέρτις (Glenn Hammond Curtiss, 21/5/1878 - 23/7/1930)	33
4	Η γνωριμία	37
4.1	Ο Βαρώνος Δε Κατέρς (Baron Pierre de Caters, 25/12/1875 - 21/3/1944)	37
4.2	Ο Λεωνίδας Αρνιώτης (Σπάρτη, 1862 - Λονδίνο, 1939)	39
4.3	Ο Λέοντας Βερσεπουή	41
4.4	Ο Σέργιος Ουτοσκίν (Sergei Utotckeen)	42
5	Η Ηρωική Εποχή	47
5.1	Ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος (1889 - 4/4/1913)	47
5.2	Ο Αλέξανδρος Καραμανλάκης (18/1/1888 - 29/8/1912)	55
6	Η εδραίωση των εναέριων μεταφορών	69
6.1	Οι πρώτες προσπάθειες	69
6.2	Ο Α΄ παγκόσμιος πόλεμος	70
6.3	Οι πρώτες τακτικές αεροπορικές συγκοινωνίες	71
7	Η Διεθνής Συνεργασία και η οργάνωση των εναέριων μεταφορών	73
7.1	Η Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Εταιρειών (IATA - International Air Traffic Association)	73
7.2	Η Διεθνής Συνθήκη Αεροπλοΐας (CINA - Convention Internationale de la Navigation Aérienne)	74
7.3	Η Υποδομή	75
7.4	Η εξέλιξη των αεροπορικών ηλεκτρονικών	76
7.5	Ο Έλεγχος της Εναέριας Κυκλοφορίας	78
7.6	Η εξέλιξη των αεροσκαφών	79
7.7	Η ασφάλεια των πτήσεων στο προσκείμενο	82

8	Η Πολιτική Αεροπορία στην Ελλάδα	85
8.1	Ο Ελευθέριος Βενιζέλος	85
8.2	1920-1930: Η προπαρασκευαστική δεκαετία	87
8.3	Η Πρώτη Οργάνωση των Κρατικών Υπηρεσιών	91
8.4	Η ΕΕΕΣ («Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών», SHCA - "Société Hellénique de Communications Aériennes")	97
8.5	Η ΤΑΕ («Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις ΟΕ»)	110
8.6	Αεροπορικές Εορτές & Εκδηλώσεις	111
9	Η επίδραση του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου	115
9.1	Η καταστροφή του «Παλαιού Κόσμου»	116
9.2	Η ίδρυση του ΔΟΠΑ - «Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας» (ICAO - International Civil Aviation Organization)	117
9.3	Η ίδρυση της Διεθνούς Ένωσης Εναερίων Μεταφορών (IATA - International Air Transport Association)	119
10	Η ανασυγκρότηση της Πολιτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα	121
10.1	Η ΕΕΕΣ μετά τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο	121
10.2	Η ανασυγκρότηση των Κρατικών Υπηρεσιών	122
10.3	Η ανοικοδόμηση των αεροδρομίων	123
10.4	Ο Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας στην μεταπολεμική Ελλάδα	125
11	Η ανασύσταση των δημόσιων αερομεταφορών στην Ελλάδα (1946 - 1951)	127
11.1	Η έναρξη των Ελληνικών Εναερίων Γραμμών ΤΑΕ («Τεχνικές Αεροπορικές Επιχειρήσεις»)	127
11.2	Το πρώτο ατύχημα αεροσκάφους δημοσίων μεταφορών στην Ελλάδα (SX-BAB, Βούλα, 3/9/1947 19:00)	132
11.3	Το σχέδιο Μάρσαλ, το δόγμα Τρούμαν και η ανάπτυξη της Πολιτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα	135
11.4	Ο κρατικός παρεμβατισμός	135
11.5	Οι πρώτοι νεκροί επιβάτες στην Ελλάδα (SE-BBG, Υμηττός 26/10/1947 19:30')	137
11.6	Η έναρξη της ΕΛΛΑΣ («Ελληνικές Αεροπορικές Συγκοινωνίες»)	140
11.7	Η πρώτη αεροπειρατεία στην Ελλάδα (SX-BAH, Πτήση ΤΑΕ Αθηνών - Θεσσαλονίκης, 12/9/1948)	146
11.8	Η κατάρριψη του Τσέχικου αεροσκάφους (OK-KDN, Μεσσηνία, 21/12/1948 19:35')	151
11.9	Το πρώτο ατύχημα ελληνικής πτήσης δημοσίων μεταφορών (SX-BAI, Μαλακάσα 6/6/1949 18:35', πτήση GK231, Καβάλα - Ελληνικό)	153
11.10	Η έναρξη της ΑΜΕ («Αεροπορικές Μεταφορικές Επιχειρήσεις»)	155
11.11	Η έναρξη της «Δαίδαλος»	156
11.12	Η συγχώνευση	156
12	Οι «Εθνικές Αεροπορικές Γραμμές ΤΑΕ» (1951-1956)	161
12.1	Η προεκλογική μάχη του 1951	162
12.2	Η περίοδος της ύφεσης (1952-1954)	164
12.3	Η εκκαθάριση και ο πλειστηριασμός της ΤΑΕ	165
13	Η εξέλιξη της ραδιοναυτιλίας & της εποπτείας του εναέριου χώρου, στη δεκαετία του 1950	171

14	Η εξέλιξη των αεροσκαφών	175
14.1	Ο «Κομήτης» της Ντε Χάβιλλαντ (de Havilland "DH-106 Comet")	175
14.2	Το 707 της Μπόϊνγκ (Boeing 707)	178
15	Η εξέλιξη των αεροπορικών ηλεκτρονικών (Avionics)	181
15.1	Το Ραντάρ	182
15.2	Οι αναλογικοί υπολογιστές και οι αεροναυτικές εφαρμογές τους	182
15.3	Τα αυτόνομα συστήματα ναυσιπλοΐας	183
15.4	Ο «Υπολογιστής Διαχείρισης Πτήσης» (FMC - "Flight Management Computer")	184
15.5	Το «ράδιο-υψόμετρο χαμηλού ύψους» (LRRA - "Low Range Radio Altimeter")	185
15.6	Συστήματα προειδοποίησης	185
15.7	Τα μαύρα κουτιά	185
16	Η ανάπτυξη των υποδομών της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας τις δεκαετίες του 1950-60	189
16.1	Η ανάπτυξη δικτύου ραδιοβοηθημάτων για την αεροναυσιπλοΐα	189
16.2	Η ανάπτυξη του αεροδρομίου του Ελληνικού	190
17	Η Ολυμπιακή Αεροπορία του Αριστοτέλη Ωνάση	195
18	Το πρώτο ατύχημα της Ολυμπιακής Αεροπορίας και το μυστήριο του 19ου επιβάτη (SX-BAD, Αυλώνα Αττικής 29/10/1959 17:25', πτήση OA214, Αθήνα - Θεσ/νίκη)	199
19	Η Ολυμπιακή Αεροπορία στην εποχή των αεριοθουμένων	203
20	1969, η χρονιά των συμβάντων για την Ολυμπιακή Αεροπορία	213
20.1	Η πρώτη αεροπειρατεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας (DC-6B, 2/1/1969, πτήση Ηράκλειο - Αθήνα)	213
20.2	Η δεύτερη αεροπειρατεία της Ολυμπιακής (16/8/1969 πτήση Αθηνών - Αργινίου - Ιωαννίνων)	215
20.3	Το ατύχημα της Κερατέας (SX-DAE, Πάνειον Όρος Αττικής 8/12/1969 20:45', πτήση OA854, Χανιά - Αθήνα)	217
21	Η Ολυμπιακή Αεροπορία του Ωνάση, 1970 - 1972	221
22	1972-1973: ο μαύρος χειμώνας για την Ολυμπιακή Αεροπορία και τον Αριστοτέλη Ωνάση	225
22.1	Το ατύχημα της Βούλας (Βούλα, 21/10/1972 21:30', πτήση OA605 Κέρκυρα - Αθήνα, SX-BBQ)	225
22.2	Η συντριβή του ελικοπτέρου «Αλουέτ II» (SX-HAK, 5/1/1973, νυκτερινή πτήση προς το Αγκίστρι)	229
22.3	Ο θάνατος του Αλέξανδρου-Σωκράτη Ωνάση [30/4/1948-22/1/1973] (Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών, SX-BDC, 22/1/1973 16:23')	230
23	Η Ολυμπιακή Αεροπορία του Ωνάση, η περίοδος της ύφεσης 1973 - 1974	235
24	Η ανατίναξη του α/φους της TWA (N8734, Ιόνιο Πέλαγος δυτικά της Κεφαλονιάς, 8/9/1974 11:40', πτήση TWA841: Τελ Αβίβ - Αθήνα - Ρώμη - Νέα Υόρκη)	239
25	Ο αεροναυπηγικός πόλεμος	245
25.1	Η «Ομόνοια» (Κονκόρντ - "Concorde SST")	245
25.2	Το «Αερολεωφορείο» (Airbus)	247

26	Ανάπτυξη συστημάτων GPWS, TCAS, ACARS, ACMS	249
26.1	Το σύστημα προειδοποίησης (επικίνδυνης) προσέγγισης εδάφους (GPWS - Ground Proximity Warning System)	249
26.2	Το σύστημα προειδοποίησης κυκλοφορίας και αποφυγής (εναέριων) συγκρούσεων (TCAS - "Traffic alert & Collision Avoidance System")	250
26.3	Το σύστημα αερεπίχειας (ψηφιακής) επικοινωνίας (ACARS - "Aircraft Communications Addressing and Reporting System")	252
26.4	Το σύστημα παρακολούθησης της κατάστασης του αεροσκάφους (ACMS - Aircraft Condition Monitoring System)	253
27	Η εξέλιξη των υποδομών της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας τις δεκαετίες του 1970-1980	255
27.1	Η ανάπτυξη των αεροδιαδρόμων και των ραδιοβοηθημάτων	255
27.2	Το αεροδρόμιο του Ελληνικού	256
28	Ο Εθνικός Αερομεταφορέας (Ολυμπιακή Αεροπορία 1975 - 1979)	259
28.1	Τα 2 πρώτα χρόνια του Εθνικού Αερομεταφορέα (1975-1976)	259
28.2	Το ατύχημα στα Σέρβια της Κοζάνης (SX-BBR, Σαραντάπορο Κοζάνης - θέση Μπαχαλά Λάκκος, 23/11/1976, 9:37' πμ, πτήση OA830 Αθηνών - Λάρισσας - Κοζάνης)	261
28.3	Ο Εθνικός Αερομεταφορέας την περίοδο 1977-1979	264
28.4	Το «Χέρι του Θεού» (B747-284 νπολόγιο SX-OAA, Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών, Πτήση OA411 Αθηνών - Νέας Υόρκης, 9/8/1978)	266
29	Το ατύχημα της Ελβετικής Σουισαίρ (α/φος DC8, HB-IDE, Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών 7/10/1979 22:16', Πτήση Ζυρίχη - Γενεύη - Αθήνα - Βομβάν - Πεκίνο)	269
30	Ο Εθνικός Αερομεταφορέας στην «χρυσή περίοδο» 1980-1985	275
31	Τρομοκρατικές ενέργειες που σημάδεψαν την δεκαετία του 1980	281
31.1	Η αεροπειρατεία στις Αιγυπτιακές Αερογραμμές και το μακελειό της Μάλτας (Boeing 737-266, SU-AYH, πτήση Egyptair 648 Αθήνα - Κάιρο, 24/11/1985)	281
31.2	Η βόμβα στο αεροσκάφος της TWA (Boeing 727-231, N54340, Πτήση TWA 840 Ρώμη - Αθήνα, πάνω από το Άργος, Τετάρτη 2/4/1986)	282
32	Ο Εθνικός Αερομεταφορέας την περίοδο 1986-1990	285
32.1	Η «αργυρή περίοδος» (1986-1990)	285
32.2	Ένα ακόμα ατύχημα ελικοφόρου, στη Σάμο (SX-BGE, Σάμος - Όρος Κερκερέας, 3/8/1989, 16:43'30", OA545/733 Θεσσαλονίκη - Σάμος - Κως - Αθήνα)	286
33	Η απελευθέρωση των αερομεταφορών	289
33.1	Το νομοθετικό πλαίσιο	289
33.2	Η εμπλοκή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής	295
33.3	Η έκρηξη την απελευθέρωσης των αερομεταφορών	299
33.3.1	Η Αεροπορία Αιγαίου (Aegean Aviation, 17/2/1992 - Μάρτιος 1999)	299
33.3.2	Η SEEA (South East European Airlines, 1991 - 1996)	299
33.3.3	Η Aviator (Aviator Airways, 1992 -)	300
33.3.4	Η InterJet (1992 -)	301
33.3.5	Οι Κρητικές Αερογραμμές (Cretan Airlines 1993 - 1995)	301
33.3.6	Η Venus (Αύγ. 1993 - Φεβ. 1997)	302
33.3.7	Η Apollo Airlines (1994 - 1996)	303
33.3.8	Η Air Greece (1994 - 1999)	303
33.3.9	Η Cronus Airlines (1994 - 2001)	304
33.3.10	Η Princess Airlines (5/1998 - 17/2/2000)	305

33.3.11	<i>Η Hellenic Star Airways (9/3/1999 - 8/10/2006)</i>	305
33.3.12	<i>Η Air Manos (2/6/1999 - 5/2001)</i>	305
33.3.13	<i>Η AXON Airlines (8/1999 - 9/2002)</i>	306
33.3.14	<i>Η Galaxy Airways (29/5/1999 - 30/5/2001)</i>	306
33.3.15	<i>Η Electra Airlines (3/7/2000 - 20/6/2003)</i>	307
34	Η τελευταία δεκαετία του «προνομίου» της Ολυμπιακής Αεροπορίας (1991-2000)	309
34.1	<i>Ο «Πόλεμος του Κόλπου» (17/1/1991 - 28/2/1991)</i>	309
34.2	<i>Η μακρά πορεία της «Εξυγίανσης» (1991 - 1998)</i>	310
34.3	<i>Η περίοδος των «Εγγλέζων» (1999 - 2000)</i>	317
35	Το ατύχημα του Γιάκοβλεφ (Yak-42, UR-42334, Πιέρια Όρη -θέση «Πέντε Πύργои», 17/12/1997 21:12':45'' b, πτήση AEW241 Οδησός - Θεσσαλονίκη)	321
36	Η αλλαγή στη φιλοσοφία του αεροναυτικού συστήματος από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)	329
37	Ο «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών - Ελ. Βενιζέλος» (Εναρξη λειτουργίας 28/3/2001)	333
38	Η 11η Σεπτεμβρίου 2001	335
38.1	<i>Το κύπημα (11/9/2001 07:59' - 10:29' ώρα ανατολικών ακτών Αμερικής)</i>	336
38.2	<i>Ο απολογισμός της 11ης Σεπτεμβρίου</i>	337
38.3	<i>Ο «πόλεμος κατά της τρομοκρατίας»</i>	338
38.4	<i>Η ύφεση στις αερομεταφορές</i>	338
39	Οι Αερογραμμές Αιγαίου (Aegean Airlines, Μάρτιος 1999)	341
40	Η Ολυμπιακή Αεροπορία στην περίοδο της ύφεσης	345
41	Το ατύχημα της «Ήλιος» (5B-DBY, Γραμματικό Αττικής, 14 Αυγούστου 2005 12:03':32'' b, πτήση HCY522 Λάρνακα - Αθήνα - Πράγα)	351
42	Η τελευταία περίοδος της Δημόσιας Ολυμπιακής Αεροπορίας	355
	Επίλογος	363
	Παράρτημα Α. Ιστορικές Φωτογραφίες	364
	Παράρτημα Β. Το Ατύχημα του Falcon – SX-ECH, OA3838, 14-Σεπ-1999	369
	Ευρετήριο	397

ΑΦΙΕΡΩΣΗ

Αφιερώνεται σε όλους όσους συνέβαλαν στη διαδρομή μου μέχρι εδώ:
Στους γονείς μου, τους δασκάλους μου, την ηρωική σύζυγό μου και κυρίως
τους συναδέλφους μου.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

- Στην **Εθνική Βιβλιοθήκη της Ελλάδας** για την δημοσίευση μέσω διαδικτύου (www.nlg.gr) μεγάλης συλλογής ψηφιοποιημένων εφημερίδων με βάση την οποία ελέγχθηκαν τα σημαντικότερα γεγονότα.
- στον **κ. Γιάννη Παπαδόπουλο** της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας για την γενικότερη ενημέρωσή μου.
- στον **κ. Μιχάλη Παραρά** της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας για την διόρθωση και την χορήγηση στοιχείων της ιστορίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.
- στον **κ. Ευάγγελο Ν. Δρακόπουλο** της Μπενακείου Βιβλιοθήκης (Λένορμαν 218, 10443 ΑΘΗΝΑ, α' όροφος) για την βοήθειά του στην ανεύρεση νόμων και βιβλίων (παλαιά ΦΕΚ, «αεροπορικός οδηγός» κλπ).
- στον **κ. Άγγελο Μαυρομάτη** της Διεύθυνσης Ηλεκτρονικών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας για τη βοήθειά του στην ανεύρεση ιστορικών στοιχείων για τα ραδιοβοηθήματα στον Ελληνικό χώρο.
- στον **κ. Κων. Γ. Βασάκη** για την βοήθειά του στην διαχείριση των στοιχείων ατυχημάτων των αεροσκαφών.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα ιστορία αποτελεί την πρώτη ουσιαστική προσπάθεια ολοκληρωμένης καταγραφής της εξέλιξης μιας από τις πλέον σύνθετες ανθρώπινες δραστηριότητες, των δημόσιων αερομεταφορών.

Ο σκοπός της παρούσας εργασίας περιορίζεται στην καταγραφή των «πραγματικών γεγονότων» αποφεύγοντας παραπέρα αναλύσεις ή τοποθετήσεις. Πρόκειται για μια συνοπτική περιγραφή των εξελίξεων, γιαυτό και δίνονται εκτενείς αναφορές των πηγών, για όσους θα ήθελαν περισσότερες πληροφορίες.

Καταβλήθηκε κάθε δυνατή προσπάθεια κατά τη σύνταξη της εργασίας, να αποφευχθούν σφάλματα και παραλείψεις. Όμως η πολυπλοκότητα του αντικείμενου και το πλήθος των πληροφοριών που περιέχονται στην παρούσα εργασία είναι τέτοια που ενδέχεται να έχουν ξεφύγει σφάλματα ή να υπάρχουν κάποιες παραλείψεις. Γιαυτό σας προτρέπω να ανατρέχετε στις διάφορες πηγές, και θα είμαι ιδιαίτερα ευτυχής σε κάθε περίπτωση που διορθώνετε κάποιο σφάλμα ή παράλειψη που περιέχεται σε αυτή την εργασία μου.

Οι κυριότερες πηγές μέσω διαδικτύου που χρησιμοποίησα ήταν:

1. **www.nlg.gr**: Εθνική Βιβλιοθήκη της Ελλάδας («Ψηφιακή Συλλογή Εφημερίδων»).
2. **www.et.gr**: Εθνικό Τυπογραφείο (Φύλλα Εφημερίδας της Κυβέρνησης της Ελλάδας).
3. **http://eur-lex.europa.eu**: «Η πρόσβαση στο Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης» (Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Αποφάσεις Επιτροπής, κλπ).
4. **www.icao.org**: Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (Διεθνείς Αεροπορικοί Κανονισμοί, στατιστικές, κλπ).
5. **www.easa.eu.int**: Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (Ευρωπαϊκοί Αεροπορικοί Κανονισμοί).
6. **www.eurocae.eu**: EUROCAE (European Organisation for Civil Aviation Equipment - Ευρωπαϊκές ελάχιστες λειτουργικές προδιαγραφές αεροπορικών εξοπλισμών).
7. **www.rtca.org**: RTCA Inc. (Radio Technical Commission for Aeronautics - Αμερικανικές ελάχιστες λειτουργικές προδιαγραφές αεροπορικών ηλεκτρονικών).
8. **www.arinc.com**: ARINC (Aeronautical Radio Inc. - ARINC Standards: Προδιαγραφές τυποποίησης αεροπορικών ηλεκτρονικών).

Ελπίζω η εργασία αυτή να γίνει η βάση για την μελέτη σε βάθος της εξέλιξης και την ανάπτυξη των δημοσίων αερομεταφορών.

Για όσους επιθυμούν να μελετήσουν από τις πηγές την ιστορία των αρχών του 20ού αιώνα, θα πρέπει να γνωρίζουν ότι το ημερολόγιο στην Ελλάδα μέχρι το 1923 δεν συμβάδιζε με εκείνο του υπόλοιπου δυτικού κόσμου. Την διαφορά αυτή πρέπει να την υπολογίζει κανείς, οποτεδήποτε ψάχνει στις δημοσιεύσεις των εφημερίδων της εποχής εκείνης.

Το Γρηγοριανό ημερολόγιο εφαρμόστηκε στην Ελλάδα, μετά από προσπάθειες του Δ/ντή του Αστεροσκοπείου Αθηνών καθ. Δημητρίου Αιγινίτη το 1923, προκειμένου να συγχρονιστεί η Ελλάδα με τον υπόλοιπο κόσμο. Η εφαρμογή του ξεκίνησε την 16η Φεβρουαρίου 1923 που μετονομάστηκε σε 1η Μαρτίου 1923 (συνεπώς για την Ελλάδα δεν υπήρξαν ημερομηνίες 16-28/2/1923). Στην υπόλοιπη Ευρώπη, το Γρηγοριανό ημερολόγιο εφαρμόζονταν αιώνες πριν, με αποτέλεσμα να υπάρχει διαφορά 14 ημερών μεταξύ των ημερομηνιών της Ελλάδας και της υπόλοιπης Ευρώπης (η οποία πριν την 29η Φεβρουαρίου 1900 ήταν 13 ημέρες).

Αντώνης Γρ. Βασάκης

Ταχυδρομική Διεύθυνση:

Αθηνάς 86
17673 Καλλιθέα
Ελλάδα

Ηλεκτρονική Διεύθυνση:

info@vassakis.gr, www.vassakis.gr

1

Η Μυθολογία – Δαίδαλος & Ίκαρος¹



**Ο Δαίδαλος τη στιγμή που
κατασκευάζει τα φτερά που φορά ο
Ίκαρος.**

Ρωμαϊκό ανάγλυφο, (Villa Albani, Ρώμη).

Ο θαυμασμός του ανθρώπου για την πτήση είναι τόσο παλιός όσο και ο ίδιος ο άνθρωπος. Από την παγκόσμια μυθολογία δεν λείπουν ιστορίες που αφηγούνται ανθρώπους που πέταξαν. Όμως ο μύθος του Δαίδαλου και του Ίκαρου ξεχωρίζει φανερά από όλους τους άλλους. Αποτελεί τον πρώτο μύθο όπου ο άνθρωπος προσπαθεί να πετάξει χωρίς την βοήθεια των θεών και χωρίς υπερφυσικές δυνάμεις, με δική του κατασκευή. Ο μύθος του Δαίδαλου και του Ίκαρου όσο παλιός και αν είναι περιγράφει με τον πλέον ζωντανό τρόπο τον κίνδυνο του όλου εγχειρήματος. Στην ουσία του παραμένει πάντα επίκαιρος.

Ο Δαίδαλος, ο μεγαλύτερος ζωγράφος, γλύπτης και αρχιτέκτονας της εποχής του, έγινε στην αρχή ο προστατευόμενος του βασιλιά της Κρήτης Μίνωα. Στη συνέχεια έφτιαξε το πα-

¹ Κούν Ν.Α., «Μύθοι και θρύλοι της αρχαίας Ελλάδας», εκδόσεις Λειψίας, Αθήνα, [σύμφωνα με τις «Μεταμορφώσεις» του Οβίδιου].

λάτι - λαβύρινθο (της Κνωσού) και το φόρτωσε με διάφορα έργα τέχνης. Τέλος κατηγορήθηκε και παρέμεινε κρατούμενος του, στο περίφημο παλάτι.

Ο Δαίδαλος δεν μπορούσε να δραπετεύσει ούτε από στεριά ούτε από θάλασσα. Ο μόνος δρόμος που είχε αν ήθελε να ξεφύγει ήταν μέσω του αέρα. Επιδεικνύοντας τις ικανότητές του σαν μηχανικού, αποφάσισε να μιμηθεί τα πτηνά και χωρίς να χάσει χρόνο μάζεψε φτερά και πούπουλα, τα έδεσε με λινάρι και κερύ και έφτιαξε τέσσερις μεγάλες πτέρυγες. Δυο για τον ίδιο και δυο για τον νεαρό γιο του τον Ίκαρο.

Ο Δαίδαλος, αντιλαμβάνονταν τον κίνδυνο του εγχειρήματος, που όμως ήταν η μόνη του διέξοδος προς την ελευθερία, και γι' αυτό θέλησε να δοκιμάσει προηγουμένως την κατασκευή του. Την δοκιμαστική αυτή πτήση παρακολουθούσε ο Ίκαρος, κοιτάζοντας γοιτευμένος τον πατέρα του να πετά στον αέρα σαν πελώριο πουλί. Όταν προσγειώθηκε ο Δαίδαλος, θεώρησε απαραίτητο να δώσει οδηγίες στον γιο του για ασφαλή πτήση:

« Άκουσε τι θα σου πω Ίκαρε. Θα φύγουμε από εδώ το γρηγορότερο. Πρόσεχε όταν θα πετάς. Μη χαμηλώνεις πολύ, γιατί ο αφρός της θάλασσας μπορεί να σου βρέξει τα φτερά. Ούτε και πολύ ψηλά στον ήλιο να πηγαίνεις, γιατί η ζέστη μπορεί να λιώσει το κερύ και να σκορπίσουν τα φτερά. Πέτα ξοπίσω μου και μη μένεις πίσω».

Όταν έφτασε η ώρα, φόρεσαν τις πτέρυγες και άρχισαν να πετούν. Ο Δαίδαλος παρακολουθούσε συχνά τον γιο του. Στην αρχή ο Ίκαρος ακολουθούσε τις οδηγίες του πατέρα του, όμως καθώς περνούσε η ώρα, εξοικειωνόταν με την πτήση και ενθουσιαζόταν με την ταχύτητα και τις νέες δυνατότητες που είχε. Στον νεανικό ενθουσιασμό του αψήφησε τον κίνδυνο, ξέχασε τις οδηγίες του πατέρα του και άρχισε να ανεβαίνει όσο πιο ψηλά μπορούσε, να φτάσει στον ήλιο. Οι πυρακτωμένες ακτίνες έλιωσαν το κερύ, ξεκόλλησαν και σκόρπισαν τα φτερά και ο Ίκαρος έμεινε αβοήθητος να πέφτει προς την θάλασσα. Το πτώμα του Ίκαρου ξεβράστηκε έπειτα από καιρό σε ένα ακρογιάλι του νησιού που πήρε το όνομά του, όπως και το πέλαγος όπου πνίγηκε.

Ο Δαίδαλος παρόλα αυτά συνέχισε να πετά, προσγειώθηκε με ασφάλεια και τελικά έζησε για αρκετά ακόμη χρόνια στην Σικελία.

Μια ιστορία που παραμένει επίκαιρη όσο και η πλέον σύγχρονη διερεύνηση αεροπορικού ατυχήματος.

2

Η Προϊστορία

Υπάρχουν αναφορές για αρκετούς ανθρώπους που κατόρθωσαν να πετάξουν. Ο πρώτος από αυτούς, στις αρχές του 4^{ου} π.Χ. αιώνα, ήταν ο Αρχύτας από τον Τάραντα (428 - 347 π.Χ., Πυθαγόρειος φιλόσοφος, μαθηματικός, μηχανικός και στρατηγός) ο οποίος αναφέρεται ότι κατασκεύασε την πρώτη γνωστή μηχανή πτήσης στην ιστορία, την «πετομένην ξυλίνην περιστεράν» η οποία φαίνεται να πέταξε με την βοήθεια πεπιεσμένου αέρα².

Αρκετούς αιώνες αργότερα, λίγο πριν την άλωση της Θεσσαλονίκης από τους Σαρακηνούς, γύρω στα 900 μ.Χ. κάποιος τσοπάνος, γνωστός σαν ο «Δαιμονόπληκτος» Φωκάς, αναφέρεται ότι έκανε συνεχώς πτήσεις πάνω από την πόλη με την μηχανή πτήσης του που ήταν «ένα τετράγωνο κουτί μεγέθους τριπλασίου του σώματός του»³ με πτέρυγες καλυμμένες από λεπτό δέρμα προβάτου (περγαμινή) και βοδινά νεύρα. Η δραστηριότητά του μάλιστα αυτή σκανδάλισε τους θρησκευτικούς κύκλους της Θεσσαλονίκης που ζήτησαν την παρέμβαση της πολιτικής ηγεσίας, μέχρι και του ίδιου του αυτοκράτορα, προκειμένου να σταματήσουν οι πτήσεις. Τέλος ο Φωκάς σκοτώθηκε σε κάποια από τις πτήσεις του, όταν κάποια ριπή ανέμου τον τσάκισε στο έδαφος, προς ικανοποίηση της εκκλησίας της Θεσσαλονίκης η οποία τον μεν νεκρό άφησε άταφο, το δε καταθόνιο κατασκευασμά του μετέφερε με πομπή και το έκαψε στον περίβολο της Αχειροποιήτου⁴.

² Τρεμόπουλου Μιχάλη, «Η υπάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», εκδόσεις παρατηρητής, έκδοση α', Θεσσαλονίκη 2001, ISBN 960-374-115-9, σελ. 17-18 («1.2 Από τον Αρχύτα στον Αρνιώτη.»).

³ Φαρδή Ν., «Θεσσαλονίκη», εκδ. Βιβλιοθήκης εφημερίδας «Μακεδονία», τ. 1, Θεσσαλονίκη ΑΠΛΒ' (1932), σελ. 77.

⁴ Τρεμόπουλου Μιχάλη, «Η υπάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», εκδόσεις παρατηρητής, έκδοση α', Θεσσαλονίκη 2001, ISBN 960-374-115-9, σελ. 16-17 («1.1 Ο "Δαιμονόπληκτος" Φωκάς.»).

Για τις μεμονωμένες αυτές προσπάθειες όμως δεν υπάρχουν τεκμηριωμένες πληροφορίες. Οι πρώτες καταγραφές και μάλιστα με σημαντικά τεχνικά στοιχεία, προέρχονται από την καρδιά της Αναγέννησης.

2.1 Ο Λεονάρδος ντα Βίντσι (*Leonardo da Vinci*, 15/4/1452 - 2/5/1519)⁵

Ο Λεονάρδος ντα Βίντσι ήταν ένας από τους μεγαλύτερους ζωγράφους, γλύπτες και αρχιτέκτονες της εποχής του. Ο ίδιος θεωρούσε τον εαυτό του περισσότερο μηχανικό ή επιστήμονα και προτιμούσε να αναλώνει ατέλειωτες ώρες σε επιστημονικές παρατηρήσεις και σχεδιάσεις διαφόρων μηχανών. Στην ουσία θεωρούσε την ζωγραφική (στην οποία διακρίθηκε) σαν ένα πάρεργο απαραίτητο για να ζήσει.

Συχνά οι επιστημονικές ή τεχνικές μελέτες του απορροφούσαν τον περισσότερο χρόνο του, με αποτέλεσμα πολλά έργα τέχνης που αναλάμβανε να χρονίζουν υπερβολικά μέχρις αγανακτίσεως των πελατών του.

Έγραφε εξίσου καλά για την επιστήμη όσο και για την τέχνη, αλλά παρά τις πέντε χιλιάδες σελίδες που έγραψε ουδέποτε συμπλήρωσε κάποιο βιβλίο. Από τις 120 δέσμες σημειώσεων που ο ίδιος αναφέρει ότι έγραψε, διασώζονται οι 50. Ένα από τα σύντομα αυτά δοκίμια (18 σελίδες) είναι και το «Περί πτήσεως» (1496 - “*Sul volo*”).

Πίστευε ότι για να μπορέσει κάποιος να κατασκευάσει μια μηχανή που να μπορεί να πετά, πρέπει να βασίσει την σχεδιάσή του στο πέταγμα των πτηνών, και μάλιστα της νυκτερίδας, ενώ έθεσε και το βασικό πρόβλημα της αναγκαιότητας του κινητήρα (πολύ πριν υπάρξουν τέτοιες μηχανές):

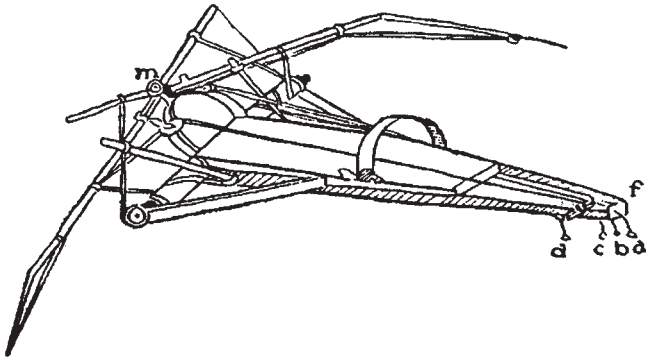
«Ένα πτηνό είναι μια μηχανή που εργάζεται σύμφωνα με τους νόμους της φυσικής. Την μηχανή αυτή έχει την δυνατότητα ο άνθρωπος να την αναπαράγει με όλες τις κινήσεις της, όχι όμως με τον απαιτούμενο βαθμό δύναμης.»⁶

«Το πτηνό σου δεν πρέπει να έχει άλλο πρότυπο από την νυκτερίδα, διότι οι μεμβράνες της χρησιμεύουν σαν... ένα μέσο συγκράτησης της δομής των πτερύγων.»⁷

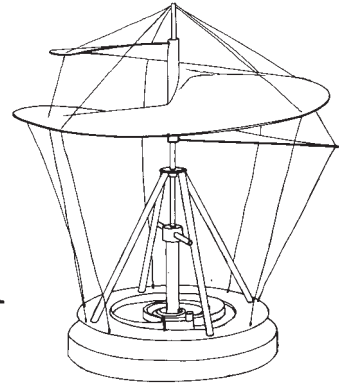
⁵ Durant Will, “*The Story of Civilization*”, Vol. V: “The Renaissance”, Chapter VII: “Leonardo da Vinci”, Simon and Schuster, New York 1953. Ελληνική Απόδοση, Αφοί Συρόπουλοι & Κ. Κουμπουνδουρέας ΟΕ, 1959.

⁶ Leonardo da Vinci, “*Codice Atlantico*”, 161 r.a.; βλέπε επίσης: Leonardo da Vinci, “*Notebooks*”, arranged, rendered into English and introduced by Edward McCurdy, New York 1938, τόμοι 2, Τόμος Ι, σελ. 511; www.ambrosiana.it, 2006.

⁷ Leonardo da Vinci, “*Sul volo*” [Bibliotheca Reale Torino]; βλέπε επίσης: Leonardo da Vinci, “*Notebooks*”, arranged, rendered into English and introduced by Edward McCurdy, New York 1938, τόμοι 2, Τόμος Ι, σελ. 437.



Το "πτηνό" που επινόησε ο Λεονάρδος με πρότυπο τη νυκτερίδα, αποτελεί τον πρόδρομο του σημερινού αεροπλάνου.



Μια άλλη επινόηση του Λεονάρδου ήταν και ο πρόδρομος του σημερινού ελικοπτερου.

Εξάλλου στο δοκίμιο «Περί πτήσεως» ανέλυσε την πτήση των πτηνών με τις κινήσεις τους και το κέντρο βάρους τους, ενώ περιέγραψε μια μηχανή πτήσης από τεντωμένο λινό ύφασμα, δερμάτινους ιμάντες και λωρίδες από ακατέργαστο μετάξι. Την μηχανή αυτή, που μοιάζει περισσότερο με ότι ονομάζουμε σήμερα «ελικόπτερο» με μια σπείρα του Αρχιμήδη για έλικα, την ονόμαζε «πτηνό» και έγραψε λεπτομερείς οδηγίες για την χρήση της:

«Πιστεύω ότι αν αυτός ο μηχανισμός με την σπείρα κατασκευαστεί σωστά, όπως είναι, αν φτιαχτεί από λινό ύφασμα, οι πόροι του οποίου θα έχουν κλειστεί με κόλα, και ο μηχανισμός τεθεί σε γρήγορη περιστροφή, τότε η σπείρα θα σηκώσει την βάση της στον αέρα και θα την υψώσει ψηλά.»⁸

«Κάνε την δοκιμή της μηχανής πάνω από νερό (λίμνη ή θάλασσα), ώστε αν πέσεις να μην πάθεις τίποτα...»⁹

«Το μεγάλο πτηνό θα πραγματοποιήσει την πρώτη του πτήση ... γεμίζοντας όλο τον κόσμο με κατάπληξη και θαυμασμό και όλα τα χρονικά με την φήμη του. Και θα φέρει αιώνια δόξα στην φωλιά όπου γεννήθηκε.»¹⁰

⁸ Leonardo da Vinci, B 83v [Institut de France]; βλέπε επίσης: Leonardo da Vinci, "Notebooks", arranged, rendered into English and introduced by Edward McCurdy, New York 1938, τόμοι 2, Τόμος Ι, σελ. 517.

⁹ Leonardo da Vinci, B 89r [Institut de France]; βλέπε επίσης: Leonardo da Vinci, "Notebooks", arranged, rendered into English and introduced by Edward McCurdy, New York 1938, τόμοι 2, Τόμος Ι, σελ. 519.

¹⁰ Leonardo da Vinci, "Sul volo" [Bibliotheca Reale Torino]; βλέπε επίσης: Leonardo da Vinci, "Notebooks", arranged, rendered into English and introduced by Edward McCurdy, New York 1938, τόμοι 2, Τόμος Ι, σελ. 441.

Εξάλλου σε άλλο σημείο έγραψε:

«Αύριο το πρωί στις 2 Ιανουαρίου 1496, θα κάνω την απόπειρα.»¹¹

Χωρίς να γνωρίζουμε όμως τι σήμαινε αυτό. Παραμένει άγνωστο αν πραγματικά προσπάθησε να πετάξει.

Ο Φάτσιο Καρντάνο, είπε στον γιο του, γιατρό Τζερόμε Κάρνταν, ότι ο Λεονάρδος είχε κάνει ο ίδιος απόπειρα να πετάξει¹². Και όταν ο Αντώνιο, ένας από τους μαθητές του Λεονάρδου έσπασε το πόδι του το 1510, μερικοί θεώρησαν ότι ήταν αποτέλεσμα ατυχήματος σε δοκιμή μηχανής πτήσης του Λεονάρδου, χωρίς και πάλι να γνωρίζουμε την αλήθεια της φήμης. Μεταξύ όμως των λεπτομερών σχεδίων που άφησε ήταν και οι προπομποί του ορνιθοπτερου, του ελικόπτερου και του αλεξίπτωτου καθώς επίσης του ανεμοσκόπιου και του κλινόμετρου.

Είναι χαρακτηριστικό ότι το επόμενο μετά το «περί πτήσης» δοκίμιο που αναφερόταν σε μηχανές πτήσης βαρύτερες του αέρα (αεροπλάνο) εκδόθηκε τρεις αιώνες αργότερα, από τον άγγλο Γεώργιο Κεϋλέυ.

2.2 Ο Γεώργιος Κεϋλέυ (*Sir George Cayley, 1773 - 1857*)¹³

Ο Γεώργιος Κεϋλέυ γεννήθηκε σε μια εποχή που κατακτήθηκε για πρώτη φορά ο αέρας μετά από την πρώτη πτήση αερόστατου (1780). Ο Γεώργιος ενθουσιάστηκε από την κατάκτηση αυτή αλλά δεν τον ενθουσίαζε αυτός ο τρόπος πτήσης που φαινόταν ακατάλληλος για σημαντικά ταξίδια. Ενδιαφέρθηκε από πολύ νωρίς για τις μηχανές πτήσης τις βαρύτερες του αέρα. Κατάλαβε την σημασία της αεροδυναμικής και μιας προωθητικής μηχανής που προσπάθησε να σχεδιάσει σαν έλικα από φτερά. Στα 1799 ολοκλήρωσε και κατέγραψε την ιδέα του. Το 1804 ολοκλήρωσε το πρώτο του μοντέλο σε μορφή χαρταετού που είχε σχήμα αεροπλάνου με ουρά που περιλάμβανε κάθετα και οριζόντια περύγια και μπορούσε να κινηθεί για τον έλεγχο της πτήσης. Στα 1809 ολοκλήρωσε το δοκίμιό του που μπορούσε να πετάξει. Τον ίδιο χρόνο δημοσίευσε τις θεωρίες του σε ένα άρθρο σχετικό με «αερόναυτιλία» (“On Aerial Navigation”). Το άρθρο δεν έτυχε ευμενών σχολίων, αλλά ο Γεώργιος συνέχισε τις προσπάθειές του μέχρι τον θάνατό του.

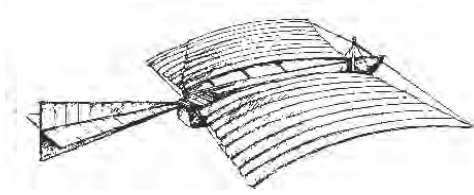
Είναι γεγονός ότι ο Γεώργιος υπήρξε ένας από τους πρωτοπόρους, που με τις εργασίες του βοήθησαν τους αδελφούς Ράιτ στην υλοποίηση της πρώτης καταγεγραμμένης επιτυχημένης πτήσης στην ιστορία.

¹¹ Leonardo da Vinci, “Codice Atlantico”, 318 v.a.; βλέπε επίσης: Leonardo da Vinci, “Notebooks”, arranged, rendered into English and introduced by Edward McCurdy, New York 1938, τόμοι 2, Τόμος I, σελ. 513; www.ambrosiana.it, 2006.

¹² Taylor, Rachel A., “Leonardo the Florentine”, New York 1927, σελ. 225.

¹³ Εφημερίδα «ΣΚΡΙΠ», Κυριακή 20/12/1909, σελ. 1-2 («Το Αεροπλάνο: Η ιστορία και η θεωρία του»).

Στα 1799 ο Γεώργιος Κεϋλέυ πειραματιζόταν με χαρταετούς που θυμίζουν πολύ τα πρώτα αεροπλάνα.



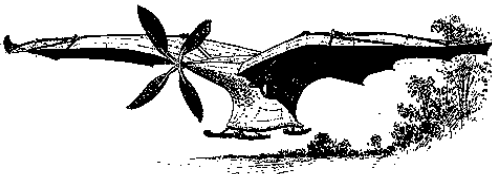
Στα 1804 ο Γεώργιος Κεϋλέυ πειραματιζόταν με ουρές που μπορούσαν να μεταβάλουν τη θέση τους και έδιναν τη δυνατότητα ελεγχόμενης πτήσης.

2.3 Ο Κλημέντιος Άντερ (Clément Ader, 4/2/1841 - 5/3/1926)¹⁴

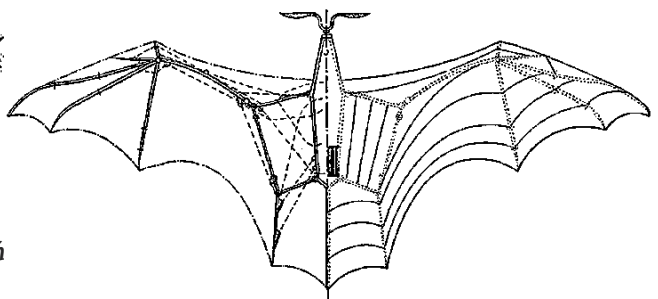


Ο Κλημέντιος Άντερ είναι ο πρώτος άνθρωπος που καταγράφηκε η "πτήση" του.

Αυτοδίδακτος μηχανικός και εφευρέτης. Κατασκεύασε μονοπλάνο με πτέρυγες σχήματος νυκτερίδας που έπαιρνε κίνηση από μίαν ατμοκίνητη έλικα σε σχήμα φτερών, που το ονόμασε «Αίολο» ("Eole"). Στις 9/10/1890 πέταξε στο κτήμα ενός φίλου του κοντά στο Παρίσι, για μίαν απόσταση 50 μέτρων. Η ατμομηχανή αποδείχθηκε ακατάλληλη για σταθερή και ελεγχόμενη πτήση, αλλά το σύντομο αυτό άλμα υπήρξε η έναρξη των οργανωμένων προσπαθειών του ανθρώπου να φτιάξει μια συσκευή βαρύτερη από τον αέρα



Η πτήση του "Αίολου" όπως ονόμαζε ο Κλημέντιος Άντερ την πτητική μηχανή του, όπως καταγράφηκε σε γκραβούρα της εποχής. Ο "Αίολος" χρησιμοποιούσε ατμομηχανή που κινούσε "έλικες", κινητήρας που αποδείχθηκε αναποτελεσματικός για ελεγχόμενη πτήση.



Ο "Αίολος" του Κλημέντιου Άντερ ήταν προφανώς επηρεασμένος από τις σημειώσεις του Λεονάρδου ντα Βίντσι. Αντέγραφε τη δομή της νυκτερίδας.

¹⁴ Vivian, Charles E., "A History of Aeronautics", Part IX: "Not Proven : Ader", (www.bookrags.com, 2006).

Λίγο αργότερα, από το 1894 έως το 1897, ο Κλημέντιος αποδόθηκε στην κατασκευή ενός σκάφους παρόμοιου με τον «Αίολο» αλλά με εκπέτασμα περύγων σαφώς μεγαλύτερου που έφτανε τα 15 μέτρα και δυο ατμομηχανές των 20 ίππων η κάθε μια, με αντίστοιχες έλικες. Τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν ήταν για την δομή κυρίως ξύλο με μικρό αριθμό εξαρτημάτων από ατσάλι, μπρούτζο και αλουμίνιο, ενώ για τις επιφάνειες χρησιμοποιήθηκε ακατέργαστο μετάξι (silk pongee). Το σκάφος αυτό το ονόμασε «Αεροπλάνο» (“Avion”), το οποίο στην τρίτη του έκδοση (“Avion III”) χρησιμοποιήθηκε για δοκιμαστική πτήση στις 14 Οκτωβρίου του 1897. Ο Κλημέντιος ισχυριζόταν ότι στην δοκιμή αυτή πραγματοποιείσε πτήση 300 μέτρων πριν το ατύχημα που κατέστρεψε το αεροπλάνο και οι έρευνες του Κλημέντιου διακόπηκαν λόγω έλλειψης οικονομικών πόρων.

2.4 Ο Όθωνας Λιλιένθαλ (Otto Lilienthal, 23/5/1848 - 10/8/1896)¹⁵



Ο Όθωνας Λιλιένθαλ πέρασε στην ιστορία σαν ο πρώτος άνθρωπος που πραγματοποίησε επιτυχημένες πτήσεις ενώ ήταν και ο σημαντικότερος μελετητής αεροδυναμικής της εποχής του.



Ο Όθωνας Λιλιένθαλ παρέμεινε στην ουσία ο πρώτος "αιωροπεριστής". Στον πίνακα αυτόν της εποχής του, αποθανατίστηκε η πτήση του με μίαν από τις πολυάριθμες πτητικές συσκευές που χρησιμοποίησε για τις περίπου 2.000 πτήσεις του με τις οποίες μελετούσε δομές και σχήματα περύγων.

Γερμανός ερευνητής που θεωρείται καταρχήν ο πρώτος επιτυχημένος αεροπόρος της ανθρωπότητας. Ήταν μηχανολόγος μηχανικός αλλά ασχολήθηκε αποκλειστικά με τα προβλήματα της αεροδυναμικής συμπεριφοράς διαφόρων μηχανών πτήσης βαρύτερων του αέρα.

¹⁵ www.lilienthal-museum.de, 2006.

Με τη βασική έρευνά του για το πουλί και τις τεχνητές πτέρυγες ίδρυσε την αεροδυναμική των περυγών και έθεσε τα θεμέλια για τις έννοιες που χρησιμοποιούμε ακόμα σήμερα. Ιδιαίτερα σημαντική υπήρξε η συνεισφορά του στην διάδοση της έρευνας αυτής, αφού η διάλεξή του για την «θεωρία της πτήσης των πτηνών» (“Theorie des Vogelflugs”) το 1873 ή το βιβλίο του «η πτήση των πτηνών σαν βάση της αεροπλοΐας» (“Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst”) που εκδόθηκε το 1889 υπήρξε η αρχή μόνον μιας σημαντικής σειράς δοκιμών και διαλέξεων που γνώρισαν μεγάλη επιτυχία. Συνήθιζε επίσης να πειραματίζεται με διάφορες δικές του κατασκευές και πτέρυγες οδηγώντας ο ίδιος τις κατασκευές του πέρα από τις πλαγιές διαφόρων λόφων σε ελεύθερη πτώση προς το έδαφος. Στην ουσία υπήρξε αποκλειστικά ένας αιωροπεριστής αφού ουδέποτε χρησιμοποίησε κινητήρα στις κατασκευές του.

Η ζωή και η δράση του υπήρξε στενά συνδεδεμένη με εκείνη του αδελφού του Γουστάβου Λιλιένθαλ (Gustav Lilienthal 1849 - 1933) ο οποίος υπήρξε και ο στενός του συνεργάτης.

Τελικά ακολούθησε την μοίρα του μυθικού Ίκαρου όταν σε μια από τις συνθησμένες του δοκιμές στις 9/8/1896 μια ριπή ανέμου τσάκισε το αιωρόπετρό του στο έδαφος και ο ίδιος τραυματίστηκε βαριά και την επομένη εξέπνευσε.

Οι περίπου 2000 επιτυχείς πτήσεις του από το 1891 μέχρι τον θάνατό του το 1896 και η έρευνά του ενέπνευσαν τους αδελφούς Ράϊτ. Πυροδότησε την έρευνά τους για την πραγματοποίηση των αεροσκαφών που αρχίζει από το 1896 για να πετύχει τελικά το 1903.

3

Η Εφεύρεση

Το αεροπλάνο όπως το γνωρίζουμε σήμερα είναι αποτέλεσμα μιας εξελικτικής πορείας στην οποία δοκιμάστηκαν ένα μεγάλο πλήθος ιδεών, καινοτομιών από ένα επίσης μεγάλο πλήθος τολμηρών πρωτοπόρων από όλες τις ηπείρους. Επίσης ένα μεγάλο πλήθος αεροπόρων έχασαν την ζωή τους στην περίοδο εκείνη του έντονου πειραματισμού.

Στην αναδρομή μας αυτή θα θίξουμε μονάχα ορισμένες πτυχές της εξέλιξης αυτής, δηλαδή όσες ήταν ιδιαίτερα σημαντικές για την ανάπτυξη της πολιτικής αεροπορίας και μάλιστα στην Ελλάδα.

3.1 *Οι Βίλμπουρ (Wilbur Wright, 16/4/1867 - 30/5/1912) και Όρβιλ Ράιτ (Orville Wright, 19/8/1871 - 30/1/1948)*¹⁶

Παιδιά της επιταμελούς οικογένειας του επισκόπου Μίλτωνος Ράιτ (Milton Wright, 1828-1917), ο οποίος αν και θαύμαζε, κάποια στιγμή έφτασε να κατακρίνει την εφεύρεση των γιων του. Οι Βίλμπουρ και Όρβιλ Ράιτ καταξιώθηκαν σαν οι εφευρέτες του αεροπλάνου.

Έντονα επηρεασμένοι από την δράση και κυρίως το τέλος του Όθωνα Λίλιενθαλ, ξεκίνησαν το 1896, με την σπουδή κάθε μελέτης ή πληροφορίας που προϋπήρχε. Ο Βίλμπουρ υπήρξε κυρίως ο ερευνητής & σχεδιαστής ενώ ο Όρβιλ υπήρξε κυρίως ο χειριστής και εισηγητής.

Τα πειράματά τους ξεκίνησαν το 1899 με την ολοκλήρωση του πρώτου δοκιμίου διπλάνου. Στο εργαστήριό τους (επίσημα βιοτεχνία ποδηλάτων) κατασκεύασαν αεροσκάφη την οποία χρησιμοποίησαν στα πειράματά τους ώστε το

¹⁶ <http://wright.grc.nasa.gov>, 2006.

1901 βελτιστοποίησαν το σχήμα της πτέρυγας. Με δεδομένη την ανάγκη ύπαρξης κινητήρα, και με πρότυπο τους κινητήρες εσωτερικής καύσης των αυτοκινήτων, σχεδίασαν έναν βελτιστοποιημένο τετρακύλινδρο κινητήρα ονομαστικής ισχύος 12 ίππων που ζύγιζε 91 χιλιόγραμμα.

Η προώθηση τελικά προερχόταν από δυο έλικες που σχεδιάστηκαν με σχήμα όχι πολύ διαφορετικό από εκείνο που γνωρίζουμε σήμερα. Ο συνδυασμός κινητήρα και ελίκων απέδιδε τελικά προωθητική ισχύ 9,5 ίππων.

Τέλος ολοκλήρωσαν την σχεδίαση ενός συστήματος ελέγχου του αεροπλάνου. Έτσι, μετά από 1000 περίπου πτήσεις με δοκίμια, πολλά πειράματα και μελέτη, στις 17 Δεκεμβρίου 1903 ήταν έτοιμοι για την πρώτη τους επανδρωμένη πτήση με την «Πετομχανή» τους ("Flyer"), που ήταν ένα διπλό με εκπέτασμα πτερύγων 12 μέτρα (40 ποδών) και ζύγιζε συνολικά μαζί με τον χειριστή γύρω στα 340 χιλιόγραμμα (750 pounds). Η πρώτη από τις τέσσερις πτήσεις που πραγματοποιήθηκαν την ημέρα εκείνη στην περιοχή του Κίλλ Ντέβιλ Χιλ κοντά στο Κίττυ Χωκ της βόρειας Καρολίνα (Kill Devil Hill, Kitty Hawk, North Carolina), όπου έπνεε άνεμος ισχύος 5 Μποφόρ (5 Beaufort ή 21 μίλια/ώρα), γύρω στις 10 πμ με χειριστή τον Όρβιλ, είχε διάρκεια 12 δευτερολέπτων κατά την οποία κάλυψε απόσταση 36,5 μέτρων (120 ποδών), ενώ η τέταρτη που πραγματοποιήθηκε γύρω στις 12 το μεσημέρι με χειριστή τον Βίλμπουρ ήταν η μεγαλύτερη, με διάρκεια 59 δευτερολέπτων και κάλυψε απόσταση 260 μέτρων (852 ποδών). Λόγω όμως βαριάς προσγείωσης το τμήμα των πηδαλίων που βρισκόταν μπροστά έπαθε μεγάλη ζημιά, εμποδίζοντας την συνέχεια των πτήσεων μέχρι το τέλος του έτους. Οι πτήσεις αυτές όμως φανέρωσαν ότι η «Πετο-



Η πρώτη πτήση της "Πετομχανής" των αδελφών Ράιτ στο Κίττυ Χωκ των ΗΠΑ στις 17/12/1903 σηματοδότησε την έναρξη των επιτυχημένων ελεγχόμενων πτήσεων αεροπλάνων. Οι αδελφοί Ράιτ είχαν κατασκευάσει όχι μόνο το αεροσκάφος αλλά και τον κινητήρα εσωτερικής καύσης. Όμως το πρώτο αυτό αεροσκάφος δεν μπορούσε να εκτελεί στροφές κατά την πτήση.

μηχανή» μπορούσε να παραμένει με ευστάθεια στον αέρα, ενώ παράλληλα μπορούσε να απογειώνεται και να προσγειώνεται χωρίς εξωτερική βοήθεια¹⁷.

Συνέχισαν εντατικά τις εργασίες βελτίωσης του αεροπλάνου τους, ώστε να μπορεί να παραμένει περισσότερο στον αέρα και να διαγράφει κύκλους. Στις 4 Οκτωβρίου 1905 πραγματοποίησαν πτήση με την 3^η έκδοση της «πετομηχανής» τους ("Flyer III") που στην ουσία ήταν και η πρώτη έκδοση πρακτικά χρησιμοποιήσιμου αεροπλάνου, διάρκειας 33 λεπτών και 17 δευτερολέπτων (Dayton).

Προσπάθησαν να πουλήσουν την εφεύρεσή τους τόσο στον αμερικανικό στρατό όσο και στην Ευρώπη, και συμμετείχαν σε αεροπορικούς αγώνες και επιδείξεις, που την εποχή εκείνη ήταν πολύ δημοφιλείς.

Κατά την διάρκεια μιας τέτοιας περιοδείας του Βίλμπουργκ στην Ευρώπη, ο Όρβιλ είχε ένα σοβαρό ατύχημα όταν σε πτήση που πραγματοποιούσε στις 17:18' της 17/9/1908 στο Φορτ Μάγιερ της Βιρτζίνια (Fort Myer, Va) μπροστά από το Εθνικό Κοιμητήριο Άρλινγκτον (Arlington National Cemetery) των ΗΠΑ, η δεξιά έλικα έσπασε μετά από 4':18" πτήσης, πιθανόν μετά από επαφή με κάποιο συρματόσχοινο, και αφού κτύπησε την αριστερή έλικα και απέκοψε τα πίσω πηδάλια κατεύθυνσης, το αεροπλάνο έπεσε απότομα από ύψος 25 μέτρων (75 ποδών), ο συνεπιβάτης του υπολοχαγός Θωμάς Ε. Σέλφριντζ (Lieutenant Thomas E. Selfridge, 1982-1908) τραυματίστηκε θανάσιμα κτυπώντας το κεφάλι του σε κάποιο στήριγμα του αεροπλάνου, εξέπνευσε 3 ώρες αργότερα και έγινε ο πρώτος επιβάτης που έχασε την ζωή του στην ιστορία της αεροπορίας, ενώ ο Όρβιλ με μερικά πλευρά και την αριστερή του κνήμη σπασμένα παρέμεινε αρκετές εβδομάδες κλινής (6 εβδομάδες στο νοσοκομείο της περιοχής)¹⁸.

Παρόλα αυτά οι αδελφοί Ράιτ απέδειξαν ότι το αεροπλάνο μπορεί να πετά με ασφάλεια, τελειώνοντας και οι δυο την ζωή τους από φυσικά αίτια (ο Βίλμπουργκ πέθανε σε ηλικία 45 ετών από τύφο, ενώ ο Όρβιλ σε ηλικία 76 ετών).

Στον επιχειρηματικό τομέα, οι Ράιτ είχαν να αντιμετωπίσουν έναν ιδιαίτερα σκληρό ανταγωνισμό τόσο εντός των ΗΠΑ όσο και στην Ευρώπη. Ο ανταγωνισμός προερχόταν τόσο από άλλους κατασκευαστές αεροπλάνων, όσο και από την εξέλιξη του αερόπλοιου του κόμη Ζέπελιν που αποδεδειγμένα μπορούσε να εξυπηρετήσει αερομεταφορές. Σκληρότερος όμως ήταν ο ανταγωνισμός εντός των ΗΠΑ με τον Γκλέν Κέρτις, ο οποίος ήδη από το 1908 είχε μετατραπεί σε κατασκευαστή αεροπλάνων (ξεκινώντας από κατασκευαστής ποδηλάτων). Ήρθαν σε δικαστική διαμάχη με τον Γκλέν, τελικά όμως το 1916 η επιχείρηση «Ράιτ» αγοράστηκε από την ανταγωνίστρια «Κέρτις» ("Curtiss") που από τότε έγινε Κέρτις-Ράιτ (Curtiss-Wright).

¹⁷ www.centennialofflight.gov, 2006.

¹⁸ www.avsaf.org/reports/US/1908.09.17_GA_WrightAeroplane.pdf, 2006.

Να μια περιγραφή από τους αδελφούς Ράϊτ πτήσης της εποχής εκείνης:

«Αρχικά το έδαφος από κάτω σας φαίνεται θολό, αλλά καθώς ανυψώνεστε τα αντικείμενα φαίνονται καθαρότερα. Στο ύψος των 30 μέτρων, εκτός από τον αέρα που σας κτυπά στο πρόσωπο δεν αισθάνεστε πλέον ότι κινείστε. Αν δεν προνοήσατε πριν την απογείωσή σας να στερεώσετε το καπέλο στο κεφάλι σας, το πιθανότερο είναι ότι θα το χάσετε.

Ο χειριστής κινεί ένα μοχλό, η δεξιά πτέρυγα σηκώνεται και το αεροπλάνο κλίνει προς τα δεξιά. Διατρέχει τότε ένα διάστημα ταχύτητα χωρίς να αισθάνεστε καμία ναυτία. Τότε βρίσκεστε μπροστά στο σημείο από όπου αναχωρήσατε. Τα αντικείμενα στη γη φαίνονται τώρα να κινούνται με μεγαλύτερη ταχύτητα μολονότι η πίεση του αέρα στο πρόσωπό σας παραμένει η ίδια. Τούτο διότι προχωρείτε κατά τον άνεμο.

Όταν πλησιάζετε προς το έδαφος ο χειριστής σταματά τον κινητήρα μολονότι βρίσκεστε ακόμη αρκετά ψηλά. Η μηχανή κατεβαίνει κλίνοντας προς το έδαφος πάνω στο οποίο διατρέχει 15 - 20 μέτρα και μετά σταματά. Μολονότι το αεροπλάνο κατεβαίνει με ταχύτητα 27 μέτρων το δευτερόλεπτο (96 χλμ την ώρα) δεν αισθάνεστε κανένα τίναγμα και δεν μπορείτε να προσδιορίσετε ακριβώς την στιγμή που αγγίζετε το έδαφος. Η μηχανή καθόλη την πτήση έκανε εκκωφαντικό θόρυβο τον οποίον όμως ούτε καν προσέξατε από την ταραχή σας.»

3.2 Ο Λουί Μπλεριώ (Louis Blériot, 1/7/1872 - 2/8/1936)¹⁹

Σπούδασε μηχανικός και ξεκίνησε με την ανάπτυξη μιας επιτυχημένης επιχείρησης κατασκευής προβολέων αμαξιών. Από εκεί άντλησε και τους πόρους για την σχεδίαση μιας σειράς αεροπλάνων που ξεκίνησε το 1900. Υπήρξε αποκλειστικά σχεδιαστής αεροπλάνων και τίποτε περισσότερο. Έμαθε πολύ νωρίς να πετά και χρησιμοποιούσε τα λάθη του για να βελτιώνει τα αεροπλάνα του.

Την πρώτη πτήση αεροπλάνου του την έκανε τον Απρίλιο του 1907 με την 5^η έκδοση του αεροπλάνου του. Η ζωή του «Μπλεριώ V» ήταν ιδιαίτερα σύντομη (δυο εβδομάδες), και γρήγορα έφθασε στο Μπλεριώ IX που ήταν ένα μονοπλάνο με ουριαίο πτέρωμα για την σταθεροποίηση αλλά και τον έλεγχο της πτήσης. Αναγνωρίζεται σαν το πρώτο αεροπλάνο με την μορφή που μας έχει γίνει οικεία σήμερα. Αρχικά χρησιμοποίησε τους επιτυχημένους 8-κύλινδρους υδρόψυκτους κινητήρες V-8 «Αντουανέττα» (“Antoinette”) που είχε σχεδιάσει ο Λέοντας Λεβαβασιέρ (Léon Levavassieur, 1863-1922) ισχύος 50 ίππων («Μπλεριώ V - VIII»), τους οποίους στην συνέχεια τους αντικατέστησε με τους περισσότερο εξελιγμένους 3-κύλινδρους αερόψυκτους «Ανζανί» που σχεδίασε ο ιτα-

¹⁹ <http://www.bleriot.org/>, 2006; βλέπε επίσης <http://bleriot.com>, 2006.

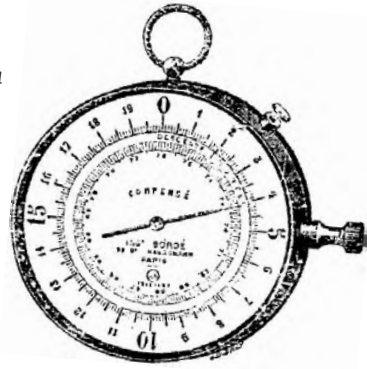
λός Αλέξανδρος Ανζανί (Alessandro Anzani, 5/12/1877 - 24/7/1956) ισχύος 25 ίππων αλλά σημαντικά μειωμένου βάρους («Μπλεριώ IX-XI»). Τελικά ο πλέον επιτυχημένος τύπος αεροπλάνου του το «Μπλεριώ XI» το οποίο είχε συνδυασμένο χειριστήριο κλίσεων κατεύθυνσης & ανόδου-καθόδου, όπως έχει καθιερωθεί σήμερα, απέδιδε καλύτερα με τους πλέον εξελιγμένους κινητήρες της εποχής, «Ωμέγα» της εταιρείας Γκνόμ (Gnome) που σχεδίασαν οι αδελφοί Λαυρέντιος και Λουίς Σέγκουϊν (Laurent Séguin, 1869-1918 & Louis Séguin, 1883-1944) αερόψυκτοι 7-κύλινδροι ισχύος 50 ίππων και 14-κύλινδροι ισχύος 100 ίππων.

Το «Μπλεριώ XI» είχε μήκος 7,00 μέτρα (23' 0"), εκπέτασμα πτερύγων 7,85 μέτρα (25' 9"), ύψος 2,29 μέτρα (7' 6"), συνολικό βάρος 300 χγρ (660 λίβρες), μέγιστη ταχύτητα 75 χλμ/ώρα (45 μίλια/ώρα).

Το 1909 βρισκόταν σε δύσκολη οικονομική κατάσταση όταν ο Λόρδος Νόρθκλιφ (Lord Northcliffe) ιδιοκτήτης της εφημερίδας «Ημερήσιο Γράμμα» ("Daily Mail") του Λονδίνου εξαγγείλε βραβείο 1.000 Αγγλικών Λιρών (δηλ. 5.000 δολαρίων Αμερικής ή 25.000 Γαλλικών Φράγκων), για το πρώτο αεροπλάνο που θα διέσχιζε το κανάλι.

Το ενδιαφέρον όλων στράφηκε στους αδελφούς Ράϊτ, οι οποίοι όμως τελικά δεν ανταποκρίθηκαν στην πρόκληση πιθανόν φοβούμενοι ότι ο κινητήρας τους δεν θα άντεχε. Το δημοφιλέστερο αεροπλάνο της εποχής ήταν το «Αντουανέτα IV» ("Antoinette IV") σχεδίαση του Λέοντα Λεβαβασιέρ, που ήταν ένα δρακόσχημο μονοπλάνο με πολλές καινοτομίες και θεωρείτο ιδιαίτερα καλαίσθητο. Επρόκειτο για ένα μονοπλάνο με ουριαίο πτέρωμα παρόμοιο του «Μπλεριώ» και πηδάκια στα άκρα του πίσω μέρους του κύριου πτερώματος για έλεγχο της πλευρικής κλίσης (Ailerons). Χειριστής ήταν ο πλέον δημοφιλής αεροπόρος της εποχής, ο αθλητικός Ουβέρτος Λάθαμ (Hubert Latham, 10/1/1883 - 7/6/1912).

Τα πρώτα αεροπλάνα δεν είχαν πίνακα ελέγχου.



Τα φορητά βαρόμετρα όπως το εικονιζόμενο του 1910 ήταν το μοναδικό μέσον μέτρησης του ύψους της πτήσης και προϋπέθεταν την έκθεση του αεροπόρου στον ανοικτό αέρα.

Τα ανεμόμετρα χειρός όπως το εικονιζόμενο του 1910 ήταν το μοναδικό μέσον μέτρησης της ταχύτητας (ως προς τον αέρα) της πτήσης και προϋπέθεταν την έκθεση του αεροπόρου στον ανοικτό αέρα.





Ο Αλέξανδρος Καραμανλάκης σε πτήση με το αεροπλάνο του τύπου Μπλεριώ στο Φάληρο το καλοκαίρι του 1912. Το Μπλεριώ του Καραμανλάκη είχε μια χαρακτηριστική ουρά που δεν συνήθιζε να χρησιμοποιεί ο Μπλεριώ και θύμιζε περισσότερο "Αντουανέττα".

(Ευγενική χορηγία Υπηρεσίας Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας Κωδ. 10014)

Τράγματι η προσπάθεια ξεκίνησε στις 19/7/1909 5:42πμ με ιδιαίτερα καλή πτήση σε σημαντικό ύψος, αλλά πριν καλύψει το ένα τρίτο της απόστασης ο κινητήρας L-8 παρουσίασε προβλήματα και έσβησε, με αποτέλεσμα ο Ουβέρτος να βρεθεί πάνω στην επιπλέουσα «Αντουανέττα IV» να καπνίζει ήρεμα την πίπα του περιμένοντας την βάρκα που θα τον μάζευε μετά από πέντε λεπτά. Μόλις πέστρεψε στο Καλαί δήλωσε: «Το Κανάι θα κατακτηθεί. Μόλις ξεκίνησα και θα πετύχω.»²⁰.

Η βασική επισήμανση του Ουβέρτου ήταν σωστή μόνο που το κανάλι κατακτήθηκε 6 ημέρες αργότερα από τον Λουί. Στις 25/7/1909 04:35πμ απογειώθηκε από το Καλαί με το «Μπλεριώ XI» που είχε κινητήρα «Ανζανί» και έλικα «Ολοκληρωμένη» ("Integrale") του Λουκιανού Σωβιέρ (Lucien Chauviere). Μετά από δέκα λεπτά, ενώ ταξίδευε με 40 μίλια/ώρα στα 250 πόδια ύψος διαπίστωσε ότι μάλλον είχε χαθεί. Διόρθωσε την πορεία του και μετά από μερικές προσπάθειες λόγω του ανέμου κατόρθωσε να προσγειωθεί στο Ντόμπερ γύρω στις 5:12πμ με έναν κινητήρα που ναι μεν είχε υπερθερμανθεί αλλά δεν τον είχε εγκαταλείψει. Ενώ τα πλήθη γιόρταζαν την μεγάλη αυτή επιτυχία, και ο Λουί εισέπραττε το βραβείο, οι παραγγελίες για το αεροπλάνο αυξανόντουσαν θεαματικά. Ήταν το αποδεδειγμένο επιτυχημένο αεροπλάνο της εποχής του. Η τιμή πώλησης του αεροπλάνου ήταν στην Αμερική 850\$ συν 1.000\$ για τον κινητήρα. Στον Αλέξανδρο Καραμανλάκη είχε στοιχίσει (μαζί με την εκπαίδευση και διάφορες ζημιές που έκανε σε αυτήν) γύρω στα 50.000 Γαλλικά Φράγκα²¹ (10.000\$).

Λίγο καιρό αργότερα ο Λουί αποσύρθηκε από την αεροπορική δράση του για να διευθύνει την επιχείρησή του.

Γενικά, πολλοί αεροπόροι της εποχής άφησαν την τελευταία τους πνοή πετώντας «Μπλεριώ».

²⁰ Wohl Robert, "Aviation's Belle Epoque", Smithsonian Air & Space Magazine, issue April-May 1996, www.airandspacejournal.com, 2006.

²¹ Εφημερίδα «Εμπρός», Πέμπτη 30/8/1912, σελ. 2-3 («Ποιος ο Πρωτομάρτυς»), <http://www.nlg.gr/digitalnewspapers/ns/main.html>, 2006.

3.3 Ο Ερρίκος Φάρμαν (*Henry Farman*, 26/5/1874 - 18/7/1958)

Ο Ερρίκος Φάρμαν γεννήθηκε από Άγγλους γονείς που ζούσαν στο Παρίσι. Σε μικρή ακόμη ηλικία ασχολήθηκε με τους ποδηλατικούς αγώνες και γρήγορα εκπαιδεύτηκε στους αυτοκινητιστικούς. Υπήρξε ένας επιτυχημένος οδηγός αγώνων αλλά διέκοψε έπειτα από ένα άσχημο ατύχημα. Γρήγορα επιδόθηκε στην αεροπορία «επειδή ήταν ασφαλέστερη».

Ξεκίνησε με ένα από τα πρώτα αεροσκάφη «Βοϊσίν» (*“Voisin”*) το οποίο μάλιστα φαίνεται να είχε αρκετές καινοτομίες μιας και έγινε γνωστό σαν «Βοϊσίν-Φάρμαν Ι» και στις 30/9/1907 πραγματοποίησε την πρώτη του πτήση. Σχεδόν αμέσως άρχισε να καταρρίπτει διάφορα ρεκόρ. Στις 27/10/1907 έκανε το πρώτο επίσημο ρεκόρ απόστασης και διάρκειας πετώντας 770μ σε πτήση διάρκειας 52,6 δευτερολέπτων. Στις 10/11/1907 πέταξε απόσταση 1.036 μ. σε 1 λεπτό και 14 δευτερόλεπτα και καταγράφηκε σαν ο τρίτος παγκοσμίως αλλά ο πρώτος στην Ευρώπη που πέταξε σε απόσταση μεγαλύτερη από ένα χιλιόμετρο. Στις 13/1/1908 κέρδισε το βραβείο των 50.000 φράγκων του μεγάλου αεροπορικού αγώνα πραγματοποιώντας τον πρώτο κύκλο χιλιομέτρου κάνοντας επίσης ρεκόρ απόστασης, διάρκειας και ταχύτητας. Φαίνεται ότι το βραβείο αυτό του επέτρεψε να συνεχίσει τους πειραματισμούς του δοκιμάζοντας διάφορες τροποποιήσεις. Πραγματοποίησε πολλά διαδοχικά ρεκόρ, ενώ συμμετείχε στη συνάντηση της Ρενς (τον Αύγουστο του 1909) με το αεροπλάνο HF3, δικής του πλέον κατασκευής. Αυτό αποδείχθηκε από τα πλέον επιτυχημένα και κυρίως αξιόπιστα αεροπλάνα της εποχής του. Τα αεροπλάνα Φάρμαν αποτέλεσαν τον κορμό της πολεμικής αεροπορίας πολλών χωρών μεταξύ των οποίων και της Ελλάδας (HF4). Είναι ιδιαίτερα χαρακτηριστικό ότι αρκετές χώρες ξεκίνησαν να εξοπλίζονται με Μπλεριώ αλλά γρήγορα τα αντικατέστησαν με Φάρμαν.

Λίγο πριν παραιτηθεί από την ενεργό αεροπορία για να ασχοληθεί με την επιχείρησή του (κατασκευής αεροπλάνων) μαζί με τους αδελφούς του Μαυρίκιο - Άλεν (*Maurice Alain Farman*, 21/3/1877-25/2/1964) και Ριχάρδο, στις 27/8/1909 έκανε νέο παγκόσμιο ρεκόρ απόστασης και διάρκειας στη συνάντηση της Ρενς πετώντας απόσταση 180 χλμ σε 3 ώρες 4 λεπτά και 56,4 δευτερόλεπτα, ενώ το τελευταίο του παρόμοιο ρεκόρ όπου κέρδισε βραβείο 10.000\$ ήταν στο Μουρμελόν (*Mourmelon*) των ΗΠΑ στις 3/11/1909 πετώντας απόσταση 232 χλμ σε 4 ώρες 17 λεπτά και 53 δευτερόλεπτα.

Η περιγραφή του ιδίου για την πτήση της Παρασκευής 27^{ης} Αυγούστου 1909²²:

²² Εφημερίδα «ΣΚΡΙΠ», Τετάρτη 19/8/1909, σελ 2 («Τα Θαύματα της Αεροπορίας - Πως Διήνυσαν 180 Χιλιόμετρα με το αεροπλάνον μου»).

«Ηρθα στη Συνάντηση της Ρενς με μόνο σκοπό να πάρω μέρος όσο το δυνατόν εντιμότερα στους διάφορους διαγωνισμούς. Είχα πλήρη εμπιστοσύνη στο μηχανήμά μου, με το οποίο ο Σομμέρ, μέχρι εκείνης της στιγμής νικητής του ρεκόρ διάρκειας, ο Κομπύρ και εγώ ο ίδιος είχαμε πετύχει μερικές ωραίες πτήσεις.

Τοποθέτησα πάνω στο οπωσδήποτε κανονισμένο μηχανήμά μου έναν νέο περιστροφικό κινητήρα Γκνόνι, ο οποίος δεν είχε λειτουργήσει ποτέ παρά μόνο στο δοκιμαστήριο και ο αδελφός μου είχε φέρει βιαστικά μιαν έλικα κατασκευασμένη στο Παρίσι.

Με ένα λοιπόν διπλάνο που μόλις είχε διαμορφωθεί με έναν καινούργιο κινητήρα και μια καινούργια έλικα διαγωνίστηκα για το μεγάλο βραβείο της απόστασης. Πρέπει να προσθέσω ότι για να κρατήσω την ισορροπία του μηχανήματος το οποίο δεν είχα χρόνο να κανονίσω με λεπτομέρεια, τοποθέτησα στο μπροστινό μέρος του μια σανίδα. Όταν έπρεπε να σταματήσω απότομα, γνώριζα ότι έπρεπε να πέσω στην πίσω θέση του διπλάνου. Παρέλαβα εξήντα δύο λίτρα αιθέριου ελαίου με τα οποία μπορούσα να πετάξω για τρεις ώρες.

Όταν όμως ξεκίνησα δεν γνώριζα αν θα μπορούσα να αεροπορώ για τρεις ώρες. Από αεροπορική σκοπιά κανείς δεν μπορεί να διαβεβαιώσει και το μόνο που μπορεί είναι να προφητεύσει. Ωστόσο έλαβα μέρος στον διαγωνισμό και αναχώρησα μόλις ο άνεμος ήταν λίγο δυνατός, κάνοντάς με να ταράζομαι από τον κίνδυνο να με καταρρίψει στο έδαφος.

Ο άνεμος αυτός ήταν αισθητός μέχρι τα μισά του ταξιδιού. Άρχισα να πετώ κοντά στο έδαφος. Αυτό ίσως δεν είναι ούτε πολύ ωραίο ούτε πολύ κομψό. Αυτό δεν ενθουσιάζει τους θεατές αλλά έπρεπε πρώτα από όλα να φροντίσω την κατανάλωση του κινητήρα. Έπρεπε να πάω μακριά. Είχα έτσι την βεβαιότητα ότι δεν θα έχανα ούτε σταγόνα αιθέριου ελαίου. Ρύθμιζα όσο το δυνατόν καλύτερα την λειτουργία του κινητήρα, αλλά σε κάποιες στιγμές τον άκουσα να τρίζει. Έκανα το ακόλουθο τέχνασμα που πέτυχε θαυμάσια. Έβαλα πλούσιο μείγμα αιθέριου ελαίου το οποίο εξομάλυνε τον κινητήρα και μπόρεσα τότε να προχωρήσω με φτωχότερο μείγμα μόλις πάνω από το έδαφος.

Μετά την πρώτη στροφή, το κρύο με κατέβαλε. Ένα κρύο που μου φάνηκε φοβερό, εναντίον του οποίου αναγκάστηκα να αγωνιστώ ψυχικά, αν μπορώ να το πω έτσι. Ζεστάθηκα ψυχικά όσο μπορούσα καλύτερα, αλλά σε άλλη στιγμή το κροτάλισμα του κινητήρα με αποβλάκωσε τελείως. Ήταν σαν να μην άκουγα τίποτα. Είχα γίνει κουφός.

Έβλεπα πολύ καλά τις αψίδες όπου έπρεπε να σταματήσω. Απογειώθηκα στις τέσσερις και μισή περίπου, και είχα δυο ώρες με διαυγή καιρό αλλά όταν άρχισε να νυκτώνει, με το λυκόφως άρχισα να μην βλέπω καλά αφού μια αραιή ομίχλη ήταν σκορπισμένη στο έδαφος. Ακολουθούσα τις κορυφές των δένδρων, των αλωνιών και των κατοικιών.

Νομίζω μάλιστα μια στιγμή ότι είχα πέσει σε αγροτικό υποστατικό, αλλά χάρις στα φώτα που είχαν τοποθετηθεί στις τέσσερις αψίδες μέσα στο σκοτάδι της νύκτας και

τα οποία δεν με ενοχλούσαν καθόλου, σταμάτησα, πετώντας με ευχέρεια μπροστά από τα θεωρεία, καταλαβαίνοντας καλά από τις επευφημίες που έφθασαν στα αυτιά μου ότι κέρδισα το ρεκόρ.

Θα μπορούσα να προχωρήσω γιατί παρέμεναν στη δεξαμενή μου δέκα με δεκαπέντε λίτρα αιθέριου ελαίου.

Είμαι απείρως ευτυχής γιατί είμαι ο νικητής του ρεκόρ απόστασης, προπάντων μετά από τα έξοχα κατορθώματα του Πωλάν και του Λάθαν.»

3.4 Ο Γκλεν Αμμόνδος Κέρτις (Glenn Hammond Curtiss, 21/5/1878 - 23/7/1930)¹⁷

Ο Γκλεν θεωρείται ο πατέρας της αμερικανικής αεροπορικής βιομηχανίας. Σε νεαρή ηλικία στα 1900 ξεκίνησε σαν κατασκευαστής ποδηλάτων. Τον επόμενο χρόνο (1901) είχε ήδη έτοιμο το πρώτο του μοτοποδήλατο το οποίο από το 1902 άρχισε να εκμεταλλεύεται εμπορικά δίνοντάς του το όνομα «Ηρακλής» (“Hercules”). Ο δικύλινδρος κινητήρας, δικής του κατασκευής είχε όλα τα χαρακτηριστικά για να κάνει τον «Ηρακλή» το πλέον επιτυχημένο αγωνιστικό μοτοποδήλατο της εποχής του. Στα 1903 ξεκίνησε να νικά στους αντίστοιχους αγώνες ταχύτητας, ενώ στα 1907 με έναν περισσότερο εξελιγμένο κινητήρα 40 ίππων (40Hp, 30kW, V8) κατέγραψε ταχύτητα 219 χλμ/ώρα κερδίζοντας τον τίτλο του «γρηγορότερου ανθρώπου στη ζωή» (“the fastest man alive”).

Τον Οκτώβριο του 1907 ο εφευρέτης Δρ Αλέξανδρος Γκράχαμ Μπελλ (Dr. Alexander Graham Bell) ίδρυσε τον σύλλογο αερο-πειραματισμού (AEA - Aerial Experiment Association) με σκοπό να συγκεντρώσει γύρω από ένα τραπέζι τα πλέον φωτισμένα μυαλά της εποχής του. Ένα από τα πρώτα και αγαπητά μέλη ήταν και ο Γκλεν. Ο σύλλογος προχώρησε στην κατασκευή ενός πλήθους αεροπλάνων. Ο Μπελλ σχεδίασε το πρώτο που το ονόμασαν «Κόκκινη Πτέρυγα» (“Red Wing”) από τον χρωματισμό του. Ο Θωμάς Ε. Σέλφριντς που σκοτώθηκε στις 17/9/1908 στο ατύχημα του Όρβιλ Ράιτ, σχεδίασε το δεύτερο που το ονόμασαν «Λευκή Πτέρυγα» (“White Wing”) και πάλι λόγω του χρώματός του. Και τα δυο, χρησιμοποιούσαν τον κινητήρα του Γκλεν.

Ο ίδιος ο Γκλεν έκανε την πρώτη του πτήση στις 21/5/1908 με την «Κόκκινη Πτέρυγα», ενώ σχεδίασε το τέταρτο αεροπλάνο της ομάδας τον κιτρινόχρωμο «Ιούνιο Κοριό» (“June Bug”). Το διπλάνο αυτό, αποδείχθηκε το πλέον επιτυχημένο όλων των σχεδιάσεων της ομάδας κερδίζοντας και το πρώτο αμερικανικό βραβείο του περιοδικού «Αμερικάνικη Επιστήμη» (“Scientific American”). Στα τέλη του 1908 ο Μπελλ ανακοίνωσε ότι ο σύλλογος είχε ολοκληρώσει τον σκοπό του και τον Μάρτιο του επόμενου χρόνου θα διαλυόταν. Ο Γκλεν αμέσως δημιούργησε την δική του εταιρεία. Κέρδισε διάφορα βραβεία και έκανε πολλά ρε-

κόρ. Ιδιαίτερη αίσθηση έκανε η νίκη του στην συνάντηση της Ρενς όπου έκανε ρεκόρ ταχύτητας νικώντας τον πλέον δημοφιλή Μπλεριώ.

Η συνεργασία του Γκλεν με τον Μπελλ φαίνεται να επηρέασε σημαντικά τον τρόπο σκέψης του. Οι ενέργειες του Γκλεν αντανakλούσαν επιπλέον και τις απόψεις ενός άλλου σοφού, του Θωμά Έδισον²³:

« Είμαι πεπεισμένος ότι ο σημερινός τύπος των αεροπλάνων δεν είναι ο τελικός τους. Οι ιπτάμενες μηχανές εξελίχθηκαν πολύ γρήγορα και εύκολα. Πιστεύω ότι το αεροπλάνο πρόκειται να φέρει επανάσταση σε όλους τους τύπους συγκοινωνιών και μεταφορών.

Πιστεύω ότι σε λίγα χρόνια θα μεταφέρει το ταχυδρομείο και επιβάτες. Αλλά όχι στη σημερινή του μορφή. Τώρα είναι μια διασκεδαστική μηχανή.

Η πτήση ανήκει 75% στις ικανότητες της μηχανής και 25% στις ικανότητες του ανθρώπου. Ο άνθρωπος δεν έπρεπε να συμμετέχει με τόσο υψηλό ποσοστό. Η μηχανή έπρεπε να είναι ικανή και ευκολοκυβέρνητη, ώστε κάθε άνθρωπος μέτριας ευφυΐας να μπορεί να την χειρίζεται.

Πιστεύω ότι τα σημερινά αεροπλάνα είναι κατασκευασμένα σε λανθασμένη βάση. Δεν μπορούν να απογειωθούν μόνα τους. Είναι αναγκαίο κάποιος να τα ωθήσει αρχικά στο έδαφος μέχρι η αντίδραση του αέρα πάνω στις πτέρυγες να τους επιτρέψει να απογειωθούν.

Πιστεύω ότι μπορεί να κατασκευαστεί μια πτητική μηχανή, και θα γίνει μέσα στα επόμενα δέκα χρόνια, που θα απογειώνεται μόνη της και θα πετά στον προορισμό της κάτω από οποιοσδήποτε καιρικές συνθήκες με ταχύτητα εκατό μιλίων την ώρα.»

Οι καινοτομίες που πραγματοποιήθηκαν με αεροπλάνα «Κέρτις» ήταν πολλές. Από αυτές, αρκετές βοήθησαν και την ανάπτυξη των αερομεταφορών.

Στις 27/8/1910 στην Νέα Υόρκη, πραγματοποιήθηκε το πρώτο πείραμα ασύρματης επικοινωνίας²⁴. Ο μηχανικός Χόρτον (H.M. Morton) τοποθέτησε πάνω στο αεροπλάνο «Κέρτις» που χειριζόταν ένα άλλο μέλος του συλλόγου αεροπειραματισμού, ο Καναδός αεροπόρος Μακ Κάρθου (J.D.A. McCurdy) ασύρματο. Ο Μακ Κάρθου απογειώθηκε γύρω στις 6 μμ ενώ στις 6:45, από ύψος 150 μέτρα πάνω από την θάλασσα στο νησί Βάρρον (Barron) με ταχύτητα 75 χλμ/ώρα έστειλε το ακόλουθο μήνυμα στον Χόρτον που βρισκόταν σε απόσταση 5 χλμ, στη στέγη του αεροδρομίου Σεψέδ (Sheepshead), και το οποίο παρά τον θόρυβο και τις διακοπές στην λήψη, ήταν πλήρως κατανοητό²⁵:

²³ Εφημερίδα «ΣΚΡΙΠ», Δευτέρα 5/7/1910, σελ. 1 («Μια συνομιλία με τον Έδισον - Το μέλλον των αεροπλάνων»).

²⁴ Middleton D.H. (editor) «Avionic Systems», Longman Scientific & Technical, Σινγκαπούρη 1989, ISBN 0-582-01881-1, σελ. 2 («Chapter 1 - The Evolution of Avionics : Early development of avionics.»).

²⁵ Εφημερίδα «ΣΚΡΙΠ», Τρίτη 24/8/1910, σελ. 1 («Σπουδαιότητα Πρόσδος εις την Αεροναυτικήν»), βλέπε επίσης: εφημερίδα «Εμπρός», Σάββατο 21/8/1910, σελ. 2 («Της Ημέρας - Ασύρματος επί αεροπλάνου»)

«Τηλεγράφημα πάνω από το νησί Βάρρον 6:45 προς Χόρτον. Σήμερα πετύχαμε νέα πρόοδο στην αεροναυτική με την διαβίβαση αυτού του ασύρματου μηνύματος από ιπτάμενο αεροπλάνο Μακ Κάρθυ.»

Ο γιος του Έλμερ Σπέρρυ (Elmer Sperry), ιδρυτή της «Εταιρείας Γυροσκοπείων Σπέρρυ» (“Sperry Gyroscopic Company”), ο Λαυρέντιος Σπέρρυ (Lawrence Sperry, 22/12/1892 - 13/12/1923) αφού σπούδασε στη σχολή του Γκλεν, πήρε στις 15/10/1913 πτυχίο πιλότου και έγινε ο νεαρότερος πιλότος της Αμερικής. Στα τέλη του ίδιου χρόνου ξεκίνησε επιτυχημένα πειράματα τα οποία είχε ήδη ολοκληρώσει στις 18/7/1914, όταν έλαβε μέρος στον Γαλλικό Διαγωνισμό Αεροπορικής Ασφάλειας (Concours de la Sécurité en Aéroplane) σαν ένας από τους 53 διαγωνιζόμενους, και μπροστά στα πλήθη του κόσμου που είχαν συγκεντρωθεί στις όχθες του Σηκουάνα ανάμεσα στις γέφυρες Μπεζόνς (Bezons) και Αρζαντέιγ (Argenteuil), χρησιμοποίησε γυροσκόπιο, επιδεικνύοντας την σταθεροποίηση της οριζόντιας πτήσης ενός υδροπλάνου Κέρτις C-2 ²⁶:

«Ο ορχήστρα της πυροσβεστικής των χωριών Μπεζόνς και Αρζαντέιγ μόλις εντόπισε το αεροπλάνο που προσέγγιζε «αμερικάνικα», άρχισε να παιανίζει δυνατά το «σημαία με λάμψη αστεριών» (“The Star Spangled Banner”). Το «Κέρτις» C-2 κατέβηκε προς τον ποταμό, και αμέσως μπροστά από τη θέση των κριτών ο Λαυρέντιος ενεργοποίησε τη συσκευή του σταθεροποιητή του, και σήκωσε και τα δυο του χέρια από το χειριστήριο που έλεγχε την κλίση του αεροπλάνου. Το αεροπλάνο συνέχισε μια ευθεία και σταθερή πορεία, με τον χειριστή φανερά να μην επεμβαίνει στον έλεγχο του αεροπλάνου. Το πλήθος στεκόταν όρθιο, επευφημώντας και φωνάζοντας: «Θαυμάσιο!» «Εξαιρετικό!» και «Τρομερό!». Ο Λαυρέντιος είχε αφήσει άναυδους ακόμη και τους σκεπτικιστές με την πτήση του «χωρίς πιλότο».

Αλλά ο Λαυρέντιος ήθελε να δείξει και τι άλλο μπορούσε να κάνει η συσκευή του. Κατά τη διάρκεια του δεύτερου περάσματος, ο βοηθός του Αιμίλιος Κασίν (Emil Cachin) αναρριχήθηκε έξω στο δεξιό φτερό και προχώρησε 7 πόδια μακριά από την άτρακτο. Τα χέρια του Λαυρέντιου ήταν ακόμα στο χειριστήριο. Καθώς Αιμίλιος κινήθηκε προς τα έξω στο φτερό, το αεροπλάνο έκλινε προς στιγμήν λόγω της μετατόπισης του βάρους, αλλά ο γυροσκοπικός σταθεροποιητής ανέλαβε αμέσως και διόρθωσε τη κλίση, και το C-2 συνέχισε ομαλά προς τον ποταμό. Αυτή τη φορά το πλήθος ήταν ασυγκράτητο στις εκδηλώσεις του και η ορχήστρα των πυροσβεστών παρέδωσε την ανώτατη φιλοφρόνησή της - μια σφριγηλή απόδοση «της Μασσαλιώτισας» “La Marseillaise”. Ο Λαυρέντιος ωστόσο αποφάσισε να κάνει ένα επιπλέον πέρασμα - «επίδειξη δύναμης». Καθώς περνούσαν το βάθρο των κριτών, ο Αιμίλιος βρισκόταν στη μια πτέρυγα και ο Λαυρέντιος στην άλλη, με το κάθισμα

²⁶ William Scheck, “The development of the autopilot”, περιοδικό “Aviation History”, τεύχος Νοεμβρίου 2004. Βλέπε επίσης <http://historynet.com/ahi/blawrencesperry>, 2006.

του πιλότου κενό. Αυτό ήταν μια επίδειξη πέρα από κάθε προσδοκία του ήδη ξέφρενου πλήθους. Υπήρχε το αεροσκάφος, να πετά ήρεμα με τον πιλότο του και τον μηχανικό του έξω στις πτέρυγες χαιρετίζοντας αμέριμνα προς τους θεατές. Ο κριτής, Ρενέ Κουίντον (René Quinton), έμεινε άφωνος. Το σχόλιό του αντανakλούσε τα συναισθήματα του πλήθους: «αλλά αυτό είναι ανήκουστο!» (“Mais, c’est inouï!”).

Κέρδισε επάξια το βραβείο των 50.000 φράγκων (10.000 δολαρίων) και έγινε αμέσως διάσημος. Αυτός ο γυροσκοπικός σταθεροποιητής ήταν ο πρώτος αυτόματος πιλότος που χρησιμοποιήθηκε στην αεροπορία. Πιθανόν χάρη στον σταθεροποιητή το C-2 γνώρισε ιδιαίτερη επιτυχία ακόμη και στην Ευρώπη, εξοπλίζοντας ακόμη και τον Γαλλικό στρατό του πρώτου παγκοσμίου πολέμου.

Μετά από δικαστική διαμάχη με την εταιρεία Ράϊτ, την οποία και αγόρασε το 1916, έγινε η μεγαλύτερη βιομηχανία κατασκευής αεροπλάνων της εποχής του. Αυτό του επέτρεπε να συνεχίζει τους πειραματισμούς και τις καινοτομίες με κορύφωμα το πρώτο μη επανδρωμένο αεροπλάνο που ήταν ένα «Κέρτις» B-2 που πέταξε με επιτυχία τον Μάιο του 1930 πάνω από το Σακραμέντο της Καλιφόρνιας (Sacramento, California).

Όταν πέθανε από καρδιακή προσβολή στις 23/7/1930 άφησε στους κληρονόμους του μια ιδιαίτερα σημαντική περιουσία άνω των 2,6 εκατομμυρίων δολαρίων, και μια βιομηχανία που παρέμεινε ένας από τους κύριους μοχλούς των Η.Π.Α. κατά τον β΄ παγκόσμιο πόλεμο²⁷, ενώ εξακολουθεί να παράγει σχεδόν έναν αιώνα μετά την ίδρυσή της²⁸.

²⁷ <http://glennhcurtiss.com>, 2006.

²⁸ www.curtisswright.com, 2006.

4

Η γνωριμία

Το 1909 το αεροπλάνο δεν ήταν παρά ένα δημοφιλές και προσοδοφόρο θέαμα, που προσήλκυε πλήθη κόσμου. Μεγάλη ήταν η επιτυχία της πρώτης διεθνούς αεροπορικής συνάντησης στη Ρενς (Rheims meeting) που διοργανώθηκε 22-29/8/1909 όπου συγκεντρώθηκαν τα μεγαλύτερα ονόματα της αεροπορίας της εποχής, και την οποία παρακολούθησαν πλήθη κόσμου. Ένας από τους «θεατές» της συνάντησης αυτής ήταν και ο πιανίστας Ρολάνδος Γκαρρός (Roland Garros 1888-1918) ο οποίος εντυπωσιασμένος από την συνάντηση αυτή άλλαξε την ζωή του με το να γίνει πολύ σύντομα ένας από τους κορυφαίους αεροπόρους.

Ακολούθησαν πολλές εκθέσεις, με κυριότερες εκείνες που πραγματοποιήθηκαν στο Παρίσι και στην Φρανκφούρτη.

Τα βραβεία για τους αεροπόρους ήταν σημαντικά αφού τα έσοδα από τα πλήθη του κόσμου που συνέρρεαν ήταν απίστευτα. Δεν είναι παράξενο ότι οι διοργανωτές των εκδηλώσεων αυτών ήταν συνήθως άνθρωποι του θεάματος ή δημοσιογραφικοί οργανισμοί.

Το ρεύμα αυτό πέρασε σύντομα και στην Ελλάδα.

4.1 Ο Βαρόνος Δε Κατέρς (*Baron Pierre de Caters*, 25/12/1875-21/3/1944)

Την Κυριακή 6/12/1909 9:00πμ άνοιξε τις πύλες της η πρώτη έκθεση αεροπλάνου στην Αθήνα²⁹. Προσκεκλημένος του Συνδέσμου Συντακτών, ο πρώτος

²⁹ Εφημερίδα «Εμπρός», Δευτέρα 7/12/1909, σελ.3 («Η έκθεση του Αεροπλάνου Κατέρς»).

Βέλγος αεροπόρος, ο Βαρώνος Δε Κατέρς εξέθετε το περίφημο αεροπλάνο του στο αίθριο του Ζαππείου μεγάρου αντί του ποσού των 50 λεπτών (αεροπλάνο «Boï-sin» - «Voisin» μάλλον ειδική παραγγελία, αφού το αντίγραφό του στο μουσείο Αεροδιαστημικής των Βρυξελλών - «Musée de l' Air et de l' Espace de Bruxelles» είναι γνωστό σαν «Voisin "de Caters"»³⁰).

Το αεροπλάνο προς μεγάλη απογοήτευση των Αθηναίων ήρθε ατμοπλοϊκώς από την Κωνσταντινούπολη, για να συναρμολογηθεί απευθείας στο σημείο της έκθεσης, με την υπόσχεση ότι λίγες ημέρες αργότερα θα πραγματοποιούσε επίδειξη πτήσης³¹.

Αρχικά η επίδειξη ορίστηκε να γίνει στην περιοχή του Πολύγωνου το Σάββατο 12/12/1909. Σύντομα η περιοχή της επίδειξης άλλαξε για να οριστεί στο Φαληρικό Δέλτα. Το «κυρίως αεροδρόμιο», ένα τετράγωνο με πλευρά 500 μέτρων, δεξιά της οδού Δέλτα, περιφράχθηκε με πασσάλους και σύρματα ώστε να μην επιτρέπεται η είσοδος σε κανέναν μέσα στον χώρο της πτήσης. Είχε μάλιστα οριστεί το ναυτικό να παρέχει ένα πλωτό χειρουργείο το οποίο θα βρισκόταν στην διπλανή ακτή σε περίπτωση ατυχήματος κατά την επίδειξη. Στρατιωτική δύναμη θα απέκλειε την περιοχή από τις Τζιτζιφιές μέχρι του «Ζωολογικού κήπου», και για την λεωφόρο Συγγρού από το βουστάσιο Χρυσάκη μέχρι την παραλία. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις προβλεπόντουσαν για την ευρύτερη περιοχή³².

Τις ημέρες όμως εκείνες υπήρχαν πολιτικές αναταραχές και ο στρατός βρισκόταν σε επιφυλακή και δεν μπορούσε να διατεθεί για την επίδειξη. Για τον λόγο αυτό η επίδειξη αναβλήθηκε³³ για το επόμενο Σάββατο, 19/12/1909 και ώρα 14:00μμ. Οι τιμές των εισιτηρίων ορίστηκαν ως εξής³²:

ΕΞΕΔΡΑ, γενική είσοδος	5 Δρχ.
ΕΞΕΔΡΑ, Αξιωματικοί με στολή	3 Δρχ.
ΑΜΑΞΑ με επιβάτες	25 Δρχ.
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	40 Δρχ.
ΠΕΖΟΙ (όρθιοι)	1 Δρχ.

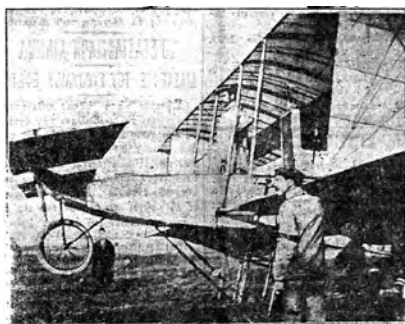
Η πώληση των εισιτηρίων ξεκίνησε στις 16/12/1909 από ειδικά περίπτερα στις πλατείες Ομόνοιας και Συντάγματος στην Αθήνα, και Ωρολογίου στον Πειραιά. Τα εισιτήρια της εξέδρας φαίνεται να εξαντλήθηκαν αμέσως. Στις 18/12/1909 όμως έβρεξε και το έδαφος στο «αεροδρόμιο» έγινε λάσπη, για αυτό και η επίδειξη αναβλήθηκε για την επομένη, 20/12/1909 με τα ίδια εισιτήρια.

³⁰ www.brusselsairmuseum.be, 2008.

³¹ Περιοδικό «Η Διάπλασις των Παίδων», 11-18/12/1909, σελ. 6 («Αθηναϊκά Επιστολαί: Το Αεροπλάνον»).

³² Εφημερίδα «ΣΚΡΙΠ», Πέμπτη 17/12/1909, σελ. 3 («Η Πτήσις του Αεροπλάνου»).

³³ Εφημερίδα «ΣΚΡΙΠ», Σάββατο 12/12/1909 σελ.1-2 (σελ. 1 - Φωτογραφία, σελ. 2 - «Η Πτήσις του Αεροπλάνου»), βλέπε επίσης εφημερίδα «Εμπρός», Σάββατο 12/12/1909, σελ 2 («Της Ημέρας - Η Πτήσις του Αεροπλάνου»).



ΤΟ ΠΡΩΤΟΤΥΠΟΝ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ ΤΟΥ Κ. ΚΑΤΕΡΣ ΤΟ ΟΠΟΙΟΝ...
ΔΕΚ Θ' ΑΝΤΩΣΘΗ ΣΗΜΕΡΟΝ

**Ο Βαρώνος Δε Κατέρς πάνω
στο περίφημο αεροπλάνο του
τύπου Βοΐσιν.**

(Ευγενική χορηγία του BAMRS - Brussels
Aviation Museum Restoration Society)

Το αεροπλάνο του Βαρώνου Δε Κατέρς
όπως το είδαν οι Αθηναίοι στην έκθεση
του Ζαππείου, από πρωτοσέλιδη φωτογραφία
της εφημερίδας "ΣΚΡΙΠ" του Σαββάτου
12/12/1909.

(Ευγενική χορηγία της Εθνικής Βιβλιοθήκης της Ελλάδας)



Αναβλήθηκε όμως και πάλι λόγω βροχής για τις 22/12/1909 14:30μμ-15:00μμ. Μετά από συνεχείς αναβολές, μιαν έντονη φημολογία ότι το αεροπλάνο δεν μπορούσε να πετάξει, απογοήτευση του κοινού και προφανώς ακυρώσεις εισιτηρίων, ο Βαρώνος Δε Κατέρς αποχώρησε από την Αθήνα με το αεροπλάνο του, το οποίο παρέμεινε ένα μουσειακό έκθεμα και τίποτε περισσότερο.

4.2 Ο Λεωνίδας Αρνιώτης (Σπάρτη, 1862- Λονδίνο, 1939)

Ο Σύνδεσμος Συντακτών προφανώς παρακινούμενος από την μεγάλη προσέλευση του κοινού, θέλησε να επαναλάβει το εγχείρημα. Πριν καλά - καλά προλάβει να αναχωρήσει ο Βαρώνος Δε Κατέρς, κάλεσε τον αεροπόρο Ερρίκο Σουέι με αεροπλάνο Μπλεριώ για επίδειξη που αρχικά υπολογιζόταν να γίνει στο Γουδί, την Κυριακή 3/1/1910. Διοργανωτής της εκδήλωσης ορίστηκε ο γνωστός θεατρικός επιχειρηματίας Λεωνίδας Αρνιώτης, ιδιοκτήτης του πλέον φημισμένου στην Αθήνα ομώνυμου θεάτρου στην οδό Ακαδημίας (μετέπειτα θεάτρου «Ολυμπία» της «Εθνικής Λυρικής Σκηνής»)³⁴. Φαίνεται μάλιστα να πραγματοποιήθηκε και δοκιμαστική πτήση στις 29/12/1909 παρουσία του Συμβουλίου του Συνδέσμου Συντακτών, κατά την οποία το αεροπλάνο πραγματοποίησε πτήση 5 λεπτών και 3 δευτερολέπτων, σε ύψος 10 μέτρων. Η είσοδος ορίστηκε στα 50 λεπτά για τους όρθιους, στη 1δρχ για το κάθισμα, 10 δρχ για

³⁴ Εφημερίδα «Εμπρός», Τετάρτη 30/12/1909, σελ. 2 («Της Ημέρας - Το Αεροπλάνον Μπλεριό»).



Ο Λεωνίδας Αρνιώτης ήταν ο πρώτος Έλληνας που επιχείρησε να πετάξει χωρίς επιτυχία, στο αεροδρόμιο που κατασκεύασε στο Τατόι. Στην ουσία παρέμεινε θεατρικός επιχειρηματίας που ενδιαφερόταν για την εισαγωγή νέου τύπου θεαμάτων στην Ελλάδα. Έμεινε γνωστός για τις παραστάσεις σκύλων, ενώ ήταν επίσης από τους πρωτοπόρους στην Ελλάδα στην προσπάθεια παραγωγής κινηματογραφικών ταινιών. Ένα από τα επιτυχημένα θεάματα της εποχής του ήταν και οι πτήσεις των αεροπλάνων.

άμαξα με 2 άλογα, 15 δρχ για κάθε αυτοκίνητο, ενώ ορίστηκε ιδιαίτερος χώρος για τους αξιωματικούς. Και αυτή όμως η επίδειξη αναβλήθηκε για την Παρασκευή 8/1/1910 και τελικά όπως φαίνεται, ματαιώθηκε.

Δεν γνωρίζουμε την ανάμειξη του Λεωνίδα στην ματαίωση αυτή, η πρώτη προσπάθεια πτήσης όμως έγινε από τον ίδιο τον Λεωνίδα με αεροπλάνο Μπλεριώ (και κινητήρα Ανζανί) την Κυριακή 26/9/1910 σε αεροδρόμιο δικής του κατασκευής αριστερά από τον σταθμό Τατοΐου³⁵ του Λαρισαϊκού σιδηρόδρομου, παρουσία 2000 Αθηναίων αλλά και του ίδιου του βασιλιά³⁶.

Ο Λεωνίδας φαίνεται ότι πήγε στο Παρίσι και πήρε τελικά δίπλωμα αεροπόρου, ενώ πριν την επίδειξη φαίνεται να είχε πραγματοποιήσει επιτυχείς πτήσεις σε ύψη 40 - 50 μέτρων³⁷. Στις δοκιμές του όμως φαίνεται ότι πάθαινε διάφορες ζημιές, για την επισκευή των οποίων ο Λεωνίδας χρησιμοποιούσε φαναρτζήδες και σιδεράδες των Αθηνών³⁸, με αποτέλεσμα να θεωρείται τελικά ότι το αεροπλάνο είχε τροποποιήσεις δικής του επινόησης ή ότι ήταν δικής του κατασκευής.

Η επίδειξη ορίστηκε για τις 16:30 με εισιτήρια³⁵:

Απλή (γενική) είσοδος	1 Δρχ.
Εισιτήρια αεροδρομίου & σιδηροδρόμου Λαρίσης:	
- α' θέσης	6 Δρχ.
- β' θέσης	5 Δρχ.
- γ' θέσης	3 Δρχ.
Είσοδος Αμαξών	15 Δρχ.
Είσοδος Μόνιππων	10 Δρχ.
Είσοδος Αυτοκινήτων	25 Δρχ.
Είσοδος Ποδηλάτων	1,50 Δρχ.
Είσοδος Έφιππων Αξιωματικών	2 Δρχ.
Είσοδος Έφιππων Υπαξιωματικών	1,50 Δρχ.

³⁵ Εφημερίδα «Εμπρός», Παρασκευή 24/9/1910, σελ. 2 («Της Ημέρας - Πρώτη Πτήσις εν Ελλάδι»).

³⁶ Εφημερίδα «Εμπρός», Δευτέρα 27/9/1910, σελ. 2 («Πώς Δεν επέταξεν ο κ. Αρνιώτης - Η χθεσινή εκδρομή-2.000 Αθηναίοι εις Τατόϊ - Η Παρουσία του Βασιλέως και των πριγκίπων»).

³⁷ Εφημερίδα «Εμπρός», Τρίτη 21/9/1910, σελ. 1 («Πεννιές»).

³⁸ Περιοδικό «Η Διάπλασις των Παίδων», Σάββατο 2/10/1910, σελ 358-359 («Αθηναϊκαί Επιστολαί: Το Αεροπλάνον»).

Δρομολογήθηκε μάλιστα και έκτακτος συρμός ο οποίος έφτασε στο Τατόι στις 15:30 γεμάτος θεατές. Η πρώτη προσπάθεια φαίνεται να ξεκίνησε με καθυστέρηση μισής ώρας με την δικαιολογία ότι πολλοί θεατές επρόκειτο να φθάσουν με το τραίνο των 17:00, εξαναγκάζοντας και τον ίδιο τον βασιλιά σε αναμονή. Επιτέλους όμως κάποια στιγμή ο Λεωνίδας έδωσε μια ώθηση στην έλικα η οποία άρχισε να γυρίζει «με δαιμονιώδη κρότον συντριβομένων γυαλικών»³⁶. Το αεροπλάνο μετά από πολλά άρχισε να κινείται,³⁹:

«Αλλά η ταχύτητά του δεν ήταν επαρκής για να ανυψωθεί. Επιπλέον δε, το αεροπλάνο δεν ακολουθούσε ευθεία γραμμή αλλά έκανε παρεκκλίσεις μέχρι που ο πίσω τροχός ξέφυγε και το αεροπλάνο σταμάτησε. Έτσι απέτυχε η πρώτη προσπάθεια και ο κόσμος άρχισε να δυσφορεί.

Ο κ. Αρνιώτης όμως δεν έχασε το θάρρος του και επιχείρησε νέα προσπάθεια αφού επισκεύασε την βλάβη του τροχού. Αλλά το αεροπλάνο και πάλι αδυνατούσε να ακολουθήσει ευθεία γραμμή και εφέρετο εδώ και εκεί και μάλιστα σε κάποια στιγμή τρέχοντας στράφηκε κατά της βασιλικής οικογένειας. Οι πρίγκιπες παραμέρισαν, η δε πριγκίπισσα Αλίκη ετράπη σε φυγή ξεκαρδισμένη από τα γέλια και κρατώντας στα χέρια της ράβδο. Το επεισόδιο ήταν χαριτωμένο και ο κόσμος αποζημιώθηκε λίγο για την αποτυχία των προσδοκιών του. Τέλος, το αεροπλάνο έχασε τον μπροστινό του τροχό και σταμάτησε.

Ο κ. Αρνιώτης όμως δεν απέκαμε. Εννοούσε να πετάξει. Και επιχείρησε για τρίτη φορά να πετάξει, χρησιμοποιώντας όλη την δύναμη της μηχανής, αλλά το πηδάλιο δεν λειτουργούσε καλά, απ' όπου και οι παρεκκλίσεις. Το αεροπλάνο έκανε πολλές στροφές, ανεστράφη και καταθρυμμάτισε την έλικά του. Η καταστροφή ήταν πλήρης.

Αλλά και πάλι ο κ. Αρνιώτης δεν απογοιτεύθηκε και αποφάσισε νέα προσπάθεια για την επόμενη Κυριακή με δωρεάν είσοδο.»

Ο Λεωνίδας παρέμεινε στα χρονικά σαν ο αεροπόρος που δεν κατόρθωσε να πετάξει, και έγινε το κεντρικό θέμα της σάτιρας της εποχής του.

4.3 Ο Λέοντας Βερσεπουή ⁴⁰

Με δεδομένη την επιτυχία της επίδειξης πτήσης ενός αερόπλοιου το 1909 στην ίδια πόλη, έφθασε τον Αύγουστο του 1910 στην (οθωμανική ακόμη) Θεσσαλονίκη, ο διοργανωτής της αεροπορικής επίδειξης, Αρμπαντ φον Λάσκεϋ⁴¹.

³⁹ Εφημερίδα «ΣΚΡΙΠ», Δευτέρα 27/9/1910, σελ. 4 («Πετά ο κ. Αρνιώτης; Πως δεν... επέταξε - Το ενδιαφέρον του Βασιλέως»).

⁴⁰ Τρεμπουλου Μιχάλη, «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», εκδόσεις παρατηρητής, έκδοση α', Θεσσαλονίκη 2001, ISBN 960-374-115-9, σελ. 18-19 («1.3 Μια “δεσποινίς” στον αέρα.»).

⁴¹ Εφημερίδα «Νέα Αλήθεια», 28/8/1910.

Ο Άρμπαντ, φρόντισε να προετοιμαστεί το «αεροδρόμιο» που επιλέχθηκε να είναι το ίδιο που είχε χρησιμοποιηθεί και τον προηγούμενο χρόνο, και δεν ήταν άλλο από την πεδιάδα επί της οδού Σέδες, δίπλα από το εξοχικό καφενείο του Φλόκα, πέρα από τον σταθμό των τροχιοδρόμων⁴². Η οργανωτική επιτροπή της επίδειξης κατασκεύασε εξέδρα με θεωρεία και καθίσματα. Η περιοχή, όπως και το 1909, επιλέχθηκε γιατί βρισκόταν στο τέλος της εύπορης συνοικίας των Εξοχών (Χαμιντιέ) και δίπλα στο Ντεπό, το τέρμα των τραμ, που μόλις δυο χρόνια νωρίτερα είχαν γίνει ηλεκτρικά⁴⁰.

Μετά από ένα μήνα καθυστέρηση έφθασε και ο Αυστροούγγρος αεροπόρος Λέοντας Βερσεπουή με το αεροπλάνο του (αγνώστων λοιπών στοιχείων πέρα από το ότι το ονόμαζαν «Δεσποινίδα» - “Fräulein”)⁴³. Φαίνεται να πραγματοποίησε πτήσεις στις 4, 5 και 6/10/1910, πριν από την πρώτη επίσημη επίδειξη στις 18/10/1910⁴⁴.

Τα εισιτήρια που διατέθηκαν από τα μεγαλύτερα καταστήματα της πόλης⁴⁰:

Θεωρείο α΄ σειράς	2 οθωμανικές λίρες
Θεωρείο β΄ σειράς	1 οθωμανική λίρα
Διακεκριμένη θέση	30 γρόσια
Α΄ θέση	20 γρόσια
Β΄ θέση	10 γρόσια
Γενική είσοδος	5 γρόσια

Τα κέρδη διατέθηκαν υπέρ του οθωμανικού στόλου και του αυστριακού νοσοκομείου, δηλαδή του Χιρς⁴⁰.

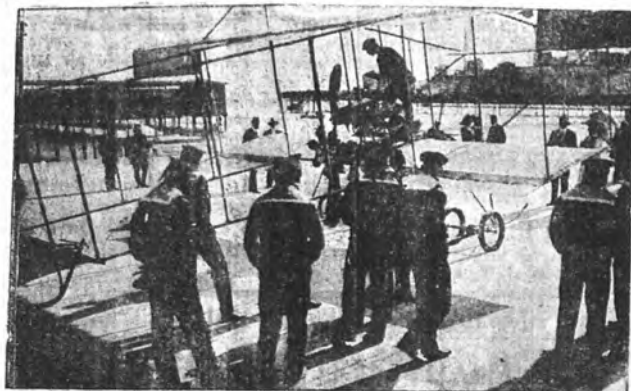
4.4 Ο Σέργιος Ουτοσκίν (*Sergeu Utotckeen*)

Στις 20/3/1911 είχε ήδη φθάσει στην Αθήνα μετά από μια επιτυχημένη περιοδεία στο Κάιρο και την Αλεξάνδρεια ο Ρώσος αεροπόρος Σέργιος Ουτοσκίν, για να δώσει μια και μοναδική επίδειξη πτήσης (προφανώς συμμετέχοντας στις εορταστικές εκδηλώσεις) με το αεροπλάνο του τύπου Φάρμαν στο Παναθηναϊκό Στάδιο την Παρασκευή 25/3/1911 16:00. Το πρόγραμμα όμως γρήγορα άλλαξε για να ορισθεί σαν τόπος της επίδειξης το Νέο Φάληρο. Με δεδομένες όμως τις αποτυχίες του παρελθόντος και σύμφωνα με διαταγή του διευθυντού της αστυνομίας, το μεσημέρι της Παρασκευής πραγματοποιήθηκε δοκιμαστική πτήση. Στην πτήση αυτή το αεροπλάνο πέταξε σε ύψος 150 μέτρων περίπου, ακριβώς μπροστά στα ανδρικά λουτρά, έκανε έναν κύκλο και κατέβηκε ήρεμα για να προσ-

⁴² Εφημερίδα «Νέα Αλήθεια», 18/9/1910.

⁴³ Εφημερίδα «Νέα Αλήθεια», 30/9/1910.

⁴⁴ Εφημερίδα «Νέα Αλήθεια», 19/10/1910.



Ο Σέργιος Ουτοσκίν
πάνω στο αεροπλάνο του
τύπου Φάρμαν, ενώ
ετοιμάζεται για πτήση
στο Νέο Φάληρο. Από
πρωτοσέλιδη
φωτογραφία της
εφημερίδας "ΕΜΠΡΟΣ"
την Τρίτη 29/3/1911.

(Ευγενική χορηγία της Εθνικής
Βιβλιοθήκης της Ελλάδας)

Ο ΟΥΤΟΣΚΙΝ ΑΝΑΒΑΙΝΩΝ ΤΟ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΝ ΔΙΑ ΝΑ ΠΗΓΑΣΗ

γειωθεί στο σημείο της αφετηρίας του. Μετά από την επιτυχία της δοκιμαστικής αυτής πτήσης επιτράπηκε να πραγματοποιηθεί η προγραμματισμένη επίδειξη το απόγευμα της ίδιας ημέρας⁴⁵.

Στις 14:30 της 25ης Μαρτίου 1911 το αεροπλάνο του Σέργιου βρισκόταν στην πλατεία του Νέου Φαλήρου απέναντι ακριβώς από τα ανδρικά λουτρά περιφραγμένο με σανίδες και σύρματα. Και από ότι φαίνεται η προφύλαξη αυτή ήταν τελείως απαραίτητη μιας και οι συρμοί του Τροχιόδρομου Φαλήρου (μετέπειτα ηλεκτρικός σιδηρόδρομος) έφταναν κατάμεστοι, και η περιοχή είχε γεμίσει ασφυκτικά, παρά τις συνεχείς αποτυχημένες προσπάθειες του παρελθόντος. Αίσθηση έκανε η συνομιλία του Λεωνίδα Αρνιώτη με τον Σέργιο λίγο πριν την προσπάθεια, η οποία έβαλε σε ανησυχία πολλούς. Κάποια στιγμή έφθασε και ο βασιλιάς με άλλους επισήμους. Στις 15:15 ξεκίνησε η πρώτη προσπάθεια. Το αεροπλάνο απογειώθηκε, προχώρησε ανατολικά σε ύψος περίπου 250 μέτρων και περίπου πέντε λεπτά αργότερα επανήλθε και προσγειώθηκε στο σημείο της αφετηρίας του μέσα στις επευφημίες και τα παταγώδη χειροκροτήματα του ενθουσιασμένου πλήθους. Η πρώτη πτήση στην Αθήνα ήταν πλέον γεγονός.

Μετά από λίγο πέταξε και πάλι, κάνοντας διάφορους ελιγμούς πάνω από τα πλοία που βρισκόντουσαν στην παραλία του Φαλήρου επί ένα τέταρτο περίπου ανησυχώντας αρκετούς από τους θεατές. Ωστόσο, το αεροπλάνο επέστρεψε και πάλι ήρεμα και προσγειώθηκε με ασφάλεια στο σημείο της αφετηρίας του.

Μετά από αυτές τις επιτυχημένες πτήσεις και με δεδομένη την γενικότερη ικανοποίηση του πλήθους, κανονίστηκε να επαναληφθεί η επίδειξη την Κυριακή 27/3/1911. Το Φάληρο είχε κηρυχθεί από τις 14:00 σε κατάσταση πολιορκίας. Ο αέρας φαίνεται ότι ήταν ισχυρός, και η αναμονή μεγάλη μέχρι τις 16:45 περίπου όταν ξαφνικά μια βουή τρομακτική κάνει πολλούς να τρομάξουν. Ήταν ο

⁴⁵ Εφημερίδα «ΣΚΡΙΠ», Σάββατο 26/3/1911, σελ. 5 («Ο Ρώσος Αεροπόρος Πετών εις το Νέον Φάληρον - Συχαρητήρια του Βασιλέως - Ο Ενθουσιασμός του πλήθους»).

κινητήρας του αεροπλάνου, το οποίο τελικά απογειώθηκε αρχικά προς την θάλασσα, στη συνέχεια προς το Παλαιό Φάληρο για να διαγράψει κύκλο πάνω από την πρασινάδα των εκεί υψωμάτων, να βρεθεί αντιμέτωπο με τον άνεμο και να προσγειωθεί και πάλι στο σημείο της αφετηρίας του μέσα σε επευφημίες και χειροκροτήματα⁴⁶.

Την Δευτέρα 28/3/1911 ο καιρός ήταν ήρεμος με κάποια συννεφιά και ο Σέργιος πραγματοποίησε την τρίτη του επίδειξη. Η περιοχή μέχρι και τον λόφο της Καστέλας ήταν και πάλι κατάμεστη. Το αεροπλάνο ξεκίνησε από την άκρη της πλατείας του Νέου Φαλήρου, μέσα σε ένα ενθουσιασμένο κοινό, απογειώθηκε, πέταξε ανατολικά με ωραίες και απαλές κινήσεις μέχρι το Παλαιό Φάληρο όπου επέστρεψε ακολουθώντας την γραμμή της παραλίας, αλλά σε μία στιγμή άρχισε να χαμηλώνει μέχρι που χάθηκε από τα μάτια των θεατών. Πολλοί τρόμαξαν, ενώ δυο Ρώσοι ναύτες από εκείνους που φρόντιζαν για την ασφάλεια του αεροπλάνου έτρεξαν προς το μέρος όπου φάνηκε ότι έπεσε το αεροπλάνο ακολουθούμενοι από πολλούς θεατές. Το αεροπλάνο, είχε απλώς προσγειωθεί στην αμμουδιά, μεταξύ του Χαρτοποιείου και της οικίας Ρενιέρη. Όταν έφτασαν στο σημείο εκείνοι που έτρεξαν, βρήκαν το αεροπλάνο να απογειώνεται και πάλι. Μόνο που αυτή την φορά μαζί με τον Σέργιο βρισκόταν πάνω στο αεροπλάνο και ο βουλευτής Κωνσταντίνος Μάνος. Έκανε έναν μεγάλο κύκλο και προσγειώθηκε στην ίδια θέση. Παρέλαβε έναν ηλικιωμένο Άγγλο, επανέλαβε τον κύκλο για να επιστρέψει και να παραλάβει έναν Ρώσο αξιωματικό. Πέταξε πάνω από τα παραλιακά κτίσματα και τον κήπο του Νέου Φαλήρου, πάνω από την Καστέλλα και επέστρεψε για να προσγειωθεί και πάλι στην πλατεία.

Την ίδια εκείνη ημέρα, ο Κωνσταντίνος Μάνος έδωσε την ακόλουθη περιγραφή από την εμπειρία⁴⁷:

«Εγώ, ανέβηκα και άλλοτε σε αεροπλάνο στο Παρίσι. Αλλά όταν είδα ότι δυο ξένοι διαπραγματευόντουσαν με τον Ουτοσκίν να τους πάρει, σκέφτηκα ότι ήταν ντροπή να μην πάει ένας Έλληνας. Έδωσα διακόσιες δραχμές γι' αυτό το ταξίδι που μου έδωσε μιαν από τις πιο δυνατές και μεγάλες τέρψεις. Η πτήση ήταν ομαλή σαν το πέταγμα που βλέπουμε στα όνειρα. Το αεροπλάνο στο οποίο ανέβηκα άλλοτε δεν πετούσε τόσο ομαλά. Αυτό εδώ είναι ασύγκριτα τελειότερο. Μόνο τα μάτια ενοχλεί ο αέρας, όπως στο αυτοκίνητο.»

Επρόκειτο να πραγματοποιηθεί και νέα επίδειξη την Πέμπτη 31 Μαρτίου, για να αναχωρήσει την επόμενη ημέρα. Όμως το ρωσικό ατμόπλοιο που τον συνόδευε χρειάστηκε να αναχωρήσει μια μέρα νωρίτερα, κλείνοντας έτσι την πρώτη εκείνη εμπειρία με τις πτήσεις των αεροπλάνων.

⁴⁶ Εφημερίδα «Εμπρός», Δευτέρα 28/3/1911, σελ. 2-3 («Η Χθεσινή Πτήσις του Αεροπλάνου εν Ν. Φαλήρω - Συγκέντρωσις χιλιάδων λαού»).

⁴⁷ Εφημερίδα «Εμπρός», Τρίτη 29/3/1911, σελ. 1 («Χρονογραφήματα - Η Τρίτη του Αεροπλάνου»).

Φαίνεται ότι ο Σέργιος πυροδότησε την αεροπορία στην Ελλάδα⁴⁸. Ήδη, αμέσως μετά την πρώτη του πτήση, δηλαδή στις 26/3/1911 άρχισαν να δημοσιεύονται οι πρώτες σκέψεις για την δημιουργία πολεμικής αεροπορίας στην Ελλάδα. Την ίδια εποχή βρισκόταν σε εξέλιξη μεγάλη αναδιοργάνωση του στρατού από Γάλλους αξιωματούς⁴⁹ σύμφωνα με τον νόμο 3768 (ΓΨΞΗ') που ψηφίστηκε στις 27/3/1911. Στα πλαίσια της αναδιοργάνωσης προτάθηκε και υλοποιήθηκε η δημιουργία σώματος αεροπόρων⁵⁰. Οι πρώτοι τρεις στρατιωτικοί αεροπόροι έφυγαν τον Δεκέμβριο του ίδιου έτους για το Παρίσι όπου εκπαιδεύτηκαν στην σχολή Φάρμαν, στον πρώτο κύκλο εκπαίδευσης, για το πτυχίο πολιτικού αεροπόρου. Φαίνεται όμως ότι κάποιοι εύποροι Έλληνες ιδιώτες τους πρόλαβαν.

⁴⁸ Εφημερίδα «ΣΚΡΙΠ», Σάββατο 26/3/1911, σελ. 2 («Καθημερινά σημειώματα: Επέταξε»).

⁴⁹ Εφημερίδα «ΣΚΡΙΠ», Σάββατο 26/3/1911, σελ. 4 («Η Αναδιοργάνωσις του Στρατού - Το Σχέδιον του αρχηγού της αποστολής»).

⁵⁰ ΓΕΑ, «Ελληνική Αεροπορία - Συνοπτική Ιστορία», Τόμος 1ος: 1908-1944, Αθήνα 2000, ISBN 960-86135-5-8, σελ. 18 («Κεφάλαιο 2: Η Γέννηση της Ελληνικής Αεροπορίας»).

5

Η Ηρωική Εποχή

5.1 Ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος (1889 - 4/4/1913)



Ο Εμμανουήλ ήταν ένα από τα τέσσερα παιδιά του διπλωμάτη Γεώργιου και της Ελένης Αργυρόπουλου. Τα αδέρφια του ήταν η Σοφία, ο Αλέξανδρος (που τον βοηθούσε σαν μηχανικός του αεροπλάνου του, ο πρώτος Έλληνας μηχανικός α/φών), και ο Γεώργιος⁵¹. Μέτριου αναστήματος, ξανθός, γαλανός, «με επιμελώς ξυρισμένο μουστάκι»⁵², ψύχραιμος στις εκδηλώσεις του, με αυτοπεποίθηση.

Σπούδασε ηλεκτρομηχανολόγος μηχανικός στη Γερμανία, στη συνέχεια όμως εκπαιδεύτηκε επί 14 μήνες στην Μουρμελόν της Γαλλίας σαν αεροπόρος και ήρθε στην Ελλάδα με το ιδιόκτητο αεροπλάνο του, ένα μονοπλάνο «Νιεπόρτ IV-G» (“Nieuport IV-G”) σχεδίαση του Édouard de Nié Port (Nieuport) με εκπέτασμα πτερύγων 10,93 μ., μήκος 8,40 μ., επιφάνεια πτερύγων 18,60 τ.μ. επτακύλινδρο κινητήρα Γκνομ 50 ίππων, συνολικού βάρους απογείωσης 520 κιλών, μέγιστης ταχύτητας 140 χλμ/ώρα, αξίας 22.000 φράγκων⁵² το οποίο ήταν εξέλιξη του «Μπλεριώ XI» και θεωρείτο από τα τελειότερα της εποχής του. Όπως συνηθιζόταν, είχε δυο θέσεις, μια για τον πιλότο και μια για τον μηχανικό ή έναν επιβάτη. Η δεξαμενή του ήταν χωρητικότητας 120 λίτρων βενζίνης που του επέτρεπε να πετά επί 4 ώρες⁵².

⁵¹ Εφημερίδα «Εμπρός», Σαββάτο 6/4/1913, σελ. 4 («Κηδεία» - Αναγγελία).

⁵² Εφημερίδα «Ακρόπολις», 9/2/1912.

Την Τρίτη, 7/2/1912 μοίρασε προσκλήσεις στις εφημερίδες και προφανώς στις πολιτικές, στρατιωτικές και αστυνομικές αρχές:

«Προκειμένου ὅπως αὐρίον Τετάρτην 8 π.μ. προβῶ εἰς δοκιμαστικὴν πτήσιν πρὸ τῶν ἀρχῶν εἰς τὸ πεδίον Ροῦφου, παρὰ τοὺς Στρατῶνας, παρακαλῶ ὅπως εὐαρεστούμενος μὲ τιμήσετε διὰ τῆς παρουσίας σας.

Μεθ' ὑπολήψεως

Ἐμμανουὴλ Ἀργυρόπουλος»

Το Αεροδρόμιο που διάλεξε ο Εμμανουήλ απείχε «λίγα μόνον μέτρα» από το τέρμα του τραμ της γραμμής των Πετραλώνων⁵³. Το αεροπλάνο είχε φθάσει στους εκεί στρατώνες του μηχανικού συσκευασμένο σε ένα «πελώριο κιβώτιο» όπου συναρμολογήθηκε και προετοιμάστηκε για την «δοκιμαστική πτήση». Το πρωί της Τετάρτης 8ης Φεβρουαρίου 1912 στις 8:00 πμ είχαν συγκεντρωθεί στην περιοχή του Ρουφ όλες οι αρχές μεταξύ των οποίων ο ίδιος ο πρωθυπουργός Ελ. Βενιζέλος και πολλοί δημοσιογράφοι. Εκτός από τις προσκλήσεις, η προσπάθεια είχε κρατηθεί μυστική. Μεταξύ των θεατών ήταν και ο Λεωνίδας Αρνιώτης. Ο λόχος του μηχανικού είχε κάνει κλοιό γύρω από το αεροπλάνο προκειμένου να μην πλησιάζει κανείς σε αυτό.

Όταν όλα ήταν έτοιμα, ο Εμμανουήλ φορώντας την ειδική στολή (παλτό, σκούφο και γυαλιά) καθόταν στη θέση του πιλότου, δέκα σκαπανείς του λόχου κρατούσαν το αεροπλάνο από την ουρά, και ο αδελφός του ήταν στην έλικα⁵³:

«- Έτοιμος; ρωτά ο αδελφός του κ. Αργυρόπουλου.

- Έτοιμος! απαντά ο αεροπόρος.

Ο πρώτος στρέφει μια, δυο φορές την έλικα και ο κινητήρας αρχίζει να λειτουργεί. Δαιμονιώδης θόρυβος επακολούθησε.

Η έλικα περιστρέφεται με δαιμονιώδη ταχύτητα, ενώ ολόκληρο το αεροπλάνο σείεται. Φαίνεται να προσπαθεί να ξεφύγει από τα χέρια των σκαπανέων που το δεσμεύουν, βάζοντας όλη τους τη δύναμη.

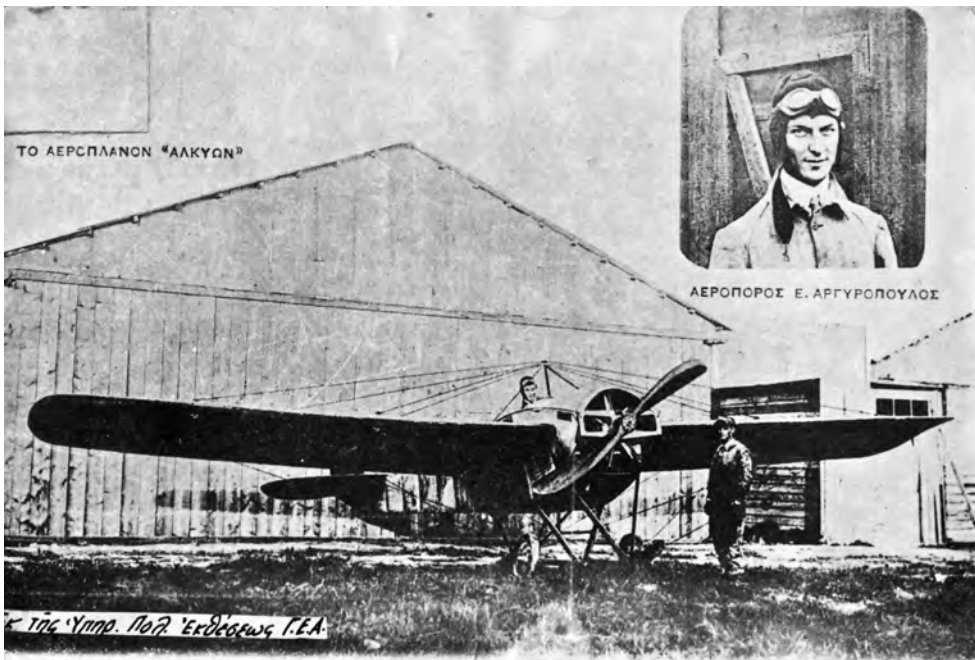
- Ελεύθερος! κραυγάζει ο αεροπόρος υψώνοντας τα χέρια του.

Οι σκαπανείς αφήνουν ελεύθερο το αεροπλάνο, το οποίο μετά από μερικές επιτόπιες ταλαντώσεις άρχισε να κινείται προς τα εμπρός. Κυλά ήρεμα στην αρχή πάνω στους δυο λαστιχένιους τροχούς του, ενώ η ταχύτητα αυξάνει καταπληκτικά από δευτερόλεπτο σε δευτερόλεπτο.

Οι θεατές παρακολουθούν την εκκίνηση του αεροπλάνου με αληθινή αγωνία. Δεν ακούγεται ο παραμικρός θόρυβος. Τα βλέμματα όλων είναι καρφωμένα πάνω στο μονοπλάνο που ήδη ταλαντεύεται μεταξύ γης και αέρα.

- Ζήτωωω! κραύγασε ξαφνικά όλος ο κόσμος σείοντας τα καπέλα του στον αέρα, με πρώτον να έχει δώσει το σύνθημα τον κ. Πρωθυπουργό.

⁵³ Εφημερίδα «Εμπρός», Πέμπτη 9/2/1912, σελ. 2-3 («Θρίαμβος Ἑλλήνος Αεροπόρου - Η «Αλκυών» Ὑπεράνω των Ἀθηνῶν - Καὶ ὁ κ. Βενιζέλος...Αεροπόρος»).



Ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος στο αεροπλάνο του τύπου Νιουπόρ, στο αεροδρόμιο του Φαλήρου, με τον μηχανικό αδελφό του Αλέξανδρο Αργυρόπουλο σε κάρτα της εποχής (Ευγενική χορηγία Υπηρεσίας Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας Κωδ. 10072 Β).

Το αεροπλάνο είχε ήδη εγκαταλείψει το έδαφος και άρχισε υπερήφανο να διασχίζει τον παρθένο μέχρι της στιγμής εκείνης Ελληνικό αιθέρα.

Υψώνεται, υψώνεται, υψώνεται. Ξεπέρασε τα εκατό μέτρα, έφτασε τα διακόσια, για να τα υπερβεί και να φθάσει τα τριακόσια και πλέον.

Διαγράφει μια θαυμάσια καμπύλη και το αεροπλάνο άρχισε να κατευθύνεται προς την Ακρόπολη.

Ο κρότος του κινητήρα μόλις που ακούγεται, όσο μάλιστα το αεροπλάνο απομακρύνεται τόσο γίνεται ασθενέστερος, μέχρι που στο τέλος έπαυσε να ακούγεται. Και αυτό ακόμη το μηχανήμα που έκανε εντύπωση υπερφυσικού πουλιού, τώρα μόλις που διακρίνεται σαν μικροσκοπικός σπίνος.

Το αεροπλάνο περνά πάνω από την Ακρόπολη και αφού διέγραψε μια τεράστια καμπύλη πάνω από την πόλη, ξαφνιάζοντας τους λίγους την ώρα εκείνη διαβάτες των δρόμων πήρε την ευθεία προς το μέρος από το οποίο ξεκίνησε.

- Μπράβο!

- Ζήτω!

Το αεροπλάνο φθάνει πάλι από πάνω μας και κλίνει προς τα κάτω.

Όλοι νομίζουν ότι θα κατέβει, αλλά το αεροπλάνο μόλις άγγιξε την γή, υψώθηκε και πάλι μεγαλοπρεπώς προς μεγάλη έκπληξη του κόσμου ο οποίος αμέσως ξέσπασε σε νέες ζητωκραυγές και επευφημίες.

- Μπράβο!

- Εύγε, Αργυρόπουλε!

Τέλος αφού διέγραψε μερικούς ακόμη κύκλους στον αέρα, κατεβαίνει και αγγίζει απαλά απαλά την γη, ενώ οι στρατιώτες του μηχανικού σπεύδουν να το κρατήσουν σε ισορροπία.

Τι επακολούθησε είναι αδύνατον να περιγραφεί. Γνωστοί και άγνωστοι έτρεξαν στον νεαρό αεροπόρο να του σφίξουν το χέρι, ενώ η μητέρα του κατασυγκινημένη τον αγκάλιαζε δακρυσιμένη.

- Εύγε κ. Αργυρόπουλε! του είπε σφίγγοντας το χέρι του ο Πρωθυπουργός.

Ο κ. Αργυρόπουλος εντελώς απαθής και ψύχραιμος διαρκώς μειδιά.»

Στη συνέχεια ο Εμμανουήλ προτείνει στον πρωθυπουργό να πετάξουν μαζί⁵³:

«- Τι λέτε κ. Πρόεδρε, θα πετάξουμε; λέει στον κ. Βενιζέλο ο κ. Αργυρόπουλος.

Ο κ. Μαρκαντωνάκης στο άκουσμα της πρότασης εκείνης χάνει το χρώμα του.

- Να πετάξετε κ. Πρόεδρε, λέει επεμβαίνοντας ο κ. Αρνιώτης. Σας... εγγυώμαι εγώ.

Ο κ. Πρωθυπουργός αμφιταλαντεύεται.

Ο κ. Μαρκαντωνάκης εξαποστέλλει κεραυνοβόλο βλέμμα προς τον ατυχή Λεωνίδα.

- Θα πετάξω αφού εγγυάται και ο κ. Αρνιώτης! είπε τέλος ο κ. Πρωθυπουργός.

Ο κ. Μαρκαντωνάκης κλονίζεται, σπεύδει προς το μέρος που ήταν ο γιος του κ. Πρωθυπουργού και κάτι του λέει με ζωηρό τόνο.

Δεν άργησε να διαδοθεί ότι ο κ. Πρόεδρος έμελλε να διασχίσει σε λίγο τον αιθέρα.

Ωστε θα πετάξετε κ. Πρόεδρε; ρωτούσαν οι κυρίες τον κ. Βενιζέλο με ανησυχία στην οποία όμως υπήρχε και μια δόση περιέργειας.

- Καλέ στα αστεία το είπε ο κ. Πρόεδρος! απάντησε επεμβαίνοντας ο κ. Μαρκαντωνάκης.

- Θα πετάξω! απάντησε όμως ο κ. Πρωθυπουργός.

- Δεν θα κάνετε καλά. Δεν ξέρει κανείς τι γίνεται!

Μετά από λίγο ο κ. Αργυρόπουλος ανεβαίνει για δεύτερη φορά στο αεροπλάνο του, ενώ ο κ. Πρωθυπουργός αφαιρώντας το μιραμπώ του το αντικαθιστά με τον δερμάτινο κούκο του αεροναύτη.

Οι θεατές ήταν πράγματι συγκινημένοι παρακολουθώντας τις παραπάνω προετοιμασίες του κ. Πρωθυπουργού.

- Ωστε θα πετάξετε λοιπόν;

- Έτσι φαίνεται.

- Χαρά στο κουράγιο του.

- Μακάρι να πέταγα κι εγώ!

Ο κ. Πρωθυπουργός μειδιώντας πήδησε στο αεροπλάνο και κάθισε πίσω, λίγο ψηλότερα από τον αεροπόρο.

- Έτοιμος;

- Έτοιμος!

Η έλικα περιστράφηκε με θόρυβο.

- Ελεύθερος!

Το αεροπλάνο όρμησε μπροστά και αφού έτρεξε γύρω στα 80 μέτρα στο έδαφος υψώθηκε με όλη του την μεγαλοπρέπεια (σημ. γύρω στις 9:20 πμ⁵²).

Επακολούθησε φρενίτιδα.

- Ζήτωωωωω!

- Ζήτω η ανόρθωση του... αεροπλάνου!

Ο κ. Βενιζέλος φαίνεται να κουνά το μανδύλι του.

Το αεροπλάνο άρχισε να διαγράφει καμπύλες πότε εμφανιζόμενο και πότε εξαφανιζόμενο πίσω από τις γύρω οικοδομές.

- Να εκλογική περιοδεία μια φορά! κραύγασε κάποιος.

- Ποιός μωρέ από τους παλαιούς μπορεί να φθάσει το... ύψος του Βενιζέλου!

Το αεροπλάνο διασχίζει τον αέρα με εκπληκτική ευστάθεια. Αυτό ανακουφίζει κάπως τον κ. Μαρκαντωνάκη.

- Μα γιατί δεν σηκώνεται πιο ψηλά; ρώτησε κάποιος.

- Μα δεν συλλογίζεσαι τι βαρύτητα έχει ένας Πρωθυπουργός;

Και πράγματι το αεροπλάνο δεν είχε μεγαλύτερο ύψος από 60-70 μέτρα.

Η πτήση δεν διήρκεσε περισσότερο από έξι λεπτά της ώρας. Διέγραψε την τελευταία καμπύλη και κατέβηκε ερχόμενο σε επαφή με το έδαφος όχι και τόσο μαλακά αυτή την φορά. Αυτό οφείλεται στο ότι δυο από τους κυλίνδρους του κινητήρα είχαν πάψει να λειτουργούν.

Επακολούθησαν ουρανόσυρτες ζητωκραυγές. Όλος ο κόσμος έσπευσε να υποδεχθεί τον μόλις κατελθόντα από τα ύψη κ. Βενιζέλο!

- Είδες; Ουρανοκατέβατος μας ήρθε!

Ο κ. Βενιζέλος πηδώντας από το αεροπλάνο άρχισε να δέχεται συγχαρητήρια.

- Οι εντυπώσεις σας κ. Πρόεδρε; ρωτήσαμε τον κ. Βενιζέλο.

- Τι εντυπώσεις θέλετε να έχω; Μόλις άρχισα να απολαμβάνω τον ίλιγγο ο κ. Αργυρόπουλος με κατέβασε!

Εκείνη την στιγμή κατέφθασε κατασυγκινημένος ο κ. Μαρκαντωνάκης και ο διάλογός μας με τον κ. Πρωθυπουργό σταμάτησε εδώ.»

Μετά από λίγο ακολούθησε η βάπτισμα του αεροπλάνου από τον πρωθυπουργό. Το όνομα αποφασίστηκε εκείνη τη στιγμή μετά από αρκετή συζήτηση⁵³:

«Γίνεται κατόπιν συζήτηση για το όνομα που πρέπει να δοθεί στο αεροπλάνο.

Ο κ. Βενιζέλος πιστεύει ότι πρέπει να ονομαστεί «Ιέραξ», η κυρία Αργυροπούλου όμως, του νομάρχη (δηλ. η αδελφή του Σοφία), βρίσκει ποιητικότερο το όνομα «Αλκυών».

- Είστε σύμφωνος; Ρωτά ο κ. Πρωθυπουργός τον κ. Αργυρόπουλο.

- Μάλιστα.

- Τότε ας ονομαστεί «Αλκυών»!

Και προχωρούν όλοι προς το αεροπλάνο όπου ο κ. Βενιζέλος κρατώντας μια φιάλη καμπανίτη στα χέρια του στέκεται μπροστά στη μηχανή και λέει:

«Εύχομαι η «Αλκυών» να τερματίσει φυσικό βίο. Εύχομαι ο κ. Αργυρόπουλος, ο πρώτος Έλληνας αεροναύτης που πέταξε πάνω από τα ιερά εδάφη, να συνεχίσει με άλλο τελειότερο μηχανήμα τις ένδοξες παραδόσεις του Ίκαρου. Εύχομαι να πετύχει στην αεροπλοΐα τελειοποιήσεις για την δόξα τη δική του και της χώρας της οποίας είναι τέκνο.»

Και ο κ. Πρωθυπουργός σπάει την φιάλη του καμπανίτη πάνω σε ένα από τα σιδερένια στηρίγματα του αεροπλάνου, κάτω από τις επευφημίες και τα χειροκροτήματα του πλήθους.

- Και το δικό μου πως θα το βγάλουμε; ρώτησε κατόπιν ο Αρνιώτης.

- Φώκια! απάντησε κάποιος.

- Γιατί;

- Αφού είναι... αμφίβιο και κάνει διαρκώς βουτιές;»

Ο Εμμανουήλ καταγράφηκε σαν ο πρωτοπόρος στην Ελληνική Αεροπορία.

Η Κυριακή από το 1910 είχε κηρυχθεί ημέρα αργίας, οπότε την επόμενη Κυριακή, δηλαδή στις 12/2/1912⁵⁴ κάτω από έναν λαμπρό ήλιο, ο Εμμανουήλ επανέλαβε την πτήση του όχι με την μορφή δοκιμής, αλλά με την μορφή επίδειξης, στο αεροδρόμιο του Φαλήρου. Η επίδειξη είχε διαφημιστεί αρκετά από τις εφημερίδες, ιδιαίτερα μετά την δοκιμαστική του πτήση που έφερε την φωτογραφία του στις πρώτες σελίδες τους. Οι θεατές υπολογιζόντουσαν στο μυθικό για την εποχή πλήθος των 100.000 ανθρώπων, μεταξύ των οποίων όλοι οι επίσημοι και ο ίδιος ο Βασιλιάς. Ολόκληρη η ευρύτερη περιοχή από το Παλαιό Φάληρο μέχρι το Νέο Φάληρο είχε γεμίσει ασφυκτικά από κόσμο. Τα μέσα μαζικής μεταφοράς τελείως ανεπαρκή για το πρωτοφανές πλήθος. Η Αθήνα και ο Πειραιάς είχαν ερημώσει. Η Χωροφυλακή με τη βία προσπαθούσε να συγκρατήσει τα πλήθη. Δεν γνωρίζουμε την ανάμειξη του Λεωνίδα Αρνιώτη στην διοργάνωση. Υπήρχε όμως κάποια εξέδρα με εισιτήρια α' και β' θέσης, κάπου στον τότε ζωολογικό κήπο (στο Δέλτα του Φαλήρου), και προφανώς κάπου μπροστά ήταν σταθμευμένα τα δυο αεροπλάνα. Του Εμμανουήλ και του Λεωνίδα Αρνιώτη.

Τελικά⁵⁴:

«Οι στρατιώτες που είχαν ταχθεί για την τήρηση της τάξης άρχισαν να απομακρύνουν τον κόσμο από τον δρόμο του αεροπλάνου, ενώ δυο σαλπικτές σάλπισαν προσοχή.

Ο εντός και εκτός του κήπου κόσμος αναμένει εναγωνίως. Θα αποζημιωνόντουσαν σε λίγο για το μαρτύριο που υπέστησαν μέχρι να φθάσουν στο Φάληρο.

⁵⁴ Εφημερίδα «Εμπρός», Δευτέρα 13/2/1912, σελ 2 («100 χιλιάδες Αθηναίοι παρακολουθούντες την πτήσιν του αεροπλάνου»).

Πράγματι στις 4:25' (μμ) ο αδελφός του κ. Αργυρόπουλου περιέστρεφε την έλικα που άρχισε να περιστρέφεται με δαιμονιώδη ταχύτητα και θόρυβο.

- Ελεύθερος! κραύγασε ο αεροπόρος.

Οι στρατιώτες που κρατούσαν το αεροπλάνο από την ουρά το άφησαν ελεύθερο.

Ο κόσμος κυριολεκτικά αγωνιούσε.

Το αεροπλάνο αρχίζει να τρέχει στο έδαφος ενώ ο κόσμος μπροστά πανικόβλητος τρέπεται σε φυγή.

Μετά από 70 περίπου μέτρα πορεία στο έδαφος το αεροπλάνο σαν συνέπεια απότομης απόκλισης του πηδαλίου του αρχίζει να υψώνεται μεγαλοπρεπώς.

Μόνο η λέξη φρενίτιδα μπορεί να αποδώσει κάτι από όσα επακολούθησαν. Μυριάδες στόματα ανοίχθηκαν για να ακουστεί ένα παρατεταμένο

- Ζήτωωωω!

Το αεροπλάνο υψούμενο διαρκώς βγαίνει από τα όρια του ζωολογικού κήπου, διαγράφοντας μια τεράστια καμπύλη πάνω από το ενυδρείο.

Ο κόσμος κυριολεκτικά μαίνεται από τον ενθουσιασμό του.

- Μπράβο!

- Εύγε!

Το αεροπλάνο περήφανο σαν τεράστιος αετός διασχίζει με ιλιγγιώδη ταχύτητα τον αέρα, κατευθυνόμενο προς το Ν. Φάληρο, πάνω από την θάλασσα. Πριν φθάσει ακόμη, κάνει μια τεράστια καμπύλη προς τα αριστερά και περνά ολόκληρη την περιοχή του Παλ. Φαλήρου. Διέρχεται και πάλι πάνω από τον ζωολογικό κήπο και μετά από μιαν ακόμη βόλτα της ίδιας χρονικής διάρκειας κατεβαίνει μέσα σε παταγώδη χειροκροτήματα και βροντώδης ζητωκραυγές.

- Μπράβο κ. Αργυρόπουλε, του λέει ο Βασιλιάς μόλις ο αεροπόρος πήδησε από το αεροπλάνο του. Τα θερμότερα συγχαρητήριά μου. Επέταξες θαυμάσια.

Τον κ. Αργυρόπουλο συχαίρουν κατόπιν ο Διάδοχος και οι άλλοι πρίγκιπες καθώς και οι παριστάμενοι επίσημοι.

- Θα ξαναπετάξετε; ρώτησε ο Βασιλιάς τον κ. Αργυρόπουλο.

- Όχι Μεγαλειότατε, γιατί φυσά πολύ εκεί πάνω!

Μετά από την δήλωση αυτή του αεροπόρου η Βασιλική Οικογένεια αναχώρησε.

- Καλά και ο Αρνιώτης δεν θα πετάξει;

Το ενδιαφέρον του κόσμου άρχισε να στρέφεται τώρα στο αεροπλάνο του Λεωνίδα το οποίο για το εθνικότερο έχει βαφεί με τα εθνικά μας χρώματα.

Ο κ. Αρνιώτης όμως βλέποντας ότι ο καιρός δεν του επέτρεπε απόπειρα πτήσης, την ανέβαλε για μεγάλη λύπη του κόσμου που άρχισε να διαλύεται.»

Θεωρείτο πάντα σαν ένας από τους πλέον αξιόπιστους αεροπόρους, ίσως και λόγω του ακαδημαϊκού υποβάθρου του.

Όταν συνέβη το ατύχημα στο οποίο έχασε τη ζωή του ο Καραμανλάκης, ένας από τους πρώτους που προσέτρεξαν να υποδεχθούν τον νεκρό ήταν και ο Εμ-

μανουήλ. Μόλις τον είδαν, ζήτησαν την άποψή του για το ατύχημα. Η άποψή του φαίνεται προφητική⁵⁵:

«Θα συνάντησε φαίνεται ο ατυχής συνάδελφός μου, έλεγε ο κ. Αργυρόπουλος, κανένα πολύ δυνατό ρεύμα αέρα, από το οποίο θα έπαθε βλάβη ο κινητήρας του αεροπλάνου. Η ορμή του αέρα θα ήταν τόσο ισχυρή ώστε δεν θα ήταν δυνατή η επιβαλλόμενη στις περιπτώσεις αυτές προσγείωση με βολ πλανέ (vol planeur), οπότε το αεροπλάνο θα πήρε κάθετη διεύθυνση και θα έπεσε με όλη του την ορμή στην θάλασσα.»

Με το ξεκίνημα των Βαλκανικών Πολέμων, κατατάχθηκε μαζί με το αεροπλάνο του στο στρατό και ήδη περιγράφεται στην διαταγή 217 της 4/10/1912 που περιγράφει την αναγνώριση των φιλικών και εχθρικών αεροσκαφών⁵⁶ ενώ σύμφωνα με τον νόμο 4116 που ψηφίστηκε στις 21/10/1912, δημοσιεύθηκε στις 22/10/1912 και ουσιαστικά τον φωτογραφίζει⁵⁷, του αποδόθηκε ο βαθμός του ανθυπολοχαγού του μηχανικού.

Με την κατάληψη της Θεσσαλονίκης, ανάμεσα στα λάφυρα υπήρχε και ένα αεροπλάνο «Μπλεριώ XI-2» με τα χρώματα της Τουρκικής Αεροπορίας. Λόγω καταστροφής της «Αλκυόνας», από κάποια στιγμή και μετά ο Εμμανουήλ επιχειρούσε με το συγκεκριμένο αεροπλάνο.

Την Πέμπτη 4/4/1913 και ώρα 9:00 πμ απογειώθηκε δίπλα από τον σταθμό του σιδηρόδρομου Θεσσαλονίκης - Δεδεαγάτς, με συνεπιβάτη τον Κωνσταντίνο Μάνο, κατευθυνόμενο προς τον Λαγκαδά⁵⁸. Λίγη ώρα αργότερα το αεροπλάνο έκανε βουτιά από ύψος 600-700 μέτρων σκοτώνοντας και τους δυο επιβαίνοντες. Έτσι ο πρώτος (πολιτικός) αεροπόρος της Ελλάδας έγινε ο πρώτος στρατιωτικός αεροπόρος που έχανε την ζωή του ενώ ο πρώτος Έλληνας επιβάτης έγινε και το πρώτο θύμα-επιβάτης. Σύμφωνα με τις πληροφορίες το ατύχημα οφειλόταν στα σχηματιζόμενα στην περιοχή αντίθετα ρεύματα⁵⁸ ενώ σύμφωνα με άλλες πληροφορίες σε βλάβη του κινητήρα:

«Θα συνάντησε φαίνεται ο ατυχής... κανένα πολύ δυνατό ρεύμα αέρα, από το οποίο θα έπαθε βλάβη ο κινητήρας του αεροπλάνου. Η ορμή του αέρα θα ήταν τόσο ισχυρή ώστε δεν θα ήταν δυνατή η επιβαλλόμενη στις περιπτώσεις αυτές προσγείωση με βολ πλανέ, οπότε το αεροπλάνο θα πήρε κάθετη διεύθυνση και θα έπεσε με όλη του την ορμή...»

⁵⁵ Εφημερίδα «Εμπρός», Πέμπτη 30/8/1912, σελ. 2 («Η τραγική πτώσις του Καραμανλάκη εις τα ύδατα του Κορινθιακού κόλπου - Η μεταφορά του νεκρού εις τας Αθήνας»).

⁵⁶ ΓΕΑ, «Ελληνική Αεροπορία - Συνοπτική Ιστορία», Τόμος 1ος: 1908-1944, Αθήνα 2000, ISBN 960-86135-5-8, σελ. 27 («Εγγραφον υπ' αριθμ. 217 - Γενική Διαταγή»).

⁵⁷ ΓΕΑ, «Ελληνική Αεροπορία - Συνοπτική Ιστορία», Τόμος 1ος: 1908-1944, Αθήνα 2000, ISBN 960-86135-5-8, σελ. 26 («Κεφάλαιο 3 - Βαλκανικοί Πόλεμοι: Πρώτες Αποστολές», εισαγωγή κεφαλαίου).

⁵⁸ Εφημερίδα «Εμπρός», Σαββάτο 6/4/1913, σελ. 4 («Αι λεπτομέρειαι του αεροπορικού δυστυχήματος - η οικτρά εικών των θυμάτων»).

Τα παραμορφωμένα πτώματα των θυμάτων μεταφέρθηκαν στις 13:30 στο Στρατιωτικό νοσοκομείο που στεγαζόταν στο Παπάφειο Ορφανοτροφείο, όπου έγινε πρόχειρη ταρίχευση για να φθάσουν με το ατμόπλοιο «Θράκη» στον Πειραιά στις 13:30 του Σαββάτου 6/4/1913. Η σωρός του Εμμανουήλ καλυμμένη με την Ελληνική σημαία μεταφέρθηκε με στρατιωτική νεκροφόρα μέσω της λεωφόρου Συγγρού στην Αθήνα, στον ναό του Αγ. Γεωργίου Καρύτση όπου στις 17:00 ξεκίνησε η νεκρώσιμη ακολουθία παρουσία όλων των επισήμων και πλήθους κόσμου που είχε πλημμυρίσει την γύρω περιοχή. Τον επικήδειο έβγαλε ο συνάδελφος του Εμμανουήλ, αεροπόρος του μηχανικού Μιχαήλ Μουτούσης. Στη συνέχεια η πομπή με προπορευόμενη την μουσική της φρουράς, μέσω των οδών Οφθαλμιατρείου, Πανεπιστημίου και Αμαλίας οδηγήθηκε στο Α΄ νεκροταφείο όπου έγινε και η ταφή. Η σωρός του Κωνσταντίνου καλυμμένη με την Ελληνική σημαία και με συνοδεία Κρητών πολεμιστών μεταφέρθηκε με ειδική αμαξοστοιχία του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου στην Αθήνα, στον ναό του Αγ. Ελευθερίου για λαϊκό προσκύνημα, ενώ η νεκρώσιμη ακολουθία πραγματοποιήθηκε την Δευτέρα 8/4/1913.



Ο εικονιζόμενος Κωνσταντίνος Μάνος υπήρξε ο πρώτος Έλληνας επιβάτης (πληρώνοντας ναύλο 200 δρχ.) αλλά και ο πρώτος Έλληνας επιβάτης που έχασε τη ζωή του σε αεροπορικό ατύχημα.

5.2 Ο Αλέξανδρος Καραμανλάκης (18/1/1888 - 29/8/1912)

Ο Αλέξανδρος ήταν ο πρωτότοκος γιος του πλούσιου εμπόρου Θεμιστοκλή και της Ευρυδίκης Καραμανλάκη είχε δε, και έναν μικρότερο αδελφό. Γεννήθηκε στην Κωνσταντινούπολη στις 18/1/1888 όπου έζησε η οικογένεια μέχρι το 1908 οπότε και εγκαταστάθηκε στην Αθήνα. Κοσμικός, με αθλητικό σώμα⁵⁹, «Ηράκλειο παράστημα», μορφωμένος και γλωσσομαθέστατος²¹.

Ο Αλέξανδρος σε νεαρή ηλικία ίδρυσε την εβδομαδιαία εφημερίδα «Ανεξάρτητος» της οποίας το πρώτο τεύχος κυκλοφόρησε την Παρασκευή 7/1/1911, ενώ το τελευταίο ήταν στις 28/10/1911.

Ο ίδιος ο Αλέξανδρος αναχώρησε την πρώτη εβδομάδα του Αυγούστου με σκοπό την μελέτη των μεγάλων εκδόσεων και την βελτίωση της εφημερίδας του,

⁵⁹ Εφημερίδα «Εμπρός», Τετάρτη 15/2/1912, σελ.1-2 («Και άλλος αεροπόρος - Τι λέγει δια τας πτήσεις - Μερικά Περιέργοι Πληροφορία»).



Ο Αλέξανδρος Καραμανλάκης (δεξιά όρθιος) με τον Γάλλο μηχανικό του και το αεροπλάνο του τύπου Μπλεριώ σε κάρτα της εποχής. Η κάρτα αυτή βρέθηκε και πάνω του μετά το ατύχημα που στοίχισε τη ζωή του.

(Ευγενική χορηγία Υπηρεσίας Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας Κωδ. 10071)

και μετά από μια σύντομη επίσκεψη στην Γερμανία (παντρεύτηκε Γερμανίδα) πήγε στην Γαλλία, όπου φαίνεται ότι τον ενθουσίασε η αεροπορία και γράφτηκε στη σχολή του Μπλεριώ για να ακολουθήσει από τότε τη ζωή του αεροπόρου. Επέστρεψε στην Αθήνα μαζί με ένα ιδιόκτητο αεροπλάνο στις 13/2/1912⁶⁰, δηλαδή την επόμενη ημέρα μετά την αεροπορική επίδειξη του Αργυρόπουλου στο Φάληρο. Όταν επέστρεψε, ήταν ο δεύτερος Έλληνας αεροπόρος. Πρόθεσή του μάλιστα ήταν να ιδρύσει και σχολή αεροπλοΐας⁶¹ στην Αθήνα. Να μια περιγραφή από τον ίδιο στις 14/2/1912⁵⁹:

«Τον δεύτερο Έλληνα αεροπόρο συναντήσαμε χθες, και ευγενέστατα έσπευσε να μας δώσει τις πληροφορίες που του ζητήσαμε:

- Που σπουδάσατε αεροπλοΐα κ. Καραμανλάκη;
- Στην σχολή του Μπλεριώ στο Παρίσι.
- Και η σπουδή σας πόσο διήρκεσε;
- Πέντε περίπου μήνες, ενώ πριν από έναν και πλέον μήνα πήρα το δίπλωμά μου.
- Τι συστήματος αεροπλάνο μεταχειρίζεστε;
- Μπλεριώ με κινητήρα συστήματος Γκνόμε.

⁶⁰ Εφημερίδα «Εμπρός», Τρίτη 14/2/1912, σελ. 4 («Αφίξις αεροπόρου»).

⁶¹ Εφημερίδα «Εμπρός», Δευτέρα 13/2/1912, σελ. 4 («Και άλλος αεροπόρος»).

- Μονοπλάνο ή διπλάνο;
- Μονοπλάνο με δυο θέσεις.
- Όμοιο δηλαδή με του κ. Αργυρόπουλου.
- Όχι! Το δικό μου είναι όπως σας είπα συστήματος Μπλεριώ ενώ του κ. Αργυρόπουλου Νιουπόρ. Μόνον κινητήρα έχουμε ίδιου συστήματος, αλλά ο δικός μου είναι περισσότερων ίππων.
- Και σας στοίχισε;
- 30.000 φράγκα.
- Πόσες πτήσεις έχετε κάνει μέχρι τώρα;
- Πάνω από 100.
- Και τι ρεκόρ έχετε;
- Ύψους 2.480 μέτρων, ενώ διάρκειας 2:33'.
- Έχετε πέσει καθόλου κ. Καραμανλάκη;
- Τόσες φορές που δεν θυμάμαι. Το μόνο που θυμάμαι είναι ότι πλήρωσα στον κ. Μπλεριώ σε αποζημιώσεις για σπασίματα αεροπλάνων 29.000 φράγκα.
- Δεν κτυπήσατε καθόλου από τις αλλεπάλληλες αυτές πτήσεις;
- Μόνον μια φορά σοβαρά, που έσπασα το πόδι μου και έμεινα ακίνητος στο κρεβάτι 40 ημέρες ακριβώς.
- Είχατε πολλούς συμμαθητές στη σχολή;
- Περίπου 30 από τους οποίους 2 Οθωμανοί.
- Είναι δύσκολη η σπουδή της αεροπορίας;
- Σας βεβαιώ όχι. Αρκεί να έχει κανείς θάρρος και ψυχραιμία. Είχα συμμαθητή που πήρε το δίπλωμά του μέσα σε 8 μέρες. Ο χειρισμός του αεροπλάνου είναι απλούστατος, αρκεί μόνο να μην τα χάνει κανείς.
- Μα αν χαλάσει ο κινητήρας κατά την πτήση;
- Δεν είναι και τόσο σοβαρό αυτό το πάθημα όσο φαντάζεστε. Αρκεί μόνον ο αεροπόρος να βρίσκεται σε ύψος τουλάχιστον 150 μέτρων. Μπορεί τότε να κατέβει θαυμάσια με το λεγόμενο «βολ πλανέ».
- Δηλαδή;
- Δηλαδή κατεβαίνει το αεροπλάνο με το βάρος του.
- Σας έχει συμβεί ποτέ αυτό;
- Όχι χωρίς να το θέλω. Σταματώ μόνος μου πολλές φορές τον κινητήρα, και κατεβαίνω με τον τρόπο αυτό, αρκεί μόνον όπως σας είπα να βρίσκεστε σε αρκετό ύψος που να επιτρέπει το «βολ πλανέ».
- Όστε άμα πετά κάποιος ψηλότερα είναι ασφαλέστερος;
- Αναμφισβήτητα! Τα περισσότερα δυστυχήματα συνέβησαν σε αεροπόρους που πετούσαν χαμηλά.
- Μα συνέβησαν και σε εκείνους που πετούσαν ψηλά!
- Βεβαίως, αλλά αυτά τα δυστυχήματα συμβαίνουν όχι από αιφνίδιο σταμάτημα του κινητήρα, αλλά από κανένα σπάσιμο πτέρυγας, από βλάβη του πηδαλίου, από ανατροπή του αεροπλάνου λόγω ισχυρού ρεύματος αέρα κλπ.

- Είναι δηλαδή όχι λίγες οι περιπτώσεις που κινδυνεύει κανείς.

- Αυτό όπως το πάρει ο καθένας!

Ο κ. Καραμανλάκης στη συνέχεια διαμαρτυρήθηκε για τα γραφόμενα ότι προκάλεσε τον κ. Αργυρόπουλο σε ανταγωνισμό με στοίχημα.

- Τέτοιο πράγμα δεν ήταν ποτέ δυνατό να προτείνω, είπε, γιατί παντού όλοι οι αεροπόροι θεωρούνται μεταξύ τους αδελφοί και όχι επαγγελματικοί αντίπαλοι.

Ο κ. Καραμανλάκης θα κάνει τις επόμενες ημέρες δοκιμαστική πτήση παρουσία των Αρχών και των δημοσιογράφων και κατόπιν θα εμφανισθεί επίσημα μπροστά στο κοινό.»

Για την ακρίβεια ο Αλέξανδρος μαζί με το αεροπλάνο έφερε από την Γαλλία και τον μηχανικό του κ. Ντουπέ⁵⁵ ο οποίος του στοίχιζε 600 φράγκα τον μήνα ανεβάζοντας τα συνολικά έξοδα για το αεροπλάνο του στις 1.500 δρχ τον μήνα²¹.

Ο Αλέξανδρος διάλεξε να πετάξει πρώτα στην Πάτρα (οι φήμες τον θέλουν Ιταλό υπήκοο) και παρέλαβε εκεί στα μέσα Μαρτίου το αεροπλάνο του, ένα «Μπλεριώ» (πιθανόν ΙΧ που είχε ιδιόμορφο ουριαίο πτέρωμα παρόμοιο περισσότερο της «Αντουανέτας» παρά του γνωστού ΧΙ), με κινητήρα Γκνόμε 100 ίππων (συμπερασματικά αφού ο κινητήρας αυτός την εποχή εκείνη είχε μόνο δυο τύπους 50 και 100 ίππων) και μπορούσε να αναπτύσσει ταχύτητα μέχρι 120 χλμ/ώρα, «ο δε κ. Αρνιώτης προετοιμάζει από εδώ τα της πτήσεως»⁶².

Την Δευτέρα του Πάσχα, 26/3/1912 ο Λεωνίδας Αρνιώτης είχε κανονίσει «Αεροπορικό Αγώνα» στο Γουδί⁶³. Σύμφωνα με το πρόγραμμα, στις 16:00 θα έφτανε ο Αλέξανδρος από την Πάτρα, ενώ ο Εμμ. Αργυρόπουλος θα αναχωρούσε από το Φάληρο για να τον συναντήσει στον αέρα και να προσγειωθούν και οι δυο μπροστά στο κατάμεστο αεροδρόμιο. Επίσης συμμετείχε και το αεροπλάνο του Λεωνίδα, το οποίο μεταφέρθηκε με κάρο δίπλα στο αεροδρόμιο και το περιεργάζονταν το κοινό που είχε πλημμυρίσει μετά από πάρα πολλές ταιπωρίες και με παντελή ανεπάρκεια των μεταφορικών μέσων την περιοχή. Άλλωστε, πέρα από το αεράκι που είχε, ήταν ένα γλυκό ηλιόλουστο ανοιξιάτικο απόγευμα και ήδη από τις 13:00 η περιοχή είχε αρχίσει να γεμίζει από τον κόσμο.

Γύρω στις 14:00 φάνηκε σαν «πελώριος μαύρος αετός να διασχίζει το στερέωμα ανεβαίνοντας από το Φάληρο»⁶³, το αεροπλάνο του Εμμανουήλ. Αφού πλησίασε, έκανε μερικούς κύκλους πάνω από την περιοχή, προσγειώθηκε λίγο παράμερα σε κάποιο χωράφι όπου δεν υπήρχε κόσμος. Αυτό ενθουσίασε τους θεατές. Λίγο αργότερα έφθασε και ο Πρωθυπουργός επευφημούμενος από τον κόσμο. Όμως η ώρα πέραγε και ο Αλέξανδρος δεν φαινόταν. Αφού πέρασε και η 16:00 και δεν φαινόταν τίποτα στον ορίζοντα ο κόσμος άρχισε να ανησυχεί⁶³:

⁶² Εφημερίδα «Εμπρός», Πέμπτη 22/3/1912, σελ 2 («Καθημερινά Εντυπώσεις»).

⁶³ Εφημερίδα «Εμπρός», Τρίτη 27/3/1912, σελ. 3 («Ο Αεροπορικός Αγών εις το Γουδί - Η χθεσινή συρροή του κόσμου»).

«Βιαστικός φθάνει γύρω στις 17:00 ο διευθυντής της αστυνομίας και πλησιάζοντας τον Πρωθυπουργό κάτι του αναγγέλλει δείχνοντάς του ταυτόχρονα και ένα τηλεγράφημα.

- Τι τρέχει, τι συμβαίνει;

Ο κ. Πρωθυπουργός στρεφόμενος στους γύρω του λέει:

- Λοιπόν κύριοι μπορούμε να αποχωρήσουμε. Η άφιξη του αεροπλάνου από την Πάτρα ματαιώθηκε.

Η ματαίωση αναγγέλθηκε με τηλεγράφημα του φρουράρχου Ρίου ο οποίος ειδοποίησε ότι ο κ. Καραμανλάκης αφού αναχώρησε με το αεροπλάνο του γύρω στις 14:00 αναγκάστηκε να κατέβει στο Ρίο μετά από βλάβη στο αεροπλάνο του χωρίς ευτυχώς να συμβεί το αναπόφευκτο στον αεροπόρο.

Η είδηση αυτή διαδόθηκε αστραπιαία απογοπεύοντας τα πλήθη, τα οποία όμως με θυμό φώναζαν αξιώνοντας να τους επιστραφούν τα χρήματα που είχαν πληρώσει στην είσοδο του πεδίου του Γουδή».

Η αγανάκτηση εναντίον του Λεωνίδα έγινε μεγαλύτερη μόλις άρχισαν να γίνονται γνωστές οι λεπτομέρειες της διοργάνωσης, του τρόπου είσπραξης, των εισιτηρίων που είχαν δοθεί⁶³:

«Ο κ. Αρνιώτης δήλωσε ότι εισπράχθηκαν στο σύνολο 302 δρχ. από τις οποίες επιστράφηκαν ήδη 180. Όσοι έχουν εισιτήρια παρακαλούνται να προσέλθουν εντός 5 ημερών στο ταμείο του Δημ. Θεάτρου 10-12 πμ και 4-6 μμ για να τους επιστραφεί το αντίτιμο.

Πρόσθεσε ακόμη ότι δεν πέταξε μετά από εντολή του Διευθυντού της Αστυνομίας κ. Ζυμβρακάκη για να μην συμβεί τίποτε το αναπόφευκτο.»

Ενώ αυτά συνέβαιναν στην Αθήνα, στο Ρίο σύμφωνα με την αφήγηση του Αλέξανδρου⁶⁴:

«ΠΑΤΡΑ 26 Μαρτίου. Από τις 14:00 το αεροδρόμιο κατακλυζόταν από χιλιάδες θεατές που σπρωχνόντουσαν γύρω από το αεροπλάνο μου, ενώ από στιγμή σε στιγμή περίμενα με αγωνία την στρατιωτική δύναμη που μου είχαν υποσχεθεί για την εκκένωση του χώρου που μου ήταν απαραίτητος για την απογείωση. Η ώρα όμως περνούσε και η στρατιωτική δύναμη ούτε που φαινόταν. Στις 14:30 μπαίνω στο αεροδρόμιο και βλέπω με έκπληξη άπειρο πλήθος να σπρώχνεται γύρω από αεροπλάνο. Βλέποντας την ώρα να περνάει και τους 25 περίπου χωροφύλακες να αδυνατούν να εκκενώσουν τον απαραίτητο χώρο και προβλέποντας σημαντική καθυστέρηση στην άφιξή μου στην Αθήνα, αναγκάστηκα να επέμβω εκτελώντας για μισή ώρα χρέη χωροφύλακα, ικετεύοντας τους μεν, παροτρύνοντας τους δε να δώσουν το καλό παράδειγμα στους υπόλοιπους. Αστειευόμενος μάλιστα με άλλους μπό-

⁶⁴ Εφημερίδα «Εμπρός», Τρίτη 27/3/1912, σελ. 4 («Πως ο Καραμανλάκης αφηγείται το ατύχημά του - Ιδιαίτερον τηλεγράφημα.»).

ρεσα στο τέλος μετά από πολλά βάσανα και κατάκοπος πλέον να απομακρύνω το πλήθος το οποίο τώρα άφηνε ένα ισοσκελές τρίγωνο με βάση την αφετηρία.

Έδωσα και στις δυο πλευρές τις απαραίτητες εξηγήσεις σε περίπτωση που συμβεί κάποια παρέκκλιση, ανέβηκα στο αεροπλάνο και διέταξα τον μηχανικό να θέσει σε κίνηση τον κινητήρα μου ελπίζοντας ότι θα υποχωρήσουν και οι δυο πλευρές, ενώ συνέβη το αντίθετο και ταυτόχρονα μικρή παρέκκλιση. Τότε, φοβούμενος πληθώρα θυμάτων σύρω τον μοχλό απότομα για να πετύχω απογείωση σε απόσταση 15 μέτρων από την αφετηρία, ενώ η απόσταση αυτή είναι τελείως ανεπαρκής για την απόκτηση ταχύτητας απαραίτητης για απογείωση.

Το αεροπλάνο υψώνεται ταλαντευόμενο, μη υπακούοντας παρά μόνο με μεγάλη δυσκολία και έχοντας την τάση να πέσει. Σύρω τότε επανειλημμένα τον μοχλό απότομα προκειμένου να υψωθώ και να αποφύγω το πλήθος, προς το υδραγωγείο ύψους 2-3 μέτρων, περνώντας με δυσκολία πάνω από αυτό. Μετά από τέσσερα μέτρα βρέθηκα σε ελεύθερο έδαφος. Το αεροπλάνο κατέβαινε χωρίς να υπακούει ακριβώς στον χειρισμό της προσγείωσης και κλίνοντας προς τα δεξιά από απότομο ρεύμα αέρα.

Η προσγείωση ήταν απότομη, πάνω στον ένα τροχό, το σπάσιμο του οποίου επιφέρει το σπάσιμο και των δυο περυγών της έλικας και του πλαισίου της προσγείωσης μέχρι και την άκρη του επικλινούς επιπέδου. Τινάχθηκα σε απόσταση δέκα μέτρων προς την αριστερή πλευρά χωρίς να υποστώ παρά ελαφρύ κτύπημα. Μετά από την πώση ο διευθυντής της αστυνομίας εκφράστηκε δυσμενώς λέγοντας ότι ο Καραμανλάκης δεν είναι αεροπόρος. Αυτή την μομφή αποκρούω με περιφρόνηση. Διαμαρτύρομαι για την ανάρμοστη συμπεριφορά αυτού του αξιωματικού και επικαλούμαι τις παραπάνω αρχές που είναι επιφορτισμένες με την τήρηση της δημόσιας τάξης και την προστασία των πολιτών για την αδράνειά τους μετά από το ατύχημα.»

Μια επόμενη προσπάθεια μετά από την επιδιόρθωση των σημαντικών βλαβών ήταν την Κυριακή 29/4/1912 η οποία έγινε μπροστά σε πλήθος κόσμου φαίνεται όμως ότι απέτυχε και πάλι λόγω βλάβης⁶⁵:

«ΠΑΤΡΑ, 29 Απριλίου. - Μπροστά σε πλήθος κόσμου ο κ. Καραμανλάκης επρόκειτο να εκτελέσει πτήση, η οποία απέτυχε λόγω βλάβης του κινητήρα του αεροπλάνου, το οποίο αφού σύρθηκε για λίγα μέτρα στο έδαφος, περιστράφηκε και προσέκρουσε σε χαντάκι μέσα στο οποίο θρυμματίστηκε. Ο κ. Καραμανλάκης τινάχθηκε από το αεροπλάνο, έπεσε και πληγώθηκε ελαφρά στο σαγόνι. Το αεροπλάνο θα επισκευαστεί στο Παρίσι.»

Δεν υπάρχουν πληροφορίες αν υπήρξε άλλη προσπάθεια στην Πάτρα πάντως στην Αθήνα, την πρώτη του πτήση πραγματοποίησε το ξημέρωμα της Πέμ-

⁶⁵ Εφημερίδα «Εμπρός», Δευτέρα 30/4/1912, σελ. 4 («Αεροπορικών Ατύχημα»).

πτης 12/7/1912⁶⁶ και από τότε πραγματοποίησε αρκετές πτήσεις πάνω από την πόλη. Την Τρίτη 17/7/1912 4:55 πμ απογειώθηκε, έφθασε σε ύψος 2.140 μέτρων και προσγειώθηκε στις 5:45 πμ⁶⁷. Πρόθεσή του ήταν να φθάσει ακόμη ψηλότερα. Και πράγματι μετά από κάποιες αναβολές με την πτήση του το ξημέρωμα της Κυριακής 19/8/1912 έκανε παγκόσμιο ρεκόρ⁶⁸:

«Χθες το πρωί έγινε νέα πετυχημένη πτήση από τον αεροπόρο κ. Καραμανλάκη. Στις 5:40 απογειώθηκε από τον Ζωολογικό κήπο του Φαλήρου, πέταξε προς τα αιθέρια ύψη συγκρινόμενος διαρκώς με διεύθυνση προς την Βουλιαγμένη. Από εκεί έστριψε δεξιά και πέρασε πάνω από την πόλη σε ύψος 1.000 μέτρων. Στη συνέχεια υψούμενος διαρκώς έφθασε πάνω από τον Πειραιά σε ύψος 2.500 μέτρων, από όπου στράφηκε ΒΔ και έφθασε στο Τατόι και μετά από μερικούς ελιγμούς κατευθύνθηκε πάνω από την Αίγινα πετυχαίνοντας να σημειώσει σημαντικότερο ρεκόρ ύψους 3.050 μέτρων πάνω από την επιφάνεια.

Η πτήση ήταν μακρά, διάρκειας 1 ώρας και 9'. Από την Αίγινα ο κ. Καραμανλάκης προσγειώθηκε ήρεμα σε διάστημα 11' στο Παλαιό Φάληρο.

Όσοι από τους κατοίκους ήταν ξύπνιοι τόσο πρωί, μπορούσαν να διακρίνουν το αεροπλάνο χωρίς να ξεχωρίζει ο αεροβάτης, μόλις σαν μελανό σταυροειδές σημείο. Οι δε αγρότες που ήταν στο ύπαιθρο ούτε κατάλαβαν περί τίνος επρόκειτο.

Το παραπάνω πρωτοφανές για τον τόπο μας ρεκόρ ύψους βεβαιώθηκε μετά από έλεγχο του υψομέτρου.»

Σε άλλο σημείο για την ίδια πτήση αναφέρεται²¹:

«Ήταν νύχτα ακόμα και ο μηχανικός του με την βοήθεια δυο σπαρματοσέτων προετοίμαζε το αεροπλάνο.

- Δεν είναι τρέλα του είπα να θέλεις να σημειώσεις ρεκόρ ξενυχτισμένος χωρίς να έχεις κλείσει μάτι;

- Μόνον έτσι έχω ηρεμία πνεύματος έλεγε. Αν έπεφτα να κοιμηθώ θα ήμουν ζαλισμένος τώρα.

- Κατόπιν κάθισε σκεπτικός σε έναν πάγκο που είχε εκεί.

- Αισθάνεσαι καμιά συγκίνηση Αλέκο, του είπα, τώρα που πρόκειται να πετάξεις;

- Θα έλεγα ψέματα αν αρνιόμουν. Έχω κάποια συγκίνηση εξαιτίας του ότι δεν κάνω τακτικά πτήσεις. Έχω άλλωστε κάτι το άγνωστο μπροστά μου. Ποιος ξέρει αν θα κατέβω ζωντανός από εκεί πάνω.

Όταν φώτισε πλέον και ο Καραμανλάκης επρόκειτο να ανέβει στο αεροπλάνο του, έβγαλε την βέρα, το πορτοφόλι και το ρολόι του και μου τα έδωσε.

- Πάρτα και αν δεν κατέβω ζωντανός κράτησέ τα για να με θυμάσαι. Μόνο την βέρα στείλε στην γυναίκα μου.

⁶⁶ Εφημερίδα «Εμπρός», Παρασκευή 13/7/1912, σελ. 2 («Καθημερινά Εντυπώσεις»).

⁶⁷ Εφημερίδα «Εμπρός», Τετάρτη 18/7/1912, σελ. 2 («Η Πτήσις του κ. Καραμανλάκη»).

⁶⁸ Εφημερίδα «Εμπρός», Δευτέρα 20/8/1912, σελ. 2 («Η χθεσινή πτήσις του κ. Καραμανλάκη»).

Η πτήση εκείνη διήρκεσε μian ώρα και είκοσι λεπτά. Όταν κατέβηκε μας κάλεσε να υπογράψουμε το υψόμετρο.

- Μπράβο Αλέκο!

- Καλά τα κατάφερα. Τρεις χιλιάδες πενήντα μέτρα!

Κατέβηκε μετά από το αεροπλάνο και ζήτησε να ανάψει τσιγάρο. Τα χέρια του όμως έτρεμαν τόσο πολύ που ήταν αδύνατον να ανάψει.

- Δεν πρόκειται για συγκίνηση αυτή την φορά, είπε. Είναι νευρική κατάσταση που είναι αδύνατον να αποφύγει κανείς όταν ανέβει σε τέτοια ύψη.»

Βέβαια πριν περάσουν μερικές ημέρες το ρεκόρ καταρρίφθηκε από τον Γάλλο αεροναύτη Γκαρρός που έφθασε στα 5.000 μέτρα. Μόλις το έμαθε αυτό ο Αλέξανδρος, αμέσως εξέφρασε την επιθυμία να πάει στο Παρίσι να συναντήσει τον Μπλεριώ για να του βάλει στο αεροπλάνο κινητήρα 150 ίππων και να μπορέσει να ξεπεράσει και το ρεκόρ του Γκαρρός.

Παρόλα αυτά η έμμονη επιθυμία του ήταν άλλη²¹:

«Αλλά δεν του ήταν αρκετές αυτές οι επιτυχημένες πτήσεις. Το όνειρό του ήταν να πραγματοποιήσει συνεχή πτήση από την Αθήνα μέχρι την Πάτρα. Τις τελευταίες εβδομάδες απογοιώθηκε πολλές φορές για την Πάτρα, αλλά αναγκαζόταν να παραιτηθεί, φθάνοντας τότε μέχρι την Κόρινθο, τότε μέχρι το Ναύπλιο, εμποδιζόμενος από τις καιρικές διαταραχές. Την τελευταία φορά μάλιστα προχώρησε μέχρι το Ναύπλιο όπου αναγκάστηκε να γυρίσει πίσω όταν έπεσε σε πυκνή ομίχλη.

Μιαν από τις τελευταίες ημέρες μιλώντας στους φίλους του για το συγκεκριμένο ταξίδι έλεγε:

- Νομίζει κανείς πως αυτό το ταξίδι για την Πάτρα είναι δυσκολότερο από την πτήση Παρισιού - Πεκίνου. Κάθε φορά παρουσιαζόντουσαν εμπόδια που μου ματαίωναν το ταξίδι. Ωστόσο δεν είναι παρά ένα παιχνίδι, απλούστατο παιχνίδι.»

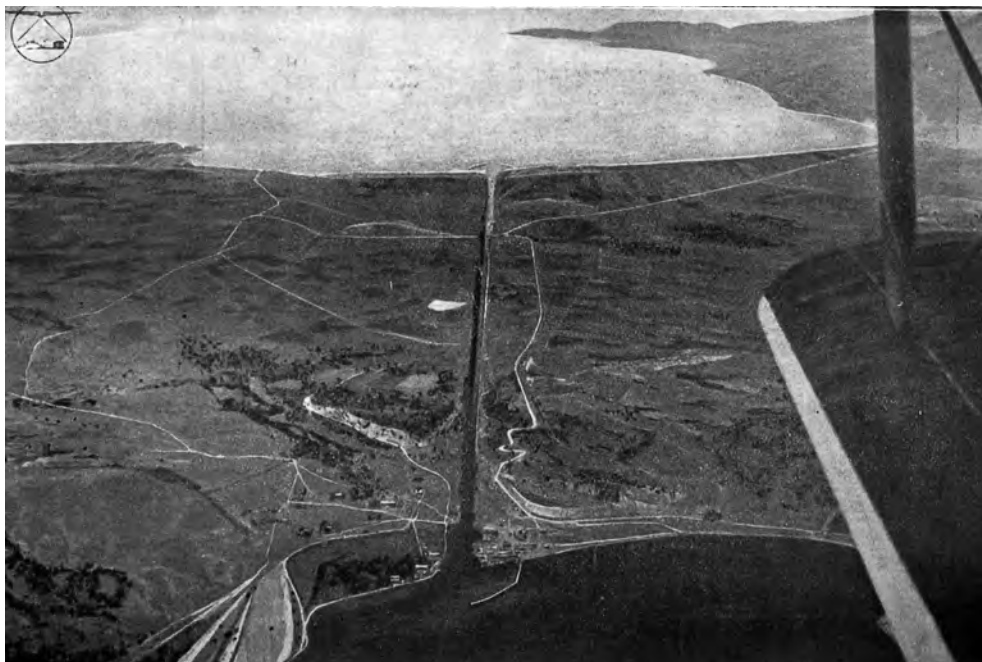
Φαίνεται λοιπόν ότι πήρε την μεγάλη απόφαση να πραγματοποιήσει επιτέλους την πτήση αυτή την Τετάρτη 29/8/1912⁵⁵:

«Αργά τη νύκτα της Τρίτης προς την Τετάρτη ο Καραμανλάκης εθεάθη στην οδό Σταδίου να βαδίζει μόνος του. Για εκείνους που τον γνώριζαν, αυτό σήμαινε την απόφασή του για την μεγάλη πτήση.

Συνήθιζε την παραμονή κάθε αποφασιστικής πτήσης να ξενυκτά ολόκληρη την νύκτα και γύρω στις πρωινές ώρες να πηγαίνει με αυτοκίνητο στο αεροδρόμιο του Φαλήρου.

Και σήμερα το πρωί ο Αλέξανδρος Καραμανλάκης κατέβηκε στο Φάληρο για να επιχειρήσει την πτήση του μέχρι την Πάτρα, την οποίαν είχε αποφασίσει. Επειδή η μητέρα του είναι σοβαρά άρρωστη δεν της είχε πει τίποτα και αποχαιρέτισε μόνα την σύζυγό του στην οποία υποσχέθηκε ότι θα της τηλεγραφήσει από το Ρίο.

Ο αεροναύτης υπολόγιζε να ακολουθήσει τον παραλιακό δρόμο και να προχω-



Μια από τις τελευταίες εικόνες της τελευταίας πτήσης του Αλέξανδρου Καραμανλάκη ήταν ο Ισθμός της Κορίνθου. Η φωτογραφία του 1930 είναι περίπου από την ίδια θέση που πέρασε και ο Αλέξανδρος στην μοιραία πτήση του.

("Αεροπορικός Οδηγός", Υπουργείο Αεροπορίας, έκδοση 1931, σελ. 40)

ρήσει μέχρι το Ρίο, όπου υπολόγιζε να φθάσει στις 8:30 πμ, και θα στάθμευε για να προχωρήσει μετά το μεσημέρι μέχρι την Πάτρα.

Στο Φάληρο κατέβηκε το πρωί γύρω στις 5 πμ συνοδευόμενος από τους φίλους του, κκ Τσάκωνα γιατρό, Χριστ. Νομικό γενικό γραμματέα του Σ.Π.Α., Δ. Σοφόπουλου, Κ. Δημητρακόπουλου φοιτητή της Νομικής και Άγγελου Φαλλιέρου.

Ο Γάλλος μηχανικός του, κ. Ντουπέ είχε ειδοποιηθεί από το προηγούμενο απόγευμα και κατέβηκε στον Ζωολογικό κήπο για την προετοιμασία του αεροπλάνου.

Ο Καραμανλάκης αστείος όπως ήταν, συζητούσε με τους φίλους του για την πτήση από την οποία τον απέτρεπαν.

- Μη φοβάστε, τους έλεγε. Θα πάρω την γραμμή του Κορινθιακού, ώστε και αν πάθει κάτι το αεροπλάνο θα πέσω στην θάλασσα χωρίς να πάθω τίποτα.

Μόλις ετοιμάστηκε το αεροπλάνο βγήκε έξω στο αεροδρόμιο. Κατά την έξοδό του έπαθε κάποια ελαφρά ζημιά ο ένας τροχός ο οποίος αντικαταστάθηκε αμέσως από άλλον. Στη συνέχεια ο αεροπόρος φόρεσε την στολή του και αφού έσφιξε τα χέρια των φίλων του μπήκε στο αεροπλάνο. Μετά αποχαιρέτισε με νεύμα τους φίλους και αμέσως απογειώθηκε στις 5:40 πμ.

Οι φίλοι του χαιρέτησαν με χειροκροτήματα την απογείωσή του, αλλά επρόκειτο μετά το έδαφος να εγκαταλείψει και την ζωή.

Αρχικά σε ύψος 100 μέτρων διέγραψε μια καμπύλη πάνω από τους φίλους του και μετά κατευθύνθηκε ευθεία προς την Σαλαμίνα.

Οι φίλοι του και οι υπόλοιποι πρωινοί θεατές της Φαληρικής ακτής τον παρακολούθησαν αρκετή ώρα καθώς μίκραινε στις αιθέριες εκτάσεις.

Το αεροπλάνο εξαφανιζόταν και όταν δεν μπορούσαν πλέον να το διακρίνουν, οι φίλοι του αποχώρησαν και επέστρεψαν στην Αθήνα.

Το πρώτο τηλεγράφημα έφθασε από την Κόρινθο προς το υπουργείο Ναυτικών και βεβαίωνε την διέλευση αεροπλάνου το οποίο πέρασε γρήγορα με κατεύθυνση την Πάτρα.

Ο αεροναύτης Καραμανλάκης υπολόγιζε να φθάσει στην Πάτρα 8:30 - 9:00 πμ. Ωστόσο η ώρα είχε περάσει και καμία είδηση δεν υπήρχε από την Πάτρα. Ούτε στο τηλεγραφείο ούτε στο σπίτι. Πουθενά. Οι άμεσα ενδιαφερόμενοι άρχισαν να ανησυχούν ζωηρά.

Στις 9 πμ μεταδόθηκε η πρώτη θλιβερή είδηση από το τηλεγράφημα που στάλθηκε στο υπουργείο Ναυτικών:

ΔΕΡΒΕΝΙ, (Κορινθίας) 29 Αυγούστου 9πμ

«Άγνωστος αεροπόρος έπεσε σήμερα την 8η πρωινή στην θάλασσα, σε απόσταση 200 μέτρων από την ακτή του χωριού Λυγιά του δήμου Ευρωστίνης, λόγω βλάβης του αεροπλάνου του.

Μετά από μερικά λεπτά από την πτώση του αεροπλάνου του ο αεροπόρος αποχωρίστηκε από την συσκευή, αλλά παρασυρόμενος από τα ρεύματα του πνέοντος σφοδρού ανέμου βυθίστηκε, αδυνατώντας να κολυμβήσει, γιατί φαίνεται είχε πληγωθεί κατά την πτώση ή κατά την βλάβη της μηχανής του.

Πριν την πτώση προσπάθησε να προσγειωθεί αλλά στάθηκε αδύνατον.

**Ο αστυνομικός σταθμάρχης Ευρωστίνης
ΚΟΥΡΕΜΕΝΟΣ»**

Το τηλεγράφημα αυτό προξένησε βαθειά θλίψη. Συγχρόνως το τραγικό συμβάν τηλεγραφείτο σε όλη την Ελλάδα και το εξωτερικό.»

Στη συνέχεια πολύς κόσμος έφθασε στο σπίτι του επί της οδού Σταδίου, όπου η ανυποψίαστη μητέρα του και η σύζυγός του ζούσαν το δικό τους δράμα, ενώ τα τηλεγραφήματα συνεχιζόντουσαν⁵⁵:

«Γύρω στις 11:30 πμ ήρθε άλλο τηλεγράφημα στο υπουργείο των Ναυτικών με συμπληρωματικές πληροφορίες για το τραγικό τέλος του πρωτομάρτυρα της Ελληνικής αεροπλοΐας.

«ΔΕΡΒΕΝΙ - Το πτώμα του αεροπόρου Αλέξ. Καραμανλάκη βγήκε γύρω στις 10πμ στην ακτή Στομίου της περιφέρειας μας.

Γ. ΔΑΛΕΚΟΣ»

Γύρω στις 11:40 πμ τρίτο τηλεγράφημα στο Υπουργείο Εσωτερικών ως εξής:

«Ο αεροπόρος που έπεσε στη θάλασσα βγήκε νεκρός. Φέρει κάρτες με φωτογραφία νέου εύσωμου Αλέξανδρου Καραμανλάκη. Βρέθηκε μόνο ένα κομμάτι πτέρυγας ενώ το αεροπλάνο βυθίστηκε.

Αστυνομικός Σταθμάρχης ΚΟΥΡΕΜΕΝΟΣ»

Σε άλλο σημείο αναφέρεται⁶⁹:

«Το αεροπλάνο μόλις πέρασε τον Ισθμό της Κορίνθου, πάνω από την Κόρινθο, συνάντησε αντίθετους ανέμους εξαιτίας των οποίων συνέβη το αναπόφευκτο τέλος του.

Στις 7:45 το πρωί το αεροπλάνο φάνηκε να περνά πάνω από το Λουτράκι σε αρκετά μεγάλο ύψος με καταπληκτική ταχύτητα. Λόγω του ύψους του οι αγρότες και οι χωρικοί στην ξηρά τον εξέλαβαν σαν αετό και τον παρακολουθούσαν να διασχίζει το γαλάζιο του ουρανού ενώ χτυπιόταν από βιαιότατο αντίθετο άνεμο εξαιτίας του οποίου τεράστια αφρίζοντα κύματα υπήρχαν στον Κορινθιακό κόλπο. Όλη η θάλασσα ήταν αγριεμένη και κάτασπρη από τους αφρούς των κυμάτων.

(σημ. αν η πληροφορία είναι αξιόπιστη ο άνεμος ήταν γύρω στα 9 μποφόρ ή 80 χλμ/ώρα⁷⁰).

Τα ρεύματα του αέρα γινόντουσαν όλο και ισχυρότερα και το αεροπλάνο άρχισε να μην υπακούει στον χειρισμό του αεροπόρου. Ανέβαινε και κατέβαινε απότομα. Κλυδωνιζόταν παραδεδνόμενο από τους ανέμους.

Είχε φθάσει πλέον πέρα από την ακτή του χωριού Στομίου, οπότε ισχυρότερα ρεύματα τον συνάντησαν.

Ο Καραμανλάκης βλέποντας ότι ήταν αδύνατον να προχωρήσει θέλησε να προσγειωθεί στην ακτή της Λυγιάς μέχρι που να κοπάσει ο άνεμος. Βρισκόταν σε ύψος 200 μέτρων κατευθυνόμενος στην ακτή.



Η θέση στην οποία κατέπεσε το αεροπλάνο του Αλέξανδρου Καραμανλάκη στο πρώτο ατύχημα πολιτικής αεροπορίας στην Ελλάδα.



⁶⁹ Εφημερίδα «Εμπρός», Παρασκευή 31/8/1912, σελ 2-3 («Συμπληρωματικά λεπτομέρειαι δια τον αεροπορικόν δρόμον»).

⁷⁰ Κυριαζόπουλου & Λιβαδά, «Πρακτική Μετεωρολογία», έκδοση Τρίτη, Θεσσαλονίκη 1969, (Πίνακας XXXIII - «Ισοδύναμα ταχυτήτων ανέμου εις την θάλασσαν»).

Ξαφνικά όμως βιαιότατο ρεύμα αέρα συγκλονίζει το αεροπλάνο και με τη μια, πέφτει στην μαινόμενη θάλασσα μαζί με τον αναβάτη σε απόσταση 300 βημάτων από την ακτή, σε βάθος 8 οργυιών και πλέον.

Ο Καραμανλάκης κατά την πτώση του αεροπλάνου τινάζεται και τραυματίζει το κεφάλι του στα σύρματα του αεροπλάνου που βρίσκονται μπροστά του. Μάταια ο αεροπόρος προσπαθεί να το κατευθυνθεί προς την ακτή διεξάγοντας συγχρόνως απεγνωσμένη πάλη με τα κύματα.

Τέλος, μετά από αγώνα κατορθώνει να απελευθερωθεί από τις ζώνες που τον κρατούν δεμένο από τη μέση με το αεροπλάνο. Κατόπιν βλέποντας ότι δεν του απέμενε άλλη ελπίδα, μετά από πάλη 40 λεπτών βγάζει το σακάκι του, αφού στο μεταξύ είχε κατεβάσει τα γυαλιά του αεροπόρου, και κρατώντας στα χέρια του το ρολόι του, στην αλυσίδα του οποίου είχε περάσει την βέρα του, εγκαταλείπει το αεροπλάνο το οποίο άρχισε να βυθίζεται και προσπαθεί κολυμπώντας να σωθεί.

Όσοι παρακολουθούσαν από μακριά από την ακτή την σκηνή έτρεξαν να τον σώσουν αλλά δεν υπήρχαν τα μέσα.

Ο πρώτος βαρκάρης από το Στόμιο, ο Ηλίας Κογιόπουλος που ανέσυρε τον νεκρό μετά από 1:30 ώρα διηγείται:

- Βρισκόμουν έξω από το μπακάλικο του Κουρή εδώ στο Στόμιο όταν με ειδοποίησε ο Γιάννης Κουρής γύρω στις 9:15, ότι το αεροπλάνο έπεσε στη θάλασσα και να τρέξω να βρω τον Καραμανλάκη προς το μέρος της Λυγιάς. Έτρεξα αμέσως και έριξα στη θάλασσα τη βάρκα των αδελφών Παπακωνσταντόπουλου, αφού πήρα μαζί μου έναν μικρό υπηρετάκο, ο οποίος έκλαιγε γιατί η θάλασσα είχε μεγάλο κύμα και φοβόταν. Προχώρησα με την βάρκα από το Στόμιο προς την Λυγιά. Το κύμα μας σήκωνε ψηλά. Μόλις είχα προχωρήσει ένα τέταρτο της ώρας βλέπω πάνω στα κύματα ένα σακάκι που έπλεε με το ένα μανίκι γυρισμένο ανάποδα με τη φόδρα απέξω. Το πήρα και βρήκα στην τσέπη μίαν καρτ-ποστάλ με την εικόνα του Καραμανλάκη. Προχώρησα και σε απόσταση δέκα λεπτών της ώρας βρήκα τον αεροπόρο.

- Ποια στάση είχε όταν πλησίασες;

- Είχε τη στάση ενός ανθρώπου που κολυπά. Το πρόσωπό του μέσα στη θάλασσα, πρηνηδόν με το σώμα τεντωμένο. Στα χέρια του κρατούσε ένα ρολόι στην αλυσίδα του οποίου ήταν περασμένη η βέρα του. Σήκωσα το πρόσωπο και είδα ότι ήταν νεκρός. Στο κεφάλι ήταν καλυμμένος με ένα μάλλινο μανδύλι και έφερε το καπέλο του. Τα μεγάλα γυαλιά ήταν κρεμασμένα στο στήθος του. Επειδή δεν ήταν δυνατόν να τον ανεβάσω στη βάρκα, τον έδεσα και τον έσυρα στην ακτή της Λυγιάς, όπου βρέθηκε ο γιατρός κ. Σπανός ο οποίος του έκανε εντρίβες αλλά ο άνθρωπος είχε πεθάνει πλέον. Από την ακτή τον φέραμε εδώ στο Στόμιο και τον βάλαμε στην εκκλησία. Στο γιλέκο του είχε 30 δρχ και 25 λεπτά, δηλαδή 29 αργυρά, 6 εικοσάλεπτα και 1 πεντάλεπτο νικελένιο τα οποία παραδόθηκαν στον κ. Δήμαρχο και τον κ. Αστυνόμο.

- Άλλο τίποτα δεν βρήκες στο αεροπλάνο;
 - Βρήκα ένα κομμάτι από το πηδάλιο. Είναι σαν κουπί αλλά πλατύ πολύ. Το παρέδωσα και αυτό στον κ. αστυνόμο.

Μετά από το δράμα που στοίχισε τη ζωή στον τολμηρό αεροπόρο, προσήλθαν στην ακτή και οι αρχές, ο δήμαρχος Ευρωστίνης κ. Γ. Κυριακόπουλος, ο γραμματέας του Ειρηνοδικίου κ. Σπηλιωτόπουλος, ο αστυνομικός σταθμάρχης κ.Κουρεμένος και ο τελωνοφύλακας κ. Κωστάρας.

Η έκθεσή τους βεβαιώνει όσα αναφέραμε στην αρχή.

Ο κ. Δήμαρχος βεβαιώνει επιπλέον ότι λόγω της θαλασσοταραχής εμποδίστηκε η βάρκα από το Δερβένι να φθάσει έγκαιρα.

Αναφέρει επίσης ότι στον νεκρό βρέθηκαν καρτ-ποστάλ με την εικόνα του, επίσης ότι βρέθηκε ένας δερμάτινος σάκος αεροπόρου μακριά από τον νεκρό, πηδάλιο του αεροπλάνου καθώς και το δερμάτινο προσκέφαλο του καθίσματος. Αναφέρει την στάση στην οποία βρέθηκε ο νεκρός στη θάλασσα και όσα βρέθηκαν πάνω του.

Επίσης αναφέρει ότι βρέθηκαν δυο χρυσά κουμπιά ένα του στήθους και ένα μαγικετιού καθώς και την περιβολή του, δηλαδή εσωτερική φανέλα πλεκτή, λευκό πουκάμισο, εσωτερική περισκελίδα πλεκτή, παντελόνι και γιλέκο σταχτί, κολάρο και λαιμοδέτη, μαντήλι με στοιχεία Α.Κ., αεροπορικό περικάλυμμα κεφαλής, μεγάλα γυαλιά, δερμάτινο αεροπορικό σάκο, κάλτσες, χρωματιστά παπούτσια, και άλλο κάλυμμα κεφαλής με ίχνη αίματος και τρίχες από το κεφάλι του.

Όπως γράψαμε παραπάνω ανάμεσα στα άλλα βρέθηκε και το ρολόι του δυστυχή Καραμανλάκη που κρατούσε σφικτά στο χέρι του με την αλυσίδα και την βέρα του. Το ρολόι είχε σταματήσει στις 8:21. Ήταν η ώρα κατά την οποία ο Καραμανλάκης βυθίστηκε στη θάλασσα. Ήδη αν λάβει κανείς υπόψη του την πληροφορία των χωρικών που είδαν την τραγική σκηνή, ότι το αεροπλάνο έπεσε στην θάλασσα στις 7:40 (σημ. τα ρολόγια της εποχής είχαν μεταξύ τους σημαντικές αποκλίσεις), είχαμε ένα χρονικό διάστημα 40 λεπτών.

Είναι το διάστημα εκείνο κατά το οποίο ο ατυχής Καραμανλάκης πάλευε στο αεροπλάνο του με τα κύματα, μέχρι που βρήκε το θάνατο λίγα μέτρα από την ακτή της σωτηρίας και ενώ υπολειπόταν μισή ώρα πτήσης μέχρι να χαιρετίσει την προσφιλή του Πάτρα, χάρη της οποίας επιχείρησε το θανατηφόρο αυτό ταξίδι.»

Ο οικογενειακός φίλος του, γιατρός Τσάκωνας πήρε την αμαξοστοιχία για την Πάτρα των 13:00 και συνάντησε τον νεκρό στην Κόρινθο όπου είχε φθάσει με άλλη αμαξοστοιχία⁵⁵. Έκανε πρόχειρη ταρίχευση ενώ η αμαξοστοιχία που μετέφερε τον νεκρό έφθασε στην Αθήνα στις 19:30. Η νεκρώσιμη ακολουθία τελέστηκε παρουσία πλήθους επισήμων με πρώτο τον πρωθυπουργό, στον ναό του Αγ. Γεωργίου Καρύτση, την Πέμπτη 30/8/1912 στις 10:30 πμ ενώ ολόκληρη η περιοχή είχε κατακλυστεί ασφυκτικά από κόσμο. Στη συνέχεια η πομπή μέσω των οδών Οφθαλματρείου, Πανεπιστημίου, Αμαλίας έφθασε στο Α΄ νεκροταφείο όπου έγινε η ταφή.

Οι δηλώσεις⁵⁵:

«Ο Υπουργός των Ναυτικών κ. Στράτος εκφράζοντας τη θλίψη του για τον θάνατο του τολμηρού Έλληνα αεροπόρου, μας παρακάλεσε να διαψεύσουμε όσα γράφθηκαν σε απογευματινή εφημερίδα σε συνέντευξη μαζί του σχετικά με το τραγικό δυστύχημα.

- Σε κανέναν δεν είπα εγώ, λέει ο κ. Στράτος, ότι έκανε άσχημα που δεν ειδοποίησε ο Καραμανλάκης την Κυβέρνηση ότι επρόκειτο να επιχειρήσει την πτήση αυτή, προκειμένου να του διαθέσει ένα αντιτορπιλικό προκειμένου να τον παρακολουθεί. Αν έλεγα κάτι τέτοιο από τη μια θα ήταν ανόητο, ενώ από την άλλη ασέβεια στον τιμημένο νεκρό. Βεβαίως αν ζητούσε οτιδήποτε θα του διαθέταμε πρόθυμα ένα αντιτορπιλικό.

- Αλλά γνώριζε πολύ καλά ο Καραμανλάκης καθώς και εγώ ότι η διάθεση αντιτορπιλικού δεν θα ήταν καθόλου αποτελεσματική αφού είναι γνωστό ότι το αεροπλάνο έχει ταχύτητα 80 - 100 μίλια/ώρα τη στιγμή που το αντιτορπιλικό δεν μπορεί να τρέξει περισσότερο από 25 μίλια/ώρα ενώ σε καιρό πολέμου μπορεί να φθάσει τα 30. Επομένως δεν μπορεί το δεύτερο να παρακολουθήσει το πρώτο, κάτι που συνέβη και με τον κ. Καμπέρο όταν διέπλευσε από το Φάληρο στην Ύδρα.

- Το αντιτορπιλικό κατάντησε να φθάσει εκεί μετά από ολόκληρες ώρες αργότερα από τον αεροπόρο.»

Σε άλλο σημείο αναφερόμενο στον Ελ. Βενιζέλο⁵⁵:

«Όπως ήταν επόμενο το ηρωικό δυστύχημα του αεροπόρου συγκίνησε την Κυβέρνηση και ο κ. Πρωθυπουργός αμέσως μόλις έγινε γνωστή η θλιβερή είδηση είπα τα εξής:

- Βεβαίως είναι λυπηρός ο θάνατος, αλλά είμαι βέβαιος ότι δεν θα σταματήσει την ευγενή ορμή. Θα σταθούμε για μια στιγμή να χαιρετίσουμε τον θανόντα και θα προχωρήσουμε προς τα εμπρός, με θάρρος βλέποντας προς το μέλλον.»

Ο Αλέξανδρος είχε προτείνει με επιστολή του την διενέργεια εράνου στην Πάτρα για την αγορά ενός αεροπλάνου Μπλεριώ για εξοπλισμό του στρατού το οποίο μάλιστα θα είχε και το όνομα της πόλης⁶⁹. Σε άλλο σημείο, αναφέρεται²¹:

«Το ιδανικό του ατυχή Καραμανλάκη ήταν να φανεί χρήσιμος στην πατρίδα.

- Ας γίνει ένας πόλεμος και θα δείτε τι έχω να κάνω. Αν δεν τινάζω ένα ολόκληρο σύνταγμα στον αέρα κάθε μέρα, δεν θα ησυχάζω.»

6

Η εδραίωση των εναέριων μεταφορών

6.1 Οι πρώτες προσπάθειες

Ο διάπλους της Μάγχης από τον Μπλεριώ ήταν το ορόσημο για την έναρξη των εναέριων συγκοινωνιών. Η πρώτη εταιρεία Αερομεταφορών εμφανίζεται στις 16/11/1909 στη Γερμανία, με το όνομα DELAG (Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft). Η εταιρεία όμως αυτή χρησιμοποιεί αερόπλοια του Φερδινάνδου Ζέππελιν (Ferdinand Graf von Zeppelin 1838 - 1917) και όχι αεροπλάνα.

Οι πρώτες εταιρείες που χρησιμοποιούν αεροπλάνα, όπως η Γαλλική Εταιρεία Γενικών Αερομεταφορών (CGT - “Compagnie Générale Transaérienne”) ξεκινούν την λειτουργία τους το 1910. Οι περισσότερες ξεκινούν με διακίνηση ταχυδρομείου ή μεμονωμένων ταξιδιωτών. Τα αεροπλάνα της εποχής δεν επιτρέπουν προγραμματισμένες πτήσεις.

Τα αεροπλάνα εκείνα, όπως το υδροπλάνο «Άστρα» (“Astra”) που χρησιμοποιούσε η Γαλλική CGT, μπορούσαν να μεταφέρουν μέχρι δυο επιβάτες. Για την πτήση Νίκαια (Γαλλίας) - Κάννες όπου τα 30 χλμ της απόστασης αποτελούσαν ταξίδι 20 λεπτών (90 χλμ/ώρα), ο ναύλος της CGT και για τους δυο επιβάτες ήταν 250 χρυσά φράγκα (περίπου 750 € του 2001)⁷¹.

Αρκετές ακόμη εταιρείες λειτούργησαν τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Αμερική. Με τις πρώτες όμως αυτές προσπάθειες αναδείχθηκε η ανάγκη μεταφοράς περισσότερων επιβατών, που θα επέτρεπε την πραγματοποίηση τακτικών (προγραμματισμένων) πτήσεων.

⁷¹ Lasserre Jean, “Un siècle d’ aviation avec AIR FRANCE”, μουσείο AirFrance GALLIMARD, Ιούνιος 2001, ISBN 2-74-240786-3, σελ. 6 και 12 (σελ 6: «1909 - La Compagnie Générale Transaérienne (A)», σελ 12: «Hydroaéroplane Astra»).

6.2 Ο Α΄ παγκόσμιος πόλεμος

Ο Α΄ παγκόσμιος πόλεμος διακόπτει τις πρώτες δραστηριότητες των αερομεταφορών στην Ευρώπη, αλλά ταυτόχρονα δίνει μια μεγάλη ώθηση στην εξέλιξη της αεροπορίας.

Μέχρι τον Α΄ παγκόσμιο πόλεμο τα αεροπλάνα δεν είχαν όργανα. Οι αεροπόροι έπρεπε να είναι ικανοί να εκτιμούν μόνοι τους το ύψος, την ταχύτητα, τη θέση και την κατεύθυνση του αεροπλάνου, βασιζόμενοι κυρίως στην οπτική αναγνώριση του εδάφους⁷² και το κτύπημα του αέρα πάνω στο πρόσωπό τους⁷³. Υπήρχαν βέβαια κάποια όργανα (ταχύμετρα ή υψόμετρα) χειρός⁷⁴.

Στη διάρκεια του πολέμου η υπεροχή στον αέρα αποκτά προφανή στρατηγική σημασία και τα ποσά που ξοδεύονται απλόχερα, επιτρέπουν στους διάφορους κατασκευαστές όπως οι Κέρτις, Φάρμαν, Γιούνκερς (Hugo Junkers, 1859-1935), Ντε Χάβιλλαντ (Sir Geoffrey de Havilland, 1882-1965) κ.α., να προχωρούν σε διάφορες σχεδιάσεις και πειραματισμούς.

Οι ανάγκες του πολέμου είναι πολλές και ποικίλες, και σαν επακόλουθο δημιουργούν πολλές ευκαιρίες δοκιμής νέων εξοπλισμών, μεθόδων χρήσης, και κυρίως συνεργασίας αεροπλάνων με δυνάμεις εδάφους. Εδώ μάλιστα πρέπει να σημειωθεί η πρωτοπορία της Ελλάδας να κατέχει την πρώτη παγκόσμια επιχείρηση ναυτικής συνεργασίας στις 24/1/1913 στους Βαλκανικούς Πολέμους, στα Δαρδανέλια⁷⁵. Επιχειρήσεις σαν και αυτές έπρεπε να λύσουν αρκετά προβλήματα τα οποία εμπόδιζαν και την ανάπτυξη των τακτικών αερομεταφορών.

Η λήξη του πολέμου, αφήνει μεγάλη ποικιλία εξελιγμένων και πολύ περισσότερο αξιόπιστων αεροπλάνων με καλύτερους κινητήρες και ενσωματωμένα βασικά όργανα όπως υψόμετρο, ταχύμετρο, στροφόμετρο κινητήρα και ένα πρωτόγονο ενδείκτη κλίσης⁷⁶. Επίσης είναι εφοδιασμένα με πυξίδα, συχνά μάλιστα και με ασύρματο⁷³. Στην περίπτωση αυτή για την απαραίτητη ηλεκτρική τροφοδοσία του ασύρματου περιλαμβάνουν και μια μικρή ανεμογεννήτρια. Πολλά από τα αεροπλάνα αυτά μπορούν πλέον να μεταφέρουν αρκετούς επιβάτες. Παράλληλα, ο πόλεμος αφήνει μια σημαντική υποδομή σε τακτικές, μεθόδους συνεννόησης, παρακολούθησης πτήσεων, διαχωρισμού φιλικών/εχθρικών αεροσκαφών.

⁷² Kayton Myron (Editor), "Navigation - Land, Sea, Air & Space", IEEE Press, Νέα Υόρκη 1990, ISBN 0-87942-257-2, σελ. 229 ("Part 5: Introduction to Aircraft Navigation, §5.1 Early Flights").

⁷³ Laurence K. Loftin, Jr., "Quest for Performance: The Evolution of Modern Aircraft", NASA Scientific and Technical Information Branch, Washington D.C. 1985, NASA SP-468, σελ. 65-66 («Part I: The Age of Propellers > Chapter 2: Design Exploration, 1914-18 > The Heritage of World War I.»); βλέπε επίσης www.hq.nasa.gov/pao/History/SP-468/cover.htm.

⁷⁴ AVIA, "Description détaillée du monoplane Blériot", Παρίσι 1911, σελ. 34 (οπισθόφυλλο, διαφήμιση "ING. BORDÉ - Baromètres-Anémomètres").

⁷⁵ ΓΕΑ, «Ελληνική Αεροπορία - Συνοπτική Ιστορία», Τόμος 1ος: 1908-1944, Αθήνα 2000, ISBN 960-86135-5-8, σελ. 30 («Η Πρώτη Αεροπορική Αποστολή Ναυτικής Συνεργασίας.»).

⁷⁶ ΓΕΑ, «Ελληνική Αεροπορία - Συνοπτική Ιστορία», Τόμος 1ος: 1908-1944, Αθήνα 2000, ISBN 960-86135-5-8, σελ. 46 (Φωτογραφία: «Οι πίνακες οργάνων πτήσης της εποχής...»).

Στην ουσία, ο πόλεμος αυτός προετοίμασε από κάθε άποψη την ανάπτυξη των τακτικών αερομεταφορών. Δεν είναι περίεργο λοιπόν ότι αμέσως μετά τον πόλεμο οι αερομεταφορές παρουσιάζουν έκρηξη. Το έτος 1919 είναι το έτος λήξης του α΄ παγκοσμίου πολέμου, αλλά και της έναρξης των τακτικών αεροπορικών συγκοινωνιών.

6.3 Οι πρώτες τακτικές αεροπορικές συγκοινωνίες

Με τη λήξη του α΄ παγκοσμίου πολέμου, το 1919 ξεκινούν τη λειτουργία τους πολλές σημαντικές εταιρείες, που πραγματοποιούν τακτικά δρομολόγια, κυρίως στην Γερμανία, την Αγγλία και την Γαλλία, με σημαντικότερη την γραμμή Λονδίνου - Παρισιού που εξυπηρετούν η Γαλλική «Αερογραμμές Φάρμαν» (“Lignes Aérienne Farman”) και οι Αγγλικές «Αεροπορικές Μεταφορές & Ταξίδια» (AT&T - “Aircraft Transport & Travel”) και «Μεταφορές Χάντλεϋ Πέϊτζ» (“Handley Page Transport Ltd”). Η τελευταία εκτελεί πτήσεις καθημερινά εκτός Κυριακής σε συνεργασία με την Γαλλική «Εταιρεία Αεροπορικών Ταχυδρομείων» (CMA - “Compagnie des Messageries Aériennes” ή σκέτο “Messageries Aériennes”) με αναχώρηση γύρω 11πμ ή 12 μεσημέρι και διάρκεια πτήσης 3 ώρες. Τα δικινητήρια αεροσκάφη «Χάντλεϋ Πέϊτζ 400» (“Handley Page 400”) που χρησιμοποιούνται για τις μισές πτήσεις είναι χωρητικότητας 8 επιβατών σε κλειστό θάλαμο (οι 2 χειριστές βρίσκονται σε ανοικτό), ενώ τα μονοκινητήρια αεροσκάφη «Μπρεγκιέ» (“Breguet”) που χρησιμοποιούνται στις υπόλοιπες μεταφέρουν μόνον 3 επιβάτες. Το απλό εισιτήριο χρεώνεται £15,15 ενώ το «μετά επιστροφής» £31,10. Το εισιτήριο περιλαμβάνει μεταφορά αποσκευών βάρους μέχρι 30 λίβρες καθώς και μεταφορά από και προς τα αεροδρόμια.

7

Η Διεθνής Συνεργασία και η οργάνωση των εναέριων μεταφορών

7.1 Η Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Εταιρειών (IATA - International Air Traffic Association)

Οι αεροπορικές εταιρείες είναι εκείνες που αποβλέπουν σε άμεσο οικονομικό όφελος από τις αερομεταφορές. Ήταν συνεπώς προφανές πως αν εκείνες μπορούσαν να συμφωνήσουν στο πλαίσιο των επιχειρήσεών τους, οι μεν κατασκευαστές θα ήταν πρόθυμοι να προσαρμόσουν τα αεροπλάνα τους σύμφωνα με τις απαιτήσεις των πελατών τους, οι δε διπλωμάτες θα καθόντουσαν να συζητήσουν κάθε πρόβλημα για το οποίο θα υπήρχε η απαραίτητη πίεση.

Οι αεροπορικές εταιρείες που εμφανίζονται αμέσως μετά την λήξη του α' παγκοσμίου πολέμου, πιέζουν την διεθνή κοινότητα να λάβει μέτρα⁷⁷. Στις 25/8/1919 αντιπρόσωποι αεροπορικών εταιρειών από την Δανία, την Γερμανία, τη Νορβηγία, τη Σουηδία, την Ολλανδία και την Μεγάλη Βρετανία συγκεντρώθηκαν στη Χάγη και ένωσαν τις δυνάμεις τους, ιδρύοντας την πρώτη Διεθνή Ένωση Αεροπορικών Εταιρειών (IATA - International Air Traffic Association). Σκοπός της ένωσης αυτής ήταν η συνεργασία των αεροπορικών εταιρειών ώστε να θέσουν ένα κοινό πλαίσιο λειτουργίας τους. Κεντρικές δραστηριότητες ήταν η τυποποίηση των εξωτερικών τους εγγράφων και των εισιτηρίων, η συγκριτική μελέτη των εφαρμοζόμενων διαδικασιών τους, η δημιουργία κοινών δικαιωμάτων για τους επιβάτες όπως το δικαίωμα του επιβάτη να αποζημιώνεται σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης αποσκευής, τραυματισμού ή θανάτου¹⁷. Κοινός στόχος ήταν η γενικότερη ανάπτυξη των αερομεταφορών, με την οριοθέτηση των διαφόρων προβλημάτων και την προώθηση της επίλυσής τους.

⁷⁷ Κούρου Χ. Αθανάσιου, «Συμβολή στην Ιστορία της Πολιτικής Αεροπορίας», Αθήνα Σεπτέμβριος 1966, σελ. 10 («IATA, Η Διεθνής Ένωση Αερ/κών Μεταφορών - Πριν από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο»).

Οι κοινές θεσμοθετημένες υπηρεσίες εξασφάλιζαν τον ταξιδιώτη που έπρεπε να εξυπηρετηθεί από διάφορες εταιρείες, ότι θα μπορούσε να ολοκληρώσει με επιτυχία το ταξίδι του. Επίσης οι κοινές θεσμοθετημένες υπηρεσίες θα μπορούσαν να εξυπηρετηθούν από κοινή διακρατική υποδομή. Συνεπώς το θέμα της κοινής διακρατικής υποδομής ήταν ένα σημαντικό θέμα που έπρεπε να συμφωνηθεί. Παράλληλα ο εξοπλισμός των αεροπλάνων έπρεπε να προσανατολίζεται προς την ίδια κατεύθυνση.

Μέσα στα διάφορα προβλήματα ήταν και η νομοθετική ρύθμιση των διαφόρων θεμάτων που προέκυπταν ιδιαίτερα στις διεθνείς αερομεταφορές.

7.2 *Η Διεθνής Συνθήκη Αεροπλοΐας* (CINA - *Convention Internationale de la Navigation Aérienne*)

Από την πρώτη στιγμή ήταν φανερό ότι οι εναέριες συγκοινωνίες θα έπρεπε να διέπονται από διακρατικές συμφωνίες που θα διασφάλιζαν την εθνική κυριαρχία κάθε συμβαλλόμενου κράτους, ενώ ταυτόχρονα θα επέτρεπαν την ελεύθερη ειρηνική διακίνηση ανθρώπων και αγαθών.

Ήδη από το 1910 μετά από πρωτοβουλία της Γαλλίας γίνεται διεθνής σύσκεψη αεροπορίας (International Air Conference) στο Παρίσι με συμμετοχή διπλωματών από 18 Ευρωπαϊκές χώρες, με θέμα την κωδικοποίηση μιας διεθνούς νομοθεσίας για τις εναέριες συγκοινωνίες⁷⁸. Στη συνάντηση αυτή συζητήθηκε ένα σχέδιο συνθήκης όπου τέθηκαν ένα πλήθος βασικών αρχών που διέπουν τις αερομεταφορές αλλά τελικά επικράτησαν οι διαφωνίες στις λεπτομέρειες και η σύσκεψη οδηγήθηκε σε αδιέξοδο.

Κατά τη διάρκεια του α΄ παγκόσμιου πολέμου, ιδρύθηκε το 1917 μια «Ενδοσυνμμαχική Αεροπορική Επιτροπή» (“Inter-Allied Aviation Committee”)⁷⁸. Η συμβολή της επιτροπής αυτής ήταν τα άρθρα 313 - 320 της συνθήκης των Βερσαλλιών η οποία υπογράφηκε στις 28/6/1919 σημαίνοντας την λήξη του α΄ παγκοσμίου πολέμου. Τα άρθρα αυτά που ρυθμίζουν θέματα εναέριας κίνησης πάνω από την νηπιμένη Γερμανία, αποτελούν την πρώτη διακρατική συμφωνία που διευθετεί θέματα εναέριων συγκοινωνιών.

Η πρώτη διεθνής συμφωνία για τον καθορισμό του νομοθετικού πλαισίου για τις εναέριες συγκοινωνίες υπογράφηκε στο Παρίσι στις 13/10/1919 και ήταν η «Διεθνής Συνθήκη Αεροπλοΐας» (CINA ή στην αγγλική ICAN - “International Convention for the Air Navigation”). Η συνθήκη αυτή έλαβε υπόψη της όλες τις βασικές αρχές που είχαν τεθεί στη σύσκεψη του Παρισιού του 1910⁷⁸, και υπογράφηκε τελικά από 26 από τις 32 συμμαχικές χώρες μεταξύ των

⁷⁸ The European Office of ICAO, “ICAO and forty years of Air Navigation in Europe”, (Παρίσι 1984), σελ. 9 (Κεφ. 2: «Summary of International Co-operation in Aviation up to 1945»).

οποίων και η Ελλάδα (δεν γνωρίζουμε ποιος υπέγραψε για την Ελλάδα, αλλά την ημέρα εκείνη πήγε εσπευσμένα στο Παρίσι ο πρωθυπουργός Ελ. Βενιζέλος, από την Αγγλία όπου βρισκόταν για επίσκεψη). Στην Ελλάδα, η συνθήκη επικυρώθηκε σαν Νόμος 2569 που ψηφίστηκε στις 19/4/1921 και δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ Α68-26/4/1921 (σελ 248).

Οι συμβαλλόμενες χώρες «αναγνωρίζοντας την πρόοδο στην αεροπλοΐα και ότι η θεσμοθέτηση κοινών κανονισμών ενδιαφέρει όλους, εκτιμώντας την αναγκαιότητα προηγούμενης συμφωνίας για υπολογισμό κατάλληλων αρχών και κανόνων για αποφυγή διαφωνιών (για αποφυγή του αδιεξόδου του 1910), επιθυμώντας να ενθαρρύνει την ειρηνική διέλευση των κρατών με την έννοια των εναέριων συγκοινωνιών, έχοντας αποφασίσει για τους σκοπούς αυτούς να συμφωνήσουν στην συνθήκη και έχοντας ορίσει σαν πληρεξούσιούς τους, τους υπογράφοντες»⁷⁹ συμφώνησαν στη συνθήκη που έθετε τις βάσεις της διεθνούς συνεργασίας, και περιείχε 9 κεφάλαια όπου περιεχόντουσαν τα 43 συνολικά άρθρα του σώματος, ενώ υπήρχαν και άλλα 8 εκτεταμένα προσαρτήματα που διευθετούσαν σχεδόν όλες τις λεπτομέρειες. Παράλληλα στο άρθρο 34 (Κεφάλαιο VIII) προέβλεπε την ίδρυση μιας «Διεθνούς Επιτροπής Αεροπλοΐας» (CINA - "Commission Internationale de la Navigation Aérienne" ή στην αγγλική ICAN) κάτω από την «Κοινωνία των Εθνών» ("League of Nations" - ο πρόδρομος του ΟΗΕ) με έδρα το Παρίσι για τον συντονισμό της διευθέτησης κάθε πιθανής ασάφειας ή μελλοντικού προβλήματος.

Η συνθήκη αυτή σηματοδοτεί την γέννηση των τακτικών εναέριων συγκοινωνιών.

7.3 Η Υποδομή

Αρχικά τα αεροπλάνα ακολουθούσαν το επίγειο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Συχνά κατέβαιναν χαμηλά και ενοχλούσαν με τη βουή τους, για να βρουν την ταυτότητα των πόλεων, διαβάζοντας τις πινακίδες των δρόμων.

Στα 1914, σε μια δεξαμενή αερίου (gasholder) κοντά στο Ντεβέντερ (Deventer) στην Ολλανδία οι τοπικοί παράγοντες ζωγράφισαν γράμματα και ένα μεγάλο βέλος να δείχνει στους αεροπόρους τη σωστή κατεύθυνση. Το μέτρο αυτό υιοθετήθηκε και από αρκετά άλλα μέρη.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1920, πολλές κεντροδυτικές και δυτικές πολιτείες στην Αμερική ξεκίνησαν κίνηση να βάφουν το όνομα της πόλης τους ευανάγνωστα στη στέγη ενός μεγάλου σχολείου ή μιας εκκλησίας⁷². Αυτή η πρώτη υποδομή καθιερώθηκε και επέζησε για μισό περίπου αιώνα.

⁷⁹ «Διεθνής Συνθήκη Αεροπλοΐας» ("Convention Internationale de la Navigation Aérienne"), Παρίσι 13/10/1919.

Καθώς η κίνηση αυξανόταν στην ίδια δεκαετία, άρχισαν να τοποθετούνται αεροπορικοί φάροι (φωτεινοί) σε κατάλληλα αεροδρόμια κατά μήκος διαδρομών με μεγάλη κίνηση. Όμως τα μέτρα αυτά δεν πρόσφεραν ουσιαστική βοήθεια σε περιπτώσεις κακής ορατότητας (π.χ. ομίχλης).

Παράλληλα με όλα αυτά υπήρχε μεγάλη διάδοση στα ασύρματα τηλεπικοινωνιακά μέσα, ενώ η εξέλιξη των ηλεκτρονικών έδωσε άλλη διάσταση και στο πρόβλημα της ναυσιπλοΐας.

Στα τέλη της δεκαετίας το 1929, άρχισαν να λειτουργούν στις ΗΠΑ τα πρώτα ραδιοβοηθήματα που ήταν κατάλληλα και για περιπτώσεις κακής ορατότητας. Η αρχή έγινε με τους τετρακτινικούς ραδιοφάρους που μπήκαν σε πειραματική λειτουργία το 1927, και συνεχίστηκε με τους μη κατευθυντικούς ραδιοφάρους το 1931 και τους ραδιοσημαντήρες το 1932 (κατακόρυφες ραδιοδέσμες).

Τα βοηθήματα αυτά του εδάφους ήταν χρήσιμα για όλα τα αεροπλάνα που πετούσαν στην περιοχή. Ταυτόχρονα ήταν βολικότερο να πετούν από ή προς το βοήθημα. Τα αεροπλάνα πετούσαν από βοήθημα εδάφους σε βοήθημα εδάφους, δημιουργώντας λεωφόρους αυξημένης κίνησης στον αέρα. Συνεπώς το νέο θέμα ήταν η καταλληλότερη θέση κάθε αεροδιαδρόμου στο δίκτυο της εναέριας κυκλοφορίας.

7.4 Η εξέλιξη των αεροπορικών ηλεκτρονικών

Από την πρώτη χρήση ασύρματου πομποδέκτη φάνηκε ότι η εξέλιξη της νέας τεχνολογίας των ηλεκτρονικών μπορούσε να είναι αποφασιστική για τις αερομεταφορές.

Οι ΗΠΑ άργησαν ιδιαίτερα να αναπτύξουν κρατικές υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας, παρά την αυξημένη ζήτηση που δημιουργούσε η μεγάλη έκταση της χώρας. Η πρώτη Υπηρεσία επανδρώθηκε στις 11/8/1926 κάτω από το Υπουργείο Εμπορίου⁸⁰. Παρόλα αυτά έπαιξαν ηγετικό ρόλο στην ανάπτυξη των αεροπορικών ηλεκτρονικών. Αμέσως μετά την ίδρυση της πρώτης Υπηρεσίας ξεκίνησε η ανάπτυξη κατάλληλου ραδιοβοηθήματος για την αεροναυσιπλοΐα ακόμη και κάτω από δυσμενείς συνθήκες ορατότητας (ομίχλη, νέφωση κλπ.), που μπήκε σε πειραματική λειτουργία τον Ιούλιο του 1927 στον αεροδιάδρομο Νέας Υόρκης - Κλήβελαντ (New York - Cleveland). Τα πειράματα διήρκεσαν μέχρι τον Φεβρουάριο του 1928. Στις αρχές του 1929 η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (CAB - Civil Aeronautics Board) ανακοίνωσε την επίσημη λειτουργία των πρώτων τετρακτινικών ραδιοφάρων.

Τον Οκτώβριο του 1927 πραγματοποιήθηκε στην Ουάσινγκτον (Washington

⁸⁰ www.faa.gov, 2006.

D.C.) η Διεθνής Ραδιοεπικοινωνιακή Συνθήκη (International Radio Convention). Στα πλαίσια των εργασιών που ολοκληρώθηκαν τον Νοέμβριο του 1927 οι σύνεδροι εξασφάλισαν διεθνείς συμφωνίες για τη χρήση κατάλληλων ραδιοσυχνοτήτων από αεροσκάφη και σταθμούς ελέγχου αεροδιαδρόμων.

Στις 20/3/1928 ανακοινώθηκε η συμφωνία για ανάπτυξη 12 νέων ραδιοσταθμών εδάφους για την πληροφόρηση των αεροπόρων.

Στις 2/12/1929, λίγες μόλις εβδομάδες μετά το μεγάλο οικονομικό Κραχ, 15 αερομεταφορείς των ΗΠΑ συνεισέφεραν το ποσό των 100.000\$ για την ίδρυση της μη κερδοσκοπικής Εταιρείας Αεροναυτικών Ραδιοεπικοινωνιών (Arinc - Aeronautical Radio Incorporation)⁸¹. Η Arinc αναπτύχθηκε σε οργανισμό κεφαλαιώδους σημασίας ιδιαίτερα με τις προδιαγραφές που εξέδιδε (SPEC - Specifications), για τα αεροπορικά ηλεκτρονικά (Avionics - Aviation Electronics). Οι προδιαγραφές της Arinc αφορούν την τυποποίηση των αεροπορικών ηλεκτρονικών με σκοπό την διασφάλιση της συμβατότητας των διαφόρων μονάδων που κατασκευάζονται από διαφορετικούς κατασκευαστές. Ωστόσο οι προδιαγραφές αυτές φθάνουν σε αρκετές περιπτώσεις να γίνονται προδιαγραφές ελάχιστης λειτουργικής απόδοσης, όπως στην περίπτωση της προδιαγραφής για τις ανοχές στις διακυμάνσεις της ηλεκτρικής τροφοδοσίας. Ογδόντα περίπου χρόνια αργότερα, η Arinc παραμένει ο μοναδικός σε παγκόσμια κλίμακα οργανισμός τυποποίησης αεροπορικών ηλεκτρονικών και οι δραστηριότητές του καλύπτουν ολόκληρο το φάσμα των αεροναυτικών εφαρμογών.

Στις 19/6/1935 μετά από πρόσκληση του Υπουργείου Εμπορίου των ΗΠΑ συγκεντρώθηκαν κυβερνητικοί και βιομηχανικοί αντιπρόσωποι και σχημάτισαν την Ράδιο Τεχνική Επιτροπή για τα Αεροναυτικά (RTCA - Radio Technical Commission for Aeronautics)⁸². Ο σκοπός του οργανισμού αυτού ήταν η αδιάκοπη μελέτη των ραδιοεπικοινωνιακών προβλημάτων που σχετίζονται με την αεροναυσιπλοΐα. Εκδίδει εγχειρίδια (Doc - Documents) με προδιαγραφές ελάχιστης λειτουργικής απόδοσης (MOPS - Minimum Operational Performance Standards). Οι προδιαγραφές αυτές συνήθως ενσωματώνονται στις αντίστοιχες της Arinc. Χρειάστηκαν τρεις δεκαετίες μέχρι τις 3/8/1963 για να ιδρυθεί ένας αντίστοιχος οργανισμός από την άλλη πλευρά του Ατλαντικού, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για τα Πολιτικά Αεροπορικά Ηλεκτρονικά (Eurocae - European Organisation for Civil Aviation Electronics, αργότερα το Electronics έγινε Equipment)⁸³. Ο Eurocae στην αρχή υιοθέτησε τις προδιαγραφές του RTCA και αργότερα ξεκίνησε και εκδίδει από κοινού προδιαγραφές ελάχιστης λειτουργικής απόδοσης.

⁸¹ www.arinc.com, 2006.

⁸² www.rtca.org, 2006.

⁸³ www.eurocae.org, 2006.

7.5 Ο Έλεγχος της Εναέριας Κυκλοφορίας

Στα 1918 (με τον α΄ παγκόσμιο πόλεμο σε εξέλιξη) συνέβη η πρώτη εναέρια σύγκρουση, πάνω από το αεροδρόμιο του Σώστερμπεργκ (Soesterberg - EHSB) σκοτώνοντας και τους τέσσερις επιβαίνοντες των δυο αεροπλάνων. Αυτό κατέδειξε την ανάγκη ύπαρξης «εναέριων τροχονόμων».

Ανεξάρτητα όμως από αυτό το συμβάν, η Διεθνής Συνθήκη Αεροπλοΐας για λόγους εξασφάλισης της εθνικής ανεξαρτησίας των συμβαλλομένων κρατών, στο προσάρτημα Δ που ήταν σχετικό με τους κανόνες φωτισμού και σημάτων, καθώς και του κανονισμού εναέριας κυκλοφορίας (Annex D: “Rules as to lights and signals. Rules of the Air.”) έθετε το πλαίσιο του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Παράλληλα, σε μια προσπάθεια να εννοούν όλοι το ίδιο πράγμα χρησιμοποιώντας την ίδια φράση, στα προσαρτήματα που είχε τυποποιούσε κάθε λεκτικό ή κωδικό που χρησιμοποιείται για επικοινωνία, τόσο στην σήμανση του αεροπλάνου, όσο και στους διάφορους χάρτες ή τις μετεωρολογικές προγνώσεις.

Η Διεθνής Συνθήκη Αεροπλοΐας απαιτούσε την εναέρια κυκλοφορία να ελέγχεται από ένα σύνολο ανθρώπων στο έδαφος. Αρχικά η επικοινωνία μεταξύ αεροπλάνου και εδάφους γινόταν με φωτεινά μορσικά μηνύματα, ενώ αργότερα με ηλεκτρονικούς πομποδέκτες.

Ο Αλέξανδρος Καραμανλάκης και ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος δεν ήταν τα μόνα θύματα της αεροπορίας εξαιτίας των καιρικών συνθηκών. Ο Γεώργιος Σαβέζ (Jorge Chávez, 1887-1910)⁸⁴ και ένα μεγάλο ακόμη πλήθος σημαντικών αεροπόρων σε ολόκληρο τον κόσμο έχασαν τη ζωή τους με παρόμοιο τρόπο. Γι-αυτό η Διεθνής Συνθήκη Αεροπλοΐας απαιτούσε από τους αεροπόρους να είναι ενήμεροι για τον καιρό κατά μήκος της διαδρομής τους. Μια μάλιστα από τις χρήσεις των αεροπορικών φάρων ήταν να ειδοποιούν τους αεροπόρους για τις καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν στη συνέχεια της διαδρομής τους. Με κατάλληλα φωτεινά σήματα τους ειδοποιούσαν σε περίπτωση κακών καιρικών συνθηκών να επιστρέψουν προς τα πίσω ή να προσγειωθούν αμέσως.

Το 1922 συνέβη κοντά στο Παρίσι η πρώτη εναέρια σύγκρουση μεταξύ αερομεταφορέων (ενός Βρετανικού και ενός Γαλλικού), με αποτέλεσμα να επιβληθεί διαχωρισμός των αεροδιαδρομών στους οποίους πετούσαν τα αεροπλάνα ανάλογα με την κατεύθυνσή τους. Το μέτρο αυτό αποδείχθηκε σωτήριο καθώς αυξανόταν η εναέρια κυκλοφορία.

Το 1923 στο τυποποιημένο λεξιλόγιο που ξεκίνησε από τη Διεθνή Συνθήκη Αεροπλοΐας και που έπρεπε να χρησιμοποιεί κάθε αεροπόρος, ενσωματώθηκε και η λέξη “MAYDAY” για δήλωση εξαιρετικά μεγάλου κινδύνου.

Περίπου από τα τέλη της δεκαετίας (γύρω στο 1927) και μετά, που η επι-

⁸⁴ Εφημερίδα «ΣΚΡΙΠ», Παρασκευή 17/9/1910, σελ. 1 («Πως απέθανεν ο Σαβέζ»).

κοινωνία ξεκίνησε να γίνεται με ηλεκτρονικούς πομποδέκτες, τα αεροπλάνα που πετούσαν στον εναέριο χώρο ήταν υποχρεωμένα να αναφέρουν σε τακτά χρονικά διαστήματα τη θέση τους και τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες. Η συλλογή των πληροφοριών αυτών χρησιμοποιείτο για την ενημέρωση των υπόλοιπων αεροπόρων.

Με την τακτική αναφορά της θέσης των αεροπλάνων, ήταν δυνατός και ένας διαφορετικός έλεγχος των πτήσεων, ήταν δηλαδή δυνατή η εκτίμηση του προβλεπόμενου χρόνου άφιξης (ETA - Estimated Time of Arrival) κάθε αεροπλάνου στο κάθε σημείο της διαδρομής ή ακόμη και στο αεροδρόμιο προορισμού. Η διασταύρωση του προβλεπόμενου χρόνου με τις πραγματικές διελεύσεις / αφίξεις έδινε την δυνατότητα να εκτιμάται αν κάποιο αεροπλάνο βρισκόταν σε κατάσταση κινδύνου και χρειαζόταν έρευνα και διάσωση (Search & Rescue).

Όλες αυτές οι εξελίξεις δημιουργούσαν ένα σαφώς ασφαλέστερο περιβάλλον για τις αερομεταφορές.

7.6 Η εξέλιξη των αεροσκαφών

Αμέσως μετά τον α΄ παγκόσμιο πόλεμο τα αεροσκάφη σχεδιαζόντουσαν ώστε να μπορούν να απογειώνονται και να προσγειώνονται σε λίγες εκατοντάδες πόδια (γύρω στα 100 μ). Το τυπικό σύστημα προσγείωσης ήταν σταθερό με μεγάλους τροχούς για χρήση σε μαλακούς ακάλυπτους αγρούς χωρίς καμιά βελτιστοποίηση. Δεν υπήρχαν φρένα και η ουριαία πέδηση που ήταν συνήθως ένα σταθερό και μη κατευθυνόμενο εξάρτημα επιδρούσε σαν ένα είδος φρένου κατά την προσγείωση καθώς το αεροσκάφος έτρεχε πάνω στον μαλακό και γυμνό αγρό. Επίσης λειτουργούσε σαν σταθεροποιητής πορείας ιδιαίτερα κατά την απογείωση⁷³.

Το μοναδικό μέσον για πραγματοποίηση ελιγμών στο έδαφος ήταν η δράση του αέρα της προπέλας πάνω στο ουριαίο κατακόρυφο πηδάλιο κατεύθυνσης. Οι εγκάρσιοι άνεμοι (crosswind) επιδρούσαν απαγορευτικά στις επιχειρήσεις και τα περισσότερα αεροδρόμια ήταν περίπου τετράγωνα ή στρογγυλά ώστε κάθε αεροπλάνο να μπορεί να απογειώνεται ή να προσγειώνεται αντίθετα στον άνεμο⁷³.

Τυπικά οι αεροπόροι βρισκόντουσαν σε έναν ανοικτό χώρο εκτεθειμένοι στα στοιχεία της φύσης χωρίς θέρμανση ή πρόσθετες φιάλες οξυγόνου ακόμη και στα 20.000 πόδια (περίπου 7 χλμ) ύψος, που μπορούσαν να φθάσουν κάποια αεροσκάφη⁷³. Χρειάζονταν εξαιρετική φυσική κατάσταση για να ανταπεξέλθουν στη δυσφορία.

Ο διαχωρισμός των κατασκευαστών κινητήρων και αεροσκαφών ωφέλησε την επίδοση και την αξιοπιστία. Έγινε δυνατή η κατασκευή μεγαλύτερων αερο-

σκαφών που μπορούσαν να μεταφέρουν περισσότερους επιβάτες σε μεγαλύτερη απόσταση.

Ο μαλακός αγρός ήταν πλέον ακατάλληλος. Ο διάδρομος προσγείωσης έπρεπε να έχει κατάλληλη κατασκευή για τα βαρύτερα αεροσκάφη, έγινε ακριβότερος και απέκτησε την μορφή του διαδρόμου ενώ παράλληλα η υποδομή του αεροδρομίου άρχισε να αυξάνει. Ο συγκεκριμένος προσανατολισμός του διαδρόμου έκανε απαραίτητο τον εφοδιασμό των αεροσκαφών με σύστημα οδήγησης πάνω στο έδαφος ώστε οι πλάγιοι άνεμοι να μην είναι απαγορευτικοί.

Χαρακτηριστικά δείγματα αεροσκαφών μεταφορών των μεγάλων πρωτοπόρων κατασκευαστών ήταν ο «Γολιάθ» του Φάρμαν (1918, Farman F60 “Goliath”) ένα διπλάνο με δυο κινητήρες Σάλμσον (Salmson) 260 ίππων που μπορούσε να μεταφέρει μέχρι 12 επιβάτες σε κλειστό θάλαμο και τους 2 αεροπόρους σε ανοικτό, με ταχύτητα μέχρι 130 χλμ/ώρα (80 κόμβους). Το Νιεπόρτ 30Τ (1919, Nieuport 30T) ήταν ένα διπλάνο με έναν κινητήρα Ρενώ (Renault) 450 ίππων που μετέφερε 6-8 επιβάτες σε κλειστό θάλαμο και έναν αεροπόρο σε ανοικτό, με ταχύτητα που έφθανε τα 140 χλμ/ώρα (90 κόμβους). Το Μπλεριώ Σπαντ 33 (1920, Blériot Spad 33 Herbemont) ένα διπλάνο με έναν κινητήρα Σάλμσον (Salmson) 260 ίππων που μπορούσε να μεταφέρει μέχρι 4 επιβάτες σε κλειστό θάλαμο με έναν αεροπόρο σε ανοικτό, με ταχύτητα μέχρι 155 χλμ/ώρα (100 κόμβους), σε απόσταση που έφθανε τα 670 μίλια.

Παράλληλα, άρχισαν να εμφανίζονται μεγάλοι κατασκευαστές που συνέδεσαν το όνομά τους με την εξέλιξη των πολιτικών αεροσκαφών με κυριότερους τους:

- Ο Ουγκώ Γιούνκερς (Hugo Junkers, 1859 - 1935). Ίδρυσε την ομώνυμη εταιρεία στα 1912. Υπήρξε ένας από τους ιδιαίτερα επιτυχημένους κατασκευαστές που κυριάρχησε στην Ευρώπη την περίοδο του μεσοπολέμου. Ήταν ο πρώτος που κατασκεύασε ολομέταλλα κλειστά μονοπλάνα για αερομεταφορές (τύπος F13 ή Ju13, 25/7/1919 με χωρητικότητα επιβατών 4). Ιδιαίτερα επιτυχημένοι ήταν οι τύποι Ju24 ή G24 και Ju52 (κατασκευάστηκαν 4.835 αεροσκάφη Ju52). Κατασκευαστής των γερμανικών αεροσκαφών του β' παγκοσμίου πολέμου Ju 87B γνωστότερου σαν «Στούκας» (“Stuka”) από το οποίο κατασκευάστηκαν περί τα 6.000 αεροσκάφη καθώς και του Ju 88 πολεμικού αεροσκάφους γενικής χρήσης που έδωσε περί τα 15.000 αεροσκάφη ακολούθησε την τύχη του μετώπου και οι εγκαταστάσεις του εργοστασίου καταστράφηκαν ολοκληρωτικά από τις συμμαχικές δυνάμεις το 1944.
- Ο Βίλχεμ Μπόινγκ (Wilhelm ή William Edward Boeing, 1881 - 1956). Ίδρυσε την ομώνυμη εταιρεία στα 1916. Είχε ιδιαίτερα καλές επιδόσεις στην κατασκευή πολιτικών αεροσκαφών και διακρίθηκε στα αεριωθούμενα με τα οποία καταπιάστηκε από τις αρχές της δεκαετίας του 1950. Ενενήντα χρόνια αργότερα, παραμένει ένας από τους κορυφαίους κατασκευαστές πολιτικών αεροσκαφών σε παγκόσμια κλίμακα.

- Ο Ντόναλντ Ντάγκλας (Donald Wills Douglas, 1892 - 1981). Ίδρυσε την ομώνυμη εταιρεία στα 1920. Ήταν από τους πρώτους που κατασκεύασαν ολομέταλλα κλειστά μονοπλάνα. Ο τύπος DC-3 (ή C-47), περισσότερο γνωστός σαν «Ντακότα» (“Dakota”) αμέσως μετά τη λήξη του β΄ παγκοσμίου πολέμου ήταν σχεδόν το μοναδικό αεροπλάνο πολιτικής αεροπορίας σε ολόκληρο τον κόσμο. Δεν ακολούθησε την ίδια επιτυχημένη πορεία με τα αεριωθούμενα και τελικά αγοράστηκε από την ανταγωνίστρια Boeing στις 4/8/1997.
- Ιγκόρ Σικόρσκι (Igor Ivanovich Sikorsky, 25/5/1889-26/10/1972)⁸⁵. Γεννημένος στο Κίεβο, ολοκλήρωσε σπουδές μηχανικού, αφιερώθηκε όμως από νωρίς στη σχεδίαση ιπταμένων μηχανών. Επηρεασμένος από τον Λεονάρδο ντα Βίντσι προσπάθησε να κατασκευάσει ελικόπτερο ήδη από το 1909. Μετά από μια σειρά αποτυχημένων πειραμάτων στράφηκε στα κλασικά αεροσκάφη και τον Μάιο του 1911 η Πέμπτη έκδοση του αεροσκάφους του, το S-5 έκανε την πρώτη του επιτυχημένη πτήση. Εργάστηκε για την Ρωσική αεροπορία μέχρι την Ρωσική επανάσταση, οπότε αναγκάστηκε να εγκατασταθεί τελικά στις ΗΠΑ το 1919 και ίδρυσε την ομώνυμη εταιρεία τον Μάρτιο του 1923. Κατασκεύασε μια σειρά επιτυχημένων αεροσκαφών μεταξύ των οποίων το VS-44A “Excalibur” που μπορούσε να μεταφέρει 40 επιβάτες. Στην ουσία παρέμεινε πιστός και στις 14/9/1939 πραγματοποίησε την πρώτη επιτυχημένη πτήση με το πρώτο ελικόπτερο (VS-300 με κινητήρα Lycoming 65 ίππων). Από εκείνη τη στιγμή έγινε ο πατέρας του ελικοπτέρου και δημιούργησε μια σειρά επιτυχημένων ελικοπτέρων.
- Φορντ Τρικιντήριο (“Ford Trimotor”). Είναι από τα ελάχιστα αεροσκάφη που παρήγαγαν εταιρείες αυτοκινήτων όταν η Φορντ αγόρασε την «Εταιρεία Μεταλλικών Αεροπλάνων Στούτ» (“Stout Metal Airplane Company”) που το κατασκεύασε. Φανερά επηρεασμένο από τα αεροσκάφη «Γιούνκερς», στα 1925 που πρωτοπέταξε ήταν το μεγαλύτερο επιβατηγό αεροσκάφος που παραγόταν στην αμερικάνικη ήπειρο με χωρητικότητα γύρω στους 8 επιβάτες (σύντομα αυξήθηκε στους 12). Θεωρήθηκε αρκετά επιτυχημένο για την εποχή του.
- Ο Άλλαν Χέυνς Λόκχιντ (Allan H. Loughhead, 20/1/1889 - 28/5/1969). Σε ηλικία 27 ετών, το 1916 ίδρυσε μαζί με τον κατά δυο χρόνια μεγαλύτερο αδελφό του Μάλκολμ (Malcolm Loughhead) στη Σάντα Μπάρμπαρα στην Καλιφόρνια (Santa Barbara, California) των ΗΠΑ την ομώνυμη εταιρεία (“Loughhead Aircraft Manufacturing Company”) η οποία ενώ μετά από δυο χρόνια έκανε την πρώτη επιτυχημένη πτήση με το διπλάνο F-1, τελικά δεν άντεξε τον ανταγωνισμό και πτώχευσε (1919). Το 1926, ο Άλλαν ίδρυσε στο Χόλυγουντ (Hollywood, California) την επιτυχημένη εταιρεία του “Lockheed Aircraft Company” παραφράζοντας το όνομά του ώστε να ακούγεται το ίδιο. Το μονοπλάνο που δημιούργησε, το «Βέγκα» (“Lockheed Vega”) που πρωτοπέταξε στις 4/7/1927,

⁸⁵ www.sikorsky.com, 2006

είχε αρκετά βελτιωμένα χαρακτηριστικά και χαμηλό σχετικά κόστος και έγινε ένα από πλέον δημοφιλή αεροπλάνα. Χρησιμοποιήθηκε για πολλά σημαντικά επιτυχημένα εγχειρήματα της εποχής του. Παρόλα αυτά η επιτυχημένη πορεία της εταιρείας συνεχίστηκε και μετά τον β' παγκόσμιο πόλεμο και έδωσε ιδιαίτερα σημαντικά αεροσκάφη πολιτικών αερομεταφορών όπως το «L-049 Κονστελέϋσον» ("L-049 Constellation") ή το αεριωθούμενο «L-1011 Τραϊσταρ» ("L-1011 TriStar") το οποίο στην εποχή του ήταν το τρίτο μεγαλύτερο αεροσκάφος πολιτικών αερομεταφορών. Παρόλα αυτά η εταιρεία επιδόθηκε κυρίως στα στρατιωτικά - ερευνητικά - διαστημικά σκάφη, μέχρι το 1995 που ενώθηκε με την εταιρεία «Μάρτιν Μαριέττα» ("Martin Marietta") και μετονομάστηκε σε «Λόκχιντ - Μάρτιν» ("Lockheed Martin Corporation").

- Πραττ & Ουίτνεϋ (Pratt & Whitney). Ο Φράνσις Α. Πραττ (Francis Ashbury. Pratt, 1827-1902) και ο Άμος Ουίτνεϋ (Amos Whitney, 1832-1920) ίδρυσαν το 1860 την εταιρεία «P&W Ακρίβεια» ("P&W ACCURACY") που σύντομα μετονομάστηκε σε «Πραττ & Ουίτνεϋ» ("Pratt & Whitney Company"), αναδείχθηκε σε κορυφαίο κατασκευαστή οργάνων ακριβείας αποκτώντας μεγάλη φήμη και κέρδη. Όλα αυτά βέβαια δεν έχουν καμιά σχέση με αεροπλάνα, μέχρι το 1925 όταν ο Φρειδερίκος Ρέντσλερ (Frederick Brant Rentschler, 8/11/1887 - 25/4/1956), πλησίασε την εταιρεία ψάχνοντας για χρηματοδότη και εγκατάσταση για να κατασκευάσει τον νέο του αεροπορικό κινητήρα. Η P&W τον χρηματοδότησε με 250.000 \$ και του παραχώρησε χώρο στις εγκαταστάσεις της για την κατασκευή του κινητήρα. Το αποτέλεσμα ήταν η ίδρυση της «Πραττ & Ουίτνεϋ Εταιρεία Αεροσκαφών» ("Pratt & Whitney Aircraft Company"). Ο κινητήρας «Σφήκα» ("Wasp") ήταν ήδη έτοιμος τα Χριστούγεννα του 1925. Φθάνοντας την ισχύ των 425 ίππων ήταν ο αδιαφιλονίκητος πρωτοπόρος στους αεροπορικούς κινητήρες. Τον Μάρτιο του 1926 πέρασε με επιτυχία τις δοκιμές του Ναυτικού και τον Οκτώβριο του ίδιου χρόνου το Ναυτικό παρήγγειλε 200 κινητήρες. Οι επιδόσεις της «Σφήκας» σε ταχύτητα, ισχύ, λειτουργικότητα και αξιοπιστία έδωσαν νέα ώθηση στην αμερικάνικη αεροπορική βιομηχανία, και όλα τα αεροσκάφη της ηπείρου βαθμιαία, χρησιμοποιούσαν τους κινητήρες της «Πραττ & Ουίτνεϋ». Αμέσως μετά τον β' παγκόσμιο πόλεμο ήταν σχεδόν οι μοναδικοί αεροπορικοί κινητήρες που χρησιμοποιούνται σε παγκόσμια κλίμακα, ενώ εξίσου καλοί ήταν και οι αεριωθούμενοι κινητήρες που παρήγαγε σύντομα.

7.7 Η ασφάλεια των πτήσεων στο προσκήνιο

Η δεκαετία του 1920 ήταν εκείνη κατά την οποία αναπτύχθηκαν οι εναέριες συγκοινωνίες (ιδιαίτερα στην Ευρώπη) φέρνοντας το θέμα ασφάλειας στο προσκήνιο. Το 1927, στην Ευρώπη πραγματοποιήθηκαν περίπου 15 εκ. μίλια στις

αερομεταφορές, από τα οποία 6.189.000 στη Γερμανία, 4.272.000 στη Γαλλία, 4.027.850 στη Βρετανία, από 800.000 μίλια πραγματοποιήθηκαν στην Ιταλία και την Ρωσία ενώ παρόμοιο πηπτικό έργο είχε και η Σουηδία. Αντίστοιχα στις ΗΠΑ πραγματοποιήθηκαν 5.100.000 μίλια πτήσεων, ενώ υπήρχαν 165 εργοστάσια αεροσκαφών έναντι 80 εργοστασίων αυτοκινήτων στην ίδια χώρα⁸⁶. Οι ταχύτητες των διαφόρων μεταφορικών μέσων έφθαναν τα 9 χλμ/ώρα για τα πλοία, τα 40 χλμ/ώρα για τα αυτοκίνητα, τα 60 χλμ/ώρα για τους σιδηροδρόμους και τα 150 χλμ/ώρα για τα αεροπλάνα⁸⁶.

Το 1921 στη Γαλλία σύμφωνα με στατιστική της χώρας, αναλογούσε 1 ατύχημα για κάθε 1.000 επιβάτες μετά από 500 χλμ για τις εναέριες γαλλικές γραμμές και 1 ατύχημα για κάθε 1.000 επιβάτες μετά από 180.000 χλμ για τις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες της χώρας⁸⁷. Ενώ για την περίοδο 1922-1928 («μετά από 7 χρόνια») στην ίδια χώρα στην αεροπορία υπήρχαν 110.000 επιβάτες και συνέβησαν 40 ατυχήματα (σημ. δεν γνωρίζουμε αν όλα τα ατυχήματα αφορούσαν αερομεταφορές), ενώ στις σιδηροδρομικές μεταφορές που είχαν 850.000.000 επιβάτες συνέβησαν 430 ατυχήματα.

Από την πλευρά της ασφάλειας πτήσεων στις ΗΠΑ, η πρώτη Υπηρεσία για την διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων πολιτικών αεροσκαφών η πενταμελής Επιτροπή Ατυχημάτων Αεροσκαφών (Aircraft Accident Board) ιδρύθηκε στις 30/6/1928 κάτω από τον Κλάδο των Αεροναυτικών του Υπουργείου Εμπορίου (Commerce Department's Aeronautics Branch) με σκοπό την διερεύνηση, ανάλυση των αιτιών με σκοπό την αποτροπή και ελαχιστοποίηση παρόμοιων περιστατικών στο μέλλον⁸⁸. Στις 15/9/1928 ο Κλάδος των Αεροναυτικών δημοσίευσε την «Στατιστική Ατυχημάτων Πολιτικής Αεροπορίας» ("civil aviation accident statistics") για το α' εξάμηνο του 1928⁸⁹. Αναφέρθηκαν συνολικά 390 ατυχήματα από τα οποία 34 σε προγραμματισμένες τακτικές πτήσεις, 69 ατυχήματα σε εκπαιδευτικές πτήσεις, 17 ατυχήματα σε πειραματικές και 270 σε άλλες πτήσεις. Οι κύριες αιτίες που αποδόθηκαν ήταν σφάλμα αεροπόρου στο 43,29% των ατυχημάτων, βλάβη κινητήρα στο 16,59%, καιρός στο 10,23%, αεροδρόμιο ή έδαφος στο 8,72% ενώ το υπόλοιπο 21,17% αποδόθηκε σε διάφορες άλλες αιτίες. Στα ατυχήματα αυτά σκοτώθηκαν 153 άνθρωποι και τραυματίστηκαν 276, αλλά μόνον 6 από τους θανάτους συνέβησαν σε προγραμματισμένες τακτικές πτήσεις.

Αυτά τα στατιστικά στοιχεία δίνουν μια σαφή εικόνα για το μέγεθος των προφυλάξεων που από την αρχή θεσμοθετήθηκαν στις προγραμματισμένες εμπορικές πτήσεις αερομεταφορών.

⁸⁶ Αποκορίτου Ευάγγελου Χ., «Συγκοινωνία και μεταφοραί», τυπογραφείο Ιωαν. & Αριστ. Γ. Παπανικολάου, Αθήνα 1929, σελ. 171-174 («Β' Εναέριοι Μεταφοραί»).

⁸⁷ Αποκορίτου Ευάγγελου Χ., «Συγκοινωνία και μεταφοραί», τυπογραφείο Ιωαν. & Αριστ. Γ. Παπανικολάου, Αθήνα 1929, σελ. 169-170 («Ιδιότητες των εναέριων μέσων μεταφοράς»).

8

Η Πολιτική Αεροπορία στην Ελλάδα

8.1 Ο Ελευθέριος Βενιζέλος

Οι οραματισμοί του Ελευθέριου Βενιζέλου για την Ελλάδα, δεν σταματούσαν στο διπλωματικό ή στρατιωτικό επίπεδο. Καταλάβαινε τη σημασία της αεροπορίας, τόσο στον στρατιωτικό τομέα όσο και στον αναπτυξιακό που ήταν οι δημόσιες αερομεταφορές (πολιτική αεροπορία). Η εκτενής θητεία του σαν πρωθυπουργός, του έδωσε την ευκαιρία να εντάξει την Ελλάδα μέσα στους πρωτοπόρους.

Δεν είναι τυχαίο ότι υπήρξε ο πρώτος επιβάτης ελληνικού αεροσκάφους, τόσο στην ιδιωτική αεροπορία (8/2/1912, Εμμ. Αργυρόπουλος), όσο και στις δημόσιες αερομεταφορές (10/7/1931, Ελληνικές Εθνικές Εναέριες Συγκοινωνίες).

Φρόντισε ώστε η Ελλάδα να είναι από τις πρώτες χώρες που χρησιμοποίησαν πολεμική αεροπορία (1912). Επίσης φρόντισε η Ελλάδα να είναι από τις πρώτες χώρες (25 χώρες αρχικά, από τις οποίες έλλειπαν οι ΗΠΑ) που υπέγραψαν την πρώτη Διεθνή Συνθήκη Αεροπλοΐας (13/10/1919, Παρίσι), την οποία πιθανότατα υπέγραψε ο ίδιος. Φρόντισε για την δημιουργία του Κρατικού Εργοστασίου Αεροπλάνων (ΚΕΑ), μια ιδέα που ξεκίνησε το 1917 και κόντευε να ολοκληρωθεί λίγο πριν διακοπεί από την Μικρασιατική καταστροφή (1921). Τελικά, μετά από υπογραφή σύμβασης με την Βρετανική Εταιρεία “Blackburn” το ΚΕΑ απέκτησε γραμμή παραγωγής αεροσκαφών (1925). Παρήγαγε μια σειρά από το ολομέταλλο διθέσιο τορπιλοπλάνο Τ.3Α «Βέλος».

Η εμπειρία που απέκτησε το τεχνικό προσωπικό που συμμετείχε στην γραμμή παραγωγής των αεροσκαφών αυτών φάνηκε ιδιαίτερα πολύτιμη, όταν κλήθηκε να επανδρώσει την τεχνική υποστήριξη στο ξεκίνημα των δημοσίων αερομεταφορών.



Αριστερά: Ο Πρωθυπουργός και Υπουργός Αεροπορίας Ελευθ. Βενιζέλος μετά του Υφυπουργού Αλέξ. Ζάννα, του Στρατηγού Δαγολή αρχηγού του Γενικού Επιτελείου Στρατού και του Δντού Πολεμικής Αεροπορίας πλοιάρχου Βούλγαρη στο Τατόι, 1930.

(Ευγενική χορηγία Υπηρεσίας Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας Κωδ. 30009)

Δεξιά: Η γραμμή παραγωγής των торπιлоπλάνων "Βέλος" στο Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων.

(Αποστολόπουλου Ν.Π., "Ελληνική Αεροπορία", Αθήνα, 1927)



Το Ελληνικής Κατασκευής ολομέταλλο торπιлоπλάνο "Βέλος" ενώ δοκιμάζεται στο Φαληρικό όρμο.

(Jane's "All the world's aircraft", έκδοση 1929)

Ίδρυσε το Υπουργείο Αεροπορίας (23/12/1929)⁸⁸ στο ξεκίνημα του οποίου μπήκε επικεφαλής⁸⁹ διαλέγοντας ταυτόχρονα έναν ιδιαίτερα άξιο και δραστήριο υφυπουργό τον Αλέξανδρο Ζάννα που από τις 30/3/1930 ανέλαβε ολόκληρο το Υπουργείο. Έτσι ξεκινά και η ιστορία της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, που είχε την ευθύνη της οργάνωσης της Πολιτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα, τόσο σε επίπεδο διαδικασιών όσο και σε επίπεδο υποδομών.

⁸⁸ Ν.4451/1929, «Περί συστάσεως Υπουργείου Αεροπορίας», ΦΕΚ Α442, 23/12/1929, σελ. 3703.

⁸⁹ ΠΔ 23/12/1929, «Περί διορισμού του κ. Ελευθερίου Κ. Βενιζέλου, Προέδρου του Υπουργικού Συμβουλίου, ως Υπουργού Αεροπορίας», ΦΕΚ Α442, 23/12/1929, σελ. 3703.

Παράλληλα με την ίδρυση του Υπουργείου Αεροπορίας, προχώρησαν και οι προσπάθειες οργάνωσης των δημόσιων αερομεταφορών⁹⁰. Τελικά μετά από μια σημαντική προσπάθεια να επιλυθούν μια μεγάλη σειρά ιδιαίτερα σημαντικών προβλημάτων, στις 10/7/1931 εγκαινίασε την πρώτη γραμμή δημόσιων αερομεταφορών. Η πρώτη εταιρεία δημόσιων αερομεταφορών στην Ελλάδα έχει τη σφραγίδα του.

Μετά την αποχώρησή του από την κυβέρνηση, η πολιτική αεροπορία δεν γνώρισε παρόμοια ανάπτυξη.

8.2 1920-1930: Η προπαρασκευαστική δεκαετία

Όπως σε όλες τις χώρες έτσι και στην Ελλάδα, οι δημόσιες αερομεταφορές ξεκίνησαν με την διακίνηση του επίσημου ταχυδρομείου, όταν υπεγράφησαν οι «Διαταγαί Πορείας» από τον τότε Υπουργό Συγκοινωνίας Αλέξανδρο Παπαναστασίου (Νοέμβριος 1918) με τίτλο «Διεύθυνσις Συγκοινωνίας, Εναέριος Ταχυδρομική Υπηρεσία»⁹¹. Τον επόμενο μήνα (Δεκέμβριος 1918) συγκροτήθηκε νέα ειδική Υπηρεσία Αεροπορικού ταχυδρομείου⁹² και τον επόμενο μήνα (Ιανουάριος 1919) με σχετικό νόμο προβλέπεται η δυνατότητα μεταφοράς επιβατών εφόσον υπάρχει διαθέσιμη θέση στα ταχυδρομικά αεροσκάφη⁹³. Δημιουργήθηκαν τέσσερις γραμμές, οι δυο με επίκεντρο την Θεσσαλονίκη (Αθήνα - Θεσσαλονίκη και Θεσσαλονίκη - Δεδέαγατς [Αλεξανδρούπολη] - Κωνσταντινούπολη). Μέσα στο 1919 πραγματοποιήθηκαν στη γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη 95 πτήσεις, μια την βδομάδα για τον χειμώνα και δυο την βδομάδα για τους υπόλοιπους μήνες⁹⁴.

Αυτό ήταν το αποτέλεσμα της λήξης του α' παγκοσμίου πολέμου, οπότε φαίνεται ότι χρησιμοποιήθηκαν στρατιωτικά αεροσκάφη για την πολιτική αυτή χρήση.

⁹⁰ Ν.4809/1930, «Περί κυρώσεως της μετά της Εταιρείας "Ίκαρος" συναφθείσης Συμβάσεως "περί παραχωρήσεως εις αυτήν του προνομίου της αποκλειστικής εκμεταλλεύσεως εναέριων μεταφορών".», ΦΕΚ Α237, 8/11 Ιουλίου 1930, σελ. 2001-2014.

⁹¹ Δρόσος Π.Ι. (& Ξανθόπουλου Α.) «Το αεροπορικών ταχυδρομείων εν Ελλάδι», περιοδικό «Φιλοτέλεια», τεύχος 345, Σεπτέμβριος 1957, σελ. 50-51. Βλέπε και Τρεμόπουλου Μιχάλη, «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», εκδόσεις παρατηρητής, έκδοση α', Θεσσαλονίκη 2001, ISBN 960-374-115-9, σελ. 39 («§3.3 Τα αεροπορικά ταχυδρομεία και οι πρώτοι επιβάτες.»).

⁹² Διάταγμα 208 της 25/12/1918. Βλέπε και Τρεμόπουλου Μιχάλη, «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», εκδόσεις παρατηρητής, έκδοση α', Θεσσαλονίκη 2001, ISBN 960-374-115-9, σελ. 39 («§3.3 Τα αεροπορικά ταχυδρομεία και οι πρώτοι επιβάτες.»).

⁹³ Ν.1707/1919 - Άρθρο 10, 22/1/1919 (που ίσχυσε από 28/1/1919). Βλέπε και Τρεμόπουλου Μιχάλη, «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», εκδόσεις παρατηρητής, έκδοση α', Θεσσαλονίκη 2001, ISBN 960-374-115-9, σελ. 39 («§3.3 Τα αεροπορικά ταχυδρομεία και οι πρώτοι επιβάτες.»).

⁹⁴ Καλογερά Αλκιβιάδης, «Αεροπορικό στρατιωτικό ταχυδρομείο κατά το 1919», περιοδικό «Φιλοτελική Ηχώ», τεύχος 96 - Δεκέμβριος 1975, σελ. 123. Βλέπε και Τρεμόπουλου Μιχάλη, «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», εκδόσεις παρατηρητής, έκδοση α', Θεσσαλονίκη 2001, ISBN 960-374-115-9, σελ. 39 («§3.3 Τα αεροπορικά ταχυδρομεία και οι πρώτοι επιβάτες.»).

Στις 13/10/1919 υπογράφηκε στο Παρίσι η Διεθνής Συνθήκη Αεροπλοΐας από 25 χώρες μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα. Η συνθήκη έγινε νόμος του κράτους ενάμισι χρόνο αργότερα⁹⁵. Οι διαρκείς αναθεωρήσεις της συνθήκης, έθεταν θέμα παρακολούθησής τους και επικύρωσής τους. Έτσι το 1923 ορίστηκε ο Υπουργός Εξωτερικών να έχει αυτή την αρμοδιότητα⁹⁶.

Για το ξεκίνημα των εναέριων μεταφορών ο Ναυτικός Ακόλουθος στην Πρεσβεία της Ελλάδας στο Παρίσι, πλοίαρχος Πολ. Ναυτικού Ν.Ι. Μπότασης έγραφε στις 7/12/1923⁹⁷:

«Το 1922 ο προϋπολογισμός της Γαλλίας προέβλεπε για αεροναυτικές δαπάνες 435 εκ. φράγκα, από τα οποία 288 εκ. για την πολεμική αεροπορία και 147 εκ. για το υφυπουργείο της Αεροπλοΐας και των εναέριων μεταφορών. Το $\frac{1}{3}$ του ποσού διατέθηκε σε υπηρεσίες κοινές με την πολεμική αεροπορία όπως θεωρητικές μελέτες και αναζητήσεις, επιστημονικά εργαστήρια, διεύθυνση κατασκευών, κεντρική μετεωρολογική υπηρεσία. Από τα υπόλοιπα 100 εκ. φράγκα, 65 εκ. διατέθηκαν στην υλική οργάνωση των εναέριων γραμμών και 35 εκ. για επιχορηγήσεις στις εταιρείες εναέριων συγκοινωνιών και μεταφορών. Οι γαλλικές εταιρείες μεταφορών χρησιμοποιούν σήμερα 350 πτητικές μηχανές και 200 χειριστές.»

Με το ξεκίνημα των δημόσιων αερομεταφορών στην Ευρώπη, αναπτύχθηκε ενδιαφέρον διαφόρων εταιρειών να πραγματοποιήσουν πτήσεις προς την Ελλάδα. Το Ελληνικό κράτος το 1925 δημιούργησε «Γραφείο Εναέριων Συγκοινωνιών» κάτω από την Γενική Διεύθυνση Τ.Τ.Τ. (Τηλεγράφων, Τηλετύπων και Τηλεπικοινωνιών) του Υπουργείου Συγκοινωνιών, που αναλάμβανε τα θέματα εναέριων μεταφορών (νομοθετικών, συμμετοχής στις εργασίες των διεθνών οργανισμών όπως της «Διεθνούς Επιτροπής Αεροπλοΐας», σύναψης και ελέγχου συμβάσεων εναέριων συγκοινωνιών) τόσο για επιβάτες όσο και για εμπορεύματα ή ταχυδρομείο⁹⁸. Η συνεισφορά του γραφείου εκείνου στην σύνταξη των νόμων για την οργάνωση των πρώτων εναέριων μεταφορών της Ελλάδας υπήρξε πολύτιμη⁹⁹. Την ίδια χρονιά παραχώρησε συμβάσεις εκτέλεσης τακτικών πτήσεων με εξέχουσες, το 1925 στην Ιταλική «Αεροεσπρέσσο»⁹⁹ (η οποία ανέλαβε το 1926 και την διακίνηση του υλικού των Ελληνικών Ταχυδρομείων προς το εξωτερικό¹⁰⁰) και στην Γαλλική «Αεροπορικές Μεταφορές» («Mersageries

⁹⁵ Ν.2569/1921, «περί κυρώσεως της εν Παρισίοις υπογραφείσης την 30 Σεπτεμβρίου / 13 Οκτωβρίου 1919 Διεθνούς Συμβάσεως περί Αεροπλοΐας», ΦΕΚ Α68, 26/4/1921, σελ. 248.

⁹⁶ ΝΔ 31/12/1923 «Περί της Διεθνούς Συμβάσεως Αεροπλοΐας», ΦΕΚ Α390, σελ. 2815.

⁹⁷ Μπόταση Ν.Ι., «Η εμπορική Αεροπλοΐα εν Ελλάδι και εν τη ανατολική Μεσόγειο», Τυπογρ. Π.Δ.Σακελλάριου, Αθήνα 1924, ανάτυπο από την Ναυτική Επιθεώρηση, έτος Η' - 1924 - Τόμος XI, τεύχος 41 - Ιανουάριος, σελ. 8 («Β' Εγκατάστασις δικτύου εναέριων συγκοινωνιών.»).

⁹⁸ Παραρά Μιχάλη, «Η ιστορία της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας», ανέκδοτο έργο.

⁹⁹ ΝΔ 18/20 Ιουλίου 1925 «Περί κυρώσεως της μετά της εταιρείας «ANONIMA AERESPRESSO ITALIANA» συναφθείσης συμβάσεως εναέριων συγκοινωνιών», ΦΕΚ Α183.

¹⁰⁰ www.elta.gr, 2006.

Transariennes”)¹⁰¹. Λόγω έλλειψης υποδομών, οι εναέριες συγκοινωνίες πραγματοποιούνται με υδροπλάνα. Αυτό ανάγκασε τη δημιουργία της «Υπηρεσίας Συγκοινωνιακών Ναυτικών Αερολιμένων» κάτω από το Υπουργείο Ναυτικών¹⁰² (1926) για την δημιουργία και φροντίδα των ναυτικών εγκαταστάσεων ή υδρόσκαλων.

Την ίδια εποχή (1926) ο Νίκος Καμπάνης (μαζί με τον Ε. Βαλασάκη) ίδρυσε την εταιρεία «Ίκαρος»¹⁰³ σε μια προσπάθεια δημιουργίας εταιρείας δημόσιων αερομεταφορών. Λόγω της έλλειψης των βασικών υποδομών, θεσμοθετημένων διαδικασιών και αρμόδιας Κρατικής Υπηρεσίας, το εγχείρημα ήταν ιδιαίτερα δύσκολο.

Το 1928-9 κλήθηκε η εταιρεία Γιούνκερς και πραγματοποίησε έκθεση αεροσκαφών στο Τατόϊ κάτι που κίνησε το ενδιαφέρον πλήθους κόσμου, ενώ λίγο αργότερα ξεκίνησε σειρά δοκιμών της επίδοσης των τρικινητήριων Ju24G που διήρκεσε 2 μήνες, κατά τους οποίους πραγματοποιήθηκαν 144 ώρες πτήσης καλύπτοντας 25.000χλμ, δίνοντας τη δυνατότητα ακριβούς μέτρησης των διαφορών επιχειρησιακών παραμέτρων για την εκμετάλλευση των συγκεκριμένων αεροσκαφών. Στις αρχές του 1930 ήταν ήδη έτοιμη πλήρης και λεπτομερής μελέτη σκοπιμότητας για την ίδρυση της αεροπορικής εταιρείας. Η μελέτη αυτή χρησιμοποιήθηκε και στον Ν.4809/1930 με τον οποίο η Εταιρεία «Ίκαρος» αναλάμβανε την υποχρέωση μέσα σε 6 μήνες να ιδρύσει άλλη εταιρεία, βρίσκοντας τα κατάλληλα κεφάλαια για τον σκοπό, η οποία θα είχε την εκμετάλλευση των εναέριων γραμμών. Η νέα αυτή εταιρεία θα είχε το προνόμιο αποκλειστικής εκμετάλλευσης των εναέριων μεταφορών στο εσωτερικό για 15 χρόνια, και προέβλεπε και χιλιομετρική αποζημίωση για την κάλυψη του λειτουργικού κόστους της εταιρείας.

Ένα εγχείρημα που κίνησε το ενδιαφέρον του κόσμου ξεκίνησε στις 8/6/1928 όταν απογειώθηκε από το Τατόϊ ένα αεροσκάφος τύπου “Bréguet Bré 19” με το όνομα «ΕΛΛΑΣ», της πολεμικής αεροπορίας, με χειριστή τον υπολοχαγό Ευάγγελο Παπαδάκο (από τους πρώτους χειριστές πολιτικής αεροπορίας) και παρατηρητή τον συνταγματάρχη Χρήστο Αδαμίδη για να κάνει τον γύρο της Μεσογείου. Μετά από σταθμούς σε διάφορες πόλεις, ολοκλήρωσε το ταξίδι του στις 1/7/1928, έχοντας καλύψει απόσταση 12.000 χλμ σε 78 ώρες και 30 λεπτά πτήσης¹⁰⁴.

Η «αεροπορική ιδέα» δηλαδή «η διάδοση και εκλαΐκευση της αεροπορίας» την οποία προωθούσε και το νεοσύστατο Υπουργείο Αεροπορίας κέντριζε το εν-

¹⁰¹ ΝΔ 18/20 Ιουλίου 1925 «Περί κυρώσεως της μετά της εταιρείας “MERSAGERIES TRANSARIENNE” συναφθείσας συμβάσεως εναερίου συγκοινωνίας», ΦΕΚ Α183.

¹⁰² www.hcaa.gr, 2006.

¹⁰³ Ιδρυτικές πράξεις (συμβόλαια) Αρ. 16712 και 20330 του συμβολαιογράφου Αθηνών Γεωργίου Ξ. Κυριαζή.

¹⁰⁴ ΓΕΑ, «Ελληνική Αεροπορία - Συνοπτική Ιστορία», Τόμος 1ος: 1908-1944, Αθήνα 2000, ISBN 960-86135-5-8, σελ. 68-69 («Ο Γύρος της Μεσογείου.»).

**Το αεροσκάφος «ΕΛΛΑΣ»
που πραγματοποίησε
τον γύρο της Μεσογείου.
Διακρίνονται ο
Συνταγματάρχης
Αδαμίδης παρατηρητής
και ο Λοχαγός Ευάγγελος
Παπαδάκος (τελευταίος
δεξιά) χειριστής.
(Ευγενική χορηγία Υπηρεσίας
Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας
Κωδ. 20158)**



διαφέρουν του κόσμου και στις 8/7/1930 συστάθηκε η δεκαμελής ΚΑΕ («Κεντρική Αεροπορική Επιτροπή»)¹⁰⁵ με στόχο την εποπεία της ίδρυσης και λειτουργίας των αεροπορικών ενώσεων σε όλη τη χώρα. Μερικές ημέρες αργότερα (31/7/1930) ξεκίνησαν οι προσπάθειες ίδρυσης της ΕΦΑ («Ένωσης Φίλων Αέρος») στη Θεσσαλονίκη, ενώ στις 6/1/1931 είχε ολοκληρωθεί και η προσπάθεια για την ΑΕΑ («Αεροπορική Ένωση Αθηνών») και ακολούθησαν τον ίδιο χρόνο αρκετές άλλες μεταξύ των οποίων και η «Αερολέσχη Ελλάδος» (ΑΛΕ). Η ΕΦΑ μετά τους 3 πρώτους μήνες της λειτουργίας της αριθμούσε γύρω στα 1800 μέλη. Οι ενώσεις αυτές διοργάνωναν αεροπορικές γιορτές και επιδείξεις, πραγματοποιούσαν (ολιγόλεπτες) «πτήσεις εθισμού», διοργάνωναν προβολές ταινιών και διαλέξεων, ίδρυναν θεματικές βιβλιοθήκες και φυσικά προωθούσαν την δημοσίευση άρθρων με σχετικά θέματα. Γρήγορα εμφανίστηκαν και τα πρώτα αεροπορικά περιοδικά. Τον Απρίλιο του 1931 κυκλοφόρησε το πρώτο διπλό τεύχος του περιοδικού «Τα Φτερά» (έκδοση ΕΦΑ) στη Θεσσαλονίκη, ενώ τον Ιούλιο του 1931 το πρώτο τεύχος του περιοδικού «Αεροπλοΐα» (έκδοση ΑΕΑ) στην Αθήνα¹⁰⁶. Τον Απρίλιο του 1933 καταργήθηκε η ΚΑΕ δημιουργώντας κρίση στον χώρο της αεροπλοΐας. Σαν αντιστάθμισμα, το 1934 όλες οι αρμοδιότητες της ΚΑΕ πέρασαν στην ΑΛΕ¹⁰⁷ η οποία, τον Οκτώβριο του 1936 μετονομάστηκε σε «Βασιλική Αερολέσχη Ελλάδος» (ΒΑΛΕ)¹⁰⁸.

¹⁰⁵ Ν.4808/1930, άρθρα 4 και 5, 8/7/1930, βλέπε και Τρεμόπουλου Μιχάλη, «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», εκδόσεις παρατηρητής, έκδοση α', Θεσσαλονίκη 2001, ISBN 960-374-115-9, σελ. 78 («§6.1 Η Ένωση Φίλων Αέρος.»).

¹⁰⁶ Τρεμόπουλου Μιχάλη, «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», εκδόσεις παρατηρητής, έκδοση α', Θεσσαλονίκη 2001, ISBN 960-374-115-9, σελ. 78-80 («§6.1 Η Ένωση Φίλων Αέρος.»).

¹⁰⁷ Τρεμόπουλου Μιχάλη, «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», εκδόσεις παρατηρητής, έκδοση α', Θεσσαλονίκη 2001, ISBN 960-374-115-9, σελ. 100-103 («§9.2 Η αερολέσχη και η ανάδυση της ιδιωτικής αεροπορίας.»).

¹⁰⁸ Τρεμόπουλου Μιχάλη, «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», εκδόσεις παρατηρητής, έκδοση α', Θεσσαλονίκη 2001, ISBN 960-374-115-9, σελ. 104-105 («§9.4 Η Θεσσαλονίκη και πάλι στην πρωτοπορία, τώρα της Ανεμοπορίας.»).

8.3 Η Πρώτη Οργάνωση των Κρατικών Υπηρεσιών



Οι τρέχουσες εξελίξεις, η Διεθνής Σύμβαση Αεροπλοΐας και οι διάφορες πιέσεις και μάλιστα από το εσωτερικό, παράλληλα με την διορατικότητα του τότε πρωθυπουργού Ελ. Βενιζέλου, οδήγησαν στην σύσταση του Υπουργείου Αεροπορίας, με τη συνδρομή Βρετανών συμβούλων (η οργάνωση της Μ. Βρετανίας στον τομέα θεωρείτο η καλύτερη), αρμόδιου για όλα τα θέματα τόσο της πολεμικής όσο και της πολιτικής αεροπορίας, με τον Ν.4451/1929⁸⁸. Σύμφωνα με τον Ν.4451/1929 άρθρο 3:

«Από της ισχύος του παρόντος νόμου και μέχρι των κανονιστικών Διαταγμάτων οργάνωσης του Υπουργείου Αεροπορίας πάσαι αι Αεροπορικά Υπηρεσίαι των Υπουργείων Στρατιωτικών, Ναυτικών και Συγκοινωνίας μεθ' άπαντος του προσωπικού, ως και του εκάστοτε αποσπώμενου, και του υλικού, και των πάσης φύσεως εγκαταστάσεων των περιέχονται εις την δικαιοδοσίαν του Υπουργείου Αεροπορίας...»

Με τον Ν. 4809/1930 που υπογράφηκε λίγους μήνες αργότερα (δηλ. τη σύμβαση με την εταιρεία «Ικαρος»), το κράτος ανέλαβε την υποχρέωση ανάπτυξης των κατάλληλων υποδομών και παραχώρησε την χρήση στρατιωτικών αερολιμένων, μεταξύ των οποίων και του Τατοΐου όπου προβλεπόταν σαν βάση της εταιρείας, μέχρι τη δημιουργία Κρατικών αερολιμένων για τους τρεις προορισμούς που πρόβλεπε ο νόμος δηλ. Θεσσαλονίκη (Μοίρα Όρχου Αεροπορίας), Ιωάννινα και Ηράκλειο, καθώς και βοηθητικών αεροδρομίων. Επίσης το κράτος ανέλαβε την υποχρέωση να καλύψει με το απαιτούμενο μετεωρολογικό και τηλεπικοινωνιακό δίκτυο την εύρυθμη λειτουργία των εναέριων γραμμών.

Λίγο πριν την έναρξη των Δημόσιων αερομεταφορών στην Ελλάδα, δημοσιεύθηκε ο Ν.5017/1931 που οριοθετούσε τις βασικές έννοιες και διαδικασίες για την Πολιτική Αεροπορία¹⁰⁹, ενώ ο Ν.5100/1931 που όριζε τα θέματα επάνδρωσης της Υπηρεσίας που έπρεπε να εποπτεύει τις δημόσιες αερομεταφορές, δημοσιεύθηκε μια ημέρα μετά την επίσημη έναρξη των τακτικών αερομεταφορών στην Ελλάδα¹¹⁰. Ο Ν.5100/1931 προέβλεπε σαν προσωπικό 15 τεχνικούς, 11 διοικητικούς τακτικούς υπαλλήλους για το σύνολο των Υπηρεσιών, 14 φύλακες σηματοδότες ημερομίσθιους για την επάνδρωση των βοηθητικών αεροδρομίων, και επιπλέον 8 γραφείς και 8 δακτυλογράφους. Σύνολο προβλεπόμενου προσωπικού 56 υπαλλήλων. Οι τεχνικοί υπάλληλοι είχαν και το έργο του επιτόπιου ελέγχου των δημοσίων αερομεταφορών.

¹⁰⁹ Ν.5017/1931, «Περί Πολιτικής Αεροπορίας», ΦΕΚ Α158, 13/6/1931, σελ. 1081-1091.

¹¹⁰ Ν.5100/1931, «Περί οργάνωσης υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας», ΦΕΚ Α193, 11/7/1931, σελ. 1361-1364.

¹¹¹ Διάταγμα 7/8/1931, «Περί Κανονισμού της Εναερίου Κυκλοφορίας», ΦΕΚ Α273, 14/8/1931, σελ. 2101-2135.



Ο πρώτος υφυπουργός αεροπορίας Αλεξ. Ζάννας εν μέσω αξιωματικών της Στρατιωτικής και Ναυτικής Αεροπορίας ως και των Άγγλων συμβούλων κατά την ίδρυση του υπουργείου αεροπορίας το 1930.

(Ευγενική χορηγία Υπηρεσίας Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας Κωδ. 30003)

Ο «Κανονισμός Εναερίου Κυκλοφορίας»¹¹¹ που θεσμοθετούσε όλες τις απαραίτητες διαδικασίες για την εναέρια κυκλοφορία, δημοσιεύθηκε ένα μήνα μετά την επίσημη έναρξη των τακτικών αερομεταφορών.

Η πρώτη μεγάλη αναδιοργάνωση του Υπουργείου Αεροπορίας¹¹² ήρθε σύντομα (19/1/1932) για να αναπροσαρμόσει τις Υπηρεσίες και τις αρμοδιότητες, στις ανάγκες που υπήρχαν στην πράξη. Στην αναδιοργάνωση αυτή θεσμοθετείται στο άρθρο 22 η Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας στην οποία σύμφωνα με το άρθρο 28 υπάγεται το «Τμήμα Δ' Αεροναυτιλίας» με αρμοδιότητες:

1. Η μελέτη και παροχή πληροφοριών επί ζητημάτων αεροναυτιλιακών.
2. Η δημοσίευσις αεροναυτιλιακών οδηγιών και εγκυκλίων.
3. Η κατασκευή και έκδοσις αεροπορικών χαρτών.
4. Η μελέτη εγκαταστάσεων αεροφάρων και ραδιογωνιομέτρων (σημ. ραδιοφάρων) ως και η επισήμανσις των οδών εναερίου συγκοινωνίας εν ημέρα και εν νυκτί.
5. Η μελέτη νέων γραμμών από αεροναυτιλιακής απόψεως.
6. Ο σύνδεσμος μετά της μετεωρολογικής και ραδιοτηλεγραφικής υπηρεσίας.
7. Η εξέτασις αεροπορικών ατυχημάτων και πραγματογνωμοσύνη επί τούτων. Παραπομπή διώξεως υπευθύνων εις Γραφείον Διοικητικού.
8. Η μελέτη και εξαγωγή συμπερασμάτων επί αεροπορικών ατυχημάτων και η εισήγησις δια την λήψιν των αναγκαίων μέτρων προς αποτροπήν επαναλήψεως αυτών.
9. Η κατάταξις των ατυχημάτων εις κατηγορίας και η παροχή πληροφοριών εις το Γραφείον Στατιστικής.»

¹¹² Διάταγμα 19/1/1932, «Περί οργανώσεως Υπουργείου Αεροπορίας», ΦΕΚ Α31, 3/2/1932, σελ. 191-205.

Επίσης στην αναδιοργάνωση αυτή δόθηκε έμφαση στην διάδοση της αεροπορικής ιδέας. Συστάθηκε στο Επιτελείο του Υπουργείου σύμφωνα με το άρθρο 16 «Γραφείο II» το «Τμήμα Ε΄» με αρμοδιότητες την ανάπτυξη της ιστορίας της Αεροπορίας, την ίδρυση μουσείου Αεροπορίας και την εποπτεία εκδόσεως Αεροπορικών περιοδικών. Επίσης στη Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας, στο Τμήμα Α΄ «Εναέριων Συγκοινωνιών», το Γραφείο 2 «Εναέριων συγκοινωνιών» ορίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 25, εδάφιο 6, μεταξύ των αρμοδιοτήτων του:

«Η μελέτη και παροχή Κρατικής αρωγής εις Κ.Α.Ε. και τας Αεροπορικές Λέσχας και Ενώσεις. Η Αεροπορική προπαγάνδα και η εκλαϊκευσις του αεροπορικού πνεύματος και παροχή συνδρομής προς ενίσχυσιν της ιδιωτικής εν γένει αεροπορίας.»

Στα πλαίσια της διάδοσης της «αεροπορικής ιδέας», το συγκεκριμένο τμήμα τον Οκτώβριο του 1931 προχώρησε σε έκδοση «Αεροπορικού Οδηγού»¹¹³ ο οποίος αναφερόταν σε όλα τα θέματα που για πρώτη φορά αντιμετώπιζε το επιβατικό κοινό των δημοσίων αερομεταφορών, όπως την ασφάλεια των πτήσεων, τις διάφορες «ενοχλήσεις» που μπορεί να επηρεάσουν τους επιβάτες, τις βασικές αρχές λειτουργίας του αεροσκάφους, τους κανονισμούς, και τέλος παρουσιάζει τα προγράμματα δρομολογίων των εταιρειών της εποχής.

Η αναδιοργάνωση αυτή, της 19ης/1/1932 έδωσε την γενική μορφή της Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας όπως ίσχυε μέχρι τον β΄ παγκόσμιο πόλεμο.

Στην υποδομή βέβαια που υπήρχε περιλαμβάνοντο οι ναυτικοί αερολιμένες (υδρόσκαλες), στην Αθήνα, την Θεσσαλονίκη, την Πάτρα, την Κέρκυρα, τη Σύρο, την Μυτιλήνη, τα Χανιά, το Ηράκλειο και τον Αγ. Νικόλαο (Κρήτη) που χρησιμοποιούσαν οι ξένες αεροπορικές εταιρείες που εκτελούσαν πτήσεις με σταθμό στην Ελλάδα.

Η Μετεωρολογική Υπηρεσία (ΜΥ) ιδρύθηκε με το Ν.5258/1931¹¹⁴ με απόσπαση του προϋπάρχοντος από το 1839 αντίστοιχου Τμήματος του Εθνικού Αστεροσκοπείου Αθηνών. Επίσης επεκτάθηκε το πρώτο δίκτυο του 1890 φθάνοντας τελικά τους 28 μετεωρολογικούς σταθμούς, ενώ δημιουργήθηκαν και 3 νέοι σταθμοί παρατηρήσεων της ανώτερης ατμόσφαιρας.

Υπήρχε επίσης δίκτυο Ασύρματων Τηλεπικοινωνιών από 11 σταθμούς οι περισσότεροι από τους οποίους λειτουργούσαν αδιάκοπα.

Παράλληλα, το α΄ εξάμηνο του 1931 ήταν έτοιμα τα βοηθητικά αεροδρόμια στο Σχηματάρι, την Αταλάντη, τη Λαμία (Φάρσαλα), τον Αλμυρό, την Κατερίνη, τη Γοργόπη, τη Δράμα, την Κομοτηνή, την Κόρινθο, το Μεσολόγγι, και την Άρτα ενώ λειτουργούσε και το αεροδρόμιο της Λάρισας.

Στα τέλη του 1931 η Ελλάδα διασυνδεόταν με ξένες αεροπορικές εταιρείες με το εξωτερικό. Η Ιταλική «Αεροεσπρέσο» («Aeroespresso») που είχε αντι-

¹¹³ Υπουργείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας-Τμήμα Α΄, «Αεροπορικός Οδηγός», έκδοση α΄, (Αθήνα) 1931.

¹¹⁴ Ν.5258/1931, βλέπε και ΓΕΑ-ΕΜΥ, «Γνωρίστε την ΕΜΥ», φυλλάδιο της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας.



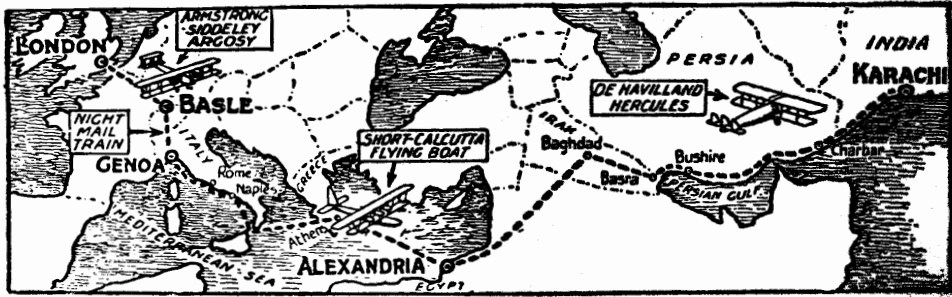
Το αεροδρόμιο του ΣΕΔΕΣ στη Θεσσαλονίκη που χρησιμοποιήθηκε από την ΕΕΕΣ όπως ήταν το 1927, λίγο πριν την λειτουργία της εταιρείας.

(Ευγενική χορηγία Υπηρεσίας Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας Κωδ. 20170)



Από τα εγκαίνια του αεροδρομίου των Ιωαννίνων 1931.

(Ευγενική χορηγία Υπηρεσίας Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας Κωδ. 30111)



1η ημέρα Λονδίνον—Βασιλεία (Basel)
αεροπορικώς και Βασιλεία—Γένουα
διά νυκτερινού express (σιδηρ/μικῶς)
2α ημέρα Γένουα—Νεάπολις.
3η » Νεάπολις—'Αθήναι

4η ημέρα 'Αθήναι—Τομπρούκ
5η » Τομπρούκ—Γάζα
6η » Γάζα—Βασσόρα
7η » Βασσόρα—Jask
8η » Jask—Κυραχί.

Το ταξίδι των "Αυτοκρατορικών Αερογραμμών" από την Αγγλία μέχρι την Ινδία όπως φαίνεται και στη διαφήμιση του 1927, διαρκούσε μόνο 8 ημέρες, με αρκετές αλλαγές αεροσκαφών ενώ σε κάποιο τμήμα χρησιμοποιείτο και τρένο. Οι επιβάτες για πρώτη φορά μπορούσαν να κάνουν ένα τόσο μεγάλο ταξίδι σε τόσο σύντομο χρόνο.

πρόσωπο στην Ελλάδα τον Μάριο Καμπάνη με γραφεία στο Π. Φάληρο, εκτελούσε με υδροπλάνα τα δρομολόγια «Βρινδήσιον - Πάτραι - Αθήναι» (συνολική διάρκεια πτήσης 4:15'), «Αθήναι - Μυτιλήνη - Κων/πολις» (συνολική διάρκεια πτήσης 4:30') και «Αθήναι - (Σύρος) - Ρόδος» (συνολική διάρκεια πτήσης 3:30'). Η Γαλλική «Αιρ Όριεντ» ("Air Orient") που είχε αντιπρόσωπο στην Ελλάδα τον Ανδρ. Μιχαλόπουλο με γραφεία στο Μέγαρο του Μετοχικού Ταμείου Στρατού στην οδό Σταδίου 15 στην Αθήνα, εκτελούσε με υδροπλάνα (αμφίβια) τα δρομολόγια «Μασσαλία - Νεάπολις - Κέρκυρα - Αθήναι - Καστελλόριζον - Βυρπητός - Δαμασκός - Βαγδάτη» (με συνολική διάρκεια πτήσης για το σκέλος Μασσαλία - Αθήνα 15:15'), ενώ με συνεργασία με την εταιρεία «Κ.Λ.Μ.» συνέχιζε στο σκέλος «Βαγδάτη - Βουχίρ - (Τζασκ) - Καραχί - Καλκούτα - (Ρανγκόν) - Μπανγκόκ - Σαϊγκόν». Η Γιουγκοσλαβική «Αεροπούτ» ("Aeropout") που είχε αντιπρόσωπο στην Ελλάδα τον οίκο «Αλλαλούφ & Σια» με γραφεία στην οδό Μεγ. Αλεξάνδρου 5 στη Θεσσαλονίκη, εκτελούσε το δρομολόγιο «Βιέννη - Γκρατζ - Ζάγκρεμπ - Βελιγράδιον - Σκόπια - Θεσσαλονίκη (Αεροδρόμιον Σέδες)» (με συνολική διάρκεια πτήσης 8:25'). Η Βρετανική «Αυτοκρατορικές Αερογραμμές» ("Imperial Airways") που είχε αντιπρόσωπο στην Ελλάδα την εταιρεία «Προμηθεύς» με γραφεία στο Μέγαρο του Μετοχικού Ταμείου Στρατού στην οδό Σταδίου 4 στην Αθήνα, εκτελούσε με υδροπλάνα (αμφίβια) τα δρομολόγια «Λονδίνον - Παρίσιοι - Βασιλεία - (σιδηροδρομικώς) Γένοβα - Νεάπολις - Κέρκυρα - Αθήναι (Π.Φάληρο)» (με συνολική διάρκεια πτήσης 18:30') και συνέχιζε με τα σκέλη «Αθήναι - Καστελλόριζον - Χαΐφα - Τιβέριος (Σιμάνκ) - Ρούτμπαχ - Βαγδάτη - (Βασ-



Με την έναρξη των πρώτων τακτικών πτήσεων στην Ελλάδα, το 1931, το Υπουργείο Αεροπορίας ξεκίνησε διαφημιστική εκστρατεία με σύνθημα "Άλλοτε και σήμερα" και κεντρικό θέμα το εικονιζόμενο σχέδιο.

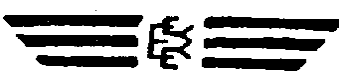
Είναι αξιοσημείωτη η ομοιότητα του θέματος με τον πίνακα "Η Παναγιά της Πέτρας" του 1928, του λαϊκού ζωγράφου Θεόφιλου που προφανώς αντικατοπτρίζει το γενικό αίσθημα της εποχής εκείνης.

("Αεροπορικός Οδηγός", Υπουργείο Αεροπορίας, 1931, σελ. 2)

ράχ - Βουχίρ - Λίνγκεχ - Ζασκ - Γκβαδάρ - Καράχι - Ζόντπυρ) - Δελχί» (γραμμή Λονδίνου - Ελλάδος - Ινδιών) και το «Αθήναι - Μιραμπέλλα (Κρήτης) - Κάϊρον - (Ασσιούτ - Ασσουάν - Χαδί Χάλφα - Ατμπάρα - Χαρτούμ - Κοστί - Μαλακάλ - Γιούβα - Πόρτο Μπελ - Κίσουμα) - Μβάνζα» (γραμμή Λονδίνου - Ελλάδος - Ν. Αφρικής). Η Ολλανδική “Κ.Λ.Μ.” με αντιπρόσωπο στην Ελλάδα την εταιρεία «Προμηθεύς» εκτελούσε την εβδομαδιαία γραμμή «Άμστερδαμ - Νυρεμβέργη - Βουδαπέστη - Βελιγράδιον - Αθήναι - Μέρολ - Κάϊρον - Βαγδάτη - Βουχίρ - Τζασκ - Καράχι - Ναζιραμπάδ - Αλλαχαμπάδ - Καλκούτα - Ακνάβ - Σινγκμαϊ - Μπανγκόκ - Βικτώρια - Μεδάν - Παλουμπάγκ - Μπατάβια». Η Πολωνική «Λοτ» (“LOT”) αντιπρόσωπο στην Ελλάδα τον οίκο «Αλλαλούφ & Σια» εκτελούσε το θερινό δρομολόγιο «Δαντσίχ - Βαρσοβία - Λεμβέργη - Γαλάτσι - Βουκουρέστιον - Σόφια - Θεσσαλονίκη».

Ωστόσο το πρώτο καθαρά πολιτικό αεροδρόμιο, του Ηρακλείου, δεν ήταν έτοιμο πριν τα μέσα του 1938 ενώ την ίδια εποχή θεμελιώθηκε και το πολιτικό αεροδρόμιο της Αθήνας στο Χασάνι (Ελληνικό).

8.4 Η ΕΕΕΣ («Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών», SHCA - “Société Hellénique de Communications Aériennes”)



Στις 24/12/1930, μετά από έγκριση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, ιδρύεται η πρώτη αεροπορική εταιρεία στην Ελλάδα¹¹⁵, όπως ακριβώς προβλεπόταν και από τον Ν.4809/1930. Με την ίδρυση αυτή ολοκληρώνεται το έργο της εταιρείας «Ίκαρος» η οποία ενσωματώνεται στην ΕΕΕΣ. Το μετοχικό κεφάλαιο ύψους 28.500.000 δρχ. της ΕΕΕΣ καλύπτεται:

Μέτοχος	Μετοχές	Ποσοστό
Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος (σαν εκπρόσωπος του Δημοσίου)	10.567	55,61%
Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο	5.553	29,23%
Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας	2.100	11,05%
Εταιρεία «ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ»	710	3,74%
Εταιρεία «ΙΚΑΡΟΣ»	70	0,37%
ΣΥΝΟΛΟ	19.000	100,00%

¹¹⁵ Απόφαση Υπουργού Εθνικής Οικονομίας «περί εγκρίσεως του καταστατικού της ανωνύμου εταιρείας - Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών», ΦΕΚ τεύχος (δελτίο) Ανωνύμων Εταιρειών, 24/12/1930.

Η νέα εταιρεία απολαμβάνει όλα τα προνόμια και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Ν. 4809/1930.

Στα προνόμια που απολαμβάνει η ΕΕΕΣ το κυριότερο που είναι και το σώμα του Ν.4809/1930 είναι εκείνο της αποκλειστικής εκμετάλλευσης των εναέριων μεταφορών:

« **Νόμος 4809**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Έχοντες υπ' όψει το άρθρον 75 του Συντάγματος, εκδίδομεν τον επόμενον Νόμον, ψηφισθέντα υπό της Βουλής και της Γερουσίας.

Άρθρον μόνον

Κυρούται η μεταξύ της Ελληνικής Κυβερνήσεως, αντιπροσωπευομένης υπό του Υφυπουργού της Αεροπορίας και της εν Αθήναις εδρευούσης ομορρύθμου Εταιρείας «Ίκαρος» συνομολογηθείσα τη 5η Ιουνίου 1930 εν Αθήναις σύμβασις περί παραχωρήσεως του προνομίου της αποκλειστικής εκμεταλλεύσεως εναερίων μεταφορών, ής το κείμενον έχει ως έπεται:

ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου εκπροσωπούμενου υπό των κ.κ. Γ. Μαρή, Υπουργού των Οικονομικών, Β. Καραπαναγιώτη, Υπουργού της Συγκοινωνίας, Αλ. Ζάννα Υφυπουργού της Αεροπορίας και της ομορρύθμου Ελληνικής Εταιρείας «Ίκαρος», Ν. Καμπάνης και Σια, εκπροσωπούμενης υπό των κάτωθι υπογεγραμμένων ομορρυθμων αυτής μελών και διαχειριστών, ονομαζομένης εφεξής «Ίκαρος».

Άρθρον 1

Σκοπός της Συμβάσεως.

I) Το Ελληνικόν Κράτος παραχωρεί εις την ομόρρυθμον Ελληνικήν Εταιρείαν «Ίκαρος» την συσταθείσαν δια των υπ. Αριθ. 16712 και 20330 συμβολαίων του συμβολαιογράφου Αθηνών Γεωργίου Ξ. Κυριαζή, το προνόμιον της αποκλειστικής εκμεταλλεύσεως εναερίων μεταφορών δι' επιβάτας και εμπορεύματα επί των κάτωθι γραμμών:

1) Αθηνών-Θεσσαλονίκης, προεκτεινομένης δι' ειδικής εν καιρώ συμβάσεως κατά τα εν άρθρω 13 οριζόμενα προς την λοιπήν Ευρώπην μέσω Σερβίας αφ' ενός και Βουλγαρίας αφ' ετέρου.

2) Αθηνών-Ιωαννίνων, είτε απ' ευθείας είτε μέσω Πατρών προεκτεινομένης εις Κέρκυραν, εις Ευρώπην δι' Ιταλίας και εις Αλβανίαν δι' ειδικών Συμβάσεων εν καιρώ κατά τα εν άρθρω 13 οριζόμενα, εάν ζητηθή τούτο υπό του Κράτους.

3) Αθηνών-Κρήτης και Ελλάδος-Αιγύπτου δι' ειδικών συμβάσεων κατά τα εν άρθρω 13 οριζόμενα.

II) Το Ελληνικόν Κράτος παραχωρεί επίσης εις την αυτήν ως άνω Εταιρείαν το αποκλειστικόν προνόμιον της μεταφοράς του Ελληνικού εναέριου ταχυδρομίου επί των αυτών ως άνω γραμμών.

III) Δια πάσαν άλλην εναέριον συγκοινωνίαν άλλων πόλεων και χωρών θα προτιμάται η ρηθείσα Εταιρεία «Ίκαρος» επί ίσοις όροις.

Άρθρον 2

Ημερομηνία και διάρκεια της παραχώρησης.

I) Ως ημερομηνία ενάρξεως του προνομίου της παρούσης Συμβάσεως ορίζεται η της ενάρξεως της λειτουργίας της γραμμής Αθηνών-Θεσσαλονίκης, προβλεπομένης εν άρθρω (1) της συγγραφής υποχρεώσεων της προσηρτημένης εις την παρούσαν Σύμβασιν.

II) Η παραχώρησις του προνομίου θα διαρκέσει μέχρι της παρελεύσεως 15 ετών από της ως άνω ημερομηνίας.»

Επίσης απολαμβάνει και χιλιομετρικής επιχορήγησης που καλύπτει το λειτουργικό κόστος, καθώς και προμήθειας του πτητικού υλικού με δαπάνη του κράτους (Ν.4809/1930, Σύμβαση - Άρθρον 4: «Χιλιομετρική επιχορήγησης, αναθεώρησις και ελάττωσις αυτής αναλόγως των κερδών της Εταιρείας»):

«I) Το Ελληνικόν Κράτος αναλαμβάνει την υποχρέωσιν να καταβάλη εις την Εταιρείαν δια την λειτουργίαν της Δημοσίας υπηρεσίας εναέριων μεταφορών, ήτις αποτελεί το αντικείμενον της παρούσης Συμβάσεως, χιλιομετρικήν επιχορήγησιν, αναθεωρουμένην ανά τετραετίαν, συμφώνως προς τους όρους του παραρτήματος I της συγγραφής υποχρεώσεων εις την παρούσαν Σύμβασιν.

II) Η χιλιομετρική αύτη επιχορήγησις δια την λειτουργίαν των γραμμών Αθηνών-Θεσσαλονίκης και Αθηνών-Ιωαννίνων, ορίζεται εις δραχμάς 47,44 δια την πρώτην τετραετίαν.

...

XIII) Οσάκις παρίσταται ανάγκη ανανεώσεως του πτητικού υλικού, ήτοι αεροπλοίων και κινητήρων, η Εταιρεία κατόπιν εγκρίσεως του Υπουργείου Αεροπορίας θα προβαίνει εις την προμήθειαν αυτών δαπάναις του Κράτους, υποχρεουμένου να καταβάλη το αναγκαίον προς τούτο ποσόν εντός τριμήνου από της παραγγελίας.»

Οι προϋπολογιζόμενες ετήσιες δαπάνες εκμεταλλεύσεως με βάση τις οποίες βγήκε η χιλιομετρική αποζημίωση (Ν. 4809/1930, Παράρτημα III: «Προϋπολογισμός») είναι:

I. Μόνιμες Δαπάνες:

1. Ασφάλειαι	28.765 Δολ.
2. Αποσβέσεις	30.523 Δολ.
3. Μισθοί προσωπικού	45.390 Δολ.
4. Δαπάναι Κ. Υπηρεσιών	4.079 Δολ.
5. Απρόβλεπτα έξοδα	5.438 Δολ.
Σύνολο Μόνιμων Δαπανών	114.195 Δολ.

II. Έξοδα Κινήσεως:

1. Χιλιομετρικά Επιδόματα	6.679 Δολ.
2. Κατανάλωσις Βενζίνης	32.645 Δολ.
3. Κατανάλωσις Ελαίου	10.446 Δολ.

4. Συντήρησις και καθαρισμός Αεροπλοίων	2.300 Δολ.
5. Γενικάί Επισκευαί Αεροπλοίων	10.580 Δολ.
6. Γενικάί Επιθεωρήσεις Κινητήρων	5.775 Δολ.
7. Κίνησις Αυτοκινήτων	2.769 Δολ.
8. Απρόβλεπτα	3.560 Δολ.
9. Έξοδα Χρήσης Αεροδρομίων	15.056 Δολ.
10. Έξοδα Στεγάσεως Αεροπλοίων	9.350 Δολ.
Σύνολο Εξόδων Κινήσεως	99.160 Δολ.

Ετήσιες δαπάνες Εκμεταλλεύσεως 213.355 Δολ. = 16.428.335 Δρχ.

Ενώ προϋπολογίζονται 346.320 χλμ εμπορικής εκμετάλλευσης (312 πτήσεις Τατόϊ-Θεσσαλονίκη μετ' επιστροφής από 740χλμ και 156 πτήσεις Τατόϊ-Πάτρα-Ιωάννινα μετ' επιστροφής από 740 χλμ.) που μεταφράζονται σε 2.116 ώρες πτήσεων με εμπορική ταχύτητα 180 χλμ/ώρα. Στην πραγματικότητα από την επιχορήγηση παρακρατούνται τα έξοδα χρήσης αεροδρομίων και στέγασης αεροπλοίων οπότε «Η ανά διανυόμενον όθεν χιλιόμετρον Κρατική επιχορήγησις κατέρχεται εν τη πραγματικότητι εις Δραχμάς 42».

Αναλαμβάνει όμως και υποχρεώσεις όπως το να προχωρήσει σε μίαν ελάχιστη συχνότητα δρομολογίων (Ν.4809/1930, Μέρος: «ΣΥΓΓΡΑΦΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ», Άρθρο 1: «Έναρξις και εκτέλεσις της συγκοινωνίας»):

«2. Η Ανάδοχος Εταιρεία εντός 8 μηνών από της παραχωρήσεως της χρήσεως των γηπέδων και των λοιπών εγκαταστάσεων Τατοΐου - Λαρίσης και Θεσσαλονίκης των προβλεπομένων εν άρθρω 8 της συμβάσεως υποχρεούται να εγκαταστήσει τακτικήν εναέριον συγκοινωνίαν επί της γραμμής Αθηνών - Θεσσαλονίκης εξάκις της εβδομάδος (ήτοι πλυν των Κυριακών), επί δε της γραμμής Αθηνών - Ιωαννίνων τρις της εβδομάδος, εφόσον ήθελον οργανωθεί τα βοηθητικά αεροδρόμια και παραχωρηθεί η χρήσις του γηπέδου Αεροδρομίου Ιωαννίνων δυο τουλάχιστον μήνας προ της ούτω οριζομένης ημερομηνίας. Η προθεσμία αύτη εν περιπτώσει μη εγκαίρου παραχωρήσεως της χρήσεως των ως άνω βοηθητικών αεροδρομίων και του γηπέδου Ιωαννίνων παρατείνεται μέχρι συμπληρώσεως δυο μηνών από των ως άνω παραχωρήσεων. Εν ή περιπτώσει το Κράτος και μετά την λήξιν της τελευταίας ταύτης προθεσμίας δεν ήθελε παραχωρήσει την χρήσιν των άνω αεροδρομίων, υποχρεούται να αποζημιώσει την Εταιρείαν δια τας δαπάνας εις ας θα έχη υποβληθή δια την λειτουργίαν των αντιστοιχουσών γραμμών πλέον 8% μέχρι της ημέρας παραχωρήσεως αυτών.

3. Προ της ενάρξεως της τακτικής ταύτης συγκοινωνίας υποχρεούται η Εταιρεία να εκτελέσει 20 πλήρεις διαδρομάς επί της γραμμής Θεσσαλονίκης, και 15 τοιαύτας επί της γραμμής Ιωαννίνων προς μελέτην των γραμμών.

Τα ταξείδια ταύτα δικαιούνται εξαιρετικής χιλιομετρικής αποζημιώσεως προς δραχ-

μάς 74,85 προς κάλυψιν των εκτάκτων δαπανών της περιόδου ταύτης, των αναφερομένων εν παραρτήματι IV. Κατά την εκτέλεσιν δε αυτών δύναται η Εταιρεία να μεταφέρει ταχυδρομείον και εμπορεύματα, ουχί όμως και επιβάτας άνευ της εγκρίσεως του Υπουργείου Αεροπορίας. Τα δοκιμαστικά ταύτα ταξίδια δεν υπόκεινται εις πληρωμήν ποινικών ρητρών εν περιπτώσει ματαιώσεως, αργοπορίας ή διακοπής κατά τα εν άρθρω 13 της συγγραφής υποχρεώσεων οριζόμενα.

4. Κατά το πρώτον έτος της εκμεταλλεύσεως, η Εταιρεία δεν υπόκειται εις πληρωμήν ποινικών ρητρών, πλην των εν εδαφίοις 5 και 6 του άρθρου 13 της παρούσης συγγραφής οριζομένων.

5. Κατά την εκτέλεσιν των δοκιμαστικών ταξιδίων η Εταιρεία υποχρεούται εις την δωρεάν μεταφοράν οιωνδήποτε προσώπων υποδειχθησομένων αυτή υπό του Υπουργείου Αεροπορίας, της Εταιρείας ουδεμίας φερούσης ευθύνην αποζημιώσεως εν περιπτώσει ατυχήματος εις τους ως άνω επιβάτας.»

Ενώ στο περίφημο άρθρο 13 (Ν.4809/1930, Μέρος: «ΣΥΤΓΡΑΦΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ», Άρθρο 13: «Ποινικαί ρήτραι λόγω ανωμαλιών κινήσεως»):

«1. Η ευθύνη της εκτελέσεως ή μη τακτικού τινός δρομολογίου αναλόγως της καιρικής καταστάσεως βαρύνει την Εταιρείαν, ήτις υποχρεούται εν προκειμένω να συμμορφώται προς τους όρους των ασφαλιστηρίων αυτής συμβολαίων μετ' ανεγνωρισμένων διεθνώς ασφαλιστικών Εταιρειών.

Πάσα καθυστέρησις περί την αναχώρησιν τακτικού δρομολογίου εκ σταθμού υποχρεωτικής τινός προσγειώσεως, υπερβαίνουσα τα 15 πρώτα λεπτά επιφέρει ποινικήν ρήτραν δραχ. 100 δι' έκαστον τέταρτον της ώρας καθυστερήσεως υπέρ τα 15 πρώτα λεπτά, εφόσον η καθυστέρησις αύτη δεν οφείλεται εις δυσμενείς καιρικές συνθήκας ή ανωτέραν βίαν. Δι' έν και το αυτό ταξίδιον το ποσόν τούτο δεν δύναται να υπερβεί τας 2000 δραχμάς.

2. Οσάκις ταξιδιόν τι τακτικού δρομολογίου αναβληθή εντελώς δι' άλλην ημέραν ή ματαιωθεί δια λόγους ασχέτους προς δυσμενείς καιρικές συνθήκας ή ανωτέραν βίαν επιβάλλεται εις την Εταιρείαν ποινική ρήτρα 4000 δραχμών.

3. Εν περιπτώσει πλήρους διακοπής της συγκοινωνίας δια χρονικόν διάστημα δυο μηνών ή εκτελέσεως κάτω του 30% των υπό της συμβάσεως προβλεπομένων ταξιδίων, μη οφειλομένων εις δυσμενείς καιρικές συνθήκας ή ανωτέραν βίαν, αφαιρείται το παραχωρηθέν εις την Εταιρείαν προνόμιον, υποχρεούται δε η Εταιρεία να άρη πάσας τας επιδεκτικές μεταφοράς εγκαταστάσεις αυτής τας ιδίαις δαπάναις ανεγερθείσας ως και πάσης φύσεως υλικά αυτής πλην των αεροπλοίων και κινητήρων των τυχόν δαπάναις του Δημοσίου αγορασθέντων, εντός εξ μηνών από της σχετικής αποφάσεως του Υπουργείου Αεροπορίας περί εκπτώσεως, άλλως αι μη αρθείσαι εγκαταστάσεις περιέρχονται εις την κυριότητα του Κράτους άνευ αποζημιώσεως. Δια τας μη επιδεκτικές μεταφοράς εγκαταστάσεις αυτής η Εταιρεία αποζημιούται κατά τας διατάξεις του άρθρου 17 της Συμβάσεως τας σχετικές προς την λήξιν της Συμβάσεως.»

Αναλαμβάνει επίσης την υποχρέωση να απασχολήσει προσωπικό με Ελληνική Ιθαγένεια (Ν.4809/1930, Μέρος: «ΣΥΓΓΡΑΦΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ», Άρθρο 7: «Προσωπικόν»):

- «1. Το ιπτάμενον προσωπικόν της Εταιρείας δέον να κέκτηται τα υπό της Ελληνικής νομοθεσίας προβλεπόμενα πιστοποιητικά, αδείας, πτυχία κτλ.
2. Κατά τα δυο πρώτα έτη της ισχύος της συμβάσεως οι πρώτοι οδηγοί (δηλ. οι κυβερνήτες) επιτρέπεται να είναι ξένης υπηκοότητας υπό τον όρον όπως οι δεύτεροι οδηγοί (δηλ. οι συγκυβερνήτες) ώσιν υποχρεωτικώς Έλληνες εξ ιθαγένειας και ουχί μόνον εκ πολιτογραφήσεως.
3. Επί τρίμηνον από εκάστης αλλαγής τύπου επιτρέπεται εις την Εταιρείαν η πρόσληψις αλλοδαπών πρώτων οδηγών υπό τον αυτόν ως άνω όρον.
4. Επιτρέπεται επί μίαν διετίαν η χρησιμοποίησις υπό της Εταιρείας ενός αλλοδαπού μηχανικού ουδεμίας εξασκούντος διοικητικήν εξουσίαν και το πρόσωπον του οποίου θα υπόκειται εις την έγκρισιν του Υπουργείου Αεροπορίας.
5. Επί εκάστου τρικινητηρίου αεροπλοίου πρέπει να επιβαίνωσιν υποχρεωτικώς 1 πρώτος οδηγός, 1 δεύτερος οδηγός και 1 μηχανικός. Εκ των ανωτέρω ο δεύτερος οδηγός ή ο μηχανικός οφείλει να έχει πτυχίον χρήσεως ασυρμάτου.
6. Το τεχνικόν προσωπικόν δύναται κατ' αρχάς ν' αποτελεσθή και εκ ξένων, ο προσδιορισμός του αριθμού των οποίων επαφίεται κατά το πρώτον έτος από της ενάρξεως της συγκοινωνίας εις την κρίσιν της Εταιρείας. Κατά τα λοιπά έτη μέχρι του τέταρτου, μη συμπεριλαμβανομένου, ο αριθμός ούτος των ξένων δεν δύναται να υπερβή το 1/3 του όλου τεχνικού προσωπικού, από δε του τέταρτου έτους το 1/5 αυτού. Μεθ' εκάστην αλλαγήν τύπου αεροπλοίων ή κινητήρων η ανωτέρω αναλογία δυνατόν να μεταβληθεί επί τι χρονικόν διάστημα εγκρίσει του Υπουργείου Αεροπορίας.
7. Το λοιπόν προσωπικόν της Εταιρείας οφείλει ν' αποτελείται καθ' ολοκληρίαν από πολίτας Έλληνας εξ' ιθαγένειας.

...

12. Μετά την κατά τας διατάξεις του εδαφίου 2 του παρόντος άρθρου αντικατάστασιν των ξένων πρώτων οδηγών δι' Ελλήνων, η Εταιρεία υποχρεούται να προσλάβει ως δεύτερους οδηγούς αξιωματικούς της πολεμικής αεροπορίας, υποδειχθησομένους αυτή υπό του Υπουργείου Αεροπορίας, εφόσον ούτοι κατέχωσι τα υπό των ασφαλειών απαιτούμενα προσόντα.»

Το προβλεπόμενο προσωπικό σύμφωνα με το Ν. 4809/1930 αποτελείτο από 57 άτομα (1 Γενικό Δ/ντή, 1 Τεχνικό Δ/ντή, 1 προϊστάμενο Εμπορικού Τμήματος, 2 λογιστές, 2 αλληλογράφους, 2 δακτυλογράφους, 1 ταμία, 1 αποθηκάριο, 1 υπρέτη γραφείων, 3 οδηγούς-χειριστές αλλοδαπούς, 3 οδηγούς-χειριστές Έλληνες, 3 αερομηχανικούς, 4 Διοικητές Αεροδρομίων, 1 αρχιτεχνίτου αλλοδαπού, 1 εργοδηγού, 1 εφαρμοστού κινητήρων, 1 βοηθού εφαρμοστού, 1 торνευτου εφαρμοστού, 1 ηλεκτροτεχνίτου, 1 βοηθού Συνεργείου, 1 μηχανικού κινήσεως, 1 βοηθού, 4 οδηγών αυτοκινήτων, 3 ασυρματιστών, 4 φυλάκων Αεροδρομίων και 12 εργατών Αεροδρομίων).

Γενικός Διευθυντής της ΕΕΕΣ αναλαμβάνει ο Νίκος Καμπάνης και υποδιευθυντής (Τεχνικός Διευθυντής) ο Ε. Βαλασάκης (που αργότερα θα αντικατασταθεί από τον Λεωνίδα Παπαστρατηγάκη).

Για την επάνδρωσή της σε διοικητικό, ιπτάμενο και τεχνικό προσωπικό η ΕΕΕΣ επέλεξε από την Πολεμική Αεροπορία και προσέλαβε τους πλέον έμπειρους και ικανότερους¹¹⁶. Οι αεροπόροι ήταν οι:

Ιωάννης Θεολόγης,
Ζήσης Λινός,
Πάτροκλος Χάμπας,
Κωνσταντίνος Λουκίδης,
Ιωάννης Τσούκας (ή Τσουκαλάς).
Ενώ αργότερα προστέθηκαν και οι:
Γεώργιος Φραγκίστας,
Ευάγγελος Παπαδάκος (χειριστής στο γύρο της Μεσογείου το 1928),
Ιωάννης Στάθης,
Ε. Χατζηπέτρος.

Οι ιπτάμενοι μηχανικοί (που συχνά εργαζόντουσαν και στη συντήρηση των αεροσκαφών):

Χαράλαμπος Μακρής,
Διονύσιος Μεταξάς,
Νικήτας Μπαζαίος (προϊστάμενος συνεργείου σκαφών),
Κωνσταντίνος Στάθης (προϊστάμενος συνεργείου κινητήρων),
Αθανάσιος Ρίζος.
Ενώ οι ασυρματιστές ήταν οι:
Πέτρος Γαρυφαλάκης,
Λουκιανός Γορτσιδής,
Δημήτριος Λεώνης,
Παναγιώτης Μιχόπουλος,
Ευάγγελος Μακρής (με απόσπαση στην ΕΕΕΣ).

Στο τεχνικό προσωπικό η προικοδότηση προήλθε και από το ΚΕΑ (Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων).

Για την τεχνική εξυπηρέτηση δημιουργείται πλήρης τεχνική βάση στο Τατόι, με υπόστεγο για την συντήρηση των αεροσκαφών και συνεργεία κινητήρων, οργάνων κλπ που κάλυπτε όλες τις ανάγκες¹¹⁷. Χαρακτηριστικό είναι ότι σε όλη τη διάρκεια λειτουργίας της ΕΕΕΣ κανένα αεροσκάφος ή κινητήρας δεν στάλθηκε στο εξωτερικό για συντήρηση ή επισκευή.

¹¹⁶ Θεολόγης Ι.Α., «Ιστορία της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», Αθήνα 1956, σελ. 22-23 («Παραγγελία αεροσκαφών»).

¹¹⁷ Θεολόγης Ι.Α., «Ιστορία της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», Αθήνα 1956, σελ. 24-27 («Δρομολόγια και εγκαταστάσεις της ΕΕΕΣ»).

Όσον αφορά τα αεροσκάφη αναλαμβάνει την υποχρέωση να χρησιμοποιήσει για την πρώτη τετραετία αεροσκάφη συγκεκριμένων ελάχιστων χαρακτηριστικών (Ν.4809/1930, Παράρτημα ΙΙ: «Χαρακτηριστικά χρησιμοποιηθησομένων κατά την πρώτην τετραετίαν αεροπλάνων»):

- I) Ωφέλιμον βάρος τουλάχιστον 2000 χγμ.
- II) Θέσεις επιβατών τουλάχιστον 8.
- III) Θέσεις προσωπικού αεροπλάνου 3.
- IV) Να έχωσι τρεις κινητήρας 280 ίππων έκαστον τουλάχιστον.
- V) Να δύναται να ίπταται ασφαλώς και οριζοντίως εις ύψος 1000 τουλάχιστον μέτρων και επί μίαν τουλάχιστον ώραν με μόνον τους δυο κινητήρας εν κινήσει και με πλήρη εμπορικών φορτίον και το ήμισυ της καυσίμου ύλης, ως εν VII προβλέπεται αυτή, του αεροπλάνου δυναμένου να διανύσει κατά την ανωτέρω χρονικήν διάρκειαν καθ' οιανδήποτε διεύθυνσιν και υπό ομαλός καιρικής συνθήκας (δύναμις ανέμου 0) 50 τουλάχιστον χιλιόμετρα.
- VI) Να φέρωσι ραδιοηλεκτρονικόν σταθμόν, εκπομπής και λήψεως, εμβελείας τουλάχιστον 200 χμ.
- VII) Ακτίς ενεργείας τουλάχιστον 600 χιλιόμετρα με πλήρες εμπορικών φορτίον.
- VIII) Εμπορική ταχύτης τουλάχιστον 170 χιλιόμετρα.
- IX) Πραγματική οροφή τουλάχιστον 3300 μέτρα με πλήρες εμπορικών φορτίον.
- X) Να έχωσι το σκάφος μεταλλικόν και τας πτέρυγας κατά προτίμησιν μεν μεταλλικάς ή και ξυλίνας.
- XI) Να πληρώσι τους όρους ασφαλείας διεθνώς ανεγνωρισμένων ασφαλιστικών Εταιρειών.
- XII) Να έχωσιν εκτελέσει πτήσεις 1000 τουλάχιστον ωρών επί γραμμών τακτικής εναερίου συγκοινωνίας.
- XIII) Να επιδιωχθεί κατά το δυνατόν η εύκολος μετατροπή των αεροπλάνων εις υδροπλάνα.»

Για την ικανοποίηση της απαίτησης η ΕΕΕΣ πραγματοποίησε διαγωνισμό με κύριους αμφίρροπους αντιπάλους την Γιούνκερς που πρόσφερε το αεροσκάφος G24 και την Φορντ που πρόσφερε το 5-AT Τρικινητήριο¹¹⁸. Ο νικητής του διαγωνισμού ανακοινώθηκε στις 17/1/1931¹¹⁸. Τελικά αγοράστηκαν 4 αεροσκάφη Γιούνκερς τύπου “G24he”, το καθένα από τα οποία είχε χωρητικότητα 12 επιβατών, 3 κινητήρες Γιούνκερς τύπου “L5” (6-κύλινδρους υδρόψυκτους, ισχύος 280 ίππων), ολικό μήκος 15,80 μ, εκπέτασμα πτερύγων 29,87 μ, επιφάνεια πτερύγων 89,00 τμ, καθαρό βάρος (χωρίς φορτίο) 4.330 χγρ, μέγιστο οφέλιμο φορτίο 2.870 χγρ, μπορούσε να αναπτύξει μέγιστη ταχύτητα 210 χλμ/ώρα και εμβέλεια 1.290 χλμ. Το κόστος για κάθε τέτοιο αεροσκάφος προϋπολογιζόταν στις 3.851.925 δρχ. (50.025 δολ.). Το κόστος για κάθε κινητήρα προϋπολογιζόταν

¹¹⁸ Rob Mulder, «Elliniki Etairea Enaerion Synkoinonion AE (1930-1945)», για το www.europeanairlines.no, 2007.



Το πρώτο Ελληνικό αεροσκάφος δημοσίων αερομεταφορών (Junkers G24he, νπολόγιο SX-ACA, όνομα "ΑΘΗΝΑΙ") στο αεροδρόμιο του Τατοΐου το 1931.

(Ευγενική χορηγία Υπηρεσίας Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας Κωδ. 30106)



Το τελευταίο αεροσκάφος G24he της ΕΕΕΣ με το όνομα "ΠΑΤΡΑΙ" λίγο πριν την προσγείωσή του στο Τατόι.

στις 462.000 δρχ (6.000 δολ.). Φαίνεται ότι οι κινητήρες χρεωνόντουσαν χωριστά από το αεροσκάφος, αφού αναφέρεται¹¹⁹ ότι τελικά το κόστος έφθασε στο ύψος των 68.000 δολ (5.236.000 δρχ.) + 305 αγγλικές λίρες. Το κόστος κάθε ραδιοτηλεγραφικού σταθμού (προϋπολογίστηκε η αγορά 6 «σταθμών Ρ.Τ.») ήταν 77.000 δρχ. (1.000 δολ.). Το συνολικό απαιτούμενο απόθεμα ανταλλακτικών προϋπολογίστηκε στις 2.172.170 δρχ. (28.210 δολ.).

Το πρώτο αεροσκάφος έκανε το 2-ήμερο ταξίδι από τη Γερμανία για την Αθήνα στα μέσα Απριλίου του 1931 (νπολόγιο αρχικά SY-BAM που άλλαξε τον Απρίλιο σε SX-ACA, με αρ. σειράς J0962, όνομα «ΑΘΗΝΑΙ») με Γερμανό κυβερνήτη (Waldemar Roeder, ετών 38¹²⁰)¹¹⁸ όπως και τα υπόλοιπα. Το δεύτερο αεροσκάφος (νπολόγιο SX-ACB, αρ. σειράς J0963 και όνομα «ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ») έφυγε από τη Γερμανία 2 εβδομάδες αργότερα (Georg Jüterbock, ετών 39), το τρίτο (νπολόγιο SX-ACD, αρ. σειράς J0964, όνομα «ΙΩΑΝΝΙΝΑ») πέταξε στις 28-29/5/1931 (Walter Rothe, ετών 36) και το τέταρτο (νπολόγιο SX-ACE, αρ. σει-

¹¹⁹ Νταλούμη Ηλία, «Τα Πρώτα Βήματα της Αεροπορίας στην Ελλάδα», <http://koti.welho.com/msolanak/Politikaerop.html>, 2006.

¹²⁰ www.ju-f13.de, 2008 (BIOGRAPHIEN).

ράς J0965, όνομα «ΠΑΤΡΑΙ») τον Ιούνιο (Willy Neuenhofen, ετών 34)¹¹⁸. Η οριστική εγγραφή τους στο Ελληνικό νηολόγιο πραγματοποιήθηκε τον Νοέμβριο (2/11/1931¹¹⁹ πιθανόν λόγω καθυστέρησης στην οργάνωση της νεοσυσταθείσας Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Αεροπορίας).

Σύμφωνα με τις συμβατικές υποχρεώσεις η ΕΕΕΣ εκτελεί δοκιμαστικές πτήσεις στο σκέλος Αθήνα - Θεσσαλονίκη από τις 27 Μαΐου - 25 Ιουνίου 1931¹²¹ κατά τις οποίες μεταφέρει δημοσιογράφους, κρατικούς λειτουργούς και μέλη της ΕΦΑ. Οι Γερμανοί κυβερνήτες εκτελούσαν τις πτήσεις, εκπαιδύοντας παράλληλα τους Έλληνες συγκυβερνήτες¹¹⁸.

Τα επίσημα εγκαίνια των τακτικών πτήσεων αλλά και των δημοσίων αερομεταφορών στην Ελλάδα γίνονται στις 10/7/1931, με επίσημη τελετή στο υπόστεγο της τεχνικής βάσης της εταιρείας στο Τατόι, παρουσία πλήθους κόσμου και επισήμων, μεταξύ των οποίων ο πρωθυπουργός Ελ. Βενιζέλος και ο υπουργός αεροπορίας Αλ. Ζάννας, την οποίαν ακολούθησε η πρώτη προγραμματισμένη πτήση Αθήνας - Θεσσαλονίκης (συγκυβερνήτης ο Ι. Θεολόγης) διάρκειας 2 ωρών, με το αεροσκάφος «ΑΘΗΝΑΙ». Φαίνεται ότι στη Θεσσαλονίκη χρησιμοποιείται τελικά το αεροδρόμιο του Σέδες¹²¹. Η συχνότητα των δρομολογίων τον Οκτώβριο του 1931 είναι «καθ' εκάστην», ενώ το κόστος του εισιτηρίου είναι 822 δρχ. το απλό και 1.545 δρχ. το μετ' επιστροφής¹²². Στις τιμές των εισιτηρίων προβλέπεται 50% έκπτωση στους Δημόσιους υπαλλήλους, τους Στρατιωτικούς και στους ανήλικους 3-12 ετών, καθώς και 10% έκπτωση για τα μέλη των αερολεσχών και αεροπορικών ενώσεων. Παιδιά μέχρι 3 ετών ταξιδεύουν δωρεάν. Υπάρχουν ανταποκρίσεις προς το εξωτερικό με πτήσεις ξένων αεροπορικών εταιρειών δηλ. της Σερβικής «Αεροπούτ» («Aeropout»), της Ιταλικής «Αεροεσπρέσσο» («Aeroespresso»), της Γαλλικής «Αιρ Όριεντ» («Air Orient»), των Βρετανικών «Αυτοκρατορικών Αερογραμμών» («Imperial Airways»).

Στις 9/8/1931 βαπτίζεται στη Θεσσαλονίκη παρουσία πλήθους επισήμων το δεύτερο αεροσκάφος «ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ» (νηολόγιο SX-ACB). Σύμφωνα με τις περιγραφές, το εσωτερικό του θαλάμου επιβατών αποτελείται από 14 αναπαυτικότερες βελούδινες πολυθρόνες σε δυο σειρές που χωρίζονται από έναν μικρό διάδρομο, και παράθυρα που ανοίγουν σχεδόν σε κάθε θέση. Σε ειδικές σακούλες στη ράχη κάθε πολυθρόνας υπάρχουν μια ειδική σακούλα για περίπτωση εμετού και ειδικές ωτοασπίδες από βαμβάκι για τον εκκωφαντικό θόρυβο των κινητήρων. Στη μέση κάθε καθίσματος υπάρχουν ζώνες ασφαλείας¹²³.

¹²¹ Τρεμόπουλου Μιχάλη, «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», εκδόσεις παρατηρητής, έκδοση α', Θεσσαλονίκη 2001, ISBN 960-374-115-9, σελ. 84 («§6.3 Τα πρώτα δρομολόγια»).

¹²² Υπουργείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας-Τμήμα Α', «Αεροπορικός Οδηγός», έκδοση α', (Αθήνα) 1931, σελ. 68 («Δρομολόγια Ελληνικής Εταιρείας Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε.: Τιμολόγιον Εισιτηρίων Επιβατών»).

¹²³ Τσιώμου-Βασιλικού Μερώπης, «Ημερολόγιο Θεσσαλονίκης», 1932, βλέπε και Σ. Σερέφα, «Η Θεσσαλονίκη αφ' υψηλού», περιοδικό «Επιλογές», τεύχος Ιαν. 1999, σελ. 210, βλέπε επίσης Τρεμόπουλου Μιχάλη, «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», εκδόσεις παρατηρητής, έκδοση α', Θεσσαλονίκη 2001, ISBN 960-374-115-9, σελ. 87 («§6.4 Η βάπτιση της "Θεσσαλονίκης"»).



Αριστερά: Η αποβίβαση του Ελ. Βενιζέλου μετά την πρώτη πτήση (Αθηνών - Θεσσαλονίκης) της ΕΕΕΣ που εγκαινιάσε στις 10/7/1931. Διακρίνεται επίσης ο Αλ. Ζάννας (δεξιά από τον πρωθυπουργό).

Δεξιά: Από την τελετή των εγκαινίων της ΕΕΕΣ στις 10/7/1931 στο υπόστεγο της εταιρείας στο Τατόι.

Στις 23/11/1931 ξεκινά και η γραμμή Αθήνα -Ιωάννινα διάρκειας 2:15' με συχνότητα δρομολογίων 3 την εβδομάδα δηλ. Δευτέρα, Πέμπτη και Σάββατο ενώ το κόστος του εισιτηρίου είναι 716 δρχ. το απλό και 1.331 δρχ. το μετ' επιστροφής. Σύντομα η γραμμή γίνεται Αθήνα - Αργίνιο - Ιωάννινα. Κόστος εισιτηρίου για το σκέλος Αθήνα - Αργίνιο 450 δρχ. το απλό και 825 δρχ. το μετ' επιστροφής.

Τα λεωφορεία της Εταιρείας μεταφέρουν δωρεάν τους επιβάτες και τις αποσκευές τους. Στην Αθήνα ξεκινούν 45 λεπτά πριν την αναχώρηση κάθε αεροσκάφους από το ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρετανία» με ενδιάμεσες στάσεις στο ξενοδοχείο «Acropole Palace» και Άγιο Λουκά (οδού Πατησίων). Στην Θεσσαλονίκη ξεκινούν μια ώρα πριν την αναχώρηση κάθε αεροσκάφους από το ξενοδοχείο «Mediterranean Palace» με ενδιάμεσες στάσεις στο Λευκό Πύργο και Dérôts. Στα Ιωάννινα ξεκινούν 30 λεπτά πριν την αναχώρηση κάθε αεροσκάφους από την κεντρική πλατεία.

Για το 1931 πραγματοποιήθηκαν συνολικά 336 πτήσεις (που αντιστοιχούσαν σε 131.074 χλμ πτήσεων), η κανονικότητα των οποίων κυμάνθηκε στο 74,5%¹¹⁸. Για το 1932 πραγματοποιήθηκαν συνολικά 1.110 πτήσεις (414.010 χλμ) η κανονικότητα των οποίων έφθασε το 89%¹¹⁸. Το 1933 έγιναν 1.007 πτήσεις συνολικά (376.629 χλμ), με κανονικότητα 94,5%¹¹⁸. Τον Απρίλιο του 1934 η ΕΕΕΣ συμπλήρωνε τα 1 εκ. χλμ πτήσεων οπότε ο Γερμανός αρχιχειριστής της ΕΕΕΣ (Georg Jüterbock) δέχθηκε τα συγχαρητήρια της Γιούνκερς (Junkers Werke AG)¹¹⁸.

Στο θερινό πρόγραμμα πτήσεων 1934 της ΕΕΕΣ (1/5-31/8/1934) περιγράφονται οι ακόλουθες πτήσεις:

Πτήση 443: Αθήνα - Θεσσαλονίκη Διάρκεια 2 ώρες αναχώρηση από Αθήνα: Τρίτη & Σάββατο 6:00, Τετάρτη 7:00, Δευτέρα Πέμπτη και Παρασκευή 7:30. Αναχώρηση από Θεσσαλονίκη όλες τις ημέρες εκτός Κυριακής 17:00.

Πτήση 442: Αθήνα - Αργίριο - Ιωάννινα: Αναχώρηση από Αθήνα 8:00, Αθήνα-Αργίριο (Δευτέρα & Παρασκευή) διάρκεια 1:30, παραμονή στο Αργίριο διάρκεια 0:30, Αργίριο - Ιωάννινα, διάρκεια 0:45, Αθήνα - Ιωάννινα απευθείας (1/5-30/6: Τετάρτη, Σάββατο ενώ για την περίοδο 1/7-31/8 επιπλέον την Τρίτη και την Πέμπτη), διάρκεια 2:15. Επιστροφή από Ιωάννινα: Αναχώρηση απευθείας για Αθήνα 11:30 (1/5-30/6: Δευτέρα, Παρασκευή, ενώ από 1/7-31/8 επιπλέον την Τρίτη και την Πέμπτη), μέσω Αργιρίου 12:00 (Τετάρτη, Σάββατο).

Στις 26/5/1934 ξεκινά η επέκταση της γραμμής της Θεσσαλονίκης μέχρι τη Δράμα¹²⁴, 3 φορές την εβδομάδα¹⁰⁷ (πιθανόν η ημερομηνία να αφορά την έναρξη των δοκιμαστικών πτήσεων μιας και δεν μνημονεύεται σαν προορισμός στο θερινό πρόγραμμα δρομολογίων της χρονιάς).

Φαίνεται ότι υπήρξε σημαντική καθυστέρηση από το Κράτος (μετά την απομάκρυνση του Ελ. Βενιζέλου) στην ανάπτυξη των απαιτούμενων υποδομών, με αποτέλεσμα λόγω της έλλειψης κατάλληλων αεροδρομίων η ΕΕΕΣ να μην κατορθώσει να επεκτείνει τα δρομολόγιά της και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας¹²⁴.

Το 1935 πραγματοποιήθηκαν 1.372 πτήσεις συνολικά (413.000 χλμ) η κανονικότητα των οποίων κυμάνθηκε για το σκέλος Αθήνα - Θεσσαλονίκη στο 98%, για το Θεσσαλονίκη - Δράμα στο 90%, ενώ για το Αθήνα - Ιωάννινα στο 93%¹¹⁸.

Το 1936 υπογράφηκε η παραγγελία 2 νέων Γιούνκερς Ju52/3m με παραλαβή το 1938, σε αντικατάσταση των ηλικίας 5 ετών G24he, ενώ προχώρησε η ενοικίαση Γιούνκερς Ju52/3m από την Γερμανική Λουφτχάνσα (Deutsche Lufthansa AG) τα οποία πραγματοποίησαν μέσα στη χρονιά 196 πτήσεις (72.520 χλμ)¹¹⁸ στη γραμμή Αθηνών - Θεσσαλονίκης. Το ίδιο ημερολογιακό έτος και στην ίδια γραμμή, τα G24he πραγματοποίησαν 510 πτήσεις (190.004 χλμ)¹¹⁸. Η κανονικότητα για την γραμμή έφθασε το 96%. Στη γραμμή Θεσσαλονίκη - Δράμα πραγματοποιήθηκαν 217 πτήσεις (30.380 χλμ) και στη γραμμή Αθήνα -Αργίριο - Ιωάννινα 420 πτήσεις (114.069 χλμ)¹¹⁸.

Στις 5/9/1936 ο Νίκος Καμπάνης αντικαταθίσταται από τον Μ. Βύζα στη θέση του Γενικού Διευθυντή¹¹⁸.

Το 1936 με αναγκαστικό νόμο¹²⁵ το Μετοχικό Ταμείο Στρατού εξαγόρασε τις μετοχές της Εθνικής Τράπεζας και απέκτησε την πλειοψηφία των μετοχών της ΕΕΕΣ¹²⁶, ενώ με νέα σύμβαση που επικυρώθηκε από τον Αναγκαστικό Νόμο 1322/1938 που ίσχυε από τις 27/12/1937, η ΕΕΕΣ παραιτήθηκε από το δικαίωμα να ανανεώνει το υλικό της με δαπάνες του Κράτους, το Δημόσιο παραιτήθηκε από το ποσοστό επί των κερδών της ΕΕΕΣ, ενώ ρυθμίστηκαν και τα θέματα της κρατικής χιλιομετρικής επιχορήγησης.

¹²⁴ Θεολόγη Ιωάννη Α., «Ιστορία της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», Αθήνα 1956, σελ. 23-24 («Εναρξής λειτουργία γραμμών της ΕΕΕΣ»).

¹²⁵ Α.Ν. 30/12/1935, «Περί Τροποποίησης διατάξεων του Νόμου 4809 / 1930», ΦΕΚ Α32, 20/1/1936 και Α.Ν. 25, «Περί τροποποίησης του από 30/12/1935 Α.Ν.», ΦΕΚ Α62, 25/1/1936 καθώς επίσης και Β.Δ. 1, «Περί αναστολής της ισχύος του άρθρου 3 του Α.Ν. 30 Δεκ. 1935», 1/5/1936.

¹²⁶ Θεολόγη Ιωάννη Α., «Ιστορία της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», Αθήνα 1956, σελ. 29-31 («Η πλειοψηφία των μετοχών της ΕΕΕΣ περιέρχεται εις το Μετοχικόν Ταμείον Στρατού (Μ.Τ.Σ.)»).

Το 1937 στη γραμμή Θεσσαλονίκης - Δράμας δεν πραγματοποιήθηκαν πτήσεις¹¹⁸.

Τον Ιανουάριο του 1938 υπογράφεται συνεργασία με την Αιγυπτιακή Μισρ («Misr Airworks») για την γραμμή Θεσσαλονίκη - Αθήνα - Κρήτη - Αλεξάνδρια η οποία τελικά φαίνεται να υλοποιήθηκε στις 12 ή 15 Απριλίου 1939. Η Μισρ πετούσε το σκέλος Κρήτη - Αλεξάνδρια από το Μεγαλόκαστρο¹¹⁸.

Με την ευκαιρία της παράδοσης του αερολιμένα του Ηρακλείου που ήταν και ο πρώτος πολιτικός αερολιμένας στην Ελλάδα, ξεκινά στις 28/6/1938¹¹⁹ η παραλαβή από Ελληνικά πληρώματα στο αεροδρόμιο «Τέμπελχοφ» του Βερολίνου¹²⁷, 3 ακόμη αεροσκαφών Γιούνκερς τύπου “Ju52-3/mge” (τα επόμενα παρελήφθησαν τον Ιούλιο και τον Αύγουστο¹¹⁸) το καθένα από τα οποία είχε χωρητικότητα 17 επιβατών, 3 κινητήρες BMW τύπου “Hornet” (9-κύλινδρους αερόψυκτους, ισχύος 525-550 ίππων), ολικό μήκος 18,90 μ, εκπέτασμα πτερύγων 29,25 μ, επιφάνεια πτερύγων 110,50 τμ, καθαρό βάρος (χωρίς φορτίο) 6.370 χγρ, μέγιστο οφέλιμο φορτίο 3.630 χγρ, μπορούσε να αναπτύξει μέγιστη ταχύτητα 315 χλμ/ώρα και εμβέλεια 1.060 χλμ. (νπολόγιο SX-ACF, αρ. σειράς J5984, SX-ACH, J6004, SX-ACI, J6025 στα οποία φαίνεται να μην δόθηκαν ονόματα) που από τον επόμενο χρόνο δρομολογούνται στις γραμμές Αθήνα - Ηράκλειο (η πρώτη δοκιμαστική πτήση έγινε στις 19/3/1939¹²⁸ που ήταν μέρος της συμφωνίας με την Αιγυπτιακή Μισρ) και Αθήνα - Θεσσαλονίκη.

Για το 1938 η κανονικότητα των πτήσεων κυμάνθηκε στο 90,2%, ενώ η πληρότητα των αεροσκαφών με επιβάτες στο 70,4%.

Το συνολικό έργο των ΕΕΕΣ ήταν¹²⁹:

Περίοδος		Πραγματοποιηθέντα Χλμ	Μεταφερόμενες επιβάτες	Ταχυδρομείο	Κρατικές Χλμ Επιχορηγήσεις (Δρχ.)	Εκτιμώμενες Ώρες Πτήσεων
Από 10 Ιουλ.	Μέχρι 9 Ιουλ.					
1931	1932	323.389	5.689	4.048	17.287.685	1.914
1932	1933	354.377	6.828	6.235	16.447.780	2.097
1933	1934	347.931	7.249	8.299	16.480.299	2.059
1934	1935	337.140	8.080	8.267	16.429.231	1.995
1935	1936	332.818	7.124	8.980	12.315.139	1.969
1936	1937	363.967	7.499	12.359	13.035.990	2.154
1937	1938	364.060	6.327	8.107	12.572.360	2.154
1938	1939	406.967	9.566	9.980	14.784.398	2.408
1939	1940	421.066	13.411	20.461	15.297.347	2.492
1940	27/10/1940	176.119	6.690	13.968	6.398.441	1.042
ΣΥΝΟΛΟ		3.427.274	78.742	100.882	153.923.096	20.280

¹²⁷ Θεολόγη Ιωάννη Α., «Ιστορία της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», Αθήνα 1956, σελ. 31-35 («Προμήθεια συγχρονισμένου αεροπορικού υλικού»).

¹²⁸ www.hcaa-eleng.gr, Αερολιμένας Ηρακλείου - Ιστορία, 2006.

¹²⁹ Θεολόγη Ιωάννη Α., «Ιστορία της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», Αθήνα 1956, σελ. 47 («ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ Α.Ε.»).

**Η πρώτη δοκιμαστική
πτήση της ΕΕΕΣ
στο αεροδρόμιο
του Ηρακλείου
στις 19/3/1939
με αεροσκάφος
Ju52-3/mge.**



Την εποχή αυτή φαίνεται η κάλυψη που επιτυγχάνει στην προσφερόμενη χωρητικότητα να φθάνει το 66%, επίδοση που την κατατάσσει στην πρώτη θέση στην Ευρώπη από άποψη εμπορικής και τεχνικής εκμετάλλευσης¹³⁰, ενώ για την υψηλή κανονικότητα και ασφάλεια στις πτήσεις της η ΕΕΕΣ αποσπά εύφημο μνημία από το αρμόδιο Τμήμα της Κοινωνίας των Εθνών¹¹⁷ (σημ. πιθανόν από την «Διεθνή Επιτροπή Αεροπλοΐας»). Οι συνολικές ώρες πτήσεων δεν αναφέρονται πουθενά, εκτός από την αναφορά¹³¹ ότι στις πτήσεις μετρήθηκε μέση ταχύτητα 169 χλμ/ώρα επίδοση που την κατατάσσει στην 12η θέση μεταξύ 19 ευρωπαϊκών εταιρειών, η οποία μας οδηγεί στα αποτελέσματα του πίνακα. Επίσης οι αναφορές σταματούν στο έτος 1939.

Η Εταιρεία λειτούργησε μέχρι την κήρυξη του πολέμου και συγκεκριμένα όπως προβλεπόταν και από τον Ν.4809/1930, με την Διαταγή 4993 της 2/11/1940 του Υπουργείου Αεροπορίας εντάχθηκε στη δύναμη της Πολεμικής Αεροπορίας¹¹⁹.

8.5 Η ΤΑΕ («Τεχνικαί Αεροπορικαί Εκμεταλλεύσεις ΟΕ»)

Το 1935 μετά από απόταξή του από την πολεμική αεροπορία με το βαθμό του σμηναγού, λόγω συμμετοχής του στο κίνημα του Πλαστήρα¹⁰⁷ (5/3/1933), ο Στέφανος Ζώτος ιδρύει την ομόρρυθμη εταιρεία ΤΑΕ η οποία το 1939 μετατρέπεται σε ανώνυμη εταιρεία με κεφάλαιο 5.000.000 δρχ¹³². Ο Ν4809/1930 δεν του επέτρεπε να εκτελεί τακτικές αερομεταφορές.

¹³⁰ «Εφημερίς των Βαλκανίων», 18/5/1934, βλέπε και Τρεμόπουλου Μιχάλη, «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», εκδόσεις παρατηρητής, έκδοση α΄, Θεσσαλονίκη 2001, ISBN 960-374-115-9, σελ. 92-94

¹³¹ «Chronique de transports» 10/11/1935, σελ. 16 και 39, βλέπε επίσης Κανελλόπουλου Χρ., «Η εξέλιξη των συγκοινωνιακών μέσων», Αθήναι 1935, σελ. 98, βλέπε επίσης Τρεμόπουλου Μιχάλη, «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», εκδόσεις παρατηρητής, έκδοση α΄, Θεσσαλονίκη 2001, ISBN 960-374-115-9, σελ. 92-94 («§7 Η Πολιτική Αεροπορία»).

¹³² Λώμη Κώστα, «Η εξέλιξη της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», έκδοση ΕΠΤΑΟΑ (Ενωση Πτυχιούχων Τεχνικών Αεροσκαφών Ολυμπιακής Αεροπορίας), Αθήνα (Νοέμβριος) 1988, σελ. 119-125 («Στέφανος Ζώτος, ο πατέρας της Αεροπορίας»).

Φαίνεται να επιχείρησε μεταφορά επιβατών σαν αεροταξί. Οι πτήσεις που πραγματοποίησε σαν αεροταξί ήταν ελάχιστες. Τον Νοέμβριο του 1938 λειτούργησε επίσημα σαν «Σχολή Αεροπορίας»¹⁰⁷ με εκπαιδευτές τους Σωτήριο Γιωργιόπουλο και Θεοφάνη Σπίνουλα καλύπτοντας ένα κενό, σε μια περίοδο που το Υπουργείο Αεροπορίας συνέχιζε να προωθεί τη διάδοση της αεροπορικής ιδέας. Φαίνεται να προμηθεύτηκε 3 αεροσκάφη Ντε Χάβιλαντ (“de Havilland”), 2 2θέσια και ένα 3θέσιο (αλλού αναφέρεται 4θέσιο). Με ένα 3θέσιο κλειστό μονοπλάνο πιθανόν DH-85 “Leopard Moth” (αεροταξί με πιθανό νπολόγιο G-ADAP¹⁰⁷ και πιθανό αριθμό σειράς κατασκευής 7090), ένα 2θέσιο κλειστό διπλάνο πιθανόν DH-87B “Hornet Moth” (αεροταξί & εκπαιδευτικό με πιθανό νπολόγιο SX-AAI¹¹⁹ και πιθανό αριθμό σειράς κατασκευής 8159) και ένα 2θέσιο ανοικτό διπλάνο DH-82A “Tiger Moth” (εκπαιδευτικό με νπολόγιο SX-AAK και αριθμό σειράς κατασκευής 3721, για το οποίο φαίνεται να συμφωνούν όλες οι πηγές) επιχειρούσε από το αεροδρόμιο Χασάνι (Ελληνικό) και λειτούργησε σχεδόν καθαρά για εκπαιδευτικούς σκοπούς¹³³. Στη συντήρηση των αεροσκαφών βρισκόταν ο Γεώργιος Θεοχάρης¹³⁴. Τα γραφεία στην Αθήνα βρισκόντουσαν στον α΄ όροφο της Όθωνος 6 στην πλατεία Συντάγματος, με τον Αριστείδη Μπαλάνο στον διοικητικό τομέα.

Ο στόλος της ΤΑΕ με την κήρυξη του πολέμου παραχωρήθηκε στην πολεμική αεροπορία και καταστράφηκε στην Αλβανία¹³². Ο ίδιος ο Στέφανος εντάχθηκε και πάλι στην πολεμική αεροπορία για να αποστρατευθεί το 1945 με τον βαθμό του σμήναρχου¹³².

8.6 Αεροπορικές Εορτές & Εκδηλώσεις

Στα πλαίσια της διάδοσης της αεροπορικής ιδέας γίνονται διάφορες εκδηλώσεις που φαίνεται να προσελκύουν μεγάλο ενδιαφέρον:

- Η «Διεθνής Αεροπορική Έκθεση Αθηνών»¹³⁵. Από 10 Απριλίου έως 15 Μαΐου του 1932 πραγματοποιείται από την ΑΛΕ στο χώρο του Ζαπτείου στην Αθήνα με κατασκευαστές αεροσκαφών από την Ελλάδα (ΚΕΑ), Μεγάλη Βρετανία, Γαλλία, Τσεχοσλοβακία, Γερμανία, Ιταλία, Ολλανδία και Πολωνία.
- Ο «Γύρος των Βαλκανικών Πρωτευουσών»¹³⁵. Στις 21/7/1934 ξεκίνησαν από το Τατόϊ 3 αεροσκάφη (“Hawker Horsley II”) της Πολεμικής Αεροπορίας και πραγματοποίησαν το γύρο των βαλκανικών πρωτευουσών.

¹³³ Κούρου Χ. Αθανάσιου, «Συμβολή στην Ιστορία της Πολιτικής Αεροπορίας», Αθήνα Σεπτέμβριος 1966, σελ. 50-53 («Η Σχολή Αεροπορίας ΤΑΕ (1935-1940).»).

¹³⁴ Λώμη Κώστα, «Η εξέλιξη της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», έκδοση ΕΠΤΑΟΑ (Ενωση Πτυχιούχων Τεχνικών Αεροσκαφών Ολυμπιακής Αεροπορίας), Αθήνα (Νοέμβριος) 1988, σελ. 78-79 («ΤΑΕ ΤΕΧΝΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ»).

¹³⁵ ΓΕΑ, «Ελληνική Αεροπορία - Συνοπτική Ιστορία», Τόμος 1ος : 1908-1944, Αθήνα 2000, ISBN 960-86135-5-8, σελ. 75 («Αεροπορικά Γεγονότα.»).



Οι αφίξεις των αεροσκαφών στον «Αεροπορικό Γύρο της Ελλάδος» που διοργάνωσε η ΒΑΛΕ στις 16/10/1936. Στην εικόνα η άφιξη ενός αεροσκάφους POTEZ 25 της ΕΒΑ. Αριστερά αφος JUNKERS 52 (νολόγιο D-ALYL) της LUFTHANSA.

(Ευγενική χορηγία Υπηρεσίας Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας Κωδ. 30047.)



Απονομή βραβείων εις τους επιτυχόντας του "Αεροπορικού Γύρου της Ελλάδας" στις 16/10/1936 από τον Α.Β.Υ. Διαδόχο Παύλο. Ο πρώτος επιτυχών Χειριστής Ι. Θεολόγης των ΕΕΕΣ, δεχόμενος τα συγχαρητήρια του Διαδόχου.

(Ευγενική χορηγία Υπηρεσίας Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας Κωδ. 30050.)

- Ο «Αεροπορικός Γύρος της Ελλάδας». Επρόκειτο για τον πρώτο αεροπορικό αγώνα που διοργάνωσε η ΒΑΛΕ στις 16/10/1936 με συμμετοχή 14 αεροσκαφών από την ΕΕΕΣ, ΤΑΕ, Lufthansa, Ala Littoria, Πολεμική Αεροπορία, κλπ. Πρώτος τερμάτισε ο Ι. Θεολόγης με το αεροσκάφος SX-ACB της ΕΕΕΣ ενώ δεύτερος ο Στέφ. Ζώτος με το αεροσκάφος «Γεράκι»¹⁰⁷.

Επίσης βλέπουν το φως της δημοσιότητας πολλά άρθρα, ενώ ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το βιβλίο του Ι. Α. Θεολόγου, «Το αεροπλάνο δι' όλους», έκδ. «Αεροπορική Επιθεώρησης», 1933, σύμφωνα με το οποίο¹³⁶:

«ΤΑ ΕΞΟΔΑ ΕΝΟΣ ΜΙΚΡΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

Υπάρχουν σήμερα τουριστικά αεροσκάφη διθέσια ή τριθέσια, με κινητήρα 40, 80 ή 120 ίππων, των οποίων η τιμή δεν υπερβαίνει την τιμή ενός αυτοκινήτου μέσης κατηγορίας. Αυτοί οι τύποι αεροσκαφών αναπτύσσουν ταχύτητα 150-170 χλμ / ώρα και καταναλώνουν ένα γαλόνι βενζίνης ανά 25-30 χλμ περίπου. Για ένα ταξίδι, π.χ. Αθηνών - Θεσσαλονίκης (απόσταση σε χρόνο, με μέτρια ατμοσφαιρική κατάσταση, 2 ώρες και 15 λεπτά με ταχύτητα 150 περίπου χλμ / ώρα) τα έξοδα στην κατανάλωση βενζίνης δεν υπερβαίνουν τις 400 δρχ, ενώ τα αυτοκίνητα χρειάζονται χρόνο όχι λιγότερο των 15 ωρών και τα έξοδα στην κατανάλωση βενζίνης υπερβαίνουν τις 650 δρχ.».

¹³⁶ Τρεμόπουλου Μιχάλη, «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης», εκδόσεις παρατηρητής, έκδοση α', Θεσσαλονίκη 2001, ISBN 960-374-115-9, σελ. 102 (ένθετο).

9

Η επίδραση του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου

Όπως συνέβη και στην περίπτωση του α΄ παγκοσμίου πολέμου η επίδραση υπήρξε καθοριστική. Μονάχα στις ΗΠΑ, την περίοδο του πολέμου κατασκευάστηκαν συνολικά 295.959 αεροσκάφη, από τα οποία τα 23.900 ήταν μεταφοράς προσωπικού¹³⁷. Από αυτά, 10.174¹³⁸ ήταν τα C-47 της εταιρείας Ντάγκλας (Douglas, δηλαδή της στρατιωτικής έκδοσης του γνωστού DC-3 ή πιο γνωστού «Ντακότα» - “Dakota”).

Το DC-3 είχε μήκος 19,65μ (64 πόδια και 5,5 ίντσες), εκπέτασμα περυγών 28,96μ (95 πόδια), ύψος 5,17μ (16 πόδια και 11,5 ίντσες) επιφάνεια περυγών 91,7μ², είχε 2 κινητήρες Πραττ & Ουίτνεϊ (Pratt & Whitney) R-1830 διπλής σφήκας (Twin Wasp) μέγιστης ισχύος απογείωσης 1200 ίππων (895 kW), με μέγιστο βάρος απογείωσης 25.200 λίβρες, βάρος κενού 16.865 λίβρες¹³⁹, και μπορούσε να μεταφέρει μέχρι 28 επιβάτες με 3 άτομα πλήρωμα, με ταχύτητα μέχρι 350 χλμ/ώρα (189 κόμβους), σε απόσταση μέχρι 3420 χλμ (2.125 μίλια) σε ύψη που έφθαναν τα 3.650μ (12.000 πόδια)¹⁴⁰.

Εξάλλου τα κονδύλια που διατέθηκαν έδωσαν την δυνατότητα πειραματισμών και δοκιμών σε ένα μεγάλο πλήθος καινοτομιών όπως ο κινητήρας αντίδρασης και τα αεριωθούμενα αεροσκάφη¹⁷ (Jet, 17/8/1939 το πειραματικό «Χέϊνκελ» - “Heinkel” “He 178”, 18/7/1942 «Μέσερσμιτ» - “Messerschmitt” “Me 262”),

¹³⁷ Υπουργείο Άμυνας ΗΠΑ, “Army Air Forces Statistical Digest - World War II” σελ. 127 (“Table 79 - Factory deliveries of all military airplanes, by type of airplane and by recipient: Jul 1940 to Aug 1945”), βλέπε επίσης http://afhra.maxwell.af.mil/aafsd/aafsd_index_table.html, 2006.

¹³⁸ www.boeing.com, 2007.

¹³⁹ www.douglasdc3.com, 2006.

¹⁴⁰ Federal Aviation Agency (ΗΠΑ), “Aircraft Specification No A-669 Rev 30 Douglas”, 27 Ιουλίου 1999, σελ. 5-8 («III - Model DC3A-S4C4G, approved February 18, 1942.»).

το ραντάρ (Βρετανία, 1940) κλπ που ήρθαν να προστεθούν στις προηγούμενες μεγάλες εξελίξεις όπως ο γυροσκοπικός (ή τεχνητός) ορίζοντας (Σπέρρυ 1929), η γυρομαγνητική πυξίδα (Σπέρρυ 1929), το βαρομετρικό υψόμετρο ακριβείας (Παύλος Κόλλσμαν - Paul Kollsman 1928¹⁴¹) κλπ. που ήδη επέτρεπαν την «τυφλή πτήση» (24/9/1929, υπολοχαγός Δημήτριος Ντουλίτλ - lieutenant Jimmy Doolittle¹⁷) ή πιο γνωστή σήμερα σαν «Πτήση Δι' Οργάνων» ή «Ενόργανη Πτήση». Επίσης μεγάλες πρόοδοι σημειώθηκαν και στη μεταλλουργία. Καινούργια κράματα εμφανίστηκαν με μεγαλύτερες αντοχές τόσο σε πιέσεις όσο και σε θερμοκρασίες. Οι τεχνολογικές εξελίξεις που γεννήθηκαν στον β' παγκόσμιο πόλεμο, όπως οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές, συνέχιζαν να εξελίσσουν την αεροπορική τεχνολογία για δεκαετίες μετά την λήξη του.

Οι εξελίξεις αυτές έδωσαν τον απαραίτητο εξοπλισμό (μαζί με τον αυτόματο πιλότο) κάθε αεροσκάφους δημοσίων μεταφορών μετά τον β' παγκόσμιο πόλεμο.

Επίσης θα πρέπει να σημειωθεί ότι με τις ταχύτητες και την εμβέλεια που είχαν πλέον τα αεροσκάφη λίγο πριν τον β' παγκόσμιο πόλεμο, εκτόπισαν τη χρήση των αερόπλοιων (Ζέππελιν), που διακόπηκε οριστικά μετά την καταστροφή του «Χίντενμπουργκ» ("Hindenburg") στον ναυτικό αεροσταθμό του Λέϊκχαρστ στη Νέα Υερσέη των ΗΠΑ (Naval Air Station, Lakehurst, New Jersey) στις 6/5/1937 18:25' τοπική (23:25' ζ'), στο τέλος του 3ήμερου ταξιδιού του από την Φρανκφούρτη (αναχώρηση 3/5/1937 20:15z, διάρκεια ταξιδιού 75 ώρες 10') που είχε σαν αποτέλεσμα να σκοτωθούν 23 άνθρωποι (13 από τους 36 επιβάτες, 9 από τους 25 του πληρώματος και 1 από το προσωπικό εδάφους)¹⁴², θέτοντας οριστικά τέρμα στην εμπορική εκμετάλλευσή τους.

9.1 Η καταστροφή του «Παλαιού Κόσμου»

Η λήξη του πολέμου άφησε την Ευρώπη κατεστραμμένη. Μέσα από τις στάχτες, σε μια περίοδο έντονης αβεβαιότητας, οι μοναδικοί νικητές του πολέμου, οι ΗΠΑ και η ΕΣΣΔ (Ρωσία) μαζί με τη Μεγάλη Βρετανία προσπαθούσαν να μεγιστοποιήσουν τις ζώνες επιρροής τους. Η συμφωνία της Γιάλτας, το δόγμα Τρούμαν, το σχέδιο Μάρσαλ, στην ουσία αποσκοπούσαν σε αυτό. Ολόκληρη η δραστηριότητα των δυο «μεγάλων» (δηλ. μοναδικών) δυνάμεων στράφηκε προς την κατεύθυνση αυτή. Οι ΗΠΑ στη ζώνη επιρροής της οποίας εντάχθηκε και η Ελλάδα, προκειμένου να αποκρούσουν τον «κομμουνιστικό κίνδυνο», ήταν πρόθυμες να βοηθήσουν την ανοικοδόμηση των χωρών που δεχόντουσαν τους όρους τους. Όροι που υπηρετούσαν τα συμφέροντα του χρηματοδότη. Από την άλλη πλευρά, οι κατεστραμμένες οικονομίες είχαν άμεση ανάγκη χρημάτων.

¹⁴¹ www.kollsman.com, 2006.

¹⁴² REPORT, «Airship "Hindenburg" Accident Investigation», Υπουργείο Εμπορίου ΗΠΑ, 21/7/1937.

Όσον αφορά την αεροναυπηγική βιομηχανία η Ευρώπη μπήκε σε λήθαργο που κράτησε περίπου 3 δεκαετίες. Οι μεγάλοι ευρωπαίοι κατασκευαστές καταστράφηκαν ολοκληρωτικά. Σε άνθιση βρέθηκαν οι κατασκευαστές της αμερικανικής ηπείρου. Επέζησαν επίσης οι κατασκευαστές της Βρετανίας. Με ολοκληρωτικά κατεστραμμένες τις περισσότερες συγκοινωνιακές υποδομές στην Ευρώπη, οι αερομεταφορές φάνταζαν σαν την μόνη λύση.

Οι περίπου 10.000 «Ντακότες» που επέζησαν του πολέμου ήταν υπερβολικά πολλές για οποιαδήποτε χρήση στις ΗΠΑ. Οι μισές περίπου από αυτές που μετά τη λήξη του πολέμου βρέθηκαν στο έδαφος των ΗΠΑ υπερκάλυπταν τις ανάγκες της χώρας τόσο στον στρατιωτικό τομέα όσο και στις δημόσιες αερομεταφορές. Ο επαναπατρισμός των υπολοίπων που βρισκόντουσαν διασκορπισμένα στα διάφορα θέατρα του πολέμου σε ολόκληρο τον κόσμο κρίθηκε αντιοικονομικός και τελικά πουλήθηκαν σε τιμές ευκαιρίας και αποτέλεσαν τον κορμό των μεταπολεμικών αερομεταφορών σε ολόκληρο τον κόσμο. Το κόστος ενός καινούργιου C-47 για το Υπουργείο Άμυνας των ΗΠΑ στις αρχές του πολέμου ήταν 128.761 δολ.¹⁴³ ενώ στη λήξη του είχε ήδη πέσει στα 85.035 δολ. Όλες οι διακρατικές συνθήκες και οργανισμοί, όπως η «Κοινωνία των Εθνών», η «Διεθνής Επιτροπή Αεροπλοΐας», η «Διεθνής Συνθήκη Αεροπλοΐας», η «Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Εταιρειών» κλπ καταργήθηκαν, για να ξαναδημιουργηθούν από μηδενική βάση.

9.2 Η ίδρυση του ΔΟΠΑ - «Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας» (ICAO - International Civil Aviation Organization)¹⁴⁴



Μετά από μελέτες που ξεκίνησαν από τις ΗΠΑ και τους συμμάχους, οι ΗΠΑ στις 11/9/1944 προσκάλεσαν 55 χώρες και αρχές να παρακολουθήσουν από 1/11/1944 σχετικό συνέδριο στο Σικάγο. Το συνέδριο έληξε στις 7/12/1944 με την υπογραφή από 37 χώρες μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, της συνθήκης του Σικάγου, ενώ μέχρι τις 10/2/1947 την είχαν υπογράψει συνολικά 50 χώρες.

Η Ελληνική αντιπροσωπεία αποτελείτο από τον υποστράτηγο Δημήτριο Μπότσαρη που ήταν ο πρόεδρος της αποστολής, τον πρέσβη Αλέξανδρο Αργυρόπουλο (πιθανόν τον πρώτο Έλληνα μηχανικό πολιτικής αεροπορίας) που κάλυπτε το πολιτικό σκέλος, και τους σμήναρχο Ιωάννη Χατζηνικολή, αντισμήναρχο Ρένο

¹⁴³ Υπουργείο Άμυνας ΗΠΑ, "Army Air Forces Statistical Digest - World War II" σελ. 134 ("Table 82 - Average Unit Cost of Airplanes Authorized, By Principal Model: Fiscal Years 1939 to 1945"), βλέπε επίσης http://afhra.maxwell.af.mil/aafsd/aafsd_index_table.html, 2006.

¹⁴⁴ www.icao.int, 2006.



Στις εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στο Σικάγο τον Νοέμβριο του 1944, που κατέληξαν στη συνθήκη που υπεγράφη στις 7/12/1944 για την ίδρυση του ΔΟΠΑ, συμμετείχε 5-μελής Ελληνική αντιπροσωπεία με μοναδικό διπλωματικό εκπρόσωπο (μη στρατιωτικό) τον πρόεδρο Αλέξανδρο Αργυρόπουλο.

(αρχείο ICAO)

Πόγγη (αργότερα χειριστή και εκπαιδευτή πολιτικής αεροπορίας) και επισημναγό Δημήτριο Κουνδούρη της ΕΒΑ. Οι δυο πρώτοι υπέγραψαν την συνθήκη η οποία και επικυρώθηκε σαν N.211¹⁴⁵ και N.212¹⁴⁶ /1947 στις 28/2/1947.

Με την συνθήκη του Σικάγου ιδρύθηκε ο Προσωρινός Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (PICAΟ - Provisional International Civil Aviation Organization). Στις 4/4/1947 ο οργανισμός οριστικοποιήθηκε σαν Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO - International Civil Aviation Organization) κάτω από τον ΟΗΕ («Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών», UN - “United Nations”), με έδρα το Μόντρεαλ του Καναδά. Από εκείνη τη μέρα παύει και τυπικά η ύπαρξη της προπολεμικής «Διεθνούς Επιτροπής Αεροπλοΐας».

Οι εργασίες του συνεδρίου βασίστηκαν στην εμπειρία που είχε αποκτηθεί από την προπολεμική «Διεθνή Επιτροπή Αεροπλοΐας» και επικεντρώθηκαν κυρίως στον τεχνικό τομέα με στόχο την υλοποίηση ενός κοινού συστήματος αεροναυσιπλοΐας και κανόνων εναέριας κυκλοφορίας σε παγκόσμια κλίμακα με προοπτική για μια εξελικτική πορεία που θα ήταν σε θέση να παρακολουθήσει την τεχνολογία. Για τον λόγο αυτό οι διάφορες δραστηριότητες χωρίστηκαν σε δυο κατηγορίες¹⁴⁷:

¹⁴⁵ N.211/1947, «Περί κυρώσεως της εν Σικάγο τη 7η Δεκεμβρίου 1944 υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.», ΦΕΚ Α35, 28/2/1947, σελ. 191-214.

¹⁴⁶ N.212/1947, «Περί προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Συμφωνίαν του Σικάγου περί Διεθνών Αεροπορικών μεταφορών.», ΦΕΚ Α36, 28/2/1947, σελ. 215-220.

¹⁴⁷ The European Office of ICAO, “ICAO and forty years of Air Navigation in Europe”, (Παρίσι 1984), σελ. 9-11 («The Foundation of the International Civil Aviation Organisation (ICAO)»).

Α) τις δραστηριότητες για τις οποίες αποκλίσαις από χώρα σε χώρα έπρεπε να αποφεύγονται και όλα τα σχετικά θέματα ήταν στην αρμοδιότητα της κεντρικής Υπηρεσίας του ΔΟΠΑ.

Β) τις δραστηριότητες που σχετίζονται με πρακτικές εφαρμογές υπηρεσιών αεροναυσιπλοΐας και σχετικών εγκαταστάσεων από τα κράτη-μέλη καθώς και συντονισμένες εφαρμογές σε ειδικές περιοχές όπου οι επιχειρησιακές συνθήκες και άλλοι σχετικοί παράγοντες είναι παρόμοιοι.

Λόγω της δεύτερης κατηγορίας η υδρόγειος χωρίστηκε σε 9 περιοχές. Τυπικά παραδείγματα, η «περιοχή Βόρειου Ατλαντικού (NAT)» ("North Atlantic Region (NAT)"), όπου τα κύρια προβλήματα αφορούσαν την μακράς διάρκειας υπερπόντια ναυσιπλοΐα και η «περιοχή Ευρώπης - Μεσογείου (EUR)» ("European - Mediterranean Region (EUR)" η οποία περιλάμβανε και την τότε Σοβιετική Ένωση), όπου ο συντονισμός των διευρωπαϊκών επιχειρήσεων με την τοπική και την σύντομη διεθνή κυκλοφορία συνιστούσε το μεγάλο πρόβλημα.

9.3 *Η ίδρυση της Διεθνούς Ένωσης Εναερίων Μεταφορών (IATA - International Air Transport Association)*¹⁴⁸

Η ίδρυση της μεταπολεμικής Διεθνούς Ένωσης Αεροπορικών Εταιρειών, έγινε με τη λήξη σχετικού 4ήμερου συνεδρίου στις 19/4/1945 στην Αβάνα της Κούβας (Havana, Cuba). Την ιδρυτική διακήρυξη υπέγραψαν 57 μέλη - αεροπορικές εταιρείες, από 31 χώρες κυρίως της Ευρώπης και της βόρειας Αμερικής. Επεκτείνοντας την εμπειρία από την προπολεμική Ένωση, ο ιδρυτικός σκοπός ήταν:

«Η προώθηση των ασφαλών, κανονικών και οικονομικών αεροπορικών μεταφορών προς όφελος των λαών του κόσμου, η ενθάρρυνση του αεροπορικού εμπορίου, και η μελέτη των σχετικών προβλημάτων.

Η παροχή των μέσων για τη συνεργασία των επιχειρήσεων αεροπορικών μεταφορών που εμπλέκονται άμεσα ή έμμεσα στις διεθνείς υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών.

Η συνεργασία με τον νεοσυσταθέντα Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO - η ειδικευμένη Υπηρεσία των Ηνωμένων Εθνών για την πολιτική αεροπορία) και άλλους διεθνείς οργανισμούς.»

Μια από τις βασικές λειτουργίες της Ένωσης ιδιαίτερα από τον Οκτώβριο του 1979 υπήρξε και η εναρμόνιση της τιμολογιακής πολιτικής μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών που διατηρήθηκε περίπου μέχρι το 1994. Μετά την εμφάνιση των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους η πολιτική αναπροσαρμόστηκε ώστε να δώσει μεγαλύτερη ευελιξία στα μέλη του.

¹⁴⁸ www.iata.org, 2006.

10

Η ανασυγκρότηση της Πολιτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα

10.1 Η ΕΕΕΣ μετά τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο

Μετά την απελευθέρωση, η ΕΕΕΣ εξακολουθούσε να διατηρεί το προνόμιο της αποκλειστικής εκμετάλλευσης των δημοσίων αερομεταφορών χωρίς όμως να διαθέτει πλέον αεροσκάφη. Όλες οι σιδηροδρομικές υποδομές ήταν κατεστραμμένες και τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα ανύπαρκτα¹⁴⁹. Η χώρα βρισκόταν σε δυσχερή οικονομική κατάσταση και με αποδιοργανωμένο κρατικό μηχανισμό κάτι που θα πρέπει να υποθέσουμε ότι συνετέλεσε στο να παραμείνουν άκαρπες οι διάφορες προσπάθειες επαναλειτουργίας της ΕΕΕΣ μέχρι τη λήξη του προνομίου της, στις 9/7/1946 που δεν ανανεώθηκε πλέον, ενώ διακόπηκε παράλληλα και η κρατική επιχορήγηση. Άκαρπη παρέμεινε και η προσπάθεια προμήθειας 10 «Γιούνκερς» Ju-52 από τις γερμανικές επανορθώσεις¹⁴⁹. Η Ελλάδα έμεινε χωρίς δημόσιες αερομεταφορές μέχρι την ημέρα λήξης του προνομίου της ΕΕΕΣ, ενώ αμέσως μετά ανασυστάθηκαν με ιδιωτικά κεφάλαια. Στις 24/12/1946 το ΔΣ της ΕΕΕΣ αποφάσισε τη διάλυσή της¹⁵⁰, η οποία καθυστέρησε μέχρι τις 9/9/1947.

¹⁴⁹ Θεολόγη Ιωάννη Α., «Ιστορία της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», Αθήνα 1956, σελ. 51-53 («Λήξης προνομίου της ΕΕΕΣ και διάλυσις αυτής.»).

¹⁵⁰ Λώπη Κώστα, «Η εξέλιξη της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», έκδοση ΕΠΤΑΟΑ (Ένωση Πτυχιούχων Τεχνικών Αεροσκαφών Ολυμπιακής Αεροπορίας), Αθήνα (Νοέμβριος) 1988, σελ. 72-77 («Διάλυση της Ε.Ε.Ε.Σ.»).

10.2 Η ανασυγκρότηση των Κρατικών Υπηρεσιών



Στο μεταξύ, με δεδομένη την υπογραφή της σύμβασης του Σικάγου, στις 14/2/1946 ανασυστάθηκε η ΚΠΑ «Κρατική Πολιτική Αεροπορία»¹⁵¹, που αναφέρεται επίσημα σαν ΚΥΠΑ - «Κρατική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας». Σύμφωνα με το άρθρο 12 του Α.Ν.970/1946 για την επάνδρωση της ΚΥΠΑ μπορούσαν να απασχοληθούν με απευθείας διορισμό μεταξύ των άλλων και υπάλληλοι της ΕΕΕΣ.

Σαν αερολιμένας εξυπηρέτησης της επιβατικής κίνησης των Αθηνών επιλέχθηκε το αεροδρόμιο του Ελληνικού. Η περιοχή του Ελληνικού παρουσίαζε πολλά σημαντικά πλεονεκτήματα ενώ αρχικά μεταξύ των προτάσεων ήταν και η δημιουργία αερολιμένα στην περιοχή του Φαληρικού Δέλτα. Οι μετεωρολογικές συνθήκες του αεροδρομίου του Τατοΐου δημιουργούσαν αρκετές δυσχέρειες στις προσγειώσεις των αεροσκαφών που συχνά αναγκάζονταν να προσγειωθούν σε άλλες κοντινές περιοχές όπως «το γήπεδο του γκόλφ κοντά στον Άγ. Κοσμά του Ελληνικού» (1938 των Βασιλικών Ολλανδικών Αερογραμμών - KLM), «σε περιοχή της Χαλκίδας» (της γερμανικής Λουφτχάνσα - Lufthansa), «σε περιοχή της Κοπαΐδας» (γαλλικό αεροσκάφος τύπου Potez), ενώ αναφέρεται και ατύχημα «της Πολωνικής Εταιρείας LOT που ερχόταν από Βορρά, προσέκρουσε για τους ίδιους λόγους στην ΒΑ πλευρά της Πάρνηθας»¹⁵².

Από την εποχή εκείνη η ΚΥΠΑ που αργότερα μετονομάστηκε σε ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) παρουσίασε μια συνεχή εξελικτική πορεία. Η μεταπολεμική οργάνωση της ΥΠΑ, είναι αποτέλεσμα αμερικανών συμβούλων στα πλαίσια του σχεδίου Μάρσαλ. Οι προσπάθειες ξεκίνησαν το καλοκαίρι του 1948¹⁵³ ενώ στις 25/2/1949¹⁵⁴ «υπογράφηκε από τον κ. Νουβίν (αρχηγός της αμερικανικής «αποστολής οργάνωσης οικονομικής συνεργασίας»¹⁵⁵) και τους υπουργούς Αεροπορίας και Συντονισμού συμφωνία για την πραγματοποίηση ευρέως προγράμματος ανάπτυξης της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας. Η συγκεκριμένη συμφωνία προβλέπει την δαπάνη πολλών εκατομμυρίων δολαρίων. Κλήθηκαν από την Αμερική 14 ειδικοί σε ζητήματα Πολιτικής Αεροπορίας οι οποίοι αναμένονται πολύ σύντομα. Με το πρό-

¹⁵¹ ΑΝ 970/1946, «Περί οργάνωσης της Κρατικής Πολιτικής Αεροπορίας Υ.Α.», ΦΕΚ Α59, 21/2/1946, σελ. 307-313.

¹⁵² Θεολόγη Ιωάννη Α., «Ιστορία της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», Αθήνα 1956, σελ. 82-87 («Το αεροδρόμιον του Ελληνικού και τα πλεονεκτήματά του.»).

¹⁵³ Εφημερίδα «Εμπρός», Κυριακή 6/6/1948, σελ. 5 («Η αποκατάστασις των συγκοινωνιών μας - Θα καταρτιστεί το πρόγραμμα.»).

¹⁵⁴ Εφημερίδα «Ελευθερία», Σάββατο 26/2/1949, σελ. 3 («Η ανάπτυξις της Πολιτικής Αεροπορίας»).

¹⁵⁵ Εφημερίδα «Εμπρός», Σάββατο 26/2/1949, σελ. 4 («Υπεγράφη σύμβασις δια τας αεροπορικής συγκοινωνίας της χώρας μας.»).

γραμμα προβλέπεται ότι η Ελλάδα θα καταλάβει εξέχουσα θέση μεταξύ των χωρών που έχουν αναπτύξει τις εναέριας συγκοινωνίες, ενώ το αεροδρόμιο του Ελληνικού θα γίνει ένα από τα καλύτερα διεθνή αεροδρόμια.»

10.3 Η ανοικοδόμηση των αεροδρομίων

Τα μεγαλύτερα έργα ανοικοδόμησης ήταν αποτέλεσμα της αμερικάνικης βοήθειας. Το αεροδρόμιο «Βασιλεύς Παύλος» της Τρίπολης, η κατασκευή του οποίου ξεκίνησε στις 9/4/1948, ολοκληρώθηκε στις 9/7/1948, εγκαινιάστηκε στις 30/7/1948¹⁵⁶ και στοίχισε 57.000 δολάρια και 1.308.000.000 δρχ., ήταν μέρος της αμερικάνικης βοήθειας¹⁵⁷. Στα πλαίσια του σχεδίου Μάρσαλ, εξάλλου προβλεπόταν το 1949 τετραετές πρόγραμμα αναβάθμισης των αεροδρομίων της χώρας με σημαντικότερη εκείνη του Ελληνικού¹⁵⁸ που προβλεπόταν να γίνει αερολιμένας Β΄ κατηγορίας ενώ οι εγκαταστάσεις της Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου, του Αράξου και της Ρόδου προβλεπόταν να γίνουν αερολιμένες Γ΄ κατηγορίας. Επίσης προβλεπόταν και η βελτίωση 13 ακόμη αεροδρομίων δηλαδή του Αγρινίου, της Λάρισας, των Ιωαννίνων, της Τρίπολης, της Καλαμάτας, του Βόλου, της Κοζάνης, της Φλώρινας, της Καβάλας, της Κομοτηνής, των Χανίων, της Μυτιλήνης και της Κέρκυρας.

Σχετικά με την αεροπορική επιβατική κίνηση προπολεμικά και μεταπολεμικά ο υπουργός Αεροπορίας Α. Μπακάλμπασης σε συζήτηση «Περί τροποποίησης του ΑΝ 970/46 “περί οργάνωσης της Κρατικής Πολιτικής Αεροπορίας” και ΝΔ 117/1946 “περί οργανισμού Β.Α.”», που πραγματοποιήθηκε στη Βουλή την Δευτέρα 9/8/1948¹⁵⁹ ανέφερε ότι η πολιτική μας αεροπορία «προπολεμικά είχε 428.000 χλμ πτήσης ετησίως, ενώ τώρα έχει 5.416.700 παρουσιάζει δηλ. ανάπτυξη 1265%. Επίσης είπε ότι ενώ προπολεμικά από 7 αεροπορικές εταιρείες πραγματοποιούντο σε ελληνικά αεροδρόμια 16 προσγειώσεις, τώρα γίνονται από 52 εταιρείες 70 προσγειώσεις ημερησίως, ο φόρος από τις οποίες χωρίς να υπολογίζονται οι δασμοί βενζίνης, αποδίδει στο δημόσιο 35 δις δρχ. ετησίως, δηλ. το 50% ολόκληρου του προϋπολογισμού του υπουργείου Αεροπορίας.».

Εξάλλου η κίνηση του αεροδρομίου του Ελληνικού σε πτήσεις εσωτερικού¹⁵⁸ για το 1948 ανερχόταν στις 15.000 προσγειώσεις - απογειώσεις από τις οποί-

¹⁵⁶ Εφημερίδα «Εμπρός», Σάββατο 31/7/1948, σελ. 1 («Η Πελοπόννησος απέκτησε τέλειον αεροδρόμιον - Τα εγκαίνια ετελέσθησαν χθές εις την Τρίπολιν - Οι λόγοι του βασιλέως και του κ. Γκρίσγουλντ δια την σημασίαν του έργου.»).

¹⁵⁷ Εφημερίδα «Εμπρός», Σάββατο 31/7/1948, σελ. 3 («Ο κ. Γκρίσγουλντ αναλύει το επιτελεσθέν υπό της Αμερικανικής Αποστολής έργον - Το υπό εκτέλεσιν πρόγραμμα ανασυγκροτήσεως.»).

¹⁵⁸ Εφημερίδα «Εμπρός», Πέμπτη 3/3/1949, σελ. 3 («Επι τη υπογραφή της συμβάσεως - Το αεροδρόμιον του Ελληνικού γέφυρα ανατολής και δύσεως.»).

¹⁵⁹ Εφημερίδα «Ελευθερία», Τετάρτη 10/8/1948, σελ. 6 («Οξεία αντίδρασις των Λαϊκών εναντίον του νομοσχεδίου περί Πολιτικής Αεροπορίας - Η χθεσινή συνεδρίασις της Βουλής»).



Το αεροδρόμιο του Ελληνικού μεταπολεμικά, στρώθηκε με Μεταλλικό Πλέγμα Επίστρωσης εδάφους (PSP) για να μην βουλιάζουν τα βαρύτερα πλέον αεροσκάφη στο χώμα σε περίπτωση βροχής (1949).

ες διακινήθηκαν 341.000 επιβάτες, 416.000 χгр αποσκευών, 6.720.000 χгр εμπορευμάτων και 292.032 χгр ταχυδρομείου ενώ από το ίδιο αεροδρόμιο το 1938 είχαν διακινήθει 8.500 επιβάτες, 1.400 χгр αποσκευών, 2.176 χгр εμπορευμάτων και καθόλου ταχυδρομείο (σημ. το 1938 η ΕΕΕΣ που είχε την αποκλειστικότητα των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα χρησιμοποιούσε το αεροδρόμιο του Τατοΐου). Όπως πάντως αναφέρεται¹⁵⁸ «γενικά η επιβατική κίνηση του αερολιμένα του Ελληνικού είναι κατά πολύ μεγαλύτερη του λιμανιού του Πειραιά. Οι εισπράξεις του Τελωνείου του αεροδρομίου υπερβαίνουν τα 40 δις δρχ ετησίως. Κατά τους ειδικούς η κίνηση και τα έσοδα του Τελωνείου θα διπλασιαζόντουσαν σε πολύ σύντομο διάστημα αν τα αεροναυτιλιακά μέσα και οι εγκαταστάσεις γενικά του εδάφους ήταν βελτιωμένα και το αεροδρόμιο μπορούσε να εξυπηρετήσει περισσότερα και μεγαλύτερα αεροσκάφη». Η ημερήσια κίνηση για το αεροδρόμιο του Ελληνικού την ίδια περίοδο υπολογιζόταν στα 70-75 αεροσκάφη πολιτικής αεροπορίας και 25-30 πολεμικά, για το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης 30-35 αεροσκάφη, και για το αεροδρόμιο της Ρόδου 25-30 αεροσκάφη.

Τα αεροδρόμια της χώρας μετά τον πόλεμο βρέθηκαν σε άσχημη κατάσταση¹⁶⁰ και έπρεπε όχι μόνο να επιδιορθωθούν αλλά να αναπλαστούν. Τα έργα που ήταν απαραίτητα ήταν η κάλυψή τους με Μεταλλικό Πλέγμα Επίστρωσης εδάφους (PSP - "Pierced Steel Planking") για να μην βουλιάζουν τα αεροσκάφη στο χώμα σε

¹⁶⁰ Εφημερίδα «Εμπρός», Κυριακή 6/6/1948, σελ. 4 («Τα αεροδρόμια της Κρήτης και ο μετεωρολογικός σταθμός - Υπάλληλοι με μισθόν ... 40 χιλιάδας μηνιαίως.»).

περίπτωση βροχής, αποστραγγιστικά έργα, φωτισμός, και συγκοινωνία με την κοντινότερη πόλη. Μέχρι τις 7/9/1949 ήταν σχεδόν έτοιμα τα αεροδρόμια Χασανίου (Ελληνικού με 2 διαδρόμους προσγείωσης μήκους 1.800μ ο καθένας), Θεσσαλονίκης (με διάδρομο προσγείωσης μήκους 1.600μ όπως και του Ηρακλείου), Λάρισας, Κοζάνης, Κατοίκας, Καβάλας, Ιωαννίνων (το καθένα από τα οποία διέθετε 1 διάδρομο μήκους 1.100μ) και Τριπόλεως¹⁶¹ (που κατασκευάστηκε με τη χρηματοδότηση του σχεδίου Μάρσαλ με μήκος διαδρόμου προσγείωσης 1.500μ)¹⁵⁷. Χαρακτηριστικό είναι ότι το αεροδρόμιο της Καλαμάτας το χειμώνα συχνά έκλεινε λόγω βροχών¹⁶².

Το αεροδρόμιο του Ελληνικού μελετήθηκε το 1936 οπότε επιλέχθηκε και η συγκεκριμένη τοποθεσία σαν η καταλληλότερη. Την εποχή εκείνη δημιουργήθηκε ένας διάδρομος μήκους λίγων εκατοντάδων μέτρων και δυο μικρά κτήρια. Αμέσως μετά τον πόλεμο, το 1945 άρχισαν τα έργα υποδομής που όμως διακόπηκαν το 1950 προκειμένου να μελετηθεί από την αρχή αν η συγκεκριμένη τοποθεσία ήταν πράγματι κατάλληλη. Το αεροδρόμιο παρέμεινε τελικά στη θέση του.

10.4 Ο Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας στην μεταπολεμική Ελλάδα

Μέχρι το 1948 υπήρχε μόνον ένας Πύργος Ελέγχου στο αεροδρόμιο του Ελληνικού. Λίγους μήνες αργότερα λόγω υποχρεώσεων προς τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, δημιουργήθηκε για πρώτη φορά στην Ελλάδα το Κέντρο Ελέγχου (εναέριας κυκλοφορίας) Περιοχής. Η επικοινωνία με τα αεροσκάφη γινόταν κυρίως με τον ασύρματο του Πύργου Ελέγχου που διέθετε μόνον δυο συχνότητες επικοινωνίας. Τα αεροσκάφη πετούσαν χωρίς τη βοήθεια ειδικών για τον έλεγχο και δεν γινόταν διαχωρισμός των πτήσεων των αεροσκαφών. Αεροδιάδρομοι δεν είχαν καθοριστεί και τα αεροσκάφη ακολουθούσαν την συντομότερη πορεία για τους προορισμούς τους¹⁶³.

Το 1950, άρχισε η αναδιοργάνωση της εναέριας κυκλοφορίας με βάση τις διεθνείς συμφωνίες και προδιαγραφές του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, και η εγκατάσταση ραδιοβοηθημάτων. Ο εναέριος χώρος διαχωρίστηκε αρχικά σε 2 τομείς και αργότερα όταν το επέβαλαν οι ανάγκες, σε 3.

Μέχρι το 1948 υπήρχε μόνον ένα ραδιοβοήθημα για την αεροναυσιπλοΐα, ο τετρακτινικός ραδιοφάρος Νέας Σμύρνης, ενώ τα ραδιοβοηθήματα που είχαν εγκατασταθεί μέχρι το 1950 ανήκαν στις αεροπορικές εταιρείες⁹⁸.

¹⁶¹ Εφημερίδα «Ελευθερία», Τετάρτη 7/9/1949, σελ. 4 («Η μετά την απελευθέρωσιν Ελληνική Ανασυγκρότησις» - Τμήμα Ανοικοδομήσεως - Ζ. Αερολιμένες.).

¹⁶² Εφημερίδα «Ελευθερία», Πέμπτη 2/12/1948, σελ. 2 («Ελληνικά Αεροπορικά Γραμμάτια ΤΑΕ - Ανακοίνωσις - Γραμμή GK 411 Αθήναι - Καλαμαί»).

¹⁶³ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, «Χθες, Σήμερα, Αύριο», Αθήνα Νοέμβριος 1970, σελ. 41-43 («Έλεγχος Εναερίου Κυκλοφορίας»).

Έγιναν προσπάθειες αναβάθμισης της χώρας σε κομβικό σημείο της ανατολικής μεσογείου¹⁶⁴ που όμως απέτυχαν λόγω του εμφυλίου πολέμου, εξαιτίας του οποίου καταρρίφθηκε ένα τσέχικο αεροσκάφος δημοσίων αερομεταφορών γεμάτο με επιβάτες, και όλες οι ξένες εταιρείες που χρησιμοποιούσαν τον Ελληνικό εναέριο χώρο μετέφεραν την κίνησή τους στον Ιταλικό.

¹⁶⁴ Εφημερίδα «Ελευθερία», Σάββατο 16/4/1949, σελ. 4 («Η Διάσκεψις της Πολ. Αεροπορίας δια το αεροδρόμιον Ελληνικού»), βλέπε επίσης εφημερίδα «Ελευθερία», Σάββατο 23/4/1949, σελ. 4 («Η Πολιτική Αεροπορία»).

11

Η ανασύσταση των δημόσιων αερομεταφορών στην Ελλάδα (1946-1951)

11.1 Η έναρξη των Ελληνικών Εναερίων Γραμμών ΤΑΕ («Τεχνικές Αεροπορικές Επιχειρήσεις»)

=ΤΑΕ= Με διαφαινόμενη την αδυναμία διατήρησης της ΕΕΕΣ λίγο πριν την λήξη του προνομίου της, ο Στέφανος Ζώτος προχωρεί στην προσπάθεια επανίδρυσης της προπολεμικής ΤΑΕ, με αντικείμενο αυτή την φορά την πραγματοποίηση δημοσίων αερομεταφορών με συγκεκριμένο πρόγραμμα, η υλοποίηση του οποίου ξεκινά στις 1/5/1946. Από τις 20/5/1946 ξεκινά την πρόσληψη σημαντικού πλήθους από το έμπειρο προσωπικό της ΕΕΕΣ¹⁶⁴. Διευθυντής Τεχνικών Υπηρεσιών ανέλαβε ο Λεωνίδας Παπαστρατηγάκης. Παράλληλα προχωρεί στην αγορά 3 αεροσκαφών τύπου «Ντακότα» που βρίσκονταν μετά τη λήξη του πολέμου στην Αίγυπτο, ενώ το τοπικό κλιμάκιο της αμερικανικής εταιρείας «Διηπειρωτικών και Δυτικών Αερογραμμών» (TWA - “Transcontinental and Western Air Inc.”) που έδρευε εκεί ανέλαβε την μετατροπή τους σε πολιτικά αεροσκάφη μεταφοράς επιβατών κάτω από την επίβλεψη του Ευάγγελου Παπάζογλου, καθώς και την εκπαίδευση του προσωπικού¹⁵⁰. Τα αεροσκάφη αυτά βαπτίστηκαν και παραλήφθηκαν σε τελετή που παραβρέθηκε ο διάδοχος Παύλος, στο αεροδρόμιο «Payne Field» του Καΐρου¹⁶⁵ και έφθασαν στην Ελλά-



Στέφανος Ζώτος,
ιδρυτής της ΤΑΕ.

¹⁶⁴ Θεολόγη Ιωάννη Α., «Ιστορία της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», Αθήνα 1956, σελ. 52 (Φωτογραφία τελετής βάπτισης - παράδοσης).

δα τα 2 στις 30/8/1946¹⁶⁶ με νολόγιο SX-BAA (C-47A-DK, με αριθμό σειράς 12677 και προηγούμενο νολόγιο USAF 42-92833), SX-BAB (C-47A-DL, με αριθμό σειράς 18981 και προηγούμενο νολόγιο USAF 42-100518) και το τρίτο στις 15/9/1946 και SX-BAC (C-47A-DL, με αριθμό σειράς 19274 και προηγούμενο νολόγιο USAF 42-100811).

Για την τεχνική εξυπηρέτηση δημιουργήθηκε τεχνική βάση στο Ελληνικό, που περιελάμβανε στέγαστρο για την εξυπηρέτηση των αεροσκαφών. Το στέγαστρο χωρούσε μόνο το μπροστινό τμήμα της «Ντακότας», μέχρι περίπου τους κινητήρες και προσέφερε προφύλαξη από τη βροχή και τους βοριάδες (ήταν ανοικτό προς τον Νότο)¹⁶⁷.

Στις 2/9/1946 η ΤΑΕ έλαβε προσωρινή άδεια λειτουργίας από το Υπουργείο Αεροπορίας¹⁵⁰ η οποία ανανεωνόταν μηνιαία, ενώ οι προτάσεις που υπέβαλε τον Οκτώβριο του 1946 ζητώντας την τυπική έγκριση του προγράμματός της φαίνεται ότι έτυχαν της πλήρους αδιαφορίας του Υπουργείου Αεροπορίας¹⁶⁸.

Την ίδια αντιμετώπιση είχε και η νομότυπη νολόγηση των νέων αεροσκαφών αφού σύμφωνα με ανακοίνωση του Υπουργείου Αεροπορίας οι αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες δεν είχαν ακόμη νολογήσει τα αεροσκάφη της ΤΑΕ ένα χρόνο μετά την έναρξη λειτουργίας της¹⁶⁹.

Επίσης μια προσπάθεια αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας κατά 2.000 μετοχές που θα αγόραζε η αμερικανική εταιρεία «Διηπειρωτικών και Δυτικών Αερογραμμών» (TWA - “Transcontinental and Western Air Inc.”) δημιούργησε εσωτερικές διαμάχες στο Διοικητικό Συμβούλιο της ΤΑΕ, που οδήγησε στην αντικατάσταση της διοίκησης¹⁷⁰. Η παλαιά διοίκηση προσέφυγε στη δικαιοσύνη και σύμφωνα με την απόφαση 6526/47 του Προέδρου Πρωτοδικών Αθηνών ακυρώθηκε προσωρινά τόσο η σύσταση του νέου Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας¹⁷¹ όσο και αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου¹⁷².

Φαίνεται ότι σκέψη της κυβέρνησης ήταν η δημιουργία μιας κρατικής εταιρείας για την διαδοχή της ΕΕΕΣ, με ανάλογα προνόμια. Μάλιστα, στις 12/5/1947 πραγματοποιήθηκε κυβερνητική σύσκεψη με θέμα την οργάνωση της πολιτικής αεροπορίας, κάτω από την προεδρία του πρωθυπουργού Μαξίμου και

¹⁶⁶ Παπαγεωργίου Α. Ε., «Οι Ελληνικές Δημόσιες Αερομεταφορές», 1987, βλέπε επίσης Λαϊνού Ι.Σ., «Οικονομική Εναέριων Μεταφορών», εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα 1995, ISBN 960-351-043-2, σελ. 66-67 («Κεφ. 2: Ιστορική Εξέλιξη της εμπορικής βιομηχανίας εναέριων μεταφορών, §2.2.2: ΤΑΕ.»).

¹⁶⁷ Λώμη Κώστα, «Η εξέλιξη της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», έκδοση ΕΠΤΑΟΑ (Ενωση Πτυχιούχων Τεχνικών Αεροσκαφών Ολυμπιακής Αεροπορίας), Αθήνα (Νοέμβριος) 1988, σελ. 186-188 («Στέγαστρα και υπόστεγα της τεχνικής εξυπηρέτησης.»).

¹⁶⁸ Εφημερίδα «Ελευθερία», Τετάρτη 11/6/1947, σελ. 2 («ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΑΕ»).

¹⁶⁹ Εφημερίδα «Εμπρός», Παρασκευή 5/9/1947, σελ. 4 («Φαίνεται μάλλον ότι ήτο τυχαίον το αεροπορικών δυστύχημα της Βούλας»).

¹⁷⁰ Εφημερίδα «Ελευθερία», Παρασκευή 2/5/1947, σελ. 4 («Η Διοίκησης της Αεροπορικής Εταιρείας.»).

¹⁷¹ Εφημερίδα «Ελευθερία», Τρίτη 6/5/1947, σελ. 3 («ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ - Προς τους κ.κ. Μετόχους της Α.Ε. “ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ”»).

¹⁷² Εφημερίδα «Ελευθερία», Τρίτη 6/5/1947, σελ. 3 («ΤΑΕ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ»).

την συμμετοχή του υπουργού των Ναυτικών Βενιζέλου, με την ιδιότητά του σαν συντονιστή των πολεμικών υπουργείων¹⁷³, του υπουργού Αεροπορίας Κανελλόπουλου και του διοικητή της Εθνικής Τράπεζας κ. Πεσμαζόγλου¹⁷⁴:

«Η σύσκεψη αφορούσε την αναδιοργάνωση της πολιτικής αεροπορίας, με τη σύσταση κρατικής αεροπορικής εταιρείας με κεφάλαια των Μετοχικών Ταμείων Στρατού, Ναυτικού και Αεροπορίας, Δημοσίων υπαλλήλων και ξένων κεφαλαιούχων, Αμερικανών και Άγγλων.

Ο υπουργός της Αεροπορίας κ. Κανελλόπουλος, μιλώντας σχετικά είπε ότι η σύσταση της νέας εταιρείας υπαγορεύθηκε από την ανάγκη όπως η πολιτική αεροπορία, ο ρόλος της οποίας διαγράφεται ουσιώδης στην όλη ανασυγκρότηση της χώρας, περιέλθει κάτω από την επίβλεψη του κράτους.

Το όλο πρόβλημα, προσέθεσε, των αεροπορικών συγκοινωνιών αποβλέπει στο να καταστήσει την ελληνική πολιτική αεροπορία εφάμιλλη των ευρωπαϊκών, και να δημιουργήσει παράλληλα ευκαιρία ενίσχυσης των μετοχικών ταμείων.

Ο κ. Κανελλόπουλος, σε ερώτηση σχετική για την τύχη της υφισταμένης εταιρείας ΤΑΕ, απάντησε ότι εφ' όσον το προνόμιο της εκμεταλλεύσεως των αεροπορικών συγκοινωνιών αναλαμβάνει το κράτος, δεν είναι δυνατόν να συνυπάρξει και ιδιωτική εταιρεία.»

Τα κεντρικά γραφεία της ΤΑΕ ήταν στην οδό Μέρλιν 12 στην Αθήνα ενώ το κεντρικό πρακτορείο στην οδό Βουκουρεστίου 24.

Οι τακτικές πτήσεις εγκαινιάσθηκαν¹⁷⁵ την Τρίτη 3/9/1946 08:00πμ με τη καθημερινή γραμμή Αθηνών (Ελληνικό) - Θεσσαλονίκη (Σέδες) διάρκειας 1:10' (αναχώρηση από Θεσσαλονίκη για Αθήνα στις 10:20πμ). Δεν αναφέρεται ο κυβερνήτης της συγκεκριμένης πτήσης, αλλά ένας από τους χειριστές της ΤΑΕ ήταν και ο ίδιος ο Στέφανος Ζώτος¹³². Την Πέμπτη 5/9/1946 εγκαινιάστηκε η γραμμή Αθηνών - Χανίων (Μάλεμε) (κάθε Τρίτη και Πέμπτη) με αναχώρηση στις 13:00μμ διάρκειας 0:50', αναχώρηση από Χανιά για Αθήνα στις 15:00μμ. Αμέσως μετά εγκαινιάσθηκε και η γραμμή Αθηνών - Ηρακλείου (κάθε Δευτέρα - Τετάρτη και Παρασκευή), με αναχώρηση από Αθήνα στις 13:00μμ και διάρκεια 1:10', αναχώρηση από Ηράκλειο για Αθήνα στις 15:20μμ. Από το Σάββατο 14/9/1946 εγκαινιάστηκε δεύτερη πτήση Αθηνών - Θεσσαλονίκης κάθε ημέρα εκτός Δευτέρας, με αναχώρηση από την Αθήνα στις 06:30πμ. Μέχρι τις αρχές του Νοεμβρίου 1946 προστέθηκε μια ακόμα πτήση Αθηνών - Χανίων κάθε Σάββατο.

Στο εαρινό πρόγραμμα από 1ης/4/1947 υπάρχουν τρία δρομολόγια καθημερινά για Θεσσαλονίκη, ενώ από τέσσερα δρομολόγια κάθε εβδομάδα στη γραμμή Χανίων (Δευτέρα, Τρίτη, Πέμπτη και Σάββατο) και Ηρακλείου (Δευτέρα, Τετάρτη, Πα-

¹⁷³ Εφημερίδα «Εμπρός», Τρίτη 13/5/1947, σελ. 4 («Αι αεροπορικά συγκοινωνία υπό την αιγίδα του κράτους - Οριστική η ίδρυσις μεγάλης εταιρείας.»).

¹⁷⁴ Εφημερίδα «Ελευθερία», Τρίτη 13/5/1947, σελ. 4 («Η ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ»).

¹⁷⁵ Εφημερίδα «Ελευθερία», Κυριακή 1/9/1946, σελ. 2 («ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ Τ.Α.Ε. - Έναρξις δρομολογίων») και σελ. 4 («ΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΙ»).

ρασκευή και Κυριακή). Επίσης υπάρχει γραμμή Αθηνών - Λάρισας - Θεσσαλονίκης καθημερινά εκτός Κυριακής. Την Παρασκευή 25/4/1947 εγκαινιάστηκε η γραμμή Αθηνών - Ρόδου (αεροδρόμιο ΚΑΛΑΘΟΥ) με αναχώρηση κάθε Τρίτη και Παρασκευή από το Ελληνικό στις 08:00πμ και διάρκεια 1:50'.

Για την κάλυψη των νέων τακτικών πτήσεων, τρία νέα αεροσκάφη αγοράζονται από το απόθεμα των C-47 που παρέμεινε στη Βρετανική Πολεμική Αεροπορία. Τα αεροσκάφη αυτά έφθασαν στην Ελλάδα στις 29/6/1947 με νπολόγιο SX-BAD (C-47A-DL, με αριθμό σειράς 9491 και προηγούμενο νπολόγιο RAF FD873 και αρχικό νπολόγιο USAF 42-23629), στις 29/7/1947 με νπολόγιο SX-BAE (C-47A-DK, με αριθμό σειράς 12351 και προηγούμενο νπολόγιο RAF KG344 και αρχικό νπολόγιο USAF 42-92539) και στις 31/8/1947 με νπολόγιο SX-BAF (C-47A-DK, με αριθμό σειράς 12322 και προηγούμενο νπολόγιο RAF KG325 και αρχικό νπολόγιο USAF 42-92513).

Με την ευκαιρία της συμπλήρωσης 1 έτους λειτουργίας, σε τελετή που πραγματοποιήθηκε στις 2/9/1947 18:00 στο Ελληνικό, βαπτίσθηκαν από την βασίλισσα και τον ανάδοχο τα τρία νέα αεροσκάφη στα οποία δόθηκαν τα ονόματα «Μακεδονία», «Ηπειρος» και «Θράκη»¹⁷⁶ που συμβόλιζαν τις νέες γραμμές για τις οποίες προγραμματιζόντουσαν, δηλαδή Αθηνών - Καβάλας, Θεσσαλονίκης - Καβάλας, Αθηνών - Αγρινίου, Αθηνών - Ιωαννίνων, Αγρινίου - Ιωαννίνων, Αθηνών - Αλεξάνδρειας, και Αθηνών - Κωνσταντινουπόλεως¹⁷⁷.

Η ΤΑΕ κατά τον πρώτο χρόνο λειτουργίας της δηλ. 3/9/1946 - 2/9/1947 πραγματοποίησε¹⁷⁸ στο εσωτερικό 2.520 πτήσεις διανύοντας 785.363 χλμ. Επίσης πραγματοποιήθηκαν 23 έκτακτες πτήσεις εξωτερικού μεταξύ Αθηνών - Ρώμης - Παρισίων, Αθηνών - Καΐρου και Αθηνών - Κωνσταντινουπόλεως, στα οποία διανύθηκαν 36.345 χλμ και μεταφέρθηκαν 251 επιβάτες. Για το έργο αυτό το Ελληνικό Κράτος εισέπραξε 1.036.188.700 δρχ. Το έργο της ΤΑΕ τα δυο πρώτα χρόνια της λειτουργίας της ήταν¹⁷⁹:

Παραχθέν Έργο	ΕΕΕΣ (3/9/1939-2/9/1940)	ΤΑΕ (3/9/1946-2/9/1947)	ΤΑΕ (3/9/1947-2/9/1948)
Πτήσεις Εσ		2.520	4.249
Διανυθ. Χλμ.		785.363 χλμ	2.106.945 χλμ
Επιβάτες	13.400	47.034	127.955
Αποσκευές	134.517 χγρ	685.609 χγρ	1.224.941 χγρ
Εμπορεύματα	268.614 χγρ	1.349.107 χγρ	4.076.547 χγρ
Ταχυδρομείο	20.452 χγρ	81.333 χγρ	191.125 χγρ

¹⁷⁶ Εφημερίδα «Ελευθερία», Τετάρτη 3/9/1947, σελ. 3 («Τα Εγκαίνια των νέων γραμμών της ΤΑΕ»).

¹⁷⁷ Εφημερίδα «Ελευθερία», Τρίτη 2/9/1947, σελ. 2 («Νέαι Αεροπορικά Ελληνικά Γραμμά»).

¹⁷⁸ Εφημερίδα «Ελευθερία», Τετάρτη 3/9/1947, σελ. 3 («Ελληνικά Αεροπορικά Γραμμά ΤΑΕ»).

¹⁷⁹ Εφημερίδα «Εμπρός», Κυριακή 5/9/1948, σελ. 4 («Ελληνικά Αεροπορικά Γραμμά ΤΑΕ»), βλέπε επίσης εφημερίδα «Ελευθερία», Κυριακή 5/9/1948, σελ. 5 («Ελληνικά Αεροπορικά Γραμμά ΤΑΕ»).

¹⁸⁰ Εφημερίδα «Ελευθερία», Πέμπτη 20/5/1948, σελ. 5 («Ελληνικά Αεροπορικά Γραμμά ΤΑΕ ... Θερινά δρομολόγια από 25 Μαΐου 1948»).

Νέες παραλαβές αεροσκαφών έγιναν από την ΤΑΕ στις 6/4/1948 με νπολόγιο SX-BAG (C-47B-DK, με αριθμό σειράς 26880 και προηγούμενο νπολόγιο RAF KK183 και αρχικό νπολόγιο USAF 43-49619), 24/4/1948 με νπολόγιο SX-BAH (C-47B-DK, με αριθμό σειράς 26565 και προηγούμενο νπολόγιο RAF KK113 και αρχικό νπολόγιο USAF 43-49304), 14/5/1948 (9/11/1947, σύμφωνα με την εφημερίδα «Ελευθερία» Πέμπτη 10/11/1947 σελ. 1, «ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ» - θα δοθεί το όνομα «Δωδεκάνησος») με νπολόγιο SX-BAI (C-47A-DK, με αριθμό σειράς 12162 και προηγούμενο Βρετανικό νπολόγιο G-AJGX και αρχικό νπολόγιο USAF 42-92369), 4/6/1948 με νπολόγιο SX-BAK (C-47B-DK, με αριθμό σειράς 26095 και προηγούμενο νπολόγιο RAF KJ925 και αρχικό νπολόγιο USAF 43-48834) και 1/9/1948 με νπολόγιο SX-BAL (C-47B-DK, με αριθμό σειράς 25923 και προηγούμενο νπολόγιο RAF KJ893 και αρχικό νπολόγιο USAF 43-48662) από αεροσκάφη που στάθμευαν στην Τεχεράνη, καθώς επίσης στις 10/5/1949 με νπολόγιο SX-BAM (C-47A-DL, με αριθμό σειράς 20184 και προηγούμενο νπολόγιο ΗΠΑ NC48520 και αρχικό νπολόγιο USAF 43-15718) και 10/6/1949 με νπολόγιο SX-BAN (C-47A-DL, με αριθμό σειράς 9187 και προηγούμενο Βρετανικό νπολόγιο G-AGHH και αρχικό νπολόγιο USAF 42- 23325) για αντικατάσταση καταστραφέντων σε ατυχήματα (3/9/1947, 23/4/1949).

Αντίστοιχα αναπτυσσόταν και το πρόγραμμα των πτήσεων. Την Δευτέρα 15/9/1947 εγκαινιάστηκε η γραμμή Αθηνών - Καβάλας. Την Τετάρτη 4/2/1948 η γραμμή Αθηνών - Αγρινίου - Ιωαννίνων (κάθε Τετάρτη, Παρασκευή και Κυριακή). Οι γραμμές εξωτερικού εγκαινιάστηκαν την Δευτέρα 12/4/1948 με την πτήση Αθηνών - Αλεξάνδρειας (κάθε Δευτέρα).

Στο θερινό πρόγραμμα του 1948 (από 25/5/1948) οι προορισμοί και οι αντίστοιχες τιμές εισιτηρίων ήταν¹⁸⁰:

Από	Προς	Συχνότητα	Τιμή Απλού εισιτηρίου	Τιμή με επιστροφή
Αθήνα	Θεσσαλονίκη	4 / ημέρα	159.650 Δρχ	286.348 Δρχ
Αθήνα	Ηράκλειο	Καθημερινά εκτός Δε	157.380 Δρχ	283.284 Δρχ
Αθήνα	Χανιά	Καθημερινά εκτός Δε	134.560 Δρχ	242.208 Δρχ
Αθήνα	Λάρισα	10 / εβδομάδα	122.310 Δρχ	220.158 Δρχ
Αθήνα	Ρόδος	Δε, Τε, Πα, Σα, Κυ	233.230 Δρχ	420.414 Δρχ
Αθήνα	Αγρίνιο	Δε, Τρ, Πε, Σα, Κυ	121.910 Δρχ	220.038 Δρχ
Αθήνα	Ιωάννινα	Καθημερινά	159.860 Δρχ	288.448 Δρχ
Αθήνα	Καβάλα	Καθημερινά εκτός Δε	185.160 Δρχ	333.288 Δρχ
Αθήνα	Κοζάνη	Δε, Τε, Πα	168.960 Δρχ	301.184 Δρχ
Καβάλα	Θεσσαλονίκη	9 / εβδομάδα	68.380 Δρχ	124.404 Δρχ
Λάρισα	Θεσσαλονίκη	Τρ, Πε, Σα	66.250 Δρχ	123.650 Δρχ
Θεσσαλονίκη	Κοζάνη	Τρ, Πε, Σα	59.650 Δρχ	107.430 Δρχ
Λάρισα	Κοζάνη	Δε, Τε, Πα	50.840 Δρχ	92.112 Δρχ
Αθήνα	Αλεξάνδρεια	Δε	540.500 Δρχ	909.450 Δρχ

Μέχρι τις 3/9/1948 η ΤΑΕ είχε 150 πτήσεις κάθε εβδομάδα και ερχόταν πρώτη στην Ευρώπη σε πυκνότητα δρομολογίων.

Με την συμπλήρωση των δυο ετών από την λειτουργία της η ΤΑΕ είχε ήδη μια πλούσια κοινωνική προσφορά ιδιαίτερα αν ληφθεί υπόψη ο εμφύλιος πόλεμος που βρισκόταν σε εξέλιξη, ώστε¹⁸¹:

«Ο Βασιλιάς απένειμε τον Χρυσό Σταυρό του Τάγματος του Σωτήρος (αποτελεί την ύψιστη τιμητική διάκριση της χώρας, ενώ προβλέπεται ότι το Τάγμα του Σωτήρος απονέμεται σε Έλληνες πολίτες που διακρίθηκαν στην προάσπιση των συμφερόντων της χώρας ή στην προσφορά εξαίρετων υπηρεσιών στο δημόσιο τομέα εντός ή εκτός Ελλάδος) στον διευθύνοντα σύμβουλο των Αεροπορικών Γραμμών Τ.Α.Ε. κ. Σ. Ζώτο. Επίσης απένειμε τον Χρυσό Σταυρό του Τάγματος των Ιπποτών του Φοίνικος (το Τάγμα του Φοίνικος απονέμεται σε Έλληνες που διακρίθηκαν στη Δημόσια Διοίκηση, στις επιστήμες, στις τέχνες και τα γράμματα, στο εμπόριο, τη βιομηχανία και τη ναυτιλία, που συνέβαλαν στην εξύψωση του ονόματος της Ελλάδας στο εξωτερικό) στον αρχικυβερνήτη της Τ.Α.Ε. κ. Ε. Φύδη».

Το έργο της ΤΑΕ για τα 5 πρώτα χρόνια λειτουργίας της ήταν:

Έτος	Ώρες Πτήσεων (31 Δεκ.)	Αεροσκάφη	Μ.Ο. Ωρών πτήσης / ημέρα / αεροσκάφος
1946	1.031	3	2,27
1947	4.462	5	3,25
1948	11.493	10	3,94
1949	16.731	10	4,55
1950	10.268	10	2,81

(Σημ. Τον Σεπτέμβριο του 1949 έληξε ο εμφύλιος πόλεμος, οπότε η λειτουργία των οδικών και σιδηροδρομικών συγκοινωνιών είναι ελεύθερη.)

11.2 Το πρώτο ατύχημα αεροσκάφους δημοσίων μεταφορών στην Ελλάδα (SX-BAB, Βούλα, 3/9/1947 20:00)

Κατά μια περίεργη συγκυρία, ακριβώς ένα χρόνο μετά την έναρξη των τακτικών αερομεταφορών στην Ελλάδα και ενώ το κλίμα προοιωνίζε ήδη την δημιουργία μιας κρατικής εταιρείας αερομεταφορών, σε εκπαιδευτική πτήση «τυφλής προσέγγισης» στις 3/9/1947 19:00μμ μέσα από κακές καιρικές συνθήκες υπήρξε η πρώτη απώλεια ελληνικού αεροσκάφους δημοσίων μεταφορών με νηολόγιο SX-BAB¹⁸²:

¹⁸¹ Εφημερίδα «Εμπρός», Κυριακή 5/9/1948, σελ. 6 («Παράσημα εις την Διοίκησιν της Τ.Α.Ε.»).

¹⁸² Εφημερίδα «Ελευθερία», Πέμπτη 4/9/1947, σελ. 4 («Επιβατικών Αεροπλάνων κατέπεσε χθες εις Βούλαν - Εφονεύθησαν 3 μέλη του πληρώματος»).

«Κάθε ημέρα τα αεροπλάνα της ΤΑΕ αφού επέστρεφαν από τα συνηθισμένα δρομολόγια τους, ενεργούσαν ειδικές πτήσεις για εκπαίδευση του προσλαμβανόμενου προσωπικού, και μια τέτοια πτήση εκτέλεσε χθες γύρω στις 7 το απόγευμα αεροπλάνο τύπου Ντακότα, από τα πρώτα της συγκεκριμένης εταιρείας, με εκπαιδευτή και κυβερνήτη τον απόστρατο αντισημηνάρχο Ρένο Πόγγη (βλέπε Ελληνική αποστολή στο Συνέδριο του Σικάγου τον Νοέμβριο του 1944) και με εκπαιδευόμενο χειριστή τον Σταμ. Παπαγγέλου, απόστρατο υποσημναγό. Ασυρματιστής του αεροπλάνου ήταν ο κ. Αλ. Χαρίτος. Κατά την δοκιμαστική αυτή πτήση είχαν επιβιβαστεί ο αντισημηνάρχος Παν. Κοπελιάς, επόπτης του Υπουργείου Αεροπορίας στις εκπαιδευτικές πτήσεις της ΤΑΕ, ο κ. Κων. Μπαλάνος, τεχνικός της εταιρείας, καθώς και προσωπικό της εταιρείας και του αεροδρομίου με συγγενείς και φίλους (γύρω στα 15 άτομα).

Το αεροπλάνο εκτέλεσε ωριαία περίπου πτήση πάνω από την Βούλα, Βάρκιζα και Βουλιαγμένη με κύκλους στον Σαρωνικό και λίγα λεπτά πριν τις 8 το απόγευμα θέλησε να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο του Ελληνικού. Εκείνη τη στιγμή όμως σηκώθηκε από τα δυτικά σφοδρός ριπαίος άνεμος δηλαδή ένα «μπουρίνι του πουνέντε» κατά τους ναυτικούς, ο οποίος κάλυψε με σύννεφα σκόνης όλη την έκταση από τη Βουλιαγμένη μέχρι το Φάληρο. Από το «λάϊν-κοντρόλ» δηλαδή τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου μόλις αντιλήφθηκαν την πρόθεση του κυβερνήτη να προσγειωθεί εξαπέλυσαν σφοδρή φωτοβολίδα, για να του δώσουν σήμα να μην προσγειωθεί. Το σήμα αυτό αντιλήφθηκε ο πιλότος και αφού ανύψωσε σε μικρό ύψος το αεροπλάνο έκανε στροφή προς την Βούλα με πρόθεση προφανώς να μείνει στον αέρα κάνοντας κύκλους μέχρι να κοπάσει ο ανεμοστρόβιλος.

Ενώ όμως το αεροπλάνο κατευθυνόταν στη Βούλα, το λάϊν κοντρόλ του αεροδρομίου έλαβε σήμα από τον ασυρματιστή «SOS πέφτουμε». Και από τον πυργίσκο του αεροδρομίου οι παρατηρητές είδαν το αεροπλάνο να πέφτει στους βράχους στην ακτή της Βούλας, στη θέση «Συντριβάνι».

Στον τόπο του δυστυχήματος έσπευσαν αμέσως με αυτοκίνητα οι δυο γιατροί και οι νοσοκόμοι του αεροδρομίου, ο γεν. γραμματέας της ΤΑΕ κ. Μπουντούρης, ο διευθυντής του αεροσταθμού της εταιρείας, ο αντισημηνάρχος Γεωργόπουλος και όλοι όσοι βρισκόντουσαν στο αεροδρόμιο, όχι μόνο της πολεμικής και πολιτικής αεροπορίας, αλλά και οι τεχνικοί των ξένων αεροπορικών συγκοινωνιών. Πάνω από σαράντα αυτοκίνητα κινήθηκαν προς την Βούλα, όπου είχαν στο μεταξύ φτάσει το προσωπικό του Ασκληπείου και χωροφύλακες του τμήματος Γλυφάδας, οι οποίοι και ανέσυραν από τα συντρίμια του αεροπλάνου νεκρούς και τραυματίες. Από το αεροπλάνο είχε συντριβεί στους βράχους μόνο το μπροστινό τμήμα δηλαδή ο θάλαμος διακυβέρνησης, ενώ το κύριο τμήμα με το διαμέρισμα των επιβατών και τα πηδάλια να βρίσκεται στην ακτή και να βρέχεται από τα κύματα. Κατά το τραγικό δυστύχημα φονεύθηκαν ο κυβερνήτης εκπαιδευτής Ρένος Πόγγης, ο χειριστής Παπαγγέλου και ο αντισημηνάρχος Κοπελιάς. Σοβαρά τραυματίστηκε ο ασυρματιστής κ. Αλ. Χαρίτος και ελαφρά ο τεχνικός Κων. Μπαλάνος. Επίσης μωλωπίστηκαν από τους επιβαίνοντες οι Ε. Τσερεβάκος, Καίτη Δημητρακοπούλου και Ελένη Διάσκου. Οι τραυματίες νοσηλεύονται στο νοσοκομείο του Ερυθρού Σταυρού.»

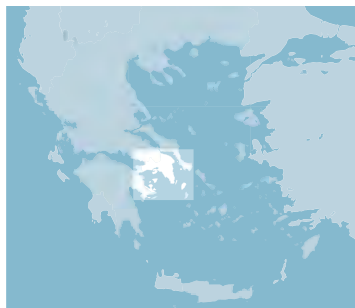
Μολονότι το ατύχημα σύμφωνα με το Υπουργείο Αεροπορίας δεν οφειλόταν σε υπαιτιότητα της εταιρείας, φαίνεται να πυροδότησε κάποιες καταστάσεις¹⁶⁹:

«Από τις μέχρι στιγμής έρευνες, διαπιστώθηκε ότι το δυστύχημα ήταν τελείως τυχαίο, και οφειλόταν στο χαμηλό ύψος που είχε όταν έλαβε το σήμα για αποφυγή της προσγείωσης. Η απότομη μεταλλαγή του πνέοντος ανέμου βρήκε το αεροσκάφος με ελαττωμένη ταχύτητα λόγω της επικείμενης προσγείωσης και το αεροσκάφος έπεσε στις ακτές της Βούλας με προφανή σκοπό του κυβερνήτη να προσθαλασσωθεί στα αβαθή. Δυστυχώς λόγω αυξημένης ταχύτητας, το αεροσκάφος προσέκρουσε σε βραχώδες σημείο και καταστράφηκε στο μπροστινό του τμήμα όπου βρίσκεται ο θάλαμος διακυβέρνησης σκοτώνοντας 3 αξιωματικούς που βρισκόντουσαν στη θέση αυτή.

Οι υπόλοιποι επιβαίνοντες υπέστησαν μόνον ελαφρούς μώλωπες.

Με αφορμή το αεροπορικό δυστύχημα της Βούλας το Υπουργείο Αεροπορίας ανακοίνωσε ότι το αεροπλάνο που συνετρίβη όπως και τα άλλα νεοαγορασθέντα σκάφη της ΤΑΕ δεν είχαν ακόμη νηολογηθεί από την αρμόδια υπηρεσία, εισάχθηκαν χωρίς άδεια και δεν ήταν ούτε τελωνειακά τακτοποιημένα. Παρόλα αυτά είχε εκδοθεί διαταγή επιθεώρησής τους από την οικεία επιτροπή για ταχύτερη νηολόγησή τους για να ωφεληθούν οι αεροπορικές συγκοινωνίες.

Παράλληλα ανακοινώθηκε ότι επισπεύδονται οι ενέργειες συγκρότησης νέας μεγάλης αεροπορικής εταιρείας των Μετοχικών Ταμείων Στρατού, Ναυτικού, Αεροπορίας και Δημοσίων Υπαλλήλων η οποία θα οργανώσει πλήρως τις αεροπορικές συγκοινωνιακές γραμμές.»



Η θέση στην οποία κατέπεσε το πρώτο αεροσκάφος δημοσίων αερομεταφορών (εκπαιδευτική πτήση).



11.3 Το σχέδιο Μάρσαλ, το δόγμα Τρούμαν και η ανάπτυξη της Πολιτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα

Η δηλωμένη πρόθεση της κυβέρνησης ήταν η μονοπωλιακή ανάληψη των εναέριων συγκοινωνιών από την νέα αυτή εταιρεία και το κλείσιμο της ΤΑΕ¹⁷⁴. Στο μεταξύ όμως είχε ξεκινήσει η εφαρμογή του σχεδίου Μάρσαλ (12/7/1947), το οποίο αφορούσε την οικονομική βοήθεια προς την Ευρώπη, σύμφωνα με τους όρους του οποίου κάθε χώρα που δεχόταν την βοήθεια στην ουσία έμπαινε κάτω από την κηδεμονία των ΗΠΑ. Ένας από τους όρους ήταν και ο αποκλεισμός κάθε μονοπωλιακής στρατηγικής ενώ η επιτήρηση των όρων γινόταν απευθείας από αμερικανούς αξιωματούχους με ποινή αποκλεισμού από την αμερικανική βοήθεια.

Επιπρόσθετα, λόγω του εμφυλίου πολέμου αναπύχθηκε το δόγμα Τρούμαν, σύμφωνα με το οποίο προβλεπόταν αυξημένη βοήθεια προς την Ελλάδα.

Η Ελλάδα έβλεπε την αμερικάνικη βοήθεια σαν το μοναδικό μέσον για την ανάκαμψη της κατεστραμμένης οικονομίας της. Κατά συνέπεια η ίδρυση κάποιας αεροπορικής εταιρείας απέκλειε την διακοπή κάποιας άλλης. Παράλληλα, οι αεροπορικές συγκοινωνίες αποδείχθηκαν στρατηγικής σημασίας για την επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων σημείων της χώρας, με δεδομένο ότι ο εμφύλιος είχε διακόψει κάθε επίγεια συγκοινωνία σε πολλές περιοχές. Συνεπώς έπρεπε να μπει κάτω από τον έλεγχο του κράτους. Φαίνεται ότι οι διαμαρτυρίες του Ζώτου δεν ήταν σε θέση να σταματήσουν τα κυβερνητικά σχέδια με οποιοδήποτε κόστος. Άλλωστε η λειτουργία της ΤΑΕ έδειχνε ιδιαίτερα αυξημένη ζήτηση που προοιωνίζε αντίστοιχα κέρδη.

11.4 Ο κρατικός παρεμβατισμός

Η ανακοίνωση του Υπουργείου Αεροπορίας με αφορμή το ατύχημα της Βούλας φαίνεται να επιχειρούσε την υποβάθμιση του έργου της ΤΑΕ, υπονοώντας την ανάγκη δημιουργίας μιας κρατικής αεροπορικής εταιρείας. Στις 6/9/1947 η ΤΑΕ δημοσίευσε στον τύπο την «Απάντηση εις τον Υπουργό της Αεροπορίας» σαν αντίδραση στην ανακοίνωση δίνοντας αρκετές πτυχές από το παρασκήνιο της εποχής¹⁸³:

«Ο κ. υπουργός της Αεροπορίας δημοσίευσε χθες μακροσκελές ανακοινωθέν, αγωνιζόμενος να δικαιολογήσει την φανερή αντίδρασή του για την ανασυγκρότηση της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας και για την επέκταση των ελληνικών εναέριων γραμμών.

¹⁸³ Εφημερίδα «Εμπρός», Σάββατο 6/9/1947, σελ. 3 («Απάντησις εις τον Υπουργόν της Αεροπορίας»), βλέπε επίσης Εφημερίδα «Ελευθερία», Σάββατο 6/9/1947, σελ. 3 («Απάντησις εις τον Υπουργόν της Αεροπορίας - Η Εταιρεία ΤΑΕ ανακοινού τα εξής:»).

Όπως είναι γνωστό η ανασυγκρότηση αυτή επιτεύχθηκε με την βοήθεια των Αμερικάνων.

Για την απόκρουση της αντίδρασης αυτής, εξαντλείται ικανό μέρος της ζωτικότητας και δραστηριότητας της Διοίκησης της Εταιρείας.

Μολονότι το ανακοινωθέν τούτο είναι δυσνόητο και ακατάληπτο στους πολλούς και μη ειδικούς, κάνει φανερό ότι ο κ. υπουργός προτάσσει ξένα από τα γενικά συμφέροντα.

Εξαιτίας αυτού όχι μόνο καθυστερεί αδικαιολόγητα την άδεια εισαγωγής των νέων αεροπλάνων που με θυσίες της Εταιρείας έχουν φθάσει εδώ και καιρό, αλλά και απαγορεύει την κυκλοφορία τους, όπως άλλωστε ο ίδιος αναφέρει στο μακροσκελές ανακοινωθέν του, στο οποίο υπάρχει κάποια αντινομία στη φράση ότι με την επιθυμία της πύκνωσης των γραμμών ... δεν παρέχει εδώ και ένα τετράμηνο την άδεια εισαγωγής των αεροπλάνων.

Στην πραγματικότητα, στις παραγράφους 9, 10 και 11 του ανακοινωθέντος αφήνει να διαφαίνονται οι λόγοι αυτής της κωλυσιεργίας να οφείλονται στην επιθυμία να καθυστερήσει η ανάπτυξη των Γραμμών ΤΑΕ για να δοθεί χρόνος για την οργάνωση δήθεν μεγάλης Εταιρείας.

Αδιάσειστη απόδειξη αυτού είναι το δημοσιευμένο σε άλλη στήλη ανακοινωθέν του υπουργού για χορήγηση άδειας στην λεγόμενη νέα εταιρεία.

Πάντως αυτή η κωλυσιεργία διαρκεί από τις 29/5/1947 στερώντας έτσι την δυνατότητα επικοινωνίας στην Θράκη και την Ήπειρο, με πρόσχημα ότι δήθεν μελετάται η αίτηση για την εισαγωγή των νέων αεροπλάνων μας από Γνωμοδοτικό Συμβούλιο εδώ και ένα τετράμηνο!!

Όταν ληφθεί υπόψη ότι η Εταιρεία μας ούτε μονοπώλιο, ούτε επιχορήγηση, ούτε απαλλαγή δασμών, φόρων ή τελών έχει, ζήτησε ή επιθυμεί, αλλά απλώς φιλοδοξεί και πέτυχε την απαλλαγή του κράτους από τα αναχρονιστικά αυτά βάρη, θα μπορούσε ο κ. υπουργός να ασχολείται με τα άλλα επιβεβλημένα από τον νόμο καθήκοντά του.

Αντί αυτών, ασχολείται με την σύνταξη και δημοσίευση πολύλογων ανακοινωθέντων χωρίς τεχνικό περιεχόμενο και χωρίς καλή πίστη.

Μέτρο της καλοπιστίας των δηλώσεων αυτών αποτελεί η αιτίασή του ότι τάχα η Εταιρεία μας δεν κατέβαλε τελωνειακούς δασμούς για τα δυο νέα αεροπλάνα.

Αυτό είναι αναληθές όπως και το μεγαλύτερο μέρος του ανακοινωθέντος, εφόσον οι δασμοί κατατέθηκαν στο Τελωνείο του Αερολιμένα Αθηνών αμέσως μετά την προσγείωση των αεροπλάνων αυτών στο ελληνικό έδαφος.

(Από την Δ/ση της Εταιρείας)»

Την ίδια στιγμή, στις 5/9/1947 στις 18:00 γινόταν σύσκεψη για την δημιουργία της νέας εταιρείας¹⁸⁴:

«Χθες στις 6μμ συνήλθε κάτω από την προεδρία του υπουργού Αεροπορίας κ.

¹⁸⁴ Εφημερίδα «Εμπρός», Σάββατο 6/9/1947, σελ. 4 («Η νέα εταιρεία Αεροπορικών Συγκοινωνιών»).

Λ. Πρωτοπαπαδάκη το Γνωμοδοτικό Συμβούλιο Κρατικής Πολιτικής Αεροπορίας.

Το Συμβούλιο ασχολήθηκε καταρχήν με αίτηση της νέας Εταιρείας «Ελληνικές Αεροπορικές Συγκοινωνίες» ΕΑΣ από τα Μετοχικά Ταμεία Στρατού, Ναυτικού, Αεροπορίας και Πολιτικών Υπαλλήλων, για χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης εναέριων γραμμών εσωτερικού και εξωτερικού.

Στο πνεύμα της πληρέστερης εξυπηρέτησης των εναέριων συγκοινωνιών της Χώρας και δεδομένου ότι η νέα αυτή Εταιρεία εκπροσωπεί μεγάλους οικονομικούς οργανισμούς κοινωφελούς χαρακτήρα και κοινωνικού προσορισμού και ότι παρέχει όλα τα εκέγγα αποτελεσματικής συμβολής στην ανάπτυξη των εναέριων συγκοινωνιών, το Συμβούλιο αποφάνθηκε υπέρ της χορήγησης της αιτούμενης άδειας στην Εταιρεία αυτή.

Στη συνέχεια το Συμβούλιο, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες ανάγκες των εναέριων συγκοινωνιών της χώρας αποφάνθηκε υπέρ της χορήγησης άδειας εισαγωγής πέντε (5) αεροσκαφών για την παραπάνω νεοϊδρυθείσα εταιρεία ΕΑΣ και δυο (2) αεροσκαφών για την Εταιρεία ΤΑΕ σύμφωνα με τις αντίστοιχες αιτήσεις των ενδιαφερόμενων Εταιρειών.»

11.5 Οι πρώτοι νεκροί επιβάτες στην Ελλάδα (SE-BBG, Υμηπτός 26/10/1947 19:30')

Ενώ έτσι είχαν τα πράγματα την Κυριακή 26/10/1947 στις 19:30' ένα τετρακινητήριο αεροσκάφος Ντάγκλας DC-4 των Σουηδικών Αερογραμμών (AB Aerotransport) με νολόγιο SE-BBG που εκτελούσε την πτήση Κωνσταντινούπολη - Αθήνα με 36 επιβάτες και 8 άτομα πλήρωμα, συνετρίβη λίγο πριν την προσγείωσή του στο Ελληνικό κάτω από σφοδρή κακοκαιρία στην υψηλότερη κορυφή του Υμηπτού στη θέση «Εύζωνες». Το πόρισμα του ατυχήματος εκδόθηκε 5 ημέρες αργότερα¹⁸⁵:

«Το υπουργείο Αεροπορίας ανακοινώνει ότι υποβλήθηκε το πόρισμα της επιτροπής των ανώτερων αξιωματικών και αερολιμενικών υπαλλήλων, σχετικά με τις συνθήκες και τα αίτια του τραγικού δυστυχήματος που συνέβη το απόγευμα της 26ης/10/1947 στο επιβατικό αεροσκάφος της Σουηδικής Εταιρείας ABA και προκάλεσε το θάνατο τώσων ανθρώπων υπάρξεων. Σύμφωνα με το πόρισμα το δυστύχημα συνέβη ως εξής:

1) Το αεροπλάνο που καταστράφηκε προερχόταν από την Κωνσταντινούπολη και κατευθυνόταν στην Αθήνα ήρθε πρώτα σε επαφή μέσω του Α/Τ τηλεγράφου με τον αερολιμένα Ελληνικού στις 5:35'μμ όταν ακόμη βρισκόταν πάνω από τουρκικό έδαφος, του δόθηκε αμέσως το μετεωρολογικό δελτίο που είχε εκδοθεί στις 5:00'μμ και επιβεβαίωσε την λήψη.

¹⁸⁵ Εφημερίδα «Ελευθερία», Κυριακή 2/11/1947, σελ. 5 («Υπουργείον Αεροπορίας - Ανακοίνωσις»).

- 2) Στις 6:55'μμ το αεροπλάνο έδωσε μέσω A/T ότι βρίσκεται σε απόσταση 110 μιλίων, σε ύψος 8.000 ποδών και ότι πιθανός χρόνος προσγείωσής του είναι στις 7:30'μμ. Ο αερολιμένας του Ελληνικού στις 7:15'μμ δίνει στο αεροπλάνο το Μετεωρολογικό δελτίο των 7:00'μμ το οποίο ήταν: «Βροχή, υψηλή νέφωση πλήρης, ορατότητα 6 μίλια, νέφωση 2/10 σε ύψος 6.000 ποδών, νέφωση 8/10 σε ύψος 3.000 ποδών, άνεμος NNA εντάσεως 15 μιλίων/ώρα, βαρομετρικές πιέσεις αεροδρομίου 1010,5 χιλιοστοβαρίδες, θάλασσας 1012,2 χιλιοστοβαρίδες. Τοπικές παρατηρήσεις, άνεμος ριπαίος 15-20 μιλίων/ώρα, βροχή, κορυφές βουνών σκοτεινές και αδιάκριτες, αστραπές». Επιπλέον ο αερολιμένας τονίζει ότι 4 μίλια ΒΑ του αεροδρομίου βρίσκεται ο Υμηττός. Το αεροπλάνο επιβεβαίωσε αμέσως την λήψη και ευχαρίστησε.
- 3) Στις 7:20'μμ το αεροπλάνο έχοντας μπει πλέον στην εμβέλεια του ραδιοτηλεφώνου, ειδοποιεί ότι μετέβαλε τρόπο επικοινωνίας σε επαφή με ραδιοτηλέφωνο. Στις 7:22'μμ ο αερολιμένας μετά από κλήση του αεροσκάφους δίνει ραδιοτηλεφωνικά οδηγίες προσγείωσης αναφέροντας και πάλι τις καιρικές συνθήκες και επισημαίνει την προσοχή στο γεγονός ότι ο Υμηττός καλυμμένος και επικρατεί σκοτάδι. Στις 7:23'μμ το αεροπλάνο απαντά ότι δεν μπόρεσε να λάβει όλο το τηλεγράφημα, ότι θα ζητήσει πληροφορίες όταν θα πλησιάσει περισσότερο στο αεροδρόμιο, ότι βρίσκεται σε απόσταση 20 μιλίων έξω από το αεροδρόμιο και ότι κατεβαίνει σε ύψος 9.000 ποδών ενόψει εδάφους.
- 4) Στις 7:30'μμ ο Αερολιμένας επειδή στο μεταξύ δεν είχε κλήση από το αεροπλάνο, ανησύχησε και το κάλεσε χωρίς όμως να πάρει απάντηση από αυτό. Από τη στιγμή αυτή καλεί συνεχώς στην Αγγλική και Σουηδική γλώσσα, δίνοντας ταυτόχρονα οδηγίες προσγείωσης και κατάστασης καιρού χωρίς να λαμβάνει απάντηση. Ταυτόχρονα ρίχνει συνεχώς φωτοβολίδες για κατατοπισμό του αεροσκάφους.
- 5) Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους και το υπόλοιπο πλήρωμα, από το γεγονός ότι χρησιμοποιείται από μια σοβαρότατη εταιρεία όπως η ABA και ότι πολλές φορές στο παρελθόν είχε περάσει από τον Αερολιμένα του Ελληνικού, πρέπει να θεωρηθεί σαν πολύ πεπειραμένο.
- 6) Το αεροπλάνο ήταν τύπου SKYMASTER (σύγχρονου) τετρακινητήριου από εκείνα που χρησιμοποιούνται σήμερα από τις μεγαλύτερες εταιρείες για υπερατλαντικές συγκοινωνίες. Κατά την εξέταση των συντριμμίων δεν διαπιστώθηκε ότι το αεροπλάνο είχε υποστεί κάποια μηχανική βλάβη, ή είχε χτυπηθεί από κεραυνό ή ότι ο κυβερνήτης διέβλεπε κάποιο κίνδυνο πρόσκρουσης.
- 7) Η ακριβής ώρα της πρόσκρουσης του αεροπλάνου στην κορυφή του Υμηττού δεν είναι γνωστή, αφενός λόγω του ακαριαίου θανάτου όλων των επιβαινόντων, αλλά και της έλλειψης αξιόπιστων μαρτύρων, λόγω της επικρατούσας σφοδρής κακοκαιρίας. Πάντως αυτή εντοπίζεται μεταξύ 7:29'μμ όταν το αεροπλάνο μπορούσε να έχει κατέβει στο ύψος της κορυφής του Υμηττού και της 7:32'μμ οπότε θα μπορούσε να απαντήσει στις κλήσεις του Αερολιμένα.
- 8) Σαν συμπέρασμα της Επιτροπής στο οποίο συμφωνεί και το Υπουργείο πηγάζει από τα παραπάνω:

α) Ότι η επαφή αεροπλάνου και Αερολιμένα υπήρξε συνεχής μέχρι που διακόπηκε από το αεροπλάνο, οι δε οδηγίες και πληροφορίες που διαβιβάστηκαν σε αυτό από το έδαφος ήταν έγκαιροι και πλήρεις.

β) Ότι κατά το απόγευμα εκείνο επικρατούσε στην περιοχή αυτή ασυνήθιστη κακοκαιρία, με αποτέλεσμα άλλα αεροπλάνα συγκοινωνιών να κατευθυνθούν στη Ρώμη ή στο Κάϊρο.

γ) Ότι η πιθανότερη αιτία του ατυχήματος είναι η μη ακριβής εκτίμηση της θέσης του αεροπλάνου από το πλήρωμα λόγω της σφοδρής κακοκαιρίας, η οποία προκάλεσε την πρόσκρουσή του στην υψηλότερη κορυφή του Υμηττού.

Αθήνα, 31 Οκτωβρίου 1947

Από το Υπουργείο Αεροπορίας»

Το συγκεκριμένο ατύχημα δεν φαίνεται να προκάλεσε μεγάλη αναστάτωση στην Ελληνική κοινή γνώμη με δεδομένο ότι υπήρχαν μόνον τρεις Έλληνες στους επιβαίνοντες, οι δυο από τους οποίους ήταν ο γενικός διευθυντής του υπουργείου Μεταφορών Παπαϊωάννου με την σύζυγό του και η κα Φωτιάδης τουρκικής υπηκοότητας. Μόνο μια ανακοίνωση της εταιρείας ABA που δημοσιεύθηκε αρκετές ημέρες μετά την δημοσίευση του πορίσματος στον τύπο, φαίνεται να θεωρεί το θέμα ακόμα ανοικτό¹⁸⁶:

«Στις 24 Οκτωβρίου 1947 το με στοιχεία SE-BBG τετρακινήτήριο DC4 της Σουηδικής Αεροπορικής Εταιρείας ABA συνετρίβη στην κορυφή του Υμηττού κατά την ώρα που πλησίαζε στο αεροδρόμιο Αθηνών. Όλοι οι επιβαίνοντες - 36 επιβάτες και 8 πλήρωμα - βρήκαν ακαριαίο θάνατο. Οι λόγοι του δυστυχήματος παραμένουν



Η θέση στην οποία κατέπεσε το πρώτο αεροσκάφος δημοσίων αερομεταφορών ενώ εκτελούσε προγραμματισμένη πτήση.



¹⁸⁶ Εφημερίδα «Ελευθερία», Πέμπτη 13/11/1947, σελ. 3 («Ανακοίνωσης της εταιρείας ABE - (ΣΟΥΗΔΙΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ)»).

ακόμα άγνωστοι. Αμέσως επιτροπή Σουηδών εμπειρογνομόνων τεχνικών έφθασε από τη Σουηδία στον τόπο του δυστυχήματος και ξεκίνησε την έρευνα των αιτίων, παράλληλα με τις Ελληνικές αρχές. Η Εταιρεία ABA προτίθεται να εξαντλήσει κάθε μέσο ικανό να οδηγήσει στην εξακρίβωση των αιτίων του πρώτου ουσιαστικού δυστυχήματος που συνέβη σε αεροπλάνο της από την ίδρυση της Εταιρείας το 1924.

Πιλότος του αεροπλάνου που καταστράφηκε ήταν ο Άγγλος άσσος Κένεθ Ντούγκλας (Τζων Κένεθ Ντούγκλας, ετών 39, από το Μπίρμιγχαμ της Βρετανίας) που υπηρετούσε εδώ και δυο χρόνια στην ABA. Απολάμβανε πάντα την πλήρη εμπιστοσύνη των συναδέλφων του και της Εταιρείας η οποία εμπιστοσύνη και σήμερα - μετά το συμβάν - εξακολουθεί να παραμένει η ίδια.

Η Εταιρεία ABA συμμερίζεται την λύπη όλων όσων έχασαν αγαπημένα πρόσωπα και θρηνεί την απώλεια των συνεργατών της, όσων έχασαν τη ζωή τους στην υπηρεσία της Εταιρείας.»

Όπως και να έχει πάντως το ατύχημα αυτό ήταν μια διέγερση ανεξάρτητη από πιθανές εσωτερικές διαμάχες.

11.6 Η έναρξη της ΕΛΛΑΣ («Ελληνικές Αεροπορικές Συγκοινωνίες»)



Η Εταιρεία φαίνεται να είχε καταθέσει στις 6/5/1947 το καταστατικό της στο υπουργείο Εθνικής Οικονομίας¹⁸⁷. Το μετοχικό κεφάλαιο του 1 δις δρχ. που καλύφθηκε από τα Μετοχικά Ταμεία αποτελούσε το 60% του απαιτούμενου. Για το υπόλοιπο 40% υπολογιζόταν η συμμετοχή αμερικανών και βρετανών (από 20%). Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείτο από τους Σέντρικ Σίγκερ (αμερικανό), Άλαν Μίλς (βρετανό), Ι. Σακελλίωνα, Κ. Μπακόπουλο, Β. Τσαμπραλή, Δ. Γαλάνη, Ν. Αθανασίου, Θ. Μποζώνη και Κ. Ζαβιτσιάνο.

Επίσημα εμφανίζεται για πρώτη φορά με την ανακοίνωση προς τον τύπο που δημοσιεύθηκε στις 13/9/1947^{188/189}:

«Από την απελευθέρωση και μετά όλες οι κατά καιρούς κυβερνήσεις αντιμετώπιζαν την ανάγκη ίδρυσης σοβαρού Οργανισμού που θα αναλάμβανε την εκμετάλλευση των Ελληνικών Αεροπορικών Γραμμών Εσωτερικού και Εξωτερικού.

Η πρωτοβουλία ανατέθηκε στην Εθνική Τράπεζα, η οποία προχώρησε σε συνεννοήσεις με διάφορους παράγοντες τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό. Τα απο-

¹⁸⁷ Εφημερίδα «Εμπρός», Τρίτη 6/5/1947, σελ. 4 («Ιδρύθη μεγάλη Ελληνική εταιρεία εκμεταλλεύσεως αεροπορικών συγκοινωνιών.»).

¹⁸⁸ Εφημερίδα «Ελευθερία», Σάββατο 13/9/1947, σελ. 3 («ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ - Α.Ε. Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία "Ε.Α.Σ."»).

¹⁸⁹ Εφημερίδα «Εμπρός», Σάββατο 13/9/1947, σελ. 3 («Ανακοίνωσις - Α.Ε. ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΙ "Ε.Α.Σ."»).

τελέσματα των μακροχρόνιων αυτών διαβημάτων υπήρξαν απολύτως ικανοποιητικά και η όλη προσπάθεια προσέκρουσε σε διάφορες δυσχέρειες.

Παράλληλα τα Μετοχικά Ταμεία Β. Αεροπορίας, Στρατού, Β. Ναυτικού και Πολιτικών Υπαλλήλων συνεργαζόμενα με επιτυχία εδώ και ένα χρόνο στην αξιοποίηση του άχρηστου συμμαχικού υλικού και σε άλλους τομείς της Εθνικής Οικονομίας και στηριζόμενα στις γνωστές στο Κοινό δυνατότητές τους τις οποίες μπορούν και οφείλουν να αναπτύξουν για το καλό του συνόλου και της γενικής ανασυγκρότησης της χώρας, αποφάσισαν από τον περασμένο Φεβρουάριο να χρησιμοποιήσουν από κοινού τον όγκο των κεφαλαίων τους, την μεγάλη τους πίστη, την πολυσιδή και δοκιμασμένη ήδη πείρα τους σε Διοικητικό, Τεχνικό, Οικονομικό, Νομικό και Εμπορικό επίπεδο και να αναλάβουν την συγκρότηση Οργανισμού απόλυτα ισχυρού που να παρέχει όλα τα εκέγγα ανεπίληπτης ανάπτυξης, που θα δεχόταν το βάρος της εκμετάλλευσης των Εθνικών Αεροπορικών Γραμμών.

Στην προσπάθειά τους αυτή τα Μετοχικά Ταμεία βρήκαν μέχρι σήμερα θερμούς συμπαράστατες τους εκάστοτε Υπουργούς Αεροπορίας, οι οποίοι αναγνωρίζοντας πλήρως την αξία της προσπάθειας αυτής για το γενικό συμφέρον του τόπου και την Εθνική ανασυγκρότηση, παρείχαν κάθε ηθική συνδρομή και υποστήριξη. Ομοίως και η προηγούμενη Κυβέρνηση στο σύνολό της υιοθέτησε την προσπάθεια των ταμείων όπως εκδηλώθηκε στο Συμβούλιο Πολιτικών Αρχηγών κάτω από την προεδρία του τέως Πρωθυπουργού κ. Μαξίμου στο οποίο προσκλήθηκαν και έλαβαν μέρος και οι πρόεδροι των τεσσάρων Μ. Ταμείων.

Ήδη, οι Ελληνικές Αεροπορικές Συγκοινωνίες ΑΕ μπαίνουν στο δρόμο για την πραγματοποίηση του προγράμματός τους, οπότε προβαίνουν στην ανακοίνωση αυτή προς το Ελληνικό Κοινό, με την πεποίθηση ότι αυτή θα τύχη ευμενέστατης υποδοχής και παρέχουν την διαβεβαίωση ότι θα καταβάλουν κάθε προσπάθεια για την εξυπηρέτησή του χρησιμοποιώντας αεροπορικό υλικό που θα παρέχει κάθε εγγύηση ασφάλειας και άρτια εκπαιδευμένο ιπτάμενο και τεχνικό προσωπικό ντόπιο και ξένο, καθώς και εισιτήρια και κόμιστρα προσιτά σε όλους αποβλέποντας μόνο στην εξυπηρέτηση του Κοινωνικού συνόλου και παραμερίζοντας κάθε κερδοσκοπική αντίληψη.

Α.Ε. ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ "Ε.Α.Σ."»

Γύρω στον Δεκέμβριο του 1947 φαίνεται να έχει οριστικοποιηθεί η συμμετοχή στη νέα εταιρεία της Βρετανικής Εταιρείας «Σκωτικές Αερογραμμές» με ποσοστό 40%, αναλαμβάνοντας παράλληλα και ολόκληρη την οργάνωση της νέας εταιρείας, παρέχοντας το προσωπικό για την αρχική λειτουργία της εταιρείας και την εκπαίδευση των Ελλήνων που θα αναλάμβαναν στη συνέχεια¹⁹⁰.

Από σχετική ανακοίνωση στον τύπο, φαίνεται να πήρε τελικά την άδεια λειτουργίας μέχρι τις 5/1/1948, αφού αναφέρεται¹⁹¹:

¹⁹⁰ Εφημερίδα «Ελευθερία», Παρασκευή 5/12/1947, σελ. 3 («Η Νέα Αεροπορική Εταιρεία - Η αγγλική συμμετοχή»).

¹⁹¹ Εφημερίδα «Ελευθερία», Τρίτη 6/1/1948, σελ. 2 («Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία Α.Ε. (ΕΛΛ.Α.Σ.)»).

«Φέρεται σε γνώση του κοινού ότι χορηγήθηκε η σχετική άδεια, και φθάνουν μέσα στις επόμενες ημέρες τα πέντε αεροσκάφη της Εταιρείας και ξεκινά από τον μήνα Φεβρουάριο η τακτική λειτουργία των γραμμών μας εσωτερικού και εξωτερικού, για μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.

Με νεώτερη ανακοίνωση θα γνωστοποιηθεί το λεπτομερές πρόγραμμα των δρομολογίων.»

Η Βρετανική εταιρεία πούλησε τον Φεβρουάριο του 1948 και τα 4 από τα 5 πρώτα αεροσκάφη της ΕΛΛΑΣ, ενώ ανέλαβε και την συντήρηση όλων των αεροσκαφών της. Φαίνεται όμως ότι όλα γινόντουσαν με το αζημίωτο, με χρεώσεις στην ΕΛΛΑΣ που έφθαναν «σχεδόν το διπλάσιο» των συννηθισμένων τιμών της αγοράς¹⁹².

Το πρώτο αεροσκάφος ήταν ένα 4κινητήριο βομβαρδιστικό του β' παγκοσμίου πολέμου παραγγελία της Βρετανικής Πολεμικής Αεροπορίας, ένας «Ελευθερωτής» (διασκευή του περισσότερο διαδεδομένου B-24 "Liberator") με μήκος 20,22μ (66 πόδια και 4 ίντσες), εκπέτασμα πτερύγων 33,53μ (110 πόδια), ύψος 5,49μ (18 πόδια), επιφάνεια πτερύγων 97,36μ², με τέσσερις κινητήρες Πράτ & Ουίτνεϊ Διπλής Σφήκας 14κίλυνδους αερόψυκτους (Pratt & Whitney Twin Wasp R-1830-33 [S3C4-G]) μέγιστης ισχύος απογείωσης 1200 ίππων, μέγιστου βάρους απογείωσης 20.978χγρ. (46.250 λιβρών), που μπορούσε να ταξιδεύει με ταχύτητα μέχρι 423 χλμ/ώρα (263 μίλια/ώρα) στο ύψος των 15.000 ποδών. Το συγκεκριμένο αεροσκάφος έγινε γνωστό σαν «Λιμπερέϊτορ» διασκευασμένο να μεταφέρει επιβάτες, είχε νπολόγιο SX-DAA (Consolidated Liberator II, τύπος LB-30, με αριθμό σειράς 55, προηγούμενο νπολόγιο Σκωτικών Αερογραμμών G-AGZI, και αρχικό νπολόγιο RAF AL557, όνομα «Κόρνι των Αθηνών»).

Τα υπόλοιπα ήταν «Ντακότες». Αυτά είχαν νπολόγιο SX-BBB (C-47A-DK, με αριθμό σειράς 12332 και προηγούμενο νπολόγιο Σκωτικών Αερογραμμών G-AIOF και αρχικό νπολόγιο USAF 42-92522), στις 13/2/1948 έφθασε το SX-BBC (C-47A-DK, με αριθμό σειράς 12304 και προηγούμενο νπολόγιο Σκωτικών Αερογραμμών G-AJBC και αρχικό νπολόγιο USAF 42-92497) και στις 15/2/1948 έφθασε το SX-BBD (C-47A-DK, με αριθμό σειράς 13012 και προηγούμενο νπολόγιο Σκωτικών Αερογραμμών G-AJBD και αρχικό νπολόγιο USAF 42-93135).

Επίσης η ΕΛΛΑΣ είχε προμηθευτεί μια «Ντακότα» με νπολόγιο SX-BBA (C-47A-DK, με αριθμό σειράς 12373, προηγούμενο νπολόγιο Λουξεμβούργου LX-LAC και αρχικό νπολόγιο USAF 42-92559).

¹⁹² Θεολόγη Ιωάννη Α., «Ιστορία της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», Αθήνα 1956, σελ. 60-65 («Εμφάνιση νέων αεροπορικών εταιρειών και χορήγησης αδειών εκ μέρους του κράτους προς εκμετάλλευσιν των εναέριων μεταφορών της χώρας»).



Το "Λιμπερέϊτορ" (νπολόγιο SX-DAA) με το όνομα "Η κόρη των Αθηνών" έκανε το πρώτο ταξίδι της "ΕΛΛΑΣ" Αθήνα - Λονδίνο χωρίς στάση.

Τα κεντρικά γραφεία της εταιρείας ήταν στην Πλατεία Αγ. Γεωργίου Καρύτση 6. Πρόεδρος της ΕΛΛΑΣ ήταν ο Σακελλίωνας και Διευθύνων Σύμβουλος ο στρατηγός Τσαπαρλής.

Για την τεχνική εξυπηρέτηση των αεροσκαφών δημιουργήθηκε τεχνική βάση στο Ελληνικό που περιλάμβανε στέγαστρο παρόμοιο με της ΤΑΕ¹⁶⁷.

Η πρώτη πτήση (για δημοσιογράφους) πραγματοποιήθηκε στις 29/9/1948 11:00πμ με την πτήση Αθήνα - Λονδίνο απευθείας, για την οποία ο διευθυντής της εφημερίδας "ΕΜΠΡΟΣ" Β. Τσιμπιδάρης έγραφε¹⁹³:

«Το πρωί της περασμένης Κυριακής ένα τετρακινητήριο της νέας αεροπορικής εταιρείας ΕΛΛ.Α.Σ. άπλωσε τα φτερά του από το αεροδρόμιο του Ελληνικού. Η «Κόρη των Αθηνών» - έτσι λέγεται το αεροσκάφος - άρχιζε το παρθενικό της ταξίδι για το Λονδίνο. Καμιά ενδιάμεση στάση. Ούτε στη Ρώμη, ούτε στο Παρίσι. Με την ταχύτητα των 330 χλμ/ώρα αφήσαμε πίσω μας πολύ γρήγορα την Ελλάδα. Μια χαριτωμένη ιπταμένη συνοδός, η Σκωτσέζα Ελίζαμπεθ Γκρέϋ, με το χαμόγελο στα χείλη μας ενημέρωνε κάθε τόσο για την πορεία. Στο χάρτη που κρατά, είναι σημειωμένη η διαδρομή του «Λιμπερέϊτορ». Η κόκκινη γραμμή με αφετηρία την Αθήνα φτάνει στις βόρειες ακτές της Σικελίας, κατόπιν περνά ανάμεσα Κορσική και Σικελία, στη Μασσαλία, κι' από κει αφήνοντας λίγο δεξιότερα το Παρίσι φτάνει στο Λονδίνο.

Ο καλός καιρός μας επιτρέπει να ρίξουμε μια ματιά στη Νότιο Ιταλία. Πόση διαφορά με τη δική μας την ξερή και την άγονη γη. Το πράσινο έχει σκεπάσει τα χωράφια. Τίποτα δεν φαίνεται να έχει μείνει ακαλλιέργητο. Πυκνές οδικές αρτηρίες που απάνω τους κινούνται σαν παιχνιδάκια αυτοκίνητα και τραίνα αφήνοντας πίσω τους μια γραμμή άσπρου καπνού.

¹⁹³ Τσιμπιδάρου Β., «Αεροπορικώς, κατ' ευθείαν ΑΘΗΝΑ - ΛΟΝΔΙΝΟΝ», Εφημερίδα «Εμπρός», Παρασκευή 5/3/1948, σελ. 1.

Καινούργια αντίθεση η πατρίδα του Μεγάλου Ναπολέοντα. Η φουρτουνιασμένη θάλασσα έχει ζώσει με αφρισμένα κύματα τις ακτές της Κορσικής που την σκεπάζουν βράχια. Τρία πολεμικά πιο πέρα έχουν χαράξει στη γαλάζια θάλασσα τρεις κάτασπρες πινελιές. Τα πυκνά σύννεφα μας κόβουν τη θέα. Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους έρχεται κοντά μας. Είναι ένας βετεράνος του πολέμου, με μεγάλη δράση, ψημένος στους κινδύνους και τις κακουχίες. Μας εξηγεί λεπτομερώς ό,τι αφορά το αεροπλάνο. Μεταφέρει άνετα 24 επιβάτες, τις αποσκευές τους, κι' ακόμα 2.000 οκάδες βενζίνη όσο χρειάζεται και περισσεύει για τη διαδρομή Αθηνών - Λονδίνου.

Κάθε τόσο η ιπταμένη συνοδός μοιράζει στους επιβάτες το μετεωρολογικό δελτίο. Ευτυχώς πριν πλησιάσουμε στη Μασσαλία τα σύννεφα χάνονται κι' έτσι βρίσκουμε την ευκαιρία να θαυμάσουμε έστω κι' από το ύψος των 2.500 μ. την πατρίδα της «μπουγιαμπέσσας».

Χιόνια, πολλά χιόνια σκεπάζουν τα βουνά της Νοτίου Γαλλίας. Ύστερα αρχίζει ο κάμπος με χαριτωμένα πράσινα και πρασινόμαυρα μπαλώματα στο χαλί της πλούσιας αυτής γης.

Μα αρχίζει τώρα μια μεγάλη περιέργεια. Το Παρίσι! Πού είναι το Παρίσι; Θα δούμε το Παρίσι. Ως και η Ελίζαμπεθ - πολυτάξιδο πουλί - έχει κολλήσει το κόκκινο μυτάκι της στο παγωμένο τζάμι του παράθυρου.

Δεν το είδαμε. Περάσαμε αριστερά του μα η ομίχλη σκέπαζε με πυκνό πέπλο τη μεγάλη πολιτεία.

Φτάνουμε στη Μάγχη. Ως εκεί έφτασε η γερμανική μπότα, από κει φεύγανε οι ρουκέτες που χτυπούσαν την Αγγλία.

Ένα ραδιογράφημα, το τελευταίο, μας πληροφορεί πως δεν μπορούμε να προσγειωθούμε στο καθορισμένο αεροδρόμιο. Το σκεπάζει πυκνή ομίχλη κι' η ορατότητα φθάνει μόλις στα 200 μ. (Μου έχουν πεί στην Αθήνα να τους φέρω ομίχλη Λονδρέζικη. Προφανώς δεν θα βρω έλλειψη.)

Κόβουμε μερικές βόλτες πάνω στη γκρίζα αυτή χώρα, το «Λιμπερέϊτορ» κατεβάζει τις ρόδες που στη διαδρομή είχαν χωθεί μέσα στα γιγαντιαία φτερά του, και αργά, απαλά κυλούμε στο «Ιντερνάσιοναλ». Πριν 8 ώρες και 20 λεπτά ακριβώς, βρισκόμαστε στο Ελληνικό. Τώρα στην Αγγλία. Χαμογελαστοί άνθρωποι, λες και μόλις τους ανήγγειλαν μια χαρμόσυνη είδηση, προθυμοποιούνται να σε εξυπηρετήσουν σε ό,τι κι' αν ζητήσεις. Οι υπάλληλοι του Τελωνείου νομίζουν πως αισθάνονται τύψεις γιατί σε ρωτούν απλώς αν φέρνεις κάτι απαγορευμένο στη χώρα τους. Και πείθονται με μια απλή διαβεβαίωση και μόνο. Έξω από το σταθμό περιμένουν και Έλληνες από την εδώ παροικία που είχαν πληροφορηθεί το νέο δρομολόγιο της ΕΛΛ.Α.Σ. Δεν έχει σημασία που οι περισσότεροι είναι χρόνια εγκατεστημένοι στο Λονδίνο. Πρώτη τους ερώτηση:

- Τι γίνεται εκεί κάτω με την κυβέρνηση; Θα πέσει ή όχι;
- Δίνονται οι ανάλογες εξηγήσεις και οι ελληνικές εφημερίδες που έχουμε μαζί μας και μπαίνουμε σι' αυτοκίνητο για την πόλη. Το «Μπιγκ Μπεν» χτυπούσε πέντε και μισή όταν φτάσαμε στο ξενοδοχείο μας στο Πικαντίλλυ.

Β. ΤΣΙΜΠΙΔΑΡΟΣ

Τα εγκαίνια έγιναν στο Ελληνικό στις 4/3/1948 με κάθε επισημότητα, οπότε έγινε και η βάπτιση των αεροσκαφών¹⁹⁴:

«Στο Αεροδρόμιο του Ελληνικού έγιναν χθες τα εγκαίνια της Εταιρείας «Ελληνικών Αεροπορικών Συγκοινωνιών» (ΕΛΛ.Α.Σ.). Στην ωραιότατη και πράγματι επιβλητική τελετή παρέστησαν οι Α.Α.Μ.Μ. ο βασιλιάς Παύλος και η Βασίλισσα Φρειδερίκη, οι Α.Α.Υ.Υ. ο πρίγκιπας Γεώργιος και η πριγκίπισσα Μαρία, ο αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης και η κα Τσαλδάρη, οι αρχηγοί Κομμάτων κκ Γονατάς και Κανελλόπουλος, ο υπαρχηγός του Κόμματος των Φιλελευθέρων κ Σοφ. Βενιζέλος, οι υπουργοί Ναυτικών κ Σακελλαρίου, Αεροπορίας κ Δίγκας, Προπαγάνδας και Τύπου κ Μπαλτατζής Μαυροκορδάτος, πρεσβευτές και μέλη του διπλωματικού σώματος, οι πρόεδροι και οι διευθυντές των Μετοχικών Ταμείων Πολιτικών Υπαλλήλων, Ναυτικών και Αεροπορίας, ανώτατοι απόστρατοι αξιωματικοί όλων των όπλων και σωμάτων, ανώτατοι κρατικοί λειτουργοί, ο αερολιμενάρχης κ Κουτράκος, ο στρατοπεδάρχης κ Λαζαρόπουλος κλπ.

Για την απόδοση των τιμών στους επισήμους είχε διατεθεί μια διμοιρία σμηνιών της Αεροπορικής Βάσης Ελληνικού καθώς επίσης και η μουσική της Αεροπορίας με επικεφαλής τον αντισμήναρχο Ξανθακόπουλο. Για την τήρηση της τάξης εξάλλου είχε διατεθεί αστυνομική δύναμη του ΙΒ΄ Αστυνομικού Τμήματος και της Διεύθυνσης Τροχαίας Κινήσεως με επικεφαλής τους αστυνομικούς διευθυντές κκ Οικονομάκο και Σταματιάδη.

Ο Βασιλιάς και η Βασίλισσα έφθασαν στο Αεροδρόμιο με το πριγκιπικό ζεύγος στις 11:15΄ πμ οπότε και άρχισε η τελετή στο μέσο των πέντε αεροσκαφών της Εταιρείας ΕΛΛ.Α.Σ. και πάνω σε ειδικά τοποθετημένη εξέδρα ψάλλθηκε ο αγιασμός στην αρχή και στη συνέχεια ο πρόεδρος του Συμβουλίου της Εταιρείας ΕΛΛ.Α.Σ. κ. Σακελλίωνας εξέθεσε για λίγο το ιστορικό της οργάνωσης της Εταιρείας ΕΛΛ.Α.Σ. και την εκπολιτιστική της αποστολή.

Η Α.Μ. η Βασίλισσα Φρειδερίκη κατόπιν βάπτισε τα σκάφη. Το τετρακινητήριο τύπου Λιμπερτίτορ που όπως είναι γνωστό από την περασμένη εβδομάδα εκτελεί την συγκοινωνία Αθηνών - Λονδίνου χωρίς σταθμό, ονομάσθηκε από την Α.Μ. «Κόρη των Αθηνών» (SX-DAA), ενώ τα τέσσερα δικινητήρια τύπου Ντακότα, ονομάσθηκαν «Χελιδών» (SX-BBA), «Αλκυών» (SX-BBB), «Αετός» (SX-BBC) και «Ιέραξ» (SX-BBD).

Ακολούθως οι επίσημοι οδηγήθηκαν στο περίπτερο της εταιρείας, όπου υπήρχε πλουσιότατο κυλικείο.

Ο Βασιλιάς, η Βασίλισσα, ο Πρίγκιπας Γεώργιος, η Πριγκίπισσα Μαρία, ο αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης κ Τσαλδάρης και οι υπουργοί κκ Σακελλαρίου και Δίγκας συνοδευόμενοι από τον πρόεδρο του Συμβουλίου της Εταιρείας κ Σακελλίωνα και τον διευθύνοντα σύμβουλο στρατηγό κ Τσαρπαλή ανέβηκαν στο αερο-

¹⁹⁴ Εφημερίδα «Εμπρός», Παρασκευή 5/3/1948, σελ.3 («Παρουσία του Βασιλέως εγένοντο χθες τα εγκαίνια της Αεροπορικής Εταιρείας ΕΛΛ.Α.Σ.»).

σκάφος «Κόρη των Αθηνών» και επιθεώρησαν τα σύγχρονα και τελειότατα μηχανήματα ασφαλούς πτήσης και το εσωτερικό του αεροσκάφους.»

Η πτήση Αθηνών - Λονδίνου ήταν η πρώτη Ελληνικής Εταιρείας στο εξωτερικό, στην πραγματικότητα προορισμό είχε το Πρέσγουϊκ (Prestwick) της Σκωτίας όπου ήταν η βάση των Σκωτικών Αερογραμμών.

Μετά την κρίση του 1949 στις εναέριες συγκοινωνίες φαίνεται οι Σκωτικές Αερογραμμές να εγκαταλείπουν την ΕΛΛ.Α.Σ. αν κρίνουμε από το γεγονός ότι σε όλες τις αναφορές κατά την διάρκεια των διαβουλεύσεων που οδήγησε στη συγχώνευση των εταιρειών αναφέρονται μόνο τα μετοχικά ταμεία.

Ο στόλος της εταιρείας εμπλουτίστηκε στις 30/5/1949 με μια ακόμη «Ντακότα» (C-47B-DK, με αριθμό σειράς 26459 και νπολόγιο SX-BBE, προηγούμενο νπολόγιο ΗΠΑ NC79003 και αρχικό νπολόγιο USAF 43-49198) και στις 3/1/1950 με μια ακόμη (C-53-DO, με αριθμό σειράς 4860, νπολόγιο SX-BBF, προηγούμενο νπολόγιο PH-NDV και αρχικό νπολόγιο USAF 41-20090).

Στις 23/8/1950 η ΕΛΛ.Α.Σ. απέκτησε ένα DC-4 (C-54E-15-DO, με αριθμό σειράς 27336, νπολόγιο SX-DAC και προηγούμενο νπολόγιο ΗΠΑ N90903) με το οποίο από τον επόμενο μήνα αντικατέστησε το «Λιμπερέϊτορ» στη γραμμή της Σκωτίας, η οποία έγινε «Αθήνα - Ρώμη - Παρίσι - Λονδίνο - Πρέσγουϊκ».

Το DC-4 (Douglas DC-4 "Skymaster") είχε μήκος 28,91 μ, εκπέτασμα πτερύγων 35,81 μ, ύψος 8,41 μ, με 4 κινητήρες Πραττ & Ουίτνεϊ «Διπλής Σφήκας» (Pratt & Whitney, Twin Wasp) R-2000-72 με μέγιστο βάρος απογείωσης 33.142 χγρ μπορούσε να μεταφέρει μέχρι 65 επιβάτες με ταχύτητα 370 χλμ/ώρα (200 κόμβους) σε ύψος 8.000 ποδών σε αποστάσεις που έφθαναν τα 6.800 χλμ (4.200 NM).

11.7 Η πρώτη αεροπειρατεία στην Ελλάδα

(SX-BAH, Πτήση TAE Αθηνών - Θεσσαλονίκης, 12/9/1948)

Το αεροσκάφος με νπολόγιο SX-BAH ήταν προγραμματισμένο να εκτελέσει την πτήση (GK212) της Κυριακής 12ης/9/1948 με αναχώρηση από το αεροδρόμιο του Ελληνικού στις 13:30' και προσγείωση στο αεροδρόμιο της Μίκρας στις 14:40'. Δεν επρόκειτο όμως να είναι μια συνηθισμένη πτήση¹⁹⁵.

Απογειώθηκε από το αεροδρόμιο του Ελληνικού στις 13:15' με 21 επιβάτες, και 4μελές πλήρωμα που αποτελείτο από τους Αθανάσιο Ηγουμενάκη (κυβερνήτη), Χρήστο Κανδία (συγκυβερνήτη), Φοίβο Ξάνθο (ασυρματιστή) και την διδα Θάλεια Φρυδά (συνοδό). Μεταξύ του αεροδρομίου και της Πάρνηθας το αε-

¹⁹⁵ Εφημερίδα «Ελευθερία», Τρίτη 14/9/1948, σελ. 1, 5 («Πειρατεία εις την αεροπορικήν γραμμήν Αθηνών - Θεσσαλονίκης - ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΝ ΩΔΗΓΗΘΗ ΒΙΑΙΩΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΕΡΒΙΑΝ - Υπό έξ νεαρών κομμουνιστών»).

ροσκάφος συνάντησε ελαφρά κακοκαιρία και ο κυβερνήτης διέταξε την πρόσδεση των επιβατών. Ένας από τους επιβάτες στο κάθισμα αρ. 10 δυστροπούσε και ζήτησε από την συνοδό να τον λύσει. Η συνοδός αδυνατώντας να τον πρεμήσει, τελικά τον έλυσε. Όταν το αεροσκάφος βρισκόταν περίπου πάνω από την Χαλκίδα, ο συγκεκριμένος επιβάτης σηκώθηκε ξαφνικά από τη θέση του και ζήτησε από την συνοδό να του ετοιμάσει καφέ προφασιζόμενος ότι είχε ζαλιστεί. Η συνοδός προσπάθησε να τον πείσει ότι αυτό θα τον χειροτέρευε αλλά πιεζόμενη και πάλι αποχώρησε για να ετοιμάσει τον καφέ. Κατά την διάρκεια της απουσίας της οι επιβάτες που καθόντουσαν στις θέσεις 1,2 και 3 σηκώθηκαν και μπήκαν στο θάλαμο διακυβέρνησης. Λίγο αργότερα κινήθηκε και ο αρχικός επιβάτης προς τον θάλαμο διακυβέρνησης, τον αντιλήφθηκε όμως η συνοδός και προσπάθησε να τον σταματήσει. Εκείνος έβγαλε αμέσως ένα σουγιά και την τραυμάτισε στο χέρι. Την ίδια στιγμή σηκώθηκαν και οι επιβάτες που είχαν τις θέσεις 20 και 21. Ο ένας κρατούσε δυο μπουκάλια, ένα γκαζόζας και ένα κονιάκ, ενώ ο άλλος κρατούσε μαχαίρι. Όλοι μαζί επιτέθηκαν στη συνοδό και την ανάγκασαν να αποσυρθεί στο διαμέρισμά της. Στη συνέχεια στράφηκαν προς τους επιβάτες λέγοντας ότι ήταν της ειδικής ασφάλειας και θα έκαναν έρευνα διατάζοντάς τους να σηκώσουν τα χέρια τους πάνω στα κεφάλια τους. Οι επιβάτες τρομοκρατήθηκαν και συμμορφώθηκαν, ενώ ο τρόμος τους εντάθηκε από μια ασυνήθιστη πτώση του αεροσκάφους. Μόνον ένας με το όνομα Κατένιο, Ισραηλίνης από τη Θεσσαλονίκη προσπάθησε να αντισταθεί αλλά αποτράπηκε από τους υπόλοιπους επιβάτες. Την ίδια στιγμή στο θάλαμο διακυβέρνησης η εξέλιξη ήταν δραματικότερη.

Οι 6 αεροπειρατές ηλικίας 17-23 ετών μέλη της ΕΠΟΝ Θεσσαλονίκης, στην ένταση του εμφύλιου πολέμου, αναμενόταν να συλληφθούν σύντομα από τις αρχές. Στην περίπτωση αυτή η συνηθισμένη ποινή ήταν η εκτέλεση.

Σύμφωνα με το επίσημο πόρισμα από τον διευθυντή του τμήματος Εθνικής Ασφαλείας Θεσσαλονίκης, ταγματάρχη της χωροφυλακής Στεφανάκη, που δημοσιεύθηκε στις 24/10/1948^{196/197}:

«Ενώ το αεροσκάφος βρισκόταν πάνω από την βόρεια Εύβοια και το αεροσκάφος οδηγούσε ο Κανδίας, εισέβαλαν στο θάλαμο διακυβέρνησης ο Αλ. Κουφουδάκης, Σπ. Χελμιάδης, Χαρ. Κουφουδάκης και Αχ. Κελεμιδής. Ο κυβερνήτης Ηγουμενάκης αμέσως μόλις αντιλήφθηκε τον Αλέξ. Κουφουδάκη, ανέλαβε το πηδάλιο και ζήτησε από τον Κανδία να τον βγάλει από τον θάλαμο. Ο Αλ. Κουφουδάκης κρατώντας σουγιά κατευθύνθηκε μπροστά, επιτέθηκε κατά του Κανδία ο οποίος προσπαθούσε να αντισταθεί και τον τραυμάτισε στο δεξι χέρι με αποτέλε-

¹⁹⁶ Εφημερίδα «Εμπρός», Κυριακή 24/10/1948, σελ. 5 («Το πόρισμα των ανακρίσεων δια την αεροπειρατείαν - Πώς προπαρασκευάσθη το εγχείρημα εις Θεσ/νίκην - Υπόνοιαι περί υπόπτου συνθέσεως των επιβατών - παραπέμπονται συλληφθέντες 10 συνένοχοι.»).

¹⁹⁷ Εφημερίδα «Ελευθερία», Κυριακή 24/10/1948, σελ. 6 («Το πόρισμα των ανακρίσεων δια την αεροπειρατείαν - Ανεκαλύφθη ότι οργανώθη από την ΕΠΟΝ Θεσσαλονίκης.»).

σμα να σταματήσει. Παράλληλα ο Σπ. Χελμιάδης, ο Χαρ. Κουφουδάκης και ο Αχ. Κελετιμίδης κτύπησαν με τα μπουκάλια τον ασυρματιστή Ξάνθο στο κεφάλι για να εξουδετερώσουν την αντίστασή του και αιμόφυρτο τον έδεσαν τα χέρια του με το περιλαίμιό του και τη ζώνη του στο κάθισμά του. Ο Ηγουμενάκης εγκατέλειψε το πηδάλιο για να καταλάβει τι ακριβώς συνέβαινε (σημ. ο θόρυβος από τους κινητήρες την εποχή εκείνη ήταν ιδιαίτερα αισθητός) είδε ότι μέσα στον θάλαμο βρισκόντουσαν άλλα τρία άτομα οπλισμένα με σουγιάδες και μπουκάλια γεμάτα από κάποιο υγρό, ενώ ο ασυρματιστής Ξάνθος ήταν αιμόφυρτος και ακίνητος. Το αεροσκάφος ακυβέρνητο, πήρε κλίση βύθισης. Ο Ηγουμενάκης ανέλαβε αμέσως την διακυβέρνηση οπότε ο Αλ. Κουφουδάκης τον διέταξε με απειλητικό τρόπο προτείνοντας τον σουγιά του να κατευθυνθούν προς τον βορρά, γιατί αυτός και οι σύντροφοί του θέλουν να πάνε στη Σερβία. Πίσω από τον Αλ. Κουφουδάκη στεκόταν ο Χελμιάδης κρατώντας με το ένα χέρι προιονωτό σουγιά (κλαδευτήρι) και με το άλλο ένα μπουκάλι. Ο Κελετιμίδης και ο Χαρ. Κουφουδάκης κρατώντας μαχαίρια και μπουκάλια στεκόντουσαν δίπλα στον δεμένο Ξάνθο. Έτσι επιβλήθηκαν στο πλήρωμα στο οποίο ανακοίνωσαν ότι πρόθεσή τους είναι να πάνε στη Σερβία γιατί στην Ελλάδα καταδιώκονται και ότι κάθε αντίσταση είναι περιττή γιατί κάποιος από αυτούς είναι αεροπόρος, ενώ είναι αποφασισμένοι να σκοτωθούν όλοι παρά να επιστρέψουν στην Ελλάδα.

Στον θάλαμο των επιβατών ο Γεώργ. Κέλλας και ο Αντ. Βογιαζός επιβλήθηκαν εύκολα με την απειλή σουγιά και μπουκαλιού. Αυτοί διέταξαν τους επιβάτες να σηκώσουν τα χέρια τους, τους έκαναν μια πρόχειρη σωματική έρευνα και τους διέταξαν να μην κινηθεί κανείς γιατί θα τους σφάξουν όλους.

Η αεροσυνοδός Φρυδά επιχείρησε να μπει στο θάλαμο διακυβέρνησης αλλά απωθήθηκε από τον Κέλλα και διατάχθηκε να καθίσει σε μια από τις θέσεις που είχαν αδειάσει. Έτσι συνεχίστηκε η πορεία προς βορρά χωρίς πλέον να προβληθεί αντίσταση από το πλήρωμα ή από τους επιβάτες.

Όταν το αεροσκάφος πετούσε πάνω από τον κόλπο της Θεσσαλονίκης, οι συμμορίτες διέταξαν τον Ηγουμενάκη να ακολουθήσει την ροή του Αξιού, και εξουδετέρωσαν προσπάθειά του να ακολουθήσει την ροή του Αλιάκμονα σκοπεύοντας να προσγειωθεί στην Κοζάνη. Άλλη προσπάθεια να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο της Γοργόπης επίσης απέτυχε.

Όταν πλησίαζαν στα Γιουγκοσλαβικά σύνορα, τόσο ο Ηγουμενάκης όσο και ο Ξάνθος ζήτησαν να τους επιτραπεί να επικοινωνήσουν με τον ασύρματο με τους αεροσταθμούς της ΤΑΕ για να έρθουν σε επικοινωνία με το αεροδρόμιο των Σκοπίων. Πράγματι και επειδή αντιλήφθηκαν ότι στο μεταξύ είχαν μπει στα Σερβικά σύνορα, επέτρεψαν στον Ξάνθο να επικοινωνήσει με τον επίγειο σταθμό της ΤΑΕ στο αεροδρόμιο του Ελληνικού στον οποίο ανακοίνωσαν ότι με την απειλή όπλων πηγαίνουν στη Σερβία. Ο Ηγουμενάκης ακολουθούσε τη ροή του Αξιού αναζητώντας κατάλληλο χώρο να προσγειωθεί, γιατί δεν μπορούσαν να επικοινωνήσουν με κανένα αεροδρόμιο της Σερβίας και επίσης δεν είχε χάρτη της περιοχής. Κα-

τόρθωσε πράγματι πετώντας σε χαμηλό ύψος να αναγνωρίσει πεδινή περιοχή με ίχνη βομβαρδισμού μέσα στην οποία υπήρχε ζώνη προσγείωσης. Κατέβηκε σε ακόμη χαμηλότερο ύψος για αναγνώριση της περιοχής στην οποία τελικά προσγειώθηκε ομαλά. Μετά την προσγείωση αποβιβάστηκαν αρχικά ο Ηγουμενάκης με δυο συμμορίτες, ενώ στη συνέχεια οι υπόλοιποι συμμορίτες, όλοι οι επιβάτες και το υπόλοιπο πλήρωμα. Στο μεταξύ ο Ξάνθος ενημέρωσε πλήρως τον αεροσταθμό της ΤΑΕ στο Ελληνικό για την εξέλιξη και την ομαλή προσγείωση στο Σερβικό έδαφος. Ο Ηγουμενάκης από τους Σέρβους χωρικούς που έτρεξαν στον τόπο διαπίστωσε ότι βρισκόντουσαν 60χλμ ΝΑ των Σκοπίων σε θέση που ονομαζόταν Μπούργα - Έφτσε - Πόλε και μέτρησε την βενζίνα του με μετρητή για να διαπιστώσει αν επαρκούσε για επιστροφή στην Ελλάδα. Οι συμμορίτες μετά την προσγείωση παρέλαβαν τις αποσκευές τους εκτός του Κέλλα που τις ξέχασε, και περίμεναν στο αεροσκάφος την επιστροφή του Κέλλα που είχε απομακρυνθεί. Μάλιστα ρώτησαν τον Ηγουμενάκη αν η βενζίνα φθάνει για να επιστρέψει στην Ελλάδα. Έτσι ο Ηγουμενάκης διαπίστωσε ότι οι συμμορίτες επέτρεπαν την επιστροφή στην Ελλάδα και αφού έλαβε σήμα από την υπηρεσία κινήσεως γραμμών του αεροσταθμού Ελληνικού το οποίο τον πληροφορούσε ότι με συγκεκριμένη πορεία η βενζίνα μπορούσε να επαρκέσει για την πτήση των 35' που απαιτείτο για την προσγείωση στη Θεσσαλονίκη, διέταξε τους επιβάτες και το πλήρωμα να επιβιβαστούν και είπε στους συμμορίτες ότι θα κατευθυνθεί στα Σκόπια για να ανεφοδιαστεί με βενζίνα. Έβαλε τους κινητήρες σε λειτουργία και απομακρύνθηκε, ακολουθώντας πορεία επιστροφής στη Θεσσαλονίκη. Ακολούθησε την ροή του Αξιού και γύρω στις 17:10' προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο της Μίκρας.»

Η περιπέτεια των επιβατών είχε λήξει. Το πλήρωμα όμως συλλήφθηκε με την κατηγορία της συνέργιας, επειδή δεν προσγειώθηκε σε Ελληνικό έδαφος, αντιμετωπίζοντας μάλιστα το ενδεχόμενο να παραπομπής σε στρατοδικείο. Η Εταιρεία εξέδωσε αμέσως (13/9/1948) σχετική ανακοίνωση¹⁹⁸:

«Το επεισόδιο διαδραματίστηκε κάτω από εντελώς ασυνήθιστες συνθήκες που δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθούν για να ληφθούν μέτρα ασφαλείας. Άλλωστε ο έλεγχος της ποιότητας των επιβατών είναι έργο της Ασφάλειας. Οι πειρατές είχαν νόμιμες άδειες, γιατί δεν υπήρχε κάτι σε βάρος τους.

Η εταιρεία πιστεύει ότι κάτω από τις συνθήκες που εκδηλώθηκε η αεροπειρατεία, οποιαδήποτε άλλη ενέργεια του πληρώματος θα είχε ολέθρια αποτελέσματα.

Η εταιρεία, προβαίνει σε απολογισμό της συμπεριφοράς των μελών του πληρώματος, σημειώνοντας τα ακόλουθα:

ΣΥΝΟΔΟΣ: Πάλεψε μόνη με οπλισμένους κακούργους μέχρι που πληγώθηκε και τέθηκε εκτός μάχης. Δεν είχε καμία βοήθεια από τους επιβάτες του αεροπλάνου.

¹⁹⁸ Εφημερίδα «Ελευθερία», Τρίτη 14/9/1948, σελ. 6 («Αι ανακρίσεις δια τους εξ δράστας της πειρατείας - Πώς ωδηγήθη το αεροπλάνον εις Γιουγκοσλαβίαν»).

ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ: Εργαζόταν ανύποπτος, οπότε αφού ενοχλήθηκε από επανειλημμένα σπρωξίματα βρέθηκε μπροστά σε 4 οπλισμένους άνδρες. Πάλεψε άοπλος για ώρα με όλες του τις δυνάμεις τραυματιζόμενος επανειλημμένα και κτυπήθηκε στο κεφάλι. Έπαψε να παλεύει μόνο όταν βρέθηκε στο δάπεδο αιμόφυρτος, αναίσθητος και δεμένος. Αφού συνήλθε και με ελάχιστες πλέον δυνάμεις επέμεινε στο καθήκον του και εξαπάτησε τους κακούργους, κατορθώνοντας να τηρήσει στενή επαφή με την εταιρεία τόσο στον αέρα όσο και στο Γιουγκοσλαβικό έδαφος. Πρόσφερε τα περισσότερα στη διάσωση των επιβατών και του αεροσκάφους.

ΣΥΤΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ: Οδηγούσε το αεροπλάνο ανύποπτος. Αιφνιδιάστηκε από τους αεροπειρατές, παρέδωσε την διακυβέρνηση στον κυβερνήτη και αντιμετώπισε στον στενότερο χώρο, μόνος, τους 4 οπλισμένους κακούργους. Αν και είδε τον αιμόφυρτο και προφανώς νεκρό ασυρματιστή στο δάπεδο, τους επιτέθηκε και προσπάθησε να πάρει το τσεκούρι από τον τοίχο, για να παλέψει μόνος εναντίον τεσσάρων. Καταβλήθηκε μόνο με τη βία και αφού αχρηστεύθηκε το δεξί του χέρι από τραύματα.

ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ: Αιφνιδιάστηκε και αυτός, δεν αντιλήφθηκε αμέσως ότι επρόκειτο για πειρατεία, αλλά στην αρχή νόμιζε ότι επρόκειτο για νευρική κατάσταση κάποιου από τους επιβάτες. Όταν είδε ότι το πράγμα ήταν σοβαρό έσπευσε αμέσως να ενισχύσει τον συγκυβερνήτη, αλλά το αεροπλάνο παρέμεινε ακυβέρνητο, και κυρίως λόγω της μεταφοράς του βάρους των αεροπειρατών στο μπροστινό τμήμα του αεροπλάνου άρχισε να βυθίζεται και ο άμεσος κίνδυνος ολοκληρωτικής καταστροφής ανάγκασε τον κυβερνήτη να επιστρέψει στη θέση του.

Η στιγμή για τον κυβερνήτη ήταν δυσκολότατη. Είχε την βαρύτερη ευθύνη της ζωής των επιβατών και του πληρώματος. Ταυτόχρονα οι κακούργοι προκειμένου να αντιμετωπίσουν το βέβαιο πλέον για αυτούς εκτελεστικό απόσπασμα, θα τον σκότωναν χωρίς δισταγμό προκειμένου να αποφύγουν την προσγείωση σε Ελληνικό έδαφος, ενώ ο θάνατος ή και η απλή αχρήστευση του κυβερνήτη θα σήμαινε βέβαιο θάνατο όλων των επιβαινόντων. Παρόλα αυτά προσπάθησε να τους εξαπατήσει, αλλά οι κακούργοι ήταν και για αυτό καλά προετοιμασμένοι και αντιλήφθηκαν την απόπειρα να παραμείνει πάνω από Ελληνικό έδαφος. Στην εξαιρετική αυτή περίπτωση ο κυβερνήτης ανέπτυξε εξαιρετική κρίση, ικανότητα και φρόνηση. Για να τον κρίνει κανείς πρέπει να φανταστεί οποιαδήποτε άλλη κατάληξη της περιπέτειας εκτός από την πραγματοποιηθείσα ασφαλή και πραγματικά καλότυχη άφιξη με σώους τους επιβάτες και το αεροπλάνο στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης.»

Το πλήρωμα αφέθηκε ελεύθερο¹⁹⁹ στις 17/9/1948 και επέστρεψε στην Αθήνα ενώ και το τελικό πόρισμα κυμαίνεται σε παρόμοιο πνεύμα¹⁹⁶:

«Στη συνέχεια ο ταγματάρχης της χωροφυλακής Γ. Στεφανάκης που διενέργησε την προανάκριση αποφαίνεται ότι ο Ηγουμενάκης, ο Κανδίας, ο Ξάνθος και η Φρυδά Θάλεια δεν έχουν καμιά ευθύνη για την αναγκαστική προσγείωση του αε-

¹⁹⁹ Εφημερίδα «Ελευθερία», Σάββατο 18/9/1948, σελ. 4 («Η υπόθεση της αεροπειρατείας - Αφέθησαν ελεύθερα όλα τα μέλη του πληρώματος του αεροπλάνου.»).

ροσκάφους στο Σερβικό έδαφος, εκτός κάποιας ευθύνης του πρώτου, του Ηγουμενάκη, για την μη τήρηση των καθορισμένων διατυπώσεων πριν την απογείωσή του από το έδαφος ξένης χώρας.

Πρέπει όμως να αναζητηθούν ευθύνες των οργάνων ασφαλείας που έκαναν τον έλεγχο των επιβατών στο αεροδρόμιο του Ελληνικού, όπως επίσης και των αρμόδιων υπαλλήλων της ΤΑΕ που έκαναν την έκδοση των εισιτηρίων για την ύποπτη σύνθεση των επιβατών του συγκεκριμένου δρομολογίου. Κανένας στρατιωτικός δεν βρισκόταν μεταξύ των επιβατών, ενώ οι περισσότεροι επιβάτες ήταν γυναίκες, ενώ από τους άνδρες οι περισσότεροι ήταν υπερήλικες, ενώ η κατανομή των θέσεων βόλευε τους αναρχικούς και δεν αποκλείεται η οποιαδήποτε συμμετοχή άλλων προσώπων και οργανώσεων.».

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η απόδραση προετοιμαζόταν περίπου ένα μήνα νωρίτερα ενώ, όπως αλλού αναφέρεται¹⁹⁸:

«Οι 6 νέοι είχαν προσέλθει το πρωί της 8ης/9/1948 στο πρακτορείο της ΤΑΕ χωριστά, και ζήτησαν εισιτήρια για την Θεσσαλονίκη, και κράτησαν προτεραιότητα για το τρίτο δρομολόγιο της 12ης του μηνός. Η μη ομαδική παρουσίασή τους έγινε για να μην προκληθούν τυχόν υπόνοιες στις αρχές. Η εκλογή των θέσεων 1, 2, 3, 10, 20 και 21 ήταν σκόπιμη και απέβλεπε στην διευκόλυνση των κινήσεών τους στο αεροσκάφος, για ασφαλέστερη επίτευξη του σκοπού τους.».

Σε κάθε περίπτωση το περιστατικό θεωρήθηκε την εποχή εκείνη μεμονωμένο και δεν δόθηκε παραπέρα έκταση στο θέμα. Άλλωστε η έντονη επικαιρότητα της εποχής έδινε έμφαση σε άλλα δρώμενα.

11.8 Η κατάρριψη του Τσέχικου αεροσκάφους (ΟΚ-KDN, Μεσσηνία, 21/12/1948 19:35')

Σύμφωνα με τα δημοσιεύματα της εποχής²⁰⁰, ήταν μια «Ντακότα» των Τσεχοσλοβακικών αερογραμμών με νολόγιο ΟΚ-KDN και εκτελούσε την πτήση Πράγα - Ρώμη - Αθήνα με 19 επιβάτες και 5 άτομα πλήρωμα. Κυβερνήτης ήταν ο 32χρονος βετεράνος Φογκλάρ (Vaclav Foglar), συγκυβερνήτης ο Σουράν (Miroslav Churan), ασυρματιστής / ναυτίλος ο Κουτσάρ (Jaroslav Kuchar), ιπτάμενος μηχανικός ο Χουντεσέκ (Karel Hudecek)²⁰¹ και συνοδός η Μποζινόβα (Vlasta Bozinova). Μεταξύ των επιβατών υπήρχαν 2 Έλληνες²⁰² που ήταν ένας διπλωματικός ταχυδρόμος του υπουργείου Εξωτερικών με επώνυμο Κοσμό-

²⁰⁰ Εφημερίδα «Ελευθερία», Τετάρτη 22/12/1948, σελ. 1 («Αεροπλάνον απωλέσθη εις τον Ταΰγετον.»).

²⁰¹ <http://cz-raf.hyperlink.cz/Bio/foglar.html>, 2006.

²⁰² Εφημερίδα «Εμπρός», Πέμπτη 23/12/1948, σελ. 6 («Απέβησαν και χθες άκαρποι αι έρευναι προς ανεύρεσιν του τσεχικού αεροπλάνου - Μερικά σκοτεινά σημεία της πτήσεώς του - Οι δυο Έλληνες εκ των επιβατών του.»).

πουλος (που μετέφερε τον διπλωματικό φάκελο Βαλκανίων και Πράγας) και ένας ακόμη με το όνομα Ρήγας.

Το αεροσκάφος αναμενόταν να προσγειωθεί²⁰⁰ στο αεροδρόμιο του Ελληνικού μεταξύ 5μμ και 6μμ. Λόγω όμως της πυκνής νέφωσης και της ελάχιστης ορατότητας που επικρατούσε, έχασε τον προσανατολισμό του. Στις 6:33'μμ²⁰⁰ (16:33 GMT²⁰²) και ενώ βρισκόταν περίπου πάνω από την Ελαφόνησο στη θέση 36° 30' βόρειο πλάτος και 23° ανατολικό μήκος, το αεροπλάνο ζήτησε από τον σταθμό ασυρμάτου του Ελληνικού κατεύθυνση, η οποία του δόθηκε²⁰². Στη συνέχεια, σύμφωνα με κάποιες πληροφορίες²⁰² μετά από ένα τέταρτο επέστρεψε πάνω από την νότια Πελοπόννησο και υποτίθεται ότι μπορούσε να κατατοπίζεται για την ακριβή θέση του από ορατά σημεία όπως οι πόλεις της Καλαμάτας και της Πύλου (σημ. θα πρέπει να είχε ήδη νυχτώσει και κάτι τέτοιο ήταν δύσκολο, ιδιαίτερα για κάποιον που δεν ήταν εξοικειωμένος με την περιοχή). Σύμφωνα με άλλες πληροφορίες²⁰⁰ στις 7μμ βρισκόταν πάνω από την Πύλο, στις 7:30'μμ πάνω από την Καλαμάτα, ενώ στις 7:35'μμ πετούσε πάνω από την περιοχή της Αλαγωνίας κατευθυνόμενο προς τον Ταΰγετο. Από τότε, παρά τις προσπάθειες που κατέβαλε η υπηρεσία του αεροδρομίου του Ελληνικού να επικοινωνήσει με το αεροπλάνο στάθηκε αδύνατο, και στις 8:10'μμ το αεροπλάνο «κηρύχθηκε σε άγνοια» και θεωρείτο χαμένο²⁰⁰. Σύμφωνα με άλλες πληροφορίες²⁰² εκείνη περίπου την ώρα (7:52'μμ αλλά μάλλον δεν πρέπει να θεωρηθεί ακριβής η ώρα) το αεροπλάνο εθεάθη «να ρίχνει φωτοβολίδες ζητώντας προφανώς καθοδήγηση από το έδαφος για κατάλληλο χώρο στον οποίο θα μπορούσε να προσγειωθεί».

Φαίνεται ότι κάποιοι στο έδαφος είδαν τις φωτοβολίδες τις οποίες εξέλαβαν σαν διαφορετικού χαρακτήρα. Σύμφωνα με μαρτυρίες χωρικών²⁰³ οι οποίες συμβαδίζουν με την επίσημη εκδοχή, «το αεροπλάνο είχε διαγράψει αρκετούς κύκλους πάνω από την περιοχή (σημ. φαίνεται μάλιστα ότι πετούσε σε αρκετά χαμηλό ύψος για να έχει ικανοποιητική ορατότητα), όταν ακούστηκαν ριπές αυτομάτων όπλων προφανώς από συμμορίες» και «είδαν το αεροπλάνο να πέφτει και να συντρίβεται».

Σύμφωνα με τηλεγράφημα του στρατιωτικού διοικητή Πελοποννήσου υποστράτηγου Πεντζοπούλου προς τις στρατιωτικές αρχές Αθηνών τα συντρίμια του αεροσκάφους εντοπίστηκαν από αμερικανικό αεροπλάνο που συμμετείχε στις έρευνες, στις 23/12/1948 11:15'πμ, 10χλμ ΒΑ της Καλαμάτας²⁰⁴ στη θέση Μεγάλη Λάκκα της Αλαγωνίας σε περιοχή ελεγχόμενη από τους αντάρτες^{203/205}. Παράλληλα με τις Ελληνικές αρχές αναμενόταν η άφιξη στις 26 ή 27/12/1948 τριμελούς επιτροπής του υπουργείου Πολιτικής Αεροπορίας της Τσεχοσλοβακίας, για διεξαγωγή έρευνας για τα αίτια του δυστυχήματος^{203/205}.

²⁰³ Εφημερίδα «Ελευθερία», Σάββατο 25/12/1948, σελ. 6 («Αι έρευναι δια το Τσεχικόν αεροπλάνον.»).

²⁰⁴ Εφημερίδα «Ελευθερία», Παρασκευή 24/12/1948, σελ. 1 («Ανευρέθη χθες το αναφλεγέν αεροπλάνον.»).

²⁰⁵ Εφημερίδα «Εμπρός», Σάββατο 25/12/1948, σελ. 6 («Αι έρευναι δια τους επιβάτας του Τσεχοσλοβακικού αεροπλάνου - Ουδέν στοιχείον προκύπτει.»).



Η θέση στην οποία κατέπεσε το OK-KDN στις 21/12/1948.



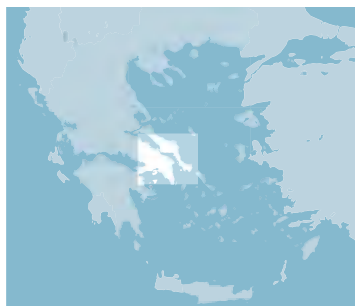
Το ατύχημα φαίνεται να μην προκάλεσε μεγάλη αναστάτωση στην Ελληνική κοινή γνώμη, με δεδομένα άλλα γεγονότα όπως ο εμφύλιος πόλεμος που υπερκάλυπταν το συμβάν, επηρέασε όμως την αεροπορική κίνηση πάνω από τον Ελληνικό εναέριο χώρο.

11.9 Το πρώτο ατύχημα ελληνικής πτήσης δημοσίων μεταφορών (SX-BAI, Μαλακάσα 6/6/1949 18:35', πτήση GK231, Καβάλα - Ελληνικό)

Η «Ντακότα» με νολόγιο SX-BAI επρόκειτο να απογειωθεί από την Καβάλα στις 16:50' της Δευτέρας 6/6/1949. Λόγω κακοκαιρίας όμως τελικά απογειώθηκε στις 17:20' με κυβερνήτη τον Ε. Καραμολέγκο, συγκυβερνήτη τον Χ. Κανδία (βλέπε και αεροπειρατεία 12/9/1948), ραδιοτηλεγραφητή τον Α. Πλατή, αεροσυννοδό την Β. Λεβεντοπούλου και 18 επιβάτες (μεταξύ των οποίων μια μητέρα με τα 3 ανήλικα παιδιά της), όλοι Έλληνες.

Στις 17:36' έστειλε σήμα διέλευσης πάνω από το ακρωτήριο Άθως σε ύψος 2.000 ποδών και κάτω από τα σύννεφα. Στις 17:57' άλλαξε την πορεία του στις 200 μοίρες με κατεύθυνση την Σκιάθο προκειμένου να παρακάμψει τοπική καταιγίδα. Στις 18:12' έστειλε σήμα πάνω από την Σκόπελο με πορεία 190 μοίρες και ύψος 6.000 πόδια. Στις 18:25' ζήτησε από το Ελληνικό μετεωρολογικό δελτίο, το οποίο του δόθηκε στις 18:27' και επιβεβαίωσε την λήψη του.

Στις 18:43', λόγω της επικρατούσας καταιγίδας και του ότι το αεροσκάφος δεν είχε εκπέμψει άλλο σήμα, ο σταθμός Α/Τ Ελληνικού άρχισε να το καλεί χωρίς να παίρνει καμία απάντηση. Ειδοποιήθηκε σχετικά ο Πύργος Ελέγχου Ελληνικού για το γεγονός ότι το αεροσκάφος ενώ αναμενόταν να προσγειωθεί στις 18:48' δεν απαντούσε στις κλήσεις.



Η θέση στην οποία κατέπεσε το SX-BAI, στο πρώτο ατύχημα προγραμματισμένης πτήσης Ελληνικού αεροσκάφους.



Γύρω στις 18:55' η Υπηρεσία Κίνησης Γραμμών της ΤΑΕ ειδοποιήθηκε από το γραφείο Κίνησης Κεντρικού Αερολιμένα Αθηνών, ότι σύμφωνα με πληροφορία του Σταθμού Χωροφυλακής Ωρωπού, στη θέση Μαλακάσα έπεσαν δυο αλεξιπτωτιστές. Στις 19:00' ειδοποιήθηκαν από το Υπουργείο Αεροπορίας ότι ένα αεροσκάφος κατέπεσε στην συγκεκριμένη θέση (θέση Μπούγα ή Ασπροχώρι - Μαλακάσα Αττικής).

Ο Διευθυντής του Δημοτικού Σχολείου Μπουγών Ι. Πισιμίσης (που θεωρήθηκε ο πλέον αξιόπιστος μάρτυρας, και είχε υπηρετήσει στον στρατό σε μετεωρολογικό απόσπασμα) στις 18:35' βρισκόταν στη θέση Αλώνια των Μπουγών και άκουσε βόμβο αεροπλάνου. Στράφηκε να δει το αεροσκάφος το οποίο όμως βρισκόταν μέσα στα σύννεφα που ξεκινούσαν σε ύψος περίπου 1.000 μ. Ξανακοιτάζοντας μετά από λίγο, είδε να βγαίνει από τα σύννεφα η δεξιά πτέρυγα του αεροσκάφους που ερχόταν από τον Βορρά με κατεύθυνση προς τον Νότο, και το αεροπλάνο να πέφτει κάθετα, περιδινούμενο εσωτερικά, δηλαδή λοξά προς τα αριστερά με κέντρο βάρους την γωνία της αριστερής πτέρυγας με το αεροσκάφος. Όσο το αεροπλάνο έπεφτε παρατήρησε τον ήχο των ελίκων του, που ήταν ρυθμικότερος. Κατέβαλε κάθε προσοχή να διακρίνει κάποιον ιδιαίτερο ήχο, χωρίς να μπορέσει να ακούσει κάτι που να δίνει την εντύπωση της δολιοφθοράς. Επίσης προσπάθησε να διακρίνει ίχνη φλόγας ή καπνού χωρίς να μπορέσει να εντοπίσει κάτι. Ακολούθησε κάποιος νεκρός χρόνος λίγων δευτερολέπτων από το σταμάτημα του βόμβου των ελίκων μέχρι τον γδούπο των εκρήξεων των μηχανών και των δοχείων βενζίνας. Αμέσως έτρεξε στο μέρος της συντριβής όπου έφθασε μετά από 5 λεπτά. Τα συντρίμμια ήταν διάσπαρτα όπως επίσης και τα πτώματα και καιγόντουσαν. Μεταξύ των πτωμάτων αναγνώρισε εκείνο του υποστράτηγου Γεώργ. Κώτσαλου, διοικητή της 7ης Μεραρχίας. Η πτέρυγα βρέθηκε σε απόσταση περίπου 1 χλμ.

Σύμφωνα με τον ίδιο μάρτυρα, 1 ώρα πριν την συντριβή ο καιρός ήταν εξαιρετικά βροχερός χωρίς κεραυνούς, ενώ κατά την διέλευση του αεροπλάνου επικρατούσε νηνεμία χωρίς βροχή. Η πύκνωση της νέφωσης στο ύψος της πτήσης ήταν βαριά.

Η επιτροπή διερεύνησης του ατυχήματος συγκροτήθηκε με το 254/7 σήμα της 7ης/6/1949 του αρχηγού ΓΕΑ, σύμφωνα με το οποίο αποτελείτο από τους αντ/ρχους Γερανόπουλο Κ., Στρατηγάκη Μ., τον σμ/γό Κοσκινά Ν., τον υποδιευθυντή του αεροδρομίου Ελληνικού και τμ/ρχη ΚΥΠΑ Βουκάκη και τον Αμερικανό συμβούλο πολιτικής αεροπορίας Έρβιν (Ervin). Σύμφωνα με την διαταγή η επιτροπή έπρεπε να εξετάσει τα αίτια και απαιτούσε «*σχετικό πόρισμα να υποβληθεί εντός 48 Ωρών.*».

Σύμφωνα με το πόρισμα²⁰⁶ που υποβλήθηκε το Σάββατο 11/6/1949, σαν αίτιο θεωρήθηκε η «*πιθανή προσπάθεια του χειριστή να διασχίσει την αναταραγμένη περιοχή της Μαλακάσας και δεν παράκαμψε τα επικίνδυνα σύννεφα της περιοχής*», ενώ το γενικό συμπέρασμα της τελικής έκθεσης ήταν ότι «*το αεροσκάφος μέσα στα σύννεφα υποβλήθηκε σε αεροδυναμική υπερφόρτιση πέρα από το όριο αντοχής της πτέρυγας. Η υπερφόρτιση δημιουργήθηκε από την κατακόρυφη επιτάχυνση του αεροσκάφους λόγω ισχυρών δινών, σε συνδυασμό με την σημαντική οριζόντια ταχύτητά του κατά την πτήση*».

Το ατύχημα αυτό με τους 22 νεκρούς Έλληνες προκάλεσε μεγάλη αναστάτωση, θεωρήθηκε πλήγμα για την Ελληνική Πολιτική Αεροπορία και έφθασε να συζητηθεί στην Βουλή²⁰⁷ ενώ επηρέασε αρνητικά και το επιβατικό κοινό.

11.10 Η έναρξη της ΑΜΕ («Αεροπορικές Μεταφορικές Επιχειρήσεις»)

Αναφερόμενη ίδρυση Σεπτέμβριος 1947, 1ο δρομολόγιο Αθηνών - Καστοριάς το 1949 με 1 8θέσιο αεροσκάφος τύπου Άβρο Άνσον (Αντο 652Α Anson Ι, με άγνωστο αριθμό σειράς και προηγούμενο νπολόγιο ZS-BRG²⁰⁸) ενώ από 1ης/9/1950 εντάσσονται η Καλαμάτα και η Κέρκυρα με το 15θέσιο Ju-52B με νπολόγιο SX-CDA (Ju-53-3m, με αριθμό σειράς 5614 και προηγούμενο νπολόγιο Σουηδικών Αερογραμμών SE-AFA²⁰⁸). Επίσης το 1951 παραχωρήθηκαν από την ΤΑΕ, 2 «Ντακότες».

²⁰⁶ Εφημερίδα «Ελευθερία», Τρίτη 14/6/1949, σελ. 6 («Το πόρισμα του Υπουργείου Αεροπορίας δια το δυστύχημα - Αποδίδεται εις καιρικά αίτια.»).

²⁰⁷ Εφημερίδα «Ελευθερία», Πέμπτη 9/6/1949, σελ. 6 («Η έρευνα της επιτροπής δια τα αίτια του αεροπορικού δυστυχήματος πιστεύεται ότι θα τερματισθεί σήμερον - Με το ζήτημα ποχολήθη χθες η Βουλή.»).

²⁰⁸ www.airliners.gr, 2006.

11.11 Η έναρξη της «Δαίδαλος»

Φαίνεται να εκτέλεσε κάποιες μεταφορές νωπών τροφίμων (μνημονεύεται κρεάτων) με ένα αεροσκάφος τύπου Γιούνκερς Ju-52B, μεταξύ Αθηνών - Αλεξανδρούπολης καθώς επίσης και με την Λάρισα και τον Βόλο, με πρώτη πτήση στις 24/1/1949²⁰⁹. Ήδη το φθινόπωρο της ίδιας χρονιάς σύμφωνα με σχετικό δημοσίευμα²¹⁰ που αναφερόταν στη γνωμοδότηση της επιτροπής που συστάθηκε από τα υπουργεία Οικονομικών, Εθνικής Οικονομίας και Αεροπορίας για την «μελέτη της οικονομικής κατάστασης των αεροπορικών εταιρειών και των ενδεικνυόμενων μέτρων για την οικονομική ενίσχυσή τους», η «επιτροπή δεν ασχολήθηκε καθόσον δεν βρισκόταν σε λειτουργία». Το 1950 αφαιρέθηκε από την ΥΠΑ η άδεια λειτουργίας της ενώ το μοναδικό αεροσκάφος της τελικά εντάχθηκε στη δύναμη της ΑΜΕ²¹¹.

11.12 Η συγχώνευση

Με τη λήξη του εμφύλιου πολέμου τον Σεπτέμβριο του 1949, οι οδικές και σιδηροδρομικές αρτηρίες ήταν και πάλι τελείως ελεύθερες. Οι εναέριες μεταφορές δεν είχαν το μονοπώλιο και οι επιβάτες ιδιαίτερα μετά το μεγάλο ατύχημα της 6/6/1949, στράφηκαν ακόμη περισσότερο προς τα οικονομικότερα, επίγεια μέσα μεταφορών. Το επιβατικό κοινό των αεροπορικών εταιρειών μειώθηκε δραστικά με αποτέλεσμα οι αερομεταφορείς να βρεθούν σε δεινή οικονομική κατάσταση.

Με την 62694/4193/12.5.1949 κοινή απόφαση των υπουργείων Οικονομικών, Εθνικής Οικονομίας και Αεροπορίας, συστάθηκε επιτροπή με πρόεδρο τον σμήναρχο ε.α. Ι. Λαζαρίδη, για μελέτη της οικονομικής κατάστασης των αεροπορικών εταιρειών και των ενδεικνυόμενων μέτρων για την οικονομική ενίσχυσή τους²¹². Στην έκθεση της επιτροπής που υποβλήθηκε στις 12/10/1949 αναφέρονται²¹⁰:

«Η Επιτροπή γνωμοδοτεί ότι η κίνηση των επιβατών και των εμπορευμάτων στην Ελλάδα δεν επιτρέπει την ύπαρξη περισσότερων της μιας αεροπορικής εταιρείας και προτείνει την συγχώνευση των εταιρειών που υπάρχουν στην Ελλάδα εφόσον είναι εφικτό.

²⁰⁹ Παπαγεωργίου Α. Ε., «Οι Ελληνικές Δημόσιες Αερομεταφορές», 1987, βλέπε επίσης Λαΐνου Ι.Σ., «Οικονομική Εναέριων Μεταφορών», εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα 1995, ISBN 960-351-043-2, σελ. 68 («Κεφ. 2: Ιστορική Εξέλιξη της εμπορικής βιομηχανίας εναέριων μεταφορών, §2.2.5: Δαίδαλος.»).

²¹⁰ Εφημερίδα «[Οικονομική] Ελευθερία», Τρίτη 11/10/1949, σελ. 4 («Αι αεροπορικά συγκοινωνία της Ελλάδος.»).

²¹¹ Λώμη Κώστα, «Η εξέλιξη της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», έκδοση ΕΠΤΑΟΑ (Ενωση Πτυχιούχων Τεχνικών Αεροσκαφών Ολυμπιακής Αεροπορίας), Αθήνα (Νοέμβριος) 1988, σελ. 103 («Νέα κατανομή στις αεροπορικές γραμμές.»).

²¹² Θεολόγη Ιωάννη Α., «Ιστορία της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», Αθήνα 1956, σελ. 66-67 («Η υπ. Αριθ. 62694/4193/12.5.1949 απόφασις Υπ. Αεροπορίας, Οικονομικών και Εθνικής Οικονομίας.»).

Σε περίπτωση που δεν υπάρξει συμφωνία μεταξύ των εταιρειών για συγχώνευση, η Επιτροπή εισηγείται τον διαχωρισμό των εσωτερικών γραμμών τις οποίες εξυπηρετεί κάθε μια από αυτές. Για τις μεγάλες γραμμές όπως αυτή της Θεσσαλονίκης, προτείνεται να καθοριστούν δρομολόγια των δυο αεροπορικών εταιρειών που να μην συμπίπτουν μεταξύ τους. Τέλος προτείνεται η εξυπηρέτηση των δυο εταιρειών στο έδαφος στη δεύτερη περίπτωση να είναι κοινή, για μείωση των εξόδων τους.»

Ένα μήνα αργότερα, στις 12/11/1949 δημοσιεύθηκε στον τύπο κοινή ανακοίνωση των ΤΑΕ και ΕΛΛΑΣ^{213/214}:

«Μετά από σύσταση του Υπουργού Αεροπορίας, που εξέφραζε την επιθυμία της Κυβέρνησης, οι δυο κατώτερες Ελληνικές, Αεροπορικές Εταιρείες αναθεώρησαν το συνολικό πρόγραμμα των Ελληνικών Αεροπορικών Συγκοινωνιών και προχώρησαν σε συμφωνία στενής συνεργασίας και κατανομής του έργου, τόσο στο Εσωτερικό όσο και στο Εξωτερικό.

Έτσι πέτυχαν την κατανομή του μεταφορικού έργου κατά τρόπο που εξυπηρετεί απόλυτα το Κοινό στο Εσωτερικό και την άρτια εμφάνιση της Ελληνικής Σημαίας και ευόδωση της επέκτασης των Ελληνικών Γραμμών στο Εξωτερικό.

Οι δυο Εταιρείες αποφάσισαν να ενώσουν τις προσπάθειές τους και την σημαντική τεχνική δυνατότητά τους για την πραγματοποίηση των παραπάνω επιδιώξεων.

Οι Εταιρείες ζήτησαν επίσης την προστασία της Κυβέρνησης, για διατήρηση χαμηλών τιμών στα κόμιστρα, και με αυτό το πνεύμα, αντιμετώπιση της συναλλαγματικής προσαρμογής χωρίς επιβάρυνση του Κοινού.

Οι δυο συνεργαζόμενες Εταιρείες θα δημοσιεύσουν κοινά χειμερινά δρομολόγια Εσωτερικού στις 25 Νοεμβρίου 1949.

ΤΑΕ ΕΛΛ.Α.Σ.»

Πράγματι στις 26/11/1949 δημοσιεύθηκε χειμερινό πρόγραμμα δρομολογίων που υπογραφόταν και από τις δυο αεροπορικές εταιρείες, με ισχύ από 1/12/1949 έως 31/3/1950²¹⁵.

Φαίνεται ότι η εξαγγελθείσα συνεργασία δεν είχε ευτυχή κατάληξη γιατί ακολούθησε και άλλη επιτροπή, κάτω από την προεδρία του αντιπροέδρου της κυβέρνησης Γ. Παπανδρέου²¹⁶ η οποία πρότεινε και το Υπουργικό Συμβούλιο στις 22/9/1950 αποφάσισε, πριν την λήψη οποιουδήποτε μέτρου, να ρυθμιστεί πρώτα η κατανομή των δρομολογίων αφού με το μέχρι στιγμής πρόγραμμα κατανα-

²¹³ Εφημερίδα «Εμπρός», Σάββατο 12/11/1949, σελ. 3 («Ανακοίνωσης Ελληνικών Αεροπορικών Εταιρειών»).

²¹⁴ Εφημερίδα «Ελευθερία», Σάββατο 12/11/1949, σελ. 3 («Ανακοίνωσης Ελληνικών Αεροπορικών Εταιρειών»).

²¹⁵ Εφημερίδα «Εμπρός», Σάββατο 26/11/1949, σελ. 5 («ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ - Χειμερινόν Πρόγραμμα»).

²¹⁶ Εφημερίδα «Εμπρός», Παρασκευή 22/9/1950, σελ. 4 («Τα ζητήματα των αεροπορικών συγκοινωνιών»).

λώνονται ετήσια 2.100 ώρες πτήσης αδικαιολόγητα και άσκοπα, προκαλώντας στις δυο εταιρείες ζημιές ύψους περίπου 7 δισεκατομμυρίων δραχμών²¹⁷.

Παράλληλα, το υπουργείο Αεροπορίας ζήτησε τη συνδρομή του Αμερικανού Συμβούλου Πολιτικής Αεροπορίας για την κατανομή των δρομολογίων²¹⁸. Τελικά, με απόφαση του Υπουργού Αεροπορίας, που δημοσιεύθηκε στις 8/10/1950, καθορίστηκαν τα δρομολόγια των Ελληνικών αεροπορικών εταιρειών²¹⁹:

«Γραμμές Εσωτερικού:

ΤΑΕ: Από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη, Αλεξανδρούπολη - Κομοτηνή, Καβάλα, Βόλο, Λάρισα - Κοζάνη και Ηράκλειο καθώς και από Θεσσαλονίκη προς Λάρισα και Ιωάννινα.

ΕΛΛΑΣ: Από Αθήνα προς Ιωάννινα, Ρόδο, Χανιά.

ΑΜΕ: Από Αθήνα προς Καλαμάτα, Κέρκυρα και Αργίριο.

Γραμμές Εξωτερικού:

ΤΑΕ: Αθήνα - Αλεξάνδρεια και Αθήνα - Κωνσταντινούπολη.

ΕΛΛΑΣ: Αθήνα - Ρώμη - Παρίσι - Λονδίνο - Πρέσβουργικ, Αθήνα - Κάϊρο και μέσω Ρόδου σε Λευκωσία και Αλεξάνδρεια.»

Η συγκεκριμένη κατανομή θεωρήθηκε πλήγμα και ξεσπάωσε πλήθος αντιδράσεων από την ΕΛΛ.Α.Σ. Μια εβδομάδα αργότερα, δημοσιεύθηκε ανακοίνωση από το προσωπικό της ΕΛΛ.Α.Σ. σύμφωνα με την οποία²²⁰, το ποσό των οφειλών ήταν στο ύψος των 12 δις δρχ. από τα οποία τα 2 δις δρχ. ήταν οι οφειλές της ΕΛΛ.Α.Σ. και τα υπόλοιπα 10 δις δρχ. της ΤΑΕ. Σύμφωνα με το ίδιο δημοσίευμα, η κατανομή είχε σαν αποτέλεσμα τα συνολικά μηνιαία ακαθάριστα έσοδα να διαμορφώνονται στα 1,4 δις δρχ για την ΕΛΛ.Α.Σ. (ενώ μέχρι τότε είχε 2,2 δις δρχ), και 2,5 δις δρχ για την ΤΑΕ. Επίσης σύμφωνα με την ίδια ανακοίνωση, η κατανομή έδινε 108 δρομολόγια την εβδομάδα στην ΤΑΕ, 18 στην ΕΛΛ.Α.Σ. και 20 στην ΑΜΕ, ενώ μέχρι τότε ήταν 72 στην ΤΑΕ, 60 στην ΕΛΛ.Α.Σ. και 0 στην ΑΜΕ.

Λίγο αργότερα, ακολούθησε άλλη ανακοίνωση από την Διοίκηση της ΕΛΛ.Α.Σ. κατηγορώντας ότι έγινε εσπευσμένη παραχώρηση στις 26/9/1950 μιας Ντακότας από την ΤΑΕ στην ΑΜΕ, σε σύσκεψη κάτω από την προεδρία του υπουργού Αεροπορίας, για να μπορέσει η τελευταία να συμπεριληφθεί στην κατανομή των δρομολογίων²²¹.

²¹⁷ Εφημερίδα «Εμπρός», Κυριακή 24/9/1950, σελ. 6 («Τα δρομολόγια των Αεροπορ. Εταιρειών»).

²¹⁸ Εφημερίδα «Εμπρός», Σάββατο 16/9/1950, σελ. 5 («Αι Αεροπορικά Συγκοινωνία»).

²¹⁹ Εφημερίδα «Εμπρός», Κυριακή 8/10/1950, σελ. 6 («Τα δρομολόγια των αεροπλάνων»).

²²⁰ Εφημερίδα «Εμπρός», Κυριακή 15/10/1950, σελ. 5 («ΞΕΝΑΙ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ - Ανακοινώσεις του προσωπικού της αεροπορικής εταιρείας "ΕΛΛ.Α.Σ."»).

²²¹ Εφημερίδα «Εμπρός», Τρίτη 24/10/1950, σελ. 5 («ΞΕΝΑΙ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ - Η Κατανομή των Γραμμών Πολιτικής Αεροπορίας»).

Γρήγορα το θέμα της κατανομής των δρομολογίων άρχισε να απασχολεί και άλλα μέλη της κυβέρνησης²²².

Παράλληλα η διοίκηση της ΕΛΛ.Α.Σ. υπέβαλε προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικράτειας ζητώντας την ακύρωση της απόφασης της Κυβέρνησης και αναστολή της εκτέλεσής της όσον αφορά τα δρομολόγια. Με την απόφαση 269/1950 του Συμβουλίου της Επικράτειας που εκδόθηκε στις 13/11/1950 η προσφυγή απορρίφθηκε σαν αβάσιμη²²³. Φαίνεται ότι ακολούθησαν και άλλες προσφυγές αφού σύμφωνα με άλλο δημοσίευμα²²⁴ «Με τις υπ. Αριθμ. 2036 και 2037 / 1950 αποφάσεις το Συμβούλιο της Επικράτειας απέρριψε τις δυο προσφυγές της αεροπορικής εταιρείας ΕΛΛ.Α.Σ. κατά των αποφάσεων της Κυβέρνησης και του υπουργείου Αεροπορίας περί κατανομής των αεροπορικών γραμμών αποφασίζοντας ότι οι πράξεις αυτές είναι νόμιμες και οι προσφυγές δεν ευσταθούν εφόσον με εξουσιοδότηση του Διοικητικού Συμβουλίου η εταιρεία ΕΛΛ.Α.Σ. είχε αποδεχθεί την διαιτησία και τα ανταλλάγματα της Κυβέρνησης.»

Στη συνέχεια φαίνεται να εφαρμόστηκε η κατανομή των δρομολογίων ενώ το βράδυ της 2/3/1951 ο πρωθυπουργός κ. Σοφ. Βενιζέλος ανακοίνωσε στους εκπροσώπους του τύπου, ότι υπήρξε οριστική πλέον συμφωνία για την συγχώνευση των τριών εταιρειών²²⁵:

«Με ιδιαίτερη ευχαρίστηση αναγγέλλω την συγχώνευση των Ελληνικών Αεροπορικών Εταιρειών. Με τη ρύθμιση αυτή, πρόσθεσε ο κ. Βενιζέλος, η ΤΑΕ μετέχει στον ιδρυόμενο νέο οργανισμό με 44%, η ΕΛΛ.Α.Σ. με 40%, η ΑΜΕ με 5%, ενώ το υπόλοιπο 11% περιέρχεται σε Νομικό Πρόσωπο κάτω από τον έλεγχο του Κράτους. Η πραγματοποίηση της πλήρους συγχωνεύσεως θα έχει συντελεσθεί το αργότερο μέχρι την 1η Ιουλίου, οπότε θα εφαρμοστούν τα νέα δρομολόγια.

Με την συγχώνευση θα περιορισθούν σημαντικά τα διοικητικά έξοδα.»

Τελικά η συγχώνευση πραγματοποιήθηκε στις 23/6/1951 με τον Αναγκαστικό Νόμο 1856/1951²²⁶ που υπέγραφε η κυβέρνηση Βενιζέλου, ενώ η πρόσκληση των μετόχων για αντικατάσταση των μετοχών τους πραγματοποιήθηκε 17-23/8/1951²²⁷. Με τον ΑΝ 1856/1951 το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ορίστηκε στο ποσό των 50 δις δρχ. διαιρούμενο σε 100.000 μετοχές. Από αυτές το 10% περιήλθε στο Ελληνικό Δημόσιο, το 45% στην ΤΑΕ, το 40% στην ΕΛΛΑΣ και το 5% στην ΑΜΕ. Το Διοικητικό συμβούλιο ορίστηκε 10μελές από τα οποία 4 μέλη

²²² Εφημερίδα «Εμπρός», Πέμπτη 2/11/1950, σελ. 5 («Η οργάνωση των αεροπορικών συγκοινωνιών»).

²²³ Εφημερίδα «Εμπρός», Τρίτη 14/11/1950, σελ. 6 («Η προσφυγή δια τα αεροπορικά δρομολόγια»).

²²⁴ Εφημερίδα «Εμπρός», Κυριακή 31/12/1950, σελ. 6 («Επεκυρώθη η κατανομή των δρομολογίων»).

²²⁵ Εφημερίδα «Εμπρός», Σάββατο 3/3/1951, σελ. 4 («Συγχωνεύονται αι αεροπορικά εταιρείαι»).

²²⁶ ΑΝ 1856/1951, «Περί συστάσεως Ελληνικής Εθνικής Αεροπορικής Ανωνύμου Εταιρείας», ΦΕΚ Α183, 23/6/1951, σελ. 1305-1308.

²²⁷ Εφημερίδα «Ελευθερία», Παρασκευή 17/8/1951, σελ. 3 («ΠΡΟΣΚΛΗΣΙΣ ΜΕΤΟΧΩΝ»).

από το παλαιό ΔΣ της ΤΑΕ, 4 από το παλαιό ΔΣ της ΕΛΛΑΣ, 1 από το παλαιό ΔΣ της ΑΜΕ και 1 διοριζόμενο από τον Υπουργό Οικονομικών με 4ετή θητεία. Διευθύνων Σύμβουλος της νέας εταιρείας οριζόταν ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΤΑΕ. Επίσης σύμφωνα με τον ίδιο νόμο, άρθρο 3 παράγραφος 2:

«2. Η Εταιρεία θα έχει το προνόμιο για μια εικοσαετία από τη σύστασή της, της αποκλειστικής εκμετάλλευσης των Ελληνικών εναέριων γραμμών εσωτερικού, και εξωτερικού για τις γραμμές που έχουν ήδη χορηγηθεί άδειες στις συγχωνευόμενες Εταιρείες. Όσον αφορά την εκμετάλλευση νέων γραμμών εξωτερικού η Εθνική Εταιρεία θα τυχαίνει της προτίμησης από άλλες Εταιρείες με ίσους όρους.»

Εξάλλου, σύμφωνα με το άρθρο 6 απαγορευόταν η μεταβίβαση μετοχών της Εταιρείας σε «μη Έλληνες υπήκοους».

Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 15 του ίδιου νόμου ο Υπουργός Οικονομικών χωρίς άλλες διατυπώσεις εξασφαλίζει την εγγύηση για τη σύναψη δανείου του ποσού των 3 δις δρχ. που αντανάκλα το ύψος των συνολικών υποχρεώσεων, τόκων εξόδων κλπ των τριών εταιρειών, και συμπεριλαμβάνει το κεφάλαιο κίνησης της νέας εταιρείας.

12

Οι «Εθνικές Αεροπορικές Γραμμές ΤΑΕ» (1951-1956)

Μετά την συγχώνευση, τα αεροσκάφη «Άβρο Άνσον», «Γιούνκερς» και «Λιμπερέϊτορ» που ήταν ήδη παροπλισμένα, δεν ξαναχρησιμοποιήθηκαν.

Ο Στέφανος Ζώτος ήταν ο Διευθύνων Σύμβουλος της νέας εταιρείας «Εθνικές Αεροπορικές Γραμμές ΤΑΕ». Τα κεντρικά γραφεία ήταν εκείνα της ΤΑΕ, δηλαδή στην οδό Μέρλιν 12.



Το πρώτο υπόστεγο της ΤΑΕ για την βαριά συντήρηση των αεροσκαφών (φωτογραφία του 1951).

12.1 Η προεκλογική μάχη του 1951

Αμέσως μετά την ίδρυση της ενοποιημένης εταιρείας, φαίνεται ότι η ΤΑΕ μπλέχτηκε στην προεκλογική διαμάχη για τις εκλογές της 9ης/9/1951 στρεφόμενη κατά της υποψηφιότητας του Αλέξανδρου Παπάγου, ο οποίος μόλις είχε ιδρύσει το κόμμα του «Ελληνικού Συναγερμού». Σύμφωνα με δημοσίευμα της 6ης/9/1951²²⁸:

«Σύμφωνα με εξακριβωμένες πληροφορίες, εκείνοι που συνεχίζουν την συκοφαντική εκστρατεία κατά του στρατάρχου Παπάγου, προχώρησαν στην εκτύπωση προκηρύξεων λιβελογραφικού περιεχομένου με το οποίο διασύρεται η στρατιωτική σταδιοδρομία του κ. Αλ. Παπάγου σε βαθμό που αμαυρώνει το έπος της Αλβανίας και του αντισυμμοριακού αγώνα. Το έντυπο επρόκειτο να ριφθεί την νύκτα 4 προς 5 του τρέχοντα μήνα με αεροπλάνο της ΤΑΕ, γεγονός που προσωρινά μαιώθηκε λόγω της σθεναρής άρνησης του αερολιμενάρχη Ελληνικού να δώσει άδεια απογείωσης στο αεροπλάνο που διατέθηκε για τον σκοπό αυτό.

Η αρμόδια αστυνομική αρχή ζήτησε τότε την έγκριση του αστυνομικού διευθυντή Αθηνών κ. Βρανόπουλου, η οποία και διαβιβάστηκε στον αερολιμενάρχη για εκτέλεση, ο τελευταίος όμως αμφισβητώντας την νομιμότητά της, ζήτησε η ενέργεια να κατοχυρωθεί με έγγραφη άδεια του Εισαγγελέα. Όμως μετά από μελέτη του περιεχομένου του εντύπου, ο κ. Εισαγγελέας εγγράφως απαγόρευσε την απογείωση του αεροπλάνου, δικαιώνοντας πλήρως τη στάση του αερολιμενάρχη. Για τον λόγο αυτό τη νύκτα της 4ης προς 5η τρέχοντος το έντυπο υλικό έμεινε κλειδωμένο μέσα στο αεροπλάνο στο Ελληνικό.

Μετά όμως από νεώτερη πίεση, τα λιβελογραφήματα ρίφθηκαν από τον αέρα χθές εκτός από τις γελοιογραφίες για τις οποίες ίσχυσε η εισαγγελική απαγόρευση. Και αυτές όμως διανεμήθηκαν προκαλώντας την έκδηλη αγανάκτηση του λαού για το αντεθνικό τους περιεχόμενο.

Πρέπει να σημειωθεί ότι με την υπ. Αριθμ. 8379/12/5 “εξαιρετικά επείγουσα” διαταγή του προς τους αστυνομικούς διευθυντές Αθηνών - Πειραιώς, ο υπουργός Εσωτερικών κ. Δ. Κιουσόπουλος όρισε κατά λέξη: “Απαγορεύεται απόλυτα η με οποιονδήποτε τρόπο κυκλοφορία φεϊ-βολάν σε δημόσιους γενικά χώρους, οποιουδήποτε περιεχομένου, ειδικότερα μάλιστα φεϊ-βολάν με τα οποία σατιρίζονται πολιτικοί αρχηγοί ή πολιτικά κόμματα.”»

Η ενέργεια φαίνεται ότι είχε συνέχεια αφού σύμφωνα με άλλο δημοσίευμα της 7ης/9/1951²²⁹:

²²⁸ Εφημερίδα «Εμπρός», Πέμπτη 6/9/1951, σελ. 6 («Επεχειρήθη η ρήψις από αεροπλάνου αντεθνικών προκηρύξεων στρεφόμενων κατά του κ. Αλ. Παπάγου»).

²²⁹ Εφημερίδα «Εμπρός», Παρασκευή 7/9/1951, σελ. 4 («Εγένετο χθες έντονον διάβημα διαμαρτυρίας δια τας ριφθείσας από αεροπλάνου δυσφημιστικές προκυρήξεις»).

«Έγινε χθες στο υπουργείο Εσωτερικών από τον “Ελληνικό Συναγερμό” διάβημα διαμαρτυρίας για την ρίψη από αεροπλάνων προκηρύξεων με τις οποίες συκοφαντείται το στρατιωτικό έργο του Στρατάρχη Παπάγου, και διακωμωδείται και αυτό το Αλβανικό Έπος με το οποίο άμεσα έχει συνδεθεί το όνομα του Στρατάρχη.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι συγκεκριμένες γελοιογραφικές προκηρύξεις ρίφθηκαν παρά την υπ. Αριθμ. 38954 απαγορευτική απόφαση του Εισαγγελέα και όχι μόνον στην Αθήνα αλλά και στις επαρχιακές πόλεις.

Σχετικά με το θέμα των προκηρύξεων ο υποψήφιος του “Ελληνικού Συναγερμού” κ. Αποστολίδης έστειλε από τον Βόλο το ακόλουθο τηλεγράφημα: “Πριν μια εβδομάδα οι αρχές του Βόλου καταδίκασαν υποψήφιους άλλου συνδυασμού με το αιτιολογικό ότι ρύπαναν τους δρόμους με προκηρύξεις. Χθες το απόγευμα εμφανίστηκε μικρό αεροπλάνο της ΤΑΕ το οποίο έριχνε προκηρύξεις οι οποίες όχι μόνον ρύπαναν τους δρόμους αλλά και την ατμόσφαιρα με ύβρεις κατά του Στρατάρχη Παπάγου, τις οποίες ούτε ο σταθμός των συμμοριτών δεν ξεστόμισε ποτέ”.

ΟΙ ΡΙΨΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΠΑΡΧΙΑ

Λιβαδειά, 6. Χθες διατέθηκε διθέσιο εκπαιδευτικό στρατιωτικό αεροπλάνο τύπου Χάρβαρτ ή Σπιτ-φάϊρ, χωρίς στοιχεία, με το οποίο ρίφθηκαν πάνω από την περιοχή της Λιβαδειάς χιλιάδες προκηρύξεις στις οποίες περιεχόντουσαν χυδαίες φράσεις και συκοφαντικές αιτιάσεις κατά του Στρατάρχη Παπάγου. Ο πληθυσμός της Λιβαδειάς έχει αγανακτήσει.

Λεωνίδιο, 6. Αεροπλάνο πετώντας σε μεγάλο ύψος διασκόρπισε χθες προκηρύξεις με τις οποίες κατασυκοφαντείται και βρίζεται βάνουσα το πρόσωπο του Στρατάρχη Παπάγου. Ο Λαός της περιφέρειας διάβασε το περιεχόμενο των προκηρύξεων με αγανάκτηση.

Τρίκαλα, 6. Με επιβατηγό αεροπλάνο ρίφθηκαν στην πόλη και την περιφέρειά της προκηρύξεις τυπωμένες σε δημοσιογραφικό χαρτί με περιεχόμενο κατά του “Ελληνικού Συναγερμού” και ιδιαίτερα κατά του αρχηγού του Στρατάρχη Παπάγου.

Αλεξανδρούπολη, 6. Αεροπλάνο της ΤΑΕ έριξε στην πόλη μας προκηρύξεις του Κόμματος των Φιλελευθέρων. Σε αυτές κατηγορείται ο αρχιστράτηγος της νίκης σαν απόλεμος λιποτάκτης και δαφνοκλέπτης. Επίσης εμφανίζουν τον Βασιλιά να προστατεύει φανερά το Κόμμα των Φιλελευθέρων. Αυτό προκάλεσε άσχημη εντύπωση στους κατοίκους οι οποίοι φανατίστηκαν περισσότερο υπέρ του Στρατάρχη.»

Οι ρίψεις φαίνεται να συνεχίστηκαν από την ΤΑΕ και στις 7/9/1951 στο Μεσολόγγι²³⁰.

Η συμμετοχή αυτή δεν γνωρίζουμε αν έχει κάποια σημασία, όμως στις συγκεκριμένες εκλογές νίκησε το κόμμα των Φιλελευθέρων που κυβέρνησε για περίπου ένα χρόνο, μέχρι τις εκλογές της 16ης/11/1952 που ανέδειξαν πρωθυπουργό τον Αλέξανδρο Παπάγο.

²³⁰ Εφημερίδα «Εμπρός», Σάββατο 8/9/1951, σελ. 4 («Αι ριφθείσαι χθες από των αεροπλάνων προκηρύξεις προεκάλεσαν έκδηλον την αγανάκτησιν του λαού»).

12.2 Η περίοδος της ύφεσης (1952-1954)

Από την 16η/11/1952 η ΤΑΕ μπαίνει σε τροχιά αντιπαράθεσης με την κυβέρνηση. Αμέσως μετά τον σχηματισμό της νέας κυβέρνησης, η ΤΑΕ φαίνεται να κατηγορείται για συνεργεία στην υπόθεση της αεροπειρατείας του 1948 αν κρίνει κανείς από σχετικό ανακοινωθέν της ΤΑΕ προς τον τύπο²³¹. Επίσης φαίνεται να υπάρχουν καθυστερήσεις στη χρηματοδότηση της εταιρείας²³².

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι μέσα στο 1950 και παρά τις αντίξοες οικονομικές συνθήκες η ΤΑΕ είχε δημιουργήσει δίπλα στο στέγαστρο που διέθετε ένα κανονικό μεταλλικό υπόστεγο, κλειστό για την συντήρηση της «Ντακότας». Πιθανόν λόγω της ενοποίησης και της ύπαρξης μεγαλύτερου 4-κινητήριου αεροσκάφους, μέσα στο 1952 κατασκευάστηκε στην τεχνική βάση της εταιρείας στο Ελληνικό νέο μεγαλύτερο μεταλλικό υπόστεγο¹⁶⁷.

Στις 11/12/1952 (σύμφωνα με άλλο δημοσίευμα αφήνεται να εννοηθεί στις 8/12/1952) ο Στέφανος Ζώτος επισκέφθηκε τον τότε υπουργό Οικονομικών με θέμα την αποδέσμευση της χρηματοδότησης της ΤΑΕ²³². Την επόμενη μέρα (σχετικό δημοσίευμα²³³ αναφέρει στις 9/12/1952), έστειλε εμπιστευτική επιστολή στον διευθυντή του υποκαταστήματος της ΤΑΕ στην Αλεξάνδρεια Γεωργάλη, με την οποία ζητούσε να καταβληθούν²³⁴ 1.500 λίρες Αιγύπτου στον εκεί εκπρόσωπο, του δικηγόρου Αθηνών Ε. Ρούσσου. Σύμφωνα με την επιστολή, ο Ε. Ρούσσος ήταν φίλος του υπουργού Οικονομικών Παπαγιάννη, και ταμίας του Συναγερμού. Στην επιστολή, αφηνόταν να εννοηθεί ότι ο υπουργός Οικονομικών τηρούσε εχθρική στάση απέναντι στην ΤΑΕ, μέχρι τη στιγμή που ο Στ. Ζώτος αποφάσισε να δεχθεί τον Ρούσσο. Η επιστολή θεωρήθηκε συκοφαντική από τον υπουργό Οικονομικών ο οποίος υπέβαλε μήνυση κατά του Στ. Ζώτου. Η υπόθεση εκδικάστηκε από το α' τριμελές πλημμελειοδικείο Αθηνών στις 29/1/1954 και ο Στ. Ζώτος καταδικάστηκε σε 5½ μήνες φυλάκιση εξαγοράσιμη αντί 150 μεταλλικών δραχμών για κάθε ημέρα. Σύμφωνα με σχετικό δημοσίευμα²³⁴:

«Ο κ. Ζώτος, απολογούμενος, υποστήριξε ότι με την επιστολή του δεν είχε πρόθεση να δυσφημίσει τον κ. υπουργό, γιατί επρόκειτο για εμπιστευτική επιστολή σε φίλο του. Για τον κ. Ρούσσο είπε ότι τον γνώρισε στο γραφείο του κ. Παπαγιάννη και ότι ο κ. Ρούσσος του ζήτησε να “κάνει κάτι για το κόμμα” για να σταματήσει η εχθρότητα της κυβέρνησης προς την ΤΑΕ. Μετά την καταβολή των νοημάτων στον κ. Ρούσσο, πρόσθεσε ο κ. Ζώτος, ο υπουργός Οικονομικών έδειξε κατανόηση

²³¹ Εφημερίδα «Εμπρός», Πέμπτη 4/12/1952, σελ. 5 («Ανακοινωθέν εταιρείας ΤΑΕ»).

²³² Εφημερίδα «Εμπρός», Παρασκευή 12/12/1952, σελ. 4 («Η χρηματοδότηση της εταιρείας ΤΑΕ»).

²³³ Εφημερίδα «Εμπρός», Σάββατο 30/1/1954, σελ. 16 («Κατάδικη τ. Συμβούλου της ΤΑΕ»).

²³⁴ Εφημερίδα «Ελευθερία», Σάββατο 30/1/1954, σελ. 4 («Εξεδικάσθη χθες η μήνυσις του κ. Παπαγιάννη κατά του τέως Διευθύνοντος Συμβούλου της ΤΑΕ»).

για τις ανάγκες της Εταιρείας και υποσχέθηκε να φέρει στο Συντονιστικό το ζήτημα των ανταλλακτικών των αεροσκαφών, για το οποίο είχε ήδη ληφθεί απορριπτική απόφαση. Ο κατηγορούμενος τέλος υποστήριξε ότι δεν είχε πρόθεση να θίξει τον κ. Παπαγιάννη, αλλά να επικρίνει τις μεθόδους του κόμματος.»

Παρόλα αυτά η αντιπαράθεση φαίνεται να βαθαίνει ώστε στις 13/3/1953 το Διοικητικό Συμβούλιο της ΤΑΕ υποβάλει την παραίτησή του²³⁵. Ο πρόεδρος των Πρωτοδικών διόρισε νέο Διοικητικό Συμβούλιο που ανέλαβε καθήκοντα από τις 14/3/1953. Η καινούργια διοίκηση προχώρησε σε περικοπές δρομολογίων, εκποίηση υλικού και απολύσεις. Φαίνεται όμως ότι έγιναν και αρκετές ατασθαλίες αφού σε λιγότερο από δυο χρόνια οι οφειλές της εταιρείας προς το Δημόσιο αυξήθηκαν στα 110 εκ. δρχ.²³⁶ και ο νέος Διευθύνων Σύμβουλος παραπέμφθηκε²³⁷ «με οριστικό βούλευμα για κακή διαχείριση, και παράβαση του νόμου περί συναλλάγματος» μετά από έλεγχο και πραγματογνωμοσύνη στα βιβλία της εταιρείας²³⁸.

12.3 Η εκκαθάριση και ο πλειστηριασμός της ΤΑΕ

Τελικά η ΤΑΕ τέθηκε σε καθεστώς εκκαθάρισης με το ΝΔ 3006/1954²³⁹ που υπέγραψε ο πρωθυπουργός Αλέξ. Παπάγος. Σύμφωνα με το άρθρο 2 του ΝΔ 3006/1954 την διοίκηση της εταιρείας θα αναλάμβανε από τις 15/9/1954 πενταμελής Εκκαθαριστική Επιτροπή διορισμένη με κοινή απόφαση των υπουργών Οικονομικών και Συγκοινωνιών. Η Εκκαθαριστική Επιτροπή ήταν υπεύθυνη για την διεξαγωγή πλειστηριασμού για την πώληση του συνόλου της εταιρείας, οι λεπτομέρειες του οποίου περιγραφόντουσαν στο άρθρο 6. Στο εδάφιο 5 του άρθρου 6 περιγραφόταν:

«5. Στον κατά το παρόν άρθρο πλειστηριασμό γίνονται δεκτοί για συμμετοχή, μόνον Έλληνες πολίτες, ή Ελληνικές εταιρείες με κεφάλαια που ανήκουν σε Έλληνες τουλάχιστον κατά 60% εφόσον επιτρέπεται η συμμετοχή τους στον διαγωνισμό με κοινή απόφαση των υπουργών Οικονομικών, Συγκοινωνιών, Εθνικής Άμυνας και Εσωτερικών.»

²³⁵ Λώμη Κώστα, «Η εξέλιξη της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», έκδοση ΕΠΤΑΟΑ (Ενωση Πτυχιούχων Τεχνικών Αεροσκαφών Ολυμπιακής Αεροπορίας), Αθήνα (Νοέμβριος) 1988, σελ. 109-110 («1952-1953: Κρίσιμη περίοδος για την Τ.Α.Ε.») και σελ. 119-125 («Στέφανος Ζώτος, ο πατέρας της Αεροπορίας»).

²³⁶ Εφημερίδα «Ελευθερία», Παρασκευή 14/1/1955, σελ. 6 («110 εκατομμύρια νέων δραχμών οφείλει η Τ.Α.Ε. προς το Δημόσιον, ανεκοίνωσεν ο κ. Καραμανλής - Θα πραγματοποιηθεί εντός διμήνου η εκκαθάρισις»).

²³⁷ Εφημερίδα «Ελευθερία», Πέμπτη 20/12/1956, σελ. 8 («Η Βουλή συνεζήτησε χθες το Νομοθετικόν Διάταγμα δια τας Αεροσυγκοινωνίας»).

²³⁸ Εφημερίδα «Ελευθερία», Παρασκευή 11/2/1955, σελ. 6 («Διετάχθη έλεγχος και πραγματογνωμοσύνη εις τα βιβλία της αεροπορικής εταιρείας ΤΑΕ»).

²³⁹ ΝΔ 3006, «Περί εκκαθάρισεως της υπό του ΑΝ 1856/1951 συσταθείσης Ελληνικής Εθνικής Αεροπορικής Ανωνύμου Εταιρείας Τ.Α.Ε.», ΦΕΚ Α215, 15/9/1954, σελ. 1738-1742.

Επίσης στο εδάφιο 6 του άρθρου 6 αναφερόταν:

«6. Αναστολή, ή αναβολή της εκτέλεσης του πλειστηριασμού απαγορεύεται.»

Εξάλλου στο εδάφιο 7 του άρθρου 6 προβλεπόταν η εξαγορά από το Δημόσιο σε περίπτωση που ο πλειστηριασμός ήταν άγονος.

Η Εκκαθαριστική Επιτροπή ανέλαβε τελικά τα καθήκοντά της στις αρχές του 1955 και μάλιστα μετά από παρέμβαση του υπουργού Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων, ενώ κατέθεσε την έκθεσή της σχετικά με την περιουσία της ΤΑΕ στις 2/5/1955 και ο διαγωνισμός δημοσιεύθηκε στις 2/7/1955²⁴⁰. Η λήξη υποβολής προτάσεων παρατάθηκε μέχρι τις 5/9/1955²⁴¹. Οι τρεις που προκρίθηκαν για την επόμενη φάση του διαγωνισμού ήταν²⁴² οι Ωνάσης, Νιάρχος και Γουλανδρής.

Η επόμενη φάση που έκρινε και τον πλειοδότη, ήταν η κατάρτιση της σύμβασης²⁴². Τελικός πλειοδότης αναδείχθηκε ο Αριστοτέλης Ωνάσης. Η σύμβαση υπογράφηκε με κάθε επισημότητα το μεσημέρι της 31ης/7/1956 στο υπουργείο Συντονισμού²⁴³. Από τη μεριά της κυβέρνησης την σύμβαση υπέγραψαν οι υπουργοί Συντονισμού (Δημ. Χέλμης), Οικονομικών (Χ. Θηβαίος), Συγκοινωνιών (Γ. Ράλλης) και Εμπορίου - Βιομηχανίας (Π. Παπαληγούρας). Από τη μεριά της ανάδοχης εταιρείας υπέγραψε ο Αρ. Ωνάσης. Αμέσως μετά την υπογραφή δηλώσεις έκανε από τη μεριά της κυβέρνησης ο υπουργός Συγκοινωνιών²⁴³:

«Υπογράφηκε σήμερα η σύμβαση μεταξύ του δημοσίου και του κ. Α. Ωνάση για την εκμετάλλευση των ελληνικών αεροπορικών συγκοινωνιών. Την σύμβαση από τη μεριά του δημοσίου υπέγραψαν οι κκ υπουργοί Συντονισμού, Οικονομικών, Εμπορίου και Βιομηχανίας και Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων. Με αυτή τη σύμβαση παραχωρείται στον κ. Ωνάση το προνόμιο της εκμετάλλευσης των ελληνικών αεροπορικών συγκοινωνιών μέσα και έξω από την Ελλάδα για μία 20ετία.

Ο ανάδοχος αναλαμβάνει την υποχρέωση να αγοράσει το σύνολο του υλικού της υπό εκκαθάριση εταιρείας ΤΑΕ και επιπλέον να προμηθευτεί 3 τουλάχιστον 4κινητήρια αεροπλάνα DC-7 και 3 τουλάχιστον 2κινητήρια CONVAIR, που μπορούν να αντικατασταθούν με 2 4κινητήρια DC-6 ή άλλα εφάμιλλα, δηλαδή υλικό από τους πλέον σύγχρονους τύπους.

Με την σύμβαση ο ανάδοχος αναλαμβάνει επίσης την υποχρέωση πέρα από την

²⁴⁰ Εφημερίδα «Ελευθερία», Σάββατο 2/7/1955, σελ. 4 («Υπουργείον Συγκοινωνιών και Δημοσίων έργων, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας - Διακήρυξις Παραχωρήσεως της εκμεταλλεύσεως αεροπορικών μεταφορών»).

²⁴¹ Εφημερίδα «Ελευθερία», Τετάρτη 17/8/1955, σελ. 2 («Βασιλείον της Ελλάδος - Υπουργείον Συγκοινωνιών και Δημοσίων έργων - Υπηρεσία Πολ. Αεροπορίας - Ανακοίνωσις»).

²⁴² Εφημερίδα «Ελευθερία», Πέμπτη 29/3/1956, σελ. 6 («Καταρτίζεται σύμβασις δια την παραχώρησιν της εκμεταλλεύσεως αεροπορικών γραμμών.»).

²⁴³ Εφημερίδα «Ελευθερία», Τετάρτη 1/8/1956, σελ. 1 & 5 («Αι αεροπορικά γραμμάι εκχωρούνται δια συμβάσεως εις τον κ. Αρ. Ωνάσιν»).

εξυπηρέτηση των εσωτερικών αεροσυγκοινωνιών, να αναπτύξει και τις εξωτερικές αεροσυγκοινωνίες προς την κεντρική και δυτική Ευρώπη, τη Μέση Ανατολή, τη Νότια Αφρική και την Αμερική. Έτσι με την σύμβαση που υπογράφηκε η Ελλάδα θα αποκτήσει αεροπορικό υλικό εφάμιλλο με εκείνο που διαθέτουν οι ξένες εταιρείες και τα ελληνικά αεροπλάνα με την ελληνική σημαία θα κυκλοφορούν διεθνώς, συναγωνιζόμενα τις ξένες σημαίες, χωρίς να υστερούν εκείνων στους τύπους ή την ποιότητα.

Με την σύμβαση ο ανάδοχος υποχρεούται να εξυπηρετεί 12 τακτικές γραμμές εσωτερικού και 10 εξωτερικού, με συχνότητα ανώτερη από την σημερινή.

Πέρα από τις παραπάνω τακτικές γραμμές, ο ανάδοχος υποχρεούται να εγκαταστήσει μετά από 5ετία κάθε νέα αποδοτική τακτική ή εποχιακή γραμμή εσωτερικού ή εξωτερικού που θα ζητήσει το δημόσιο.

Με την σύμβαση αναλαμβάνει επίσης την υποχρέωση ο ανάδοχος να ιδρύσει μεγάλο εργοστάσιο επισκευής κινητήρων και αεροσκαφών στο οποίο θα μπορούν να εκτελούνται όλες οι εργασίες επισκευής των αεροσκαφών, ελληνικών και ξένων που διέρχονται από την Ελλάδα.

Τα κεφάλαια που θα απαιτηθούν για την κάλυψη των υποχρεώσεων του αναδόχου που απορρέουν από την σύμβαση υπολογίζονται στο ύψος των 15.000.000 δολαρίων, που θα διατεθούν στο σύνολό τους με φροντίδα του αναδόχου. Καμιά οικονομική ενίσχυση από τη μεριά του δημοσίου δεν προβλέπεται.

Η κυβέρνηση είναι ικανοποιημένη από τη λύση που δόθηκε στο θέμα των ελληνικών αεροσυγκοινωνιών, γιατί είναι βέβαιη ότι έτσι η ελληνική πολιτική αεροπορία θα ανασυγκροτηθεί πλήρως και θα γίνει εφάμιλλη με τις ξένες. Πέρα από αυτό αναμένεται ότι θα προκύψουν και αξιόλογα οικονομικά και συναλλαγματικά οφέλη για τη χώρα. Από την φορολογία θα υπάρχει πάγιο έσοδο για το Δημόσιο, ανεξάρτητα από την ύπαρξη ή όχι κερδών της επιχείρησης, αφού η συμφωνία με τον ανάδοχο είναι να φορολογείται με 2,5% στα ακαθάριστα έσοδα και όχι στα καθαρά κέρδη.

Πρέπει πάντως να τονισθεί ότι η κυβέρνηση στην προκειμένη υπόθεση, δεν απέβλεψε τόσο σε οικονομικά οφέλη για το Δημόσιο, όσο στο να αποκτήσει η χώρα άρτια πολιτική αεροπορία, χωρίς να βαρύνεται στο μέλλον το Δημόσιο τις ζημιές που έχει υποστεί και υπάρχουν από το σημερινό καθεστώς της ΤΑΕ. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Δημόσιο έχει επιβαρυνθεί μέχρι σήμερα από τα ελλείμματα στη διαχείριση της ΤΑΕ με το ποσό των 120 εκ. περίπου δρχ., χωρίς να υπολογισθούν οι οφειλόμενοι φόροι. Με τη νέα σύμβαση όχι μόνον δεν θα βαρύνεται το Δημόσιο για κάλυψη ελλειμμάτων, αλλά θα έχει και αξιόλογο έσοδο από την φορολογία, πέρα από τα υπόλοιπα οφέλη που θα προκύψουν για την ελληνική οικονομία γενικότερα.»

Ακολούθησαν δηλώσεις του Αριστοτέλη Ωνάση²⁴³:

«Ο κ. Ωνάσης αναφερόμενος στην σύμβαση που υπογράφηκε είπε ότι η προσπάθεια που αναλαμβάνει είναι δύσκολη, γιατί έχει να αντιμετωπίσει μεγάλες εταιρείες, ημικρατικές ή κρατικές που ενισχύονται από τις κυβερνήσεις τους. Ανέφερε μάλιστα την περίπτωση χώρας με πληθυσμό ανάλογο της Ελλάδας, η κυβέρνηση της οποίας ενίσχυε την αεροπορία της με το ποσό των 50.000.000 δολαρίων.

Στη συνέχεια είπε ότι θα διαθέσει αρχικά 12-15 εκ. δολάρια για την αγορά τελευταίου τύπου αεροσκαφών όπως τα DC-8, τα οποία είναι αεριοπροωθούμενα, τα DC-7C και τα Βαϊκάουντ.

Τα σκάφη αυτά πρόσθεσε, θα καλύψουν τακτικά δρομολόγια προς την Β. Αμερική, την Ιταλία, Γαλλία, Αγγλία, την Εγγύς Ανατολή και Αφρική, ενώ υπολογίζει ότι η έναρξή τους θα πραγματοποιηθεί μέσα στο εξάμηνο. Στη συνέχεια δήλωσε ότι θα χρησιμοποιηθεί το προσωπικό που ήδη υπηρετεί στην ΤΑΕ και ενδεχομένως θα συνεργαστεί με ξένες εταιρείες για την συμμετοχή τους στην επιχείρηση μέχρι του ποσοστού του 40% όπως προβλέπει η σύμβαση, με τουλάχιστον το 60% καταβαλλόμενο από τον ίδιο.

Μέχρι την παράδοση των ήδη παραγγελθέντων αεροσκαφών σε ξένα εργοστάσια, θα προχωρήσει σε μίσθωση αεροσκαφών για την εξυπηρέτηση των δρομολογίων, τα οποία με τον χρόνο και ανάλογα με την επιβατική κίνηση θα επεκτείνονται και θα πυκνώνονται.

Ο κ. Ωνάσης στη συνέχεια εξέφρασε τις ευχαριστίες του προς όλους όσους ασχολήθηκαν με την κατάρτιση της σύμβασης για την κατανόηση που έδειξαν.

Ο κ. Ωνάσης ανέφερε ότι το ενδιαφέρον του για τις αεροσυγκοινωνίες δεν είναι πρόσφατο, γιατί το 1946 ήρθε σε συζητήσεις με την TWA, και το 1953 με τον τότε υπουργό Συντονισμού κ. Μαρκεζίνη, χωρίς όμως αποτέλεσμα.»

Η Σύμβαση αποτελούμενη από 29 άρθρα που καταλάμβαναν 43 δακτυλογραφημένες σελίδες, κυρώθηκε στις 27/9/1956 με το ΝΔ 3560/1956²⁴⁴. Σύμφωνα με τις §§ 2.1 και 2.2 της σύμβασης η σύσταση της νέας εταιρείας έπρεπε να πραγματοποιηθεί μέσα σε ένα 3μηνο από την κύρωση της σύμβασης, διάστημα που μπορούσε να παραταθεί μετά από αίτημα του ανάδοχου για ένα ακόμη 6μηνο. Σύμφωνα με την §4.1 κατά την διάρκεια ισχύος του προνομίου, ο ανάδοχος απαγορευόταν να συμμετέχει σε άλλη αεροπορική εταιρεία του εξωτερικού.

Εξάλλου, σύμφωνα με το άρθρο 9 της σύμβασης σχετικά με τις αεροπορικές γραμμές, ο ανάδοχος είχε το δικαίωμα, προσκομίζοντας σχετικά στοιχεία να ζητήσει μείωση ή και κατάργηση ορισμένων δρομολογίων. Στην περίπτωση αυτή, το Δημόσιο μπορούσε να ζητήσει την διατήρηση της συχνότητας του συγκεκριμένου δρομολογίου με την υποχρέωση να καταβάλει στον ανάδοχο τις επιπλέον δαπάνες²⁴⁵.

Σύμφωνα με το άρθρο 10 της σύμβασης σχετικά με το προσωπικό, ο ανάδοχος είχε την υποχρέωση να απασχολεί σαν μόνιμο προσωπικό Έλληνες σε ποσοστό τουλάχιστον 95%, ενώ έπρεπε να χρησιμοποιήσει το σύνολο του προ-

²⁴⁴ ΝΔ 3560, «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του ΑΝ 1856/1951 και του ΝΔ 3006/1954, ως και περί κυρώσεως της από 30 Ιουλ. 1956 συμβάσεως "περί Αεροπορικών Συγκοινωνιών", ΦΕΚ Α222, 6/10/1956.

²⁴⁵ Εφημερίδα «Ελευθερία», Σάββατο 11/8/1956, σελ. 5 («Το κείμενο της υπογραφείσας συμβάσεως μετά του κ. Ωνάση δια τας αεροσυγκοινωνίας»).

σωπικού της ΤΑΕ που υπηρετούσε μέχρι τις 15/5/1956, αναλαμβάνοντας τις υποχρεώσεις που απέρρεαν από τις συλλογικές συμβάσεις και την εργατική νομοθεσία.

Ο ανάδοχος κηρυσσόταν έκπτωτος (άρθρο 23) σε περίπτωση που δεν κάλυπτε κάποια από τις υποχρεώσεις του υπέβαλε μάλιστα την εγγυητική επιστολή με αρ. 040/34080, 30/7/1956 της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδας ποσού 250.000 δολαρίων για την τήρηση των όρων της σύμβασης.

Μια από τις τελικές διατάξεις της σύμβασης η §28.7, υποχρέωνε τον ανάδοχο μετά από 12 μήνες από την έναρξη ισχύος της σύμβασης, να προχωρήσει σε διαπραγματεύσεις με το δημόσιο για κατασκευή με δικά του έξοδα, του κεντρικού κτιριακού συγκροτήματος του αερολιμένα Ελληνικού.

Ο Στέφανος Ζώτος σε συνέντευξη τύπου που έδωσε στις 13/9/1956²⁴⁶ ανακοίνωσε ότι υπέβαλε στον υπουργό Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων σαφή προσφορά εκμετάλλευσης των αεροσυγκοινωνιών με εγγυητική επιστολή 50.000 δολ. με κύρια χαρακτηριστικά την εισαγωγή από το εξωτερικό νέου ελληνικού κεφαλαίου ύψους 2 εκ. δολαρίων σαν νέα επένδυση και μέσα σε συντομότερο χρονικό διάστημα την απόκτηση 6 νέων 4κινητήριων αεροσκαφών για μακρινές γραμμές εξωτερικού. Η προσφορά δεν ζητούσε επιχορήγηση ή απαλλαγή από φόρο καθαρής προσόδου ενώ πρόβλεπε για την ασφάλιση του προσωπικού καθαρά ελληνικού στο σύνολό του.

Η υπόθεση όμως είχε ήδη τελειώσει, και δεν μπορούσε να ληφθεί υπόψη καμιά πρόταση πλέον. Στο κενό έπεσαν και οι προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικράτειας τόσο του Στ. Νιάρχου, όσο και του Στ. Ζώτου²⁴⁷.

Κατά την περίοδο 1952-1956, το πτητικό έργο κυμάνθηκε ως εξής:

Στόλος	Περίοδος	1952	1953	1954	1955	1956
DC-3	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	16 17.674	15 12.755	14 12.004	14 13.558	14 14.701
DC-4	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	1 1.643	1 1.189	1 1.290	1 1.665	1 1.680
Σύνολο	Ώρες Πτήσης	19.317	13.944	13.294	15.223	16.381

(*) Πλήθος αεροσκαφών στις 31 Δεκεμβρίου.

²⁴⁶ Εφημερίδα «Ελευθερία», Παρασκευή 14/9/1956, σελ. 6 («Ο κ. Σ. Ζώτος ανακοίνωσεν ότι υπέβαλε προτάσεις δια την αναδιοργάνωσιν των αεροσυγκοινωνιών»).

²⁴⁷ Εφημερίδα «Εμπρός», Σάββατο 3/11/1956, σελ. 16 («Ο κ. Στ. Νιάρχος προσέφυγεν εις το Συμβ. Επικρατείας κατά της συμβάσεως με τον κ. Ωνάση»).

13

Η εξέλιξη της ραδιοναυτιλίας & της εποπτείας του εναέριου χώρου, στη δεκαετία του 1950²⁴⁸

Τα περισσότερα ηλεκτρονικά συστήματα αεροναυτιλίας που ήταν σε λειτουργία την δεκαετία του 1950 ήταν εξελίξεις συστημάτων που δημιουργήθηκαν κατά την περίοδο του μεσοπολέμου.

Το ραντάρ ήταν η μεγάλη εξέλιξη του β' παγκοσμίου πολέμου το οποίο ήδη τη δεκαετία του 1950 καθιερώθηκε σαν αναπόσπαστο μέρος της εποπτείας του εναέριου χώρου. Το ραντάρ στην περίπτωση του Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας συνδυάστηκε το 1958²⁴⁸ με το «δευτερεύον ραντάρ επιτήρησης» (SSR - "Secondary Surveillance Radar", επίσημα υιοθετήθηκε το 1965²⁴⁹) το οποίο χρησιμοποιεί αντίστοιχο σύστημα σε κάθε αεροσκάφος, προκειμένου ο Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας να βλέπει στην οθόνη του μαζί με την θέση, την ταυτότητα και το ύψος του κάθε αεροσκάφους.

Από την πλευρά της ραδιοναυτιλίας το δίκτυο των επίγειων σταθμών που βοηθούσαν τα αεροσκάφη να βρίσκουν τη θέση τους, διαρκώς εμπλουτιζόταν. Εκτός από τους «μη κατευθυντικούς ραδιοφάρους» (NDB - "Non Directional Beacon", από το 1940²⁴⁸ αντικαθιστούσαν σταδιακά τους τετρακτινικούς ραδιοφάρους) και τους «ραδιοσημαντήρες» ("Marker Beacons", επίσημα από το 1939²⁴⁸), στο τέλος της δεκαετίας άρχισε η εξάπλωση του δικτύου των σταθμών των «κατευθυντικών

²⁴⁸ Kayton Myron, Fried Walter R., (editors), "Avionics Navigation Systems", John Wiley & Sons, New York 1969, SBN 471-46180-6, σελ. 198-202 ("Chapter 5: Radio Navigation", "§5.6 Comparison of major operational systems") και σελ. 528-529 ("Chapter 14: Landing Guidance", "§14.4.1 The conventional Instrument-Landing System").

²⁴⁹ ICAO, Annex 10, "Aeronautical Telecommunications", Vol. I, Amendment 42 ("Non-typing or switching signals on the AFTN; new guidance material on ILS course structures and their evaluation; guidance material on ILS course structure and on the more important communication terms of specialized meaning and their definitions; the deletion of Part IV of the Annex as a consequence of the establishment of a new abbreviations and codes document; departure messages and guidance material on the monitoring of SSR.", adopted 25/3/1964, effective 1/8/1964, applicable 1/1/1965).

(ή πολυακτινικών) ραδιοφάρων» (VOR - “VHF Omni-directional Range” από το 1946²⁵⁰, και το Doppler VOR από το 1960²⁴⁸, υιοθετήθηκαν επίσημα στις αρχές του 1961²⁵¹) οι οποίοι παρουσίασαν σαφή πλεονεκτήματα σε σύγκριση με τους «μη κατευθυντικούς ραδιοφάρους» τόσο από άποψη ακρίβειας όσο και από άποψη παρεμβολών. Οι «πανκατευθυντικοί ραδιοφάροι» μπορούσαν να προσδιορίσουν με σημαντική ακρίβεια τη θέση του αεροσκάφους σε περίπτωση συνδυασμού τους (όπως συνιστούσαν και οι προδιαγραφές για τη χρήση του VOR²⁵¹) με αντίστοιχο «ηλεκτρικό σταθμό» (TACAN, από το 1954^{248/252}, DME - “Distance Measuring Equipment” από το 1959^{248/251/253}), εγκατεστημένο μαζί.

Για τις προσγειώσεις οι ακρίβειες που απαιτούντο δεν μπορούσαν να καλυφθούν από τα υπόλοιπα συστήματα ραδιοναυτιλίας. Για τον λόγο αυτό καθιερώθηκε το «σύστημα ενόργανης προσγειώσης» (ILS - “Instrument Landing System” από το 1947^{248/254}, αλλά οι τεχνικές προδιαγραφές του ξεκίνησαν το 1952 για να οριστικοποιηθούν στα τέλη του 1956^{255/256/257}), το οποίο επέτρεπε τον εντοπισμό του διαδρόμου προσγειώσης με συνθήκες κακής ορατότητας. Στην ουσία πρόκειται για τον συνδυασμό δυο ανεξάρτητων συστημάτων, του «εντοπιστή»²⁵⁸ του διαδρόμου προσγειώσης (“Localizer”) και του «καθοδηγητή καθόδου»²⁵⁸ («Glide Slope”).

Αναπτύχθηκαν ακόμη ένα πλήθος άλλων συστημάτων ραδιοναυσιπλοΐας, τα οποία όμως δεν γνώρισαν παρόμοια επιτυχία (συστήματα «υπερβολικής ναυσιπλοΐας» Loran από το 1943²⁴⁸, Decca από το 1944²⁴⁸, Omega μετά το 1968²⁴⁸ κλπ).

²⁵⁰ RTCA DO-52, “Calibration procedures for signal generators used in the testing of VOR and ILS receivers.”, Radio Technical Commission for Aeronautics, ΗΠΑ 8-Δεκεμβρίου-1953.

²⁵¹ ICAO, Annex 10, “Aeronautical Telecommunications”, Vol. I, Amendment 35 (“Implementation requirements for VOR, introduction of new DME specification and extension of protection dates for VOR and DME to 1 January 1975.”, adopted 8/4/1960, effective 1/8/1960, applicable 1/1/1961).

²⁵² ARINC Characteristic 521, “Airborne Distance Measuring Equipment (DME).”, Aeronautical Radio INC., ΗΠΑ 10-Δεκεμβρίου-1951.

²⁵³ ARINC Characteristic 521D, “Airborne Distance Measuring Equipment (DME).”, Aeronautical Radio INC., ΗΠΑ 1-Νοεμβρίου-1963.

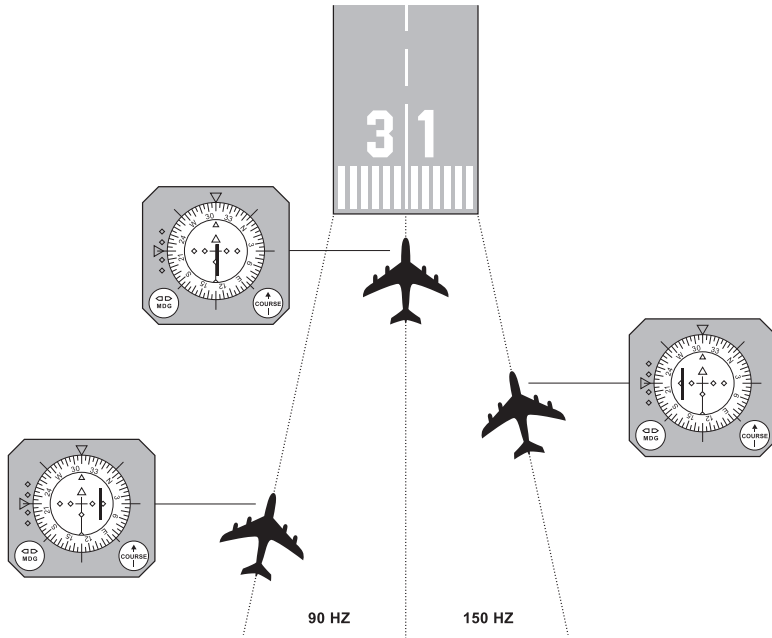
²⁵⁴ ARINC Characteristic 519, “Airborne Glide Slope Receiving System.”, Aeronautical Radio INC., ΗΠΑ 4/1952.

²⁵⁵ ICAO, Annex 10, “Aeronautical Telecommunications”, Vol. I, Amendments 8 (“Amendments concerning definitions, VHF radiotelegraph for aural reception, DME, SRE, NDB, 75 MHz en-route marker beacons, ILS.”, adopted 17/6/1952), 14 (“Specifications for the siting of ILS marker beacons, VHF equisignal localizers and associated monitors.”, adopted 11/12/1953), 15 (“Amendment of paired frequencies for ILS localizers and glide paths.”, adopted 2/11/1954), 17 (“Addition of Standards and Recommended Practices on interim long distance radio navigation aids and on communications systems; also updating of the ILS specifications.”, adopted 10/12/1954), 22 (“Pairing of localizer and glide path frequencies for the ILS.”, adopted 18/11/1955), 27 (“Siting of the inner and middle markers of the ILS and guidance material on the location of the ILS reference point.”, adopted 11/5/1956, effective 15/9/1956, applicable 1/12/1956).

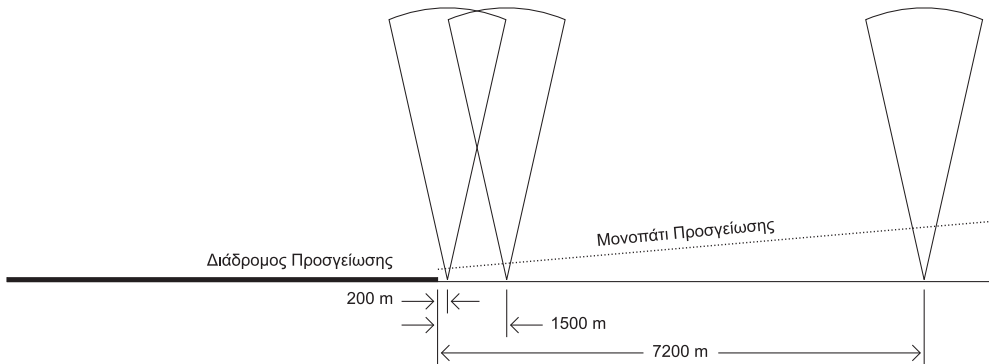
²⁵⁶ RTCA DO-89, “Minimum Performance Standards - Airborne ILS Glide Slope Receiving Equipment.”, Radio Technical Commission for Aeronautics, ΗΠΑ 14-Οκτωβρίου-1958.

²⁵⁷ ARINC Characteristic 551, “Airborne Glide Slope Receiver - Mark 2.”, Aeronautical Radio INC., ΗΠΑ 3/1962.

²⁵⁸ www.hcaa-eleng.gr, 2006 ([Ένωση Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφαλείας Εναερίου Κυκλοφορίας Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας]> [Ηλεκτρονικά Συστήματα (Εναέριας Κυκλοφορίας)]> [Ραδιοβοηθήματα]).



Το πρώτο από τα δυο τμήματα του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS - Instrument Landing System) είναι ο "εντοπιστής" (Localizer) του διαδρόμου προσγείωσης η λειτουργία του οποίου βασίζεται στην εκπομπή δυο κατευθυνόμενων δεσμών με βάση τις οποίες τα ηλεκτρονικά συστήματα του αεροσκάφους μπορούν να εντοπίσουν αν βρίσκονται στον κεντρικό άξονα του διαδρόμου προσγείωσης.



Το δεύτερο από τα δυο τμήματα του συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS - Instrument Landing System) είναι ο "καθοδηγητής καθόδου" (Glide Slope) του κατωφλίου προσγείωσης η λειτουργία του οποίου βασίζεται στην εκπομπή δυο κατευθυνόμενων δεσμών με βάση τις οποίες τα ηλεκτρονικά συστήματα του αεροσκάφους μπορούν να εντοπίσουν αν βρίσκονται σε ασφαλή κάθοδο για προσγείωση στην αρχή του διαδρόμου προσγείωσης. Η λειτουργία του συστήματος ενόργανης προσγείωσης ολοκληρώνεται με 3 ραδιοσημαντήρες που βρίσκονται στην προέκταση του κεντρικού άξονα του διαδρόμου προσγείωσης και σε συγκεκριμένες αποστάσεις.



**Ο Μη Κατευθυντικός
Ραδιοφάρος (NDB - Non
Directional Beacon)
της Μυκόνου.**

(Ευγενική χορηγία της Υπηρεσίας
Πολιτικής Αεροπορίας)

**Ο "Πανκατευθυντικός
Ραδιοφάρος (VOR - V.H.F.
Omni-directional Range
beacon) της Χίου.**

(Ευγενική χορηγία της Υπηρεσίας
Πολιτικής Αεροπορίας)



14

Η εξέλιξη των αεροσκαφών

Ηδη με τη λήξη του πολέμου, οι «Ντακότες» ήταν πλήρως εξοπλισμένες για «πτήση δι' Οργάνων» και αυτόματο πιλότο, που ήταν μεγάλες εξελίξεις. Σύντομα όμως ήρθε η μεγαλύτερη εξέλιξη, των αεριοθουμένων αεροσκαφών.

14.1 Ο «Κομήτης» της Ντε Χάβιλλαντ (*de Havilland "DH-106 Comet"*)

Οι κινητήρες αντίδρασης ήταν μια επινόηση που έγινε παράλληλα στη Βρετανία και στη Γερμανία. Στη Βρετανία έμεινε σε πειραματικό στάδιο με την δοκιμή τους στο αεροσκάφος «He 178», ενώ στη Γερμανία πέρασε στη γραμμή παραγωγής με τα «Me 262». Μετά τη λήξη του πολέμου, οι γερμανοί μηχανικοί-σχεδιαστές πέρασαν στις δυτικές χώρες μαζί με την τεχνογνωσία τους. Αυτή η μεταφορά τεχνογνωσίας έδωσε τη δυνατότητα τελειοποίησης της αρχικής ιδέας και αυτό ήταν το ξεκίνημα της εκμετάλλευσης των νέων αυτών κινητήρων. Η τεχνογνωσία αυτή πέρασε γρήγορα στην αμερικάνικη πλευρά, όπου βρισκόταν η εταιρεία «Πραττ & Ουίτνεϋ». Όμως σαν βρετανική επινόηση που ήταν, πρωτοχρησιμοποιήθηκε από την εταιρεία ντε Χάβιλλαντ.

Το πρώτο επιβατικό αεριοθούμενο ήταν ο τετρακινητήριος «Κομήτης» που έφερε πραγματική επανάσταση στις αερομεταφορές. Τα τεχνικά προβλήματα όμως που έπρεπε να επιλυθούν ήταν πολλά και σημαντικά.

Οι καλύτερες επιδόσεις των νέων κινητήρων αντίδρασης επιτυγχάνοντο σε σημαντικά μεγαλύτερα ύψη από τα μέχρι τότε καθιερωμένα, όπου οι ατμοσφαιρικές συνθήκες δεν επιτρέπουν την επιβίωση του ανθρώπου. Ο θάλαμος των



Όταν κατασκευάστηκε ο πρώτος "Κομήτης" κανένας δεν μπορούσε να φανταστεί την επίπτωση των τετράγωνων παραθύρων (BOAC, νηολόγιο G-ALVG).



Ο "Κομήτης IV" ήταν μεγαλύτερος με στρογγυλά παράθυρα (SX-DAL, 1962).

ανθρώπων (επιβατών και αεροπόρων) έπρεπε να περιέχει αέρα σημαντικά μεγαλύτερης πυκνότητας και θερμοκρασίας από τον εξωτερικό.

Εξάλλου, οι ταχύτιπες των νέων αεροσκαφών βρισκόντουσαν πλέον αρκετά κοντά στην ταχύτητα του ήχου καταπονώντας σημαντικά την δομή τους. Η συνολική κατασκευή ήταν αυξημένης αντοχής ώστε να αντέχει την πρόσθετη αυτή καταπόνηση.

Για βέλτιστη απόδοση, οι κινητήρες ήταν ενσωματωμένοι ανά δυο στη ρίζα της κάθε πτέρυγας, μειώνοντας έτσι την συνολική αντίσταση στην ροή του αέρα (οπισθέλκουσα).

Κατά τα άλλα, εφαρμόστηκε η γνωστή μέχρι τότε τεχνολογία. Για παράδειγμα, τα παράθυρα ήταν τετράγωνα, και δεν μπορούσαν να ανοίξουν, όπως συνέβαινε ήδη στις «Ντακότες».

Η πρώτη πτήση του «Κομήτη» ήταν στις 27/7/1949 αλλά η πρώτη εμπορική πτήση του ήταν στις 2/5/1952 από την «Βρετανική Εταιρεία Υπερπόντιων Αερογραμμών» (BOAC - "British Overseas Airways Corporation") στη γραμμή Λονδίνο-Γιοχάνεσμπουργκ.

Στην αρχική τους έκδοση είχαν μήκος 28,61μ, εκπέτασμα πτερύγων 34,98 μ, επιφάνεια πτερύγων 188,3 μ², ύψος ουράς 8,70 μ, μέγιστο βάρος απογείωσης

47.620 χγρ, μπορούσε να μεταφέρει 36 επιβάτες (και 4 άτομα πλήρωμα) με ανώτατη ταχύτητα 724 χλμ/ώρα (390 κόμβους), με μέγιστο ύψος πτήσης 12.800 μ (42.000 πόδια), σε αποστάσεις που έφθαναν μέχρι 2.414 χλμ. Είχε 4 κινητήρες DH Ghost Mk1 (με ώση 22,3 kN) και μπορούσε να πετά για 3,5 ώρες²⁵⁹.

Οι «Κομήτες» με τις επιδόσεις τους φάνταζαν σαν τον απόλυτο κυρίαρχο. Ήταν η πρώτη φορά που μπορούσε κανείς να ταξιδέψει με τέτοιες ταχύτητες.

Όμως στις 10/1/1954 ο «Κομήτης» με νολόγιο G-ALYP λίγο μετά την απογείωσή του από την Ρώμη, διαλύθηκε στον αέρα σε ύψος 8.000 μέτρων (26.000 ποδών), πάνω από την Μεσόγειο, κοντά στο νησί Έλβα (Elba)²⁶⁰. Θεωρήθηκε αρχικά σαν έκρηξη κινητήρα ή βόμβας. Οι πτήσεις διακόπηκαν, σχεδόν 60 τροποποιήσεις πραγματοποιήθηκαν για να ελαχιστοποιηθούν όλα τα πιθανά αίτια και οι πτήσεις ξανάρχισαν στις 23/3/1954²⁵⁹. Όμως στις 8/4/1954 ένας δεύτερος «Κομήτης» με νολόγιο G-ALYY διαλύθηκε στην Νάπολη (Naples). Ήταν πλέον φανερό ότι το πρόβλημα ήταν βαθύτερο. Ο Υπουργός Μεταφορών και Πολιτικής Αεροπορίας απέσυρε το πιστοποιητικό πλωϊμότητας και όλοι οι «Κομήτες» παρέμειναν καθηλωμένοι στο έδαφος⁸⁰. Στις 11/2/1955 ανακοινώθηκε ότι εκτεταμένες έρευνες έδειξαν πολύ μεγαλύτερη γήρανση της δομής του αεροσκάφους από την αρχικά υπολογιζόμενη. Η πρόσθετη γήρανση οφειλόταν στην καταπόνηση από την συμπίεση του θαλάμου, και δημιουργούσε ρωγμές στη δομή στα σημεία των γωνιών των παραθύρων. Οι «Κομήτες» έσκαγαν τελικά σαν μπαλόνια.

Στην ουσία ήταν η πρώτη φορά που μελετήθηκαν τέτοιου είδους θέματα. Τα τετράγωνα παράθυρα θεωρήθηκαν τελείως ακατάλληλα για τα νέα αεριωθούμενα αεροσκάφη. Όμως, ο «Κομήτης» χρειαζόταν μια γενναία επανασχεδίαση που απαιτούσε αρκετά χρόνια προσπάθειας. Την ίδια στιγμή, από την άλλη μεριά του ατλαντικού η αμερικάνικη απάντηση που ετοιμαζόταν είχε πλέον και τον χρόνο, και την πληροφορία που χρειαζόταν.

Οι «Κομήτες» ξαναπέταξαν σαν DH106-IV "Comet IV" στις 27/4/1958 δοκιμαστικά, ενώ η πρώτη εμπορική πτήση ήταν στις 4/10/1958 στην πτήση της «Βρετανικής Εταιρείας Υπερπόντιων Αερογραμμών» Λονδίνο - Νέα Υόρκη μέσω Καναδά (London - New York via Gander). Αυτή ήταν και η πρώτη πτήση αεριωθούμενου αεροσκάφους δημοσίων μεταφορών πάνω από τον Ατλαντικό ωκεανό.

Ο νέος «Κομήτης IV» είχε μήκος 35,97 μ, εκπέτασμα πτερύγων 34,98 μ, επιφάνεια πτερύγων 197 μ², ύψος ουράς 8,70 μ, μέγιστο βάρος απογείωσης 73.480 χγρ, μπορούσε να μεταφέρει μέχρι 109 επιβάτες (και 4 άτομα πλήρωμα)

²⁵⁹ <http://surf.to/comet, 2006>.

²⁶⁰ KOBAYASHI Hideo & TERADA Hiroyuki, "Mid-air Explosion of Comet I over the Mediterranean Sea", <http://shippai.jst.go.jp/en/Search, Failure Knowledge Database / 100 Selected Cases, 2006>.

με ανώτατη ταχύτητα 805 χλμ/ώρα (434 κόμβους), με μέγιστο ύψος πτήσης 12.192 μ (40.000 πόδια), σε αποστάσεις που έφθαναν μέχρι 5.190 χλμ. Είχε 4 κινητήρες Ρολλς-Ρόυς (Rolls-Royce) RR Avon Mk524 (με ώση 46,7 kN) και μπορούσε να πετά για 6,5 ώρες. Το κόστος ενός καινούργιου ήταν 1,16 εκ. λίρες. Είχε όμως να αντιμετωπίσει τον καλά οργανωμένο αμερικανικό ανταγωνισμό. Συνολικά κατασκευάστηκαν 76 αεροσκάφη (-IV, -IV-B, -IV-C).

14.2 Το 707 της Μπόϊνγκ (Boeing 707)¹³⁸

Η Μπόϊνγκ ανήγγειλε την πρόθεσή της να κατασκευάσει αεριωθούμενο αεροσκάφος δημοσίων μεταφορών στις 30/8/1952, λίγο μετά την πρώτη εμπορική πτήση του «Κομήτη». Το ύψος της επένδυσης έφθασε τα 16 εκ. δολ. ενώ το πρωτότυπο “367-80” ολοκληρώθηκε στις 14/5/1954. Την πρώτη δοκιμαστική πτήση έκανε στις 15/7/1954, 38η επέτειο της εταιρείας. Το “-80” όπως αποκαλείτο, παρέμεινε ένα δοκιμαστικό αεροσκάφος στο οποίο απαιτήθηκε, με δεδομένα τα προβλήματα του «Κομήτη», να γίνουν πολλά προγράμματα δοκιμών που προκάλεσαν μεγάλες δομικές και αεροδυναμικές αλλαγές.

Η πρώτη παρουσίαση του “-80” έγινε στους δημοσιογράφους στις 11/5/1957 με την πραγματοποίηση πτήσης από το Σνάτλ (Seattle) στη Βαλτιμόρη (Baltimore) σε 3 ώρες και 48', με μέση ταχύτητα 531 κόμβους (612 μαω).

Η «Παναμερικανική Παγκόσμια Αεροπορία» (“Pan American World Airways”) ήταν η πρώτη που πραγματοποίησε εμπορική πτήση με το αεροσκάφος αυτό που κυκλοφόρησε σαν 707-120 στις 26/10/1958 μεταξύ Νέας Υόρκης - Παρισιού.



Το 707 της Boeing που κυκλοφόρησε ταυτόχρονα με τον "Κομήτη-IV" με μεγαλύτερη χωρητικότητα σε επιβάτες και τους κινητήρες ευκολότερα προσβάσιμους για τη συντήρησή τους ήταν ο καθαρός νικητής του ανταγωνισμού (SX-DBA, από διαφημιστική κάρτα).

Το 707-120 είχε μήκος 44,04μ (144 πόδια και 6 ίντσες), εκπέτασμα περύγων 39,88μ (130 πόδια και 10 ίντσες), ύψος 12,93μ (42 πόδια και 5 ίντσες), με μέγιστο βάρος απογείωσης 117.000 χγρ. (έκδοση 707-120B) και μπορούσε να μεταφέρει μέχρι 181 επιβάτες με πλήρωμα (διακυβέρνησης) 3 ατόμων, με ταχύτητα που έφθανε τους 521 κόμβους (600 μω ή 966 χλμ/ώρα) σε ύψη που έφθαναν τα 41.000 πόδια (12,5 χλμ), και σε αποστάσεις μέχρι 4.800 χλμ. Είχε 4 κινητήρες Πραττ & Ουίτνεϊ (P&W) “JT3C-6” ώσης 60kN (13.500 pounds).

Ο ανταγωνισμός έδινε σαφώς το προβάδισμα στο 707 με δεδομένα τα καλύτερα χαρακτηριστικά του και την ευκολότερη συντήρησή του (οι κινητήρες ήταν εύκολα προσβάσιμοι). Η έκδοση 707-120 γρήγορα έδωσε τη θέση της στο περισσότερο βελτιωμένο 707-320. Από όλες τις εκδόσεις (συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών) κατασκευάστηκαν συνολικά 856 αεροσκάφη. Αυτή ήταν η πρώτη μεγάλη εμπορική επιτυχία της Μπόϊνγκ και η έναρξη του αεροναυπηγικού πολέμου μεταξύ Ευρώπης - Αμερικής.

15

Η εξέλιξη των αεροπορικών ηλεκτρονικών (Avionics)

Μετά τον β΄ παγκόσμιο πόλεμο σημειώθηκε η μεγάλη πρόοδος των ηλεκτρονικών ιδιαίτερα μετά την εμφάνιση του τρανζίστορ. Οι εξελίξεις αμέσως χρησιμοποιήθηκαν στις αεροναυτικές εφαρμογές δίνοντας μεγάλη ώθηση. Εδώ σημειώνονται μόνον οι σημαντικότερες εφαρμογές, που έπαιξαν πρωταγωνιστικό ρόλο στην αναβάθμιση της ασφάλειας των πτήσεων.



Το Ρανιάρ του Κέντρου Ελέγχου Περιοχής Αθηνών όπως λειτουργούσε γύρω στο 1970 (ΥΠΑ, "Χθες, σήμερα, αύριο.", έκδοση ΥΠΑ, Νοέμβριος 1970).

15.1 Το Ραντάρ

Το ραντάρ στα καινούργια αεροσκάφη καθιερώθηκε σαν απαραίτητος εξοπλισμός τόσο με την ιδιότητά του να ανιχνεύει τον καιρό δίνοντας την δυνατότητα αποφυγής επικίνδυνων καιρικών φαινομένων, όσο και σαν χαρτογραφικό που δίνει την δυνατότητα επόπτευσης της περιοχής αλλά και αποφυγής ορεινών όγκων^{261/262}.

15.2 Οι αναλογικοί υπολογιστές και οι αεροναυτικές εφαρμογές τους

Οι αναλογικοί υπολογιστές έδωσαν την δυνατότητα διόρθωσης πολλών σφαλμάτων σε πολλά συστήματα. Οι ενδείξεις του (βαρομετρικού) ύψους, και της ταχύτητας του αεροσκάφους έγιναν ακριβέστερες με τη χρήση του «υπολογιστή δεδομένων αέρος» (ADC - Air Data Computer^{263/264}) που διόρθωνε τις ενδείξεις λαμβάνοντας υπόψη την ταχύτητα του αεροσκάφους, τη θερμοκρασία και τη γωνία πρόσπτωσης (AoA - “Angle of Attack”) του εξωτερικού αέρα.

Το «σύστημα αυτόματου έλεγχου πτήσης» (AFCS - “Automatic Flight Control System”) μπορούσε πλέον να προσφέρει λειτουργίες αντιστάθμισης κάποιων αεροδυναμικών φαινομένων που εμφανιζόντουσαν στα νέα αεριωθούμενα αεροσκάφη (π.χ. την «ταλάντωση μεθυσμένου» ή “Dutch Roll”, την «αντιστάθμιση Max» ή “Mach Trim”, την «αντιστάθμιση πρόνευσης» ή “Pitch Trim” κλπ). Με την αεροδυναμική αντιστάθμιση, ασχολούντο ανεξάρτητοι αναλογικοί υπολογιστές (μονάδες “Yaw Damper computer”, “Mach/Pitch Trim computer” κλπ), ώστε ο παραδοσιακός αυτόματος πιλότος που ήταν η κύρια λειτουργία του συστήματος, μπορούσε να επιτύχει ακριβέστερη πλοήγηση στο αεροσκάφος. Επίσης ο «αυτόματος πιλότος» συνδυάστηκε και σαν «Καθοδηγητής Πτήσης» (FD - “Flight Director”) η λειτουργία του οποίου ήταν να δίνει κατάλληλες ενδείξεις στο πιλοτήριο για την θέση του χειριστηρίου που θα διατηρήσει το αεροσκάφος στα επιθυμητά στοιχεία πτήσης. Το σύστημα ολοκληρωνόταν με τον «υπολογιστή ελέγχου της ισχύος-ταχύτητας» (A/T - “Auto-Throttle” computer²⁶⁵).

²⁶¹ ARINC Characteristic 529, “5.7cm Weather Penetration Airborne Radar.”, Aeronautical Radio INC., ΗΠΑ, 4/1956.

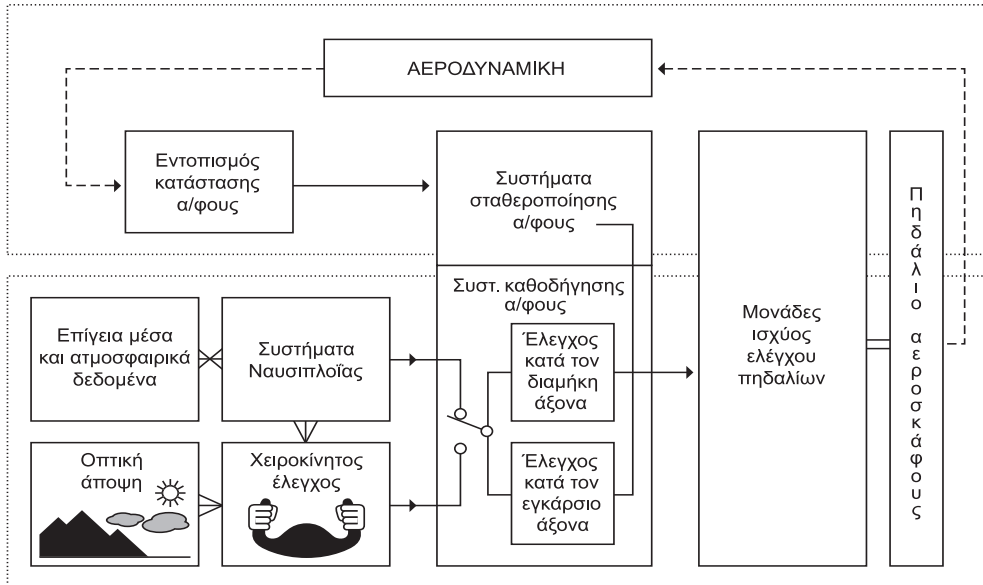
²⁶² RTCA DO-105, “Minimum in-flight performance standards - Airborne weather and ground mapping radar.”, Radio Technical Commission for Aeronautics, ΗΠΑ 10-Νοεμβρίου-1960 (αρχική έκδοση 13/7/1960).

²⁶³ RTCA DO-88, “Altimetry”, Radio Technical Commission for Aeronautics, ΗΠΑ 15-Μαΐου-1958 (Αρχική έκδοση 8/12/1958).

²⁶⁴ ARINC Characteristic 545, “Subsonic Air Data Computer System.” Aeronautical Radio INC., ΗΠΑ 10/1961.

²⁶⁵ ARINC Characteristic 558, “Air Transport Automatic Throttle System.”, Aeronautical Radio INC., ΗΠΑ 7/1964.

Inner Loop Stabilization



Outer Loop Control

Ο Αυτόματος Πιλότος στην ευρύτερη έννοια του (AFCS - Auto Flight Control System) ξεκίνησε σαν μια εφαρμογή των αναλογικών υπολογιστών.

15.3 Τα αυτόνομα συστήματα ναυσιπλοΐας

Γενικά τα αυτόνομα συστήματα ναυσιπλοΐας επινοήθηκαν για στρατιωτικές χρήσεις σαν αντιστάθμισμα στην έλλειψη σταθμών εδάφους και τον ηλεκτρονικό πόλεμο που ήταν πλέον ένα γεγονός. Χαρακτηριστικό τους ήταν ότι δεν απαιτούσαν καμιά εξωτερική αναφορά για να υπολογίσουν τη θέση του αεροσκάφους στο οποίο ήταν εγκατεστημένα. Μέχρι σήμερα παραμένουν απαραίτητος εξοπλισμός, μολονότι τα δορυφορικά συστήματα ναυσιπλοΐας που έχουν ήδη αναπτυχθεί δεν αφήνουν περιοχές πάνω στον πλανήτη ακάλυπτες.

Το πρώτο σύστημα που χρησιμοποιήθηκε πλατειά (1955 σε στρατιωτικά, 1962 σε πολιτικά αεροσκάφη²⁴⁸), ήταν το σύστημα «Ντόπλερ Ραντάρ» («Doppler Radar»²⁶⁶). Το σύστημα χρησιμοποιούσε πομποδέκτη πάνω στο αεροσκάφος, έστελνε 4 διαγώνιες δέσμες προς το έδαφος και μετρούσε τις μετατοπίσεις κατά Ντόπλερ των συχνοτήτων των ανακλάσεων που επέστρεφαν στο αεροσκάφος. Με τον τρόπο αυτό υπολόγιζε την πραγματική ταχύτητα και πορεία του αεροσκάφους ως προς το έδαφος και στη συνέχεια ολοκληρώνοντας ως προς τον χρόνο υπολόγιζε την μετατόπισή του. Γνωρίζοντας το αρχικό σημείο από το

²⁶⁶ ARINC Characteristic 540, "Airborne Doppler Radar.", Aeronautical Radio INC., HITA 6/1958.

οποίο ξεκίνησε, υπολόγιζε την καινούργια κάθε φορά θέση του αεροσκάφους. Το σύστημα αυτό δεν είχε την επιθυμητή αυτονομία ή ακρίβεια και δεν γνώρισε την επιτυχία που αρχικά αναμενόταν.

Το πλέον επιτυχημένο ήταν το μεταγενέστερο «αδρανειακό (γυροσκοπικό) σύστημα ναυσιπλοΐας» (INS - “Inertial Navigation System”²⁶⁷) το οποίο έγινε περισσότερο γνωστό από το αεροσκάφος 747 της Μπόϊνγκ (Boeing 747 “Jumbo Jet”) που το περιλάμβανε στο σταθερό εξοπλισμό του (δοκιμαστική πτήση 9/2/1969). Το σύστημα αυτό χρησιμοποιούσε ένα σύστημα γυροσκοπίων που μπορούσε να ανιχνεύσει τον άξονα περιστροφής της γής. Με την γνώση αυτή και ένα ενσωματωμένο πλήθος επιταχυνσιομέτρων, μπορούσε να μετράει με ακρίβεια τις κλίσεις και επιταχύνσεις του αεροσκάφους τις οποίες ολοκληρώνοντας στο χρόνο μετέτρεπε σε ταχύτητες και στη συνέχεια σε γεωγραφική μετατόπιση. Το σύστημα αυτό πραγματικά δεν χρειαζόταν καμιά εξωτερική πληροφορία εκτός από την αρχική γεωγραφική θέση του αεροσκάφους. Ήταν το σύστημα που καθιερώθηκε. Όμως, η ακρίβειά του μειωνόταν με το πέρασμα του χρόνου κατά τη διάρκεια μιας πτήσης, και στο τέλος μιας υπερατλαντικής πτήσης πάντα χρειαζόταν και κάποιος σταθμός εδάφους για μέτρηση του σφάλματος. Το γεγονός αυτό συνέβαλε στην εμφάνιση ενός ακόμη συστήματος, που απαιτούσε πλέον ψηφιακή τεχνολογία, του «Υπολογιστή Διαχείρισης Πτήσης» (FMC - “Flight Management Computer”).

15.4 Ο «Υπολογιστής Διαχείρισης Πτήσης» (FMC - “Flight Management Computer”)

Το σύστημα ξεκίνησε σαν ψηφιακός υπολογιστής πλοήγησης, που ενσωματωνόταν στη «μονάδα ναυσιπλοΐας» (NU - “Navigation Unit”) του αδρανειακού συστήματος ναυσιπλοΐας. Χρησιμοποιείτο για την καθοδήγηση του αυτόματου πιλότου, με βάση τον προγραμματισμό της πορείας του αεροσκάφους, η οποία γινόταν πριν την απογείωση, και την παρακολούθηση της γεωγραφικής θέσης του αεροσκάφους από το σύστημα.

Στην εξελιγμένη μορφή που απέκτησε στη συνέχεια, ο «Υπολογιστής Διαχείρισης Πτήσης», χρησιμοποιεί μια βάση δεδομένων που ενημερώνεται σε τακτική βάση, και η οποία περιέχει όλους τους επίγειους σταθμούς που μπορεί να χρησιμοποιήσει το αεροσκάφος κατά τις πτήσεις του. Στη συνέχεια επικοινωνεί με όλα τα συστήματα ναυσιπλοΐας του αεροσκάφους, και αποφασίζει ποιο είναι κάθε φορά το σύστημα που μπορεί να δώσει την καλύτερη ακρίβεια, το συντονίζει, μετράει τη θέση του αεροσκάφους και κρατάει την γεωγραφική θέση του αεροσκάφους που εκτιμά σαν ακριβέστερη. Έχοντας τη δυνατότητα να ελέγχει πλήρως τον αυτόματο πιλότο, το σύστημα αυτό θεωρείται η καρδιά της πλοήγησης του αεροσκάφους.

²⁶⁷ ARINC Characteristic 561, “Air Transport Inertial Navigation System (INS).”, Aeronautical Radio INC., ΗΠΑ 1-Ιουνίου-1967.

15.5 **Τα «ράδιο-υψόμετρο χαμηλού ύψους» (LRRA - “Low Range Radio Altimeter”)**

Το ράδιο-υψόμετρο στη βασική του αρχή είναι ένας τύπος ραντάρ, που εκπέμπει τη δέσμη του κατακόρυφα προς το έδαφος και μετρά την απόστασή του. Στην οριστική του έκδοση, έδινε ένδειξη όταν η απόσταση από το έδαφος μειωνόταν σημαντικά και γινόταν μικρότερη από 2.500 πόδια²⁶⁸.

Αναπτύχθηκε σχεδόν παράλληλα με το «Ντόπλερ Ραντάρ»^{269/270} (τέλη δεκαετίας 1950, αρχές δεκαετίας 1960 επρόκειτο για ραδιο-υψόμετρο μεγάλου ύψους), μόνο που το ράδιο-υψόμετρο χαμηλού ύψους όχι μόνο έγινε απαραίτητος εξοπλισμός κάθε αεροσκάφους, αλλά έγινε και συνώνυμο της ασφάλειας των πτήσεων.

15.6 **Συστήματα προειδοποίησης**

Τα ηλεκτρονικά συστήματα του αεροσκάφους έπαιρναν όλο και πολυπλοκότερη μορφή, μέσα στην οποία αναπτύχθηκε και ένα σύνολο συστημάτων προειδοποίησης επικίνδυνων καταστάσεων, όπως ήταν το «σύστημα απώλειας στήριξης» (“Stall Warning” computer), το «σύστημα υπέρβασης (ανώτατου ορίου) μαχ» (“Mach warning” system) που ήταν απαραίτητο για τα νέα αεριωθούμενα αεροσκάφη, το σύστημα «προειδοποίησης πυρκαγιάς» στους κινητήρες (“Fire Warning” system) και κάποια άλλα που προειδοποιούσαν σε άλλες περιπτώσεις όπως το «σύστημα προειδοποίησης (επιθυμητού) ύψους (πτήσης)» (“Altitude Alert system”) κλπ.

15.7 **Τα μαύρα κουτιά**

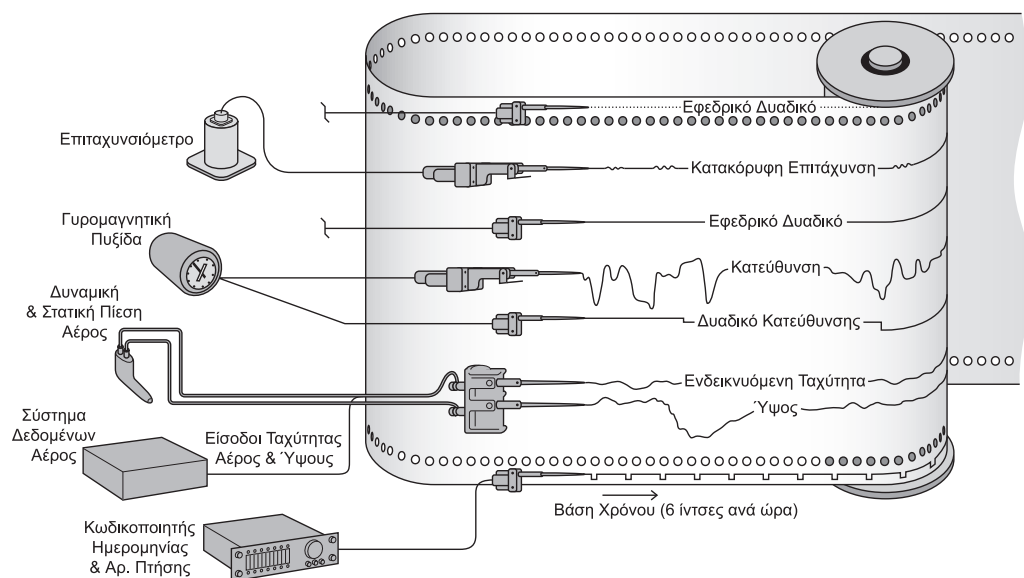
Τα καταγραφικά των στοιχείων που θα ήταν εγκατεστημένα σε κάθε αεροσκάφος και θα μπορούσαν να βοηθήσουν σε ενδεχόμενη διερεύνηση ατυχήματος, ήταν μια παλιά επιθυμία των αεροπορικών αρχών. Όμως η τεχνολογία δεν επέτρεπε καταγραφή που θα μπορούσε να είναι αναγνώσιμη μετά από συντριβή του αεροσκάφους.

Προς τα τέλη της δεκαετίας του 1950 η τεχνολογία πλέον επέτρεπε καταγραφή αναγνώσιμη μετά από συντριβή και η εγκατάσταση τέτοιων συστημάτων έγινε υπο-

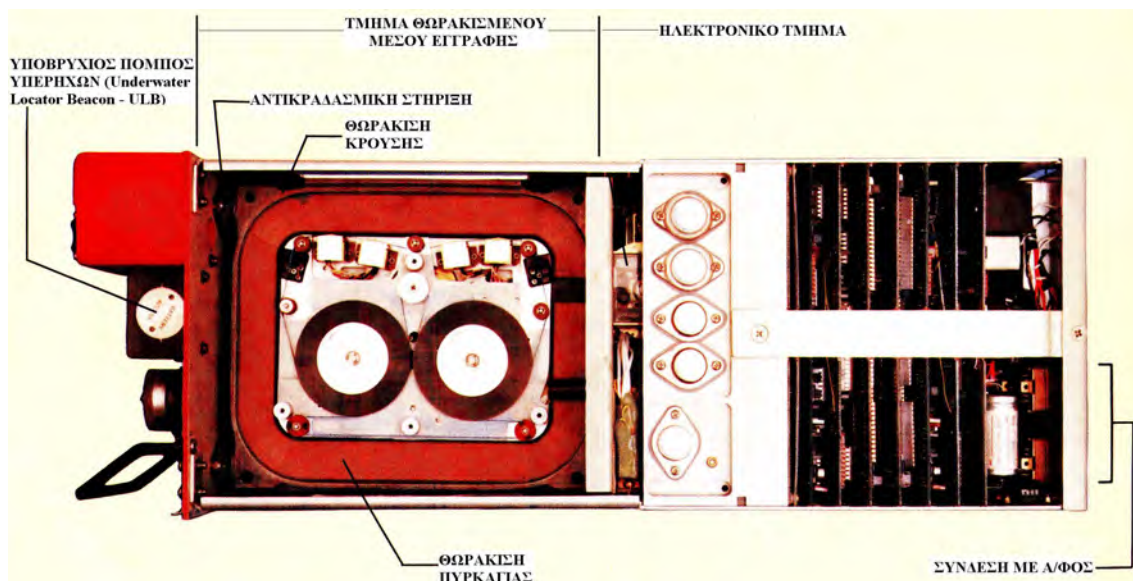
²⁶⁸ ARINC Characteristic 552, “Radio Altimeter”, Aeronautical Radio INC., ΗΠΑ 1-Νοεμβρίου-1962.

²⁶⁹ ARINC Characteristic 537, “High Range Pulse Altimeter”, Aeronautical Radio INC., ΗΠΑ 11/1957.

²⁷⁰ RTCA DO-103, “Minimum performance standards - Airborne radar altimeter equipment intended for determining pressure gradients and operating within the radio-frequency band of 420-460 megacycles.”, Radio Technical Commission for Aeronautics, ΗΠΑ 12-Οκτωβρίου-1960 (Αρχική έκδοση 12/4/1960).



Τα πρώτα καταγραφικά των στοιχείων πτήσης, κατέγραφαν μέχρι έξι παραμέτρους χαράζοντας γραφήματα πάνω σε μεταλλική ταινία.



Το βασικό πρόβλημα των πορτοκαλι "μαύρων κουτιών" ήταν η θωράκιση του καταγραφικού μέσου από την κρούση και την πυρκαγιά μιας ενδεχόμενης συντριβής.

χρεωτική από τον κανονισμό. Υπήρχαν δυο τύποι καταγραφικών, το «καταγραφικό των στοιχείων πτήσης» (FDR - “Flight Data Recorder”^{271/272}) και το «καταγραφικό των συνομιλιών» (CVR - “Cockpit Voice Recorder”²⁷³). Το σύστημα καταγραφής των στοιχείων πτήσης εξελισσόμενο, έπαιρνε ενδείξεις από τα περισσότερα συστήματα του αεροσκάφους, και μπορούσε να χρησιμοποιηθεί όχι μόνον για διερεύνηση ατυχήματος αλλά και για διερεύνηση βλάβης. Έτσι έκανε δυνατό τον έλεγχο των βλαβών και η αρκετά μεταγενέστερη εξέλιξή του μπορούσε να ελέγχει την κατάσταση του αεροσκάφους και να καταγράφει περιπτώσεις προβλημάτων (AIDS - Aircraft Integrated Data System²⁷⁴, ACMS - “Aircraft Condition Monitoring System”).

²⁷¹ ARINC Characteristic 541, “Airborne Magnetic Flight Data Recorder.”, Aeronautical Radio INC., ΗΠΑ 9/1958.

²⁷² ARINC Characteristic 542, “Airborne Oscillographic Flight Data Recorder.”, Aeronautical Radio INC., ΗΠΑ 9/1958.

²⁷³ ARINC Characteristic 557, “Airborne Voice Recorder.”, Aeronautical Radio INC., ΗΠΑ 10-Ιανουαρίου-1964.

²⁷⁴ ARINC Characteristic 573-1, “Aircraft Integrated Data System”, Aeronautical Radio INC., ΗΠΑ 1-Ιουλίου-1970.

16

Η ανάπτυξη των υποδομών της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας τις δεκαετίες του 1950-60

Με την συμμετοχή της Ελλάδας στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, η Ελλάδα υποχρεωνόταν να ακολουθήσει τα διεθνή πρότυπα για την αεροναυσιπλοΐα και τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας. Έπρεπε να χαράξει αεροδιαδρόμους και να εγκαταστήσει το απαραίτητο δίκτυο εδάφους που θα βοηθούσε την ασφαλή χρήση τους. Το δίκτυο αυτό απαιτούσε την εγκατάσταση ραδιοβοηθημάτων, τηλεπικοινωνιακού δικτύου και τη χορήγηση των απαραίτητων αεροναυτικών πληροφοριών.

16.1 Η ανάπτυξη δικτύου ραδιοβοηθημάτων για την αεροναυσιπλοΐα

Το 1950 ξεκίνησε η προσπάθεια ανάπτυξης δικτύου με την εγκατάσταση των πρώτων ραδιοβοηθημάτων. Τη χρονιά αυτή εγκαταστάθηκε ο «μη κατευθυντικός ραδιοφάρος» στη θέση Καβούρι της Βούλας (κωδικός KVR), που αντικατέστησε με τη λειτουργία του ένα από τα ελάχιστα μέχρι τότε ραδιοβοηθήματα, τον τετρακτινικό ραδιοφάρο της Νέας Σμύρνης²⁷⁵. Επίσης το 1950, εγκαταστάθηκαν οι «πανκατευθυντικοί (ή πολυακτινικοί) ραδιοφάροι» (VOR) στο Ελληνικό για την Αθήνα (Κωδικός κλήσης ATH), στη Σπτεία (κωδικός SIT), και τον Άραξο (κωδικός ARA). Το 1951 εγκαταστάθηκε ο «μη κατευθυντικός ραδιοφάρος» του Ηρακλείου (κωδικός HER), και ίδιου τύπου το 1956 στη Σκόπελο (κωδικός SKL) και το 1958 στην Κάρυστο (κωδικός KRS). Επίσης

²⁷⁵ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, «Χθες, Σήμερα, Αύριο», Αθήνα Νοέμβριος 1970, σελ. 44 («Ηλεκτρονικά Έγκαταστάσεις»).

το 1958 εγκαταστάθηκε ο «πανκατευθυντικός ραδιοφάρος» στη θέση Κούμουλη της Ρόδου (κωδικός RDS), και ίδιου τύπου το 1959 στο Τρίλοφο Θεσσαλονίκης (κωδικός TSL). Το 1960 εγκαταστάθηκαν «μη κατευθυντικοί ραδιοφάροι» στην Κόρινθο (κωδικός KOR), στην Λήμνο (κωδικός LIO) και στη Ρόδο (κωδικός ROS), ενώ το 1963 εγκαταστάθηκε ένας ακόμα στο Σούνιο (κωδικός SUN). Επίσης το 1963 εγκαταστάθηκε «πανκατευθυντικός ραδιοφάρος» στην Αλεξανδρούπολη (κωδικός ALX), το 1964 στη Μήλο (κωδικός MIL) και το 1965 στη Λευκίμη της Κέρκυρας (κωδικός KRK). Το 1965 επίσης εγκαταστάθηκε «μη κατευθυντικός ραδιοφάρος» στη Μήλο (κωδικός MLO).

16.2 Η ανάπτυξη του αεροδρομίου του Ελληνικού

Το 1958 ομάδα εμπειρογνομόνων μελέτησε για μια ακόμα φορά το θέμα της καταλληλότητας της θέσης του αεροδρομίου του Ελληνικού και αποφασίστηκε η παραμονή του στη θέση όπου βρισκόταν και να εξαγοραστεί σημαντική έκταση ανατολικά και νοτιοανατολικά του αεροδρομίου που θα επέτρεπε την επέκτασή του.

Μέσα στο 1958 πραγματοποιήθηκαν εργασίες στον ΚΑΑ (Κρατικό Αερολιμένα Αθηνών), για να μπορεί να εξυπηρετήσει τα νέου τύπου αεριωθούμενα αεροσκάφη. Οι εργασίες περιλάμβαναν την επιμήκυνση του κύριου διαδρόμου προσγειώσεων - απογειώσεων στα 3.000 μ (το αεροδρόμιο διέθετε από το 1950 δυο διαδρόμους τον αρχικό που περιοριζόταν από τη θάλασσα και έναν παράλληλο με την ακτή που έγινε και ο κύριος διάδρομος)²⁷⁶. Παράλληλα, παραγγέλθηκε μελέτη στην εταιρεία “Ammann & Whitney” για την επέκταση του ΚΑΑ. Η μελέτη προέβλεπε την κατασκευή ενός ανατολικού αεροσταθμού με τον οποίο ο ΚΑΑ θα μπορούσε να εξυπηρετήσει γύρω στους 2,5 εκ. επιβάτες το χρόνο.

Με την τεχνική και οικονομική βοήθεια ανάπτυξης των ΗΠΑ καταστρώθηκε πρόγραμμα επέκτασης και εξοπλισμού του, προκειμένου να εκσυγχρονιστεί. Τα έργα επέκτασης ξεκίνησαν το 1962 και προέβλεπαν την εγκατάσταση νέου αεροσταθμού στην ανατολική περιοχή, για την εξυπηρέτηση των ξένων αεροπορικών εταιρειών ενώ ο δυτικός αεροσταθμός παρέμενε σε αποκλειστική χρήση από την Ολυμπιακή Αεροπορία. Τα σχέδια του κεντρικού κτηρίου του νέου «ανατολικού» αεροσταθμού εκπονήθηκαν από τον φημισμένο Φιλανδο-αμερικανό αρχιτέκτονα Έερο Σαάρινεν (Eero Saarinen, 1910-1961)²⁷⁷. Η ανάπτυξη του αεροδρομίου Ελληνικού περιελάμβανε επίσης τη μεταφορά του πύργου ελέγ-

²⁷⁶ www.hcaa-eleng.gr, Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών - Ιστορία, 2006..

²⁷⁷ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, «Χθες, Σήμερα, Αύριο», Αθήνα Νοέμβριος 1970, σελ. 33-39 («Κρατικός Αερολιμήν Αθηνών»).



Ο αερολιμένας του Ελληνικού μέχρι το 1969 περιοριζόταν στον Δυτικό Αεροσταθμό, ο οποίος στη συνέχεια χρησιμοποιήθηκε αποκλειστικά από την Ολυμπιακή Αεροπορία. (ΥΠΑ, "Χθες, σήμερα, αύριο.", έκδοση ΥΠΑ, Νοέμβριος 1970)



Ο παλιός Πύργος Ελέγχου του αερολιμένα του Ελληνικού βρισκόταν μέχρι το 1969 στο Δυτικό Αεροσταθμό, και διακρίνεται στην εικόνα πίσω από το YS-11 που φαίνεται σταθμευμένο σε πρώτο πλάνο. (ΥΠΑ, "Χθες, σήμερα, αύριο.", έκδοση ΥΠΑ, Νοέμβριος 1970)



Ο Ανατολικός Αεροσταθμός του Αερολιμένα του Ελληνικού εγκαινιάστηκε το 1969.
(ΥΠΑ, "Χθες, σήμερα, αύριο.", έκδοση ΥΠΑ, Νοέμβριος 1970)



Ο Ανατολικός Αεροσταθμός του Κρατικού Αερολιμένα Αθηνών, όταν εγκαινιάστηκε το 1969 θεωρείτο υπόδειγμα αρχιτεκτονικής.
(ΥΠΑ, "Χθες, σήμερα, αύριο.", έκδοση ΥΠΑ, Νοέμβριος 1970)



Ο Ανατολικός Αεροσταθμός του Κρατικού Αερολιμένα Αθηνών, όταν εγκαινιάστηκε το 1969 θεωρείτο υπόδειγμα αρχιτεκτονικής εσωτερικού χώρου.
(ΥΠΑ, "Χθες, σήμερα, αύριο.", έκδοση ΥΠΑ, Νοέμβριος 1970)

χου στην περιοχή του ανατολικού αεροσταθμού καθώς επίσης και εγκατάσταση ραντάρ προσέγγισης και συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS). Το σύστημα ενόργανης προσγείωσης στο αεροδρόμιο του Ελληνικού λειτούργησε το 1968 και ήταν το πρώτο στην Ελλάδα⁹⁸. Τον Ιανουάριο του 1969 το ραντάρ προσέγγισης του αεροδρομίου του Ελληνικού ήταν το πρώτο ραντάρ πολιτικής αεροπορίας στον Ελληνικό χώρο, ενώ λίγο καιρό αργότερα ξεκίνησε και η κατασκευή του ραντάρ του Κέντρου Ελέγχου Περιοχής που εγκαταστάθηκε στον Υμηττό με εμβέλεια 200 μίλια. Τα επίσημα εγκαίνια του ανατολικού αεροσταθμού πραγματοποιήθηκαν το 1969.

17

Η Ολυμπιακή Αεροπορία του Αριστοτέλη Ωνάση



Ο Αριστοτέλης επιτυχημένος στις επιχειρήσεις του, έβαλε και την αεροπορική του εταιρεία σε τροχιά ανάπτυξης. Από την πρώτη στιγμή έθεσε την προσωπική του σφραγίδα στη νέα εταιρεία ξεκινώντας με το όνομά της, «Ολυμπιακή Αεροπορία». Ο Αριστοτέλης λάτρευε την ιστορία της Ελλάδας αλλά και τον αθλητισμό. Ήταν ένθερμος οπαδός της Ολυμπιακής ιδέας. Γιαυτό και τα ονόματα που διάλεγε περιστρέφονταν γύρω από αυτήν όπως «OLYMPIC MARITIME», «OLYMPIC SHIPPING AND

MANAGEMENT», αλλά και τα ονόματα των πλοίων, «Olympic Armour», «Olympic Legacy», «Olympic Loyalty», «Olympic Flair», «Olympic Flame» κλπ.

Μέσα από την Ολυμπιακή Αεροπορία ο Αριστοτέλης καταδείκνυε το κύρος το δικό του, αλλά και της Ελλάδας. Γρήγορα ανανέωσε τόσο τον στόλο όσο και την οργάνωση της Εταιρείας, χωρίς να μεμψιμοιρήσει για τα απαιτούμενα χρήματα, με αποτέλεσμα η Ολυμπιακή Αεροπορία να καταξιωθεί σύντομα σαν μια από τις καλύτερες αεροπορικές εταιρείες σε ολόκληρο τον κόσμο.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία εγκαινίασε τη λειτουργία της στις 6/4/1957 με την πτήση Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Στην πρώτη αυτή πτήση κυβερνήτης της «Ντακότας» ήταν ο 33χρονος Παύλος Ιωαννίδης. Ο ικανότατος αυτός νεαρός ήταν ένας από τους βασικούς ανθρώπους στους οποίους ο Αριστοτέλης εμπιστεύθηκε



την ανάπτυξη της νέας του εταιρείας. Η επιτυχία της επιλογής του ήταν τέτοια που ο Παύλος έγινε ένας από τους πλέον έμπιστους φίλους του Αριστοτέλη.

Τα δυο κυριότερα στελέχη της Εταιρείας ήταν ο Διευθύνων Σύμβουλος ο Κώστας Κονιαλίδης, και ο Εντεταλμένος Οικονομικός Σύμβουλος Μενέλαος Τόμπρας. Σύντομα δημιουργήθηκε θέση Αναπληρωτή Διευθύνοντος Συμβούλου όπου τοποθετήθηκε ο καθηγητής της Παντείου Ανωτάτης Σχολής Πολιτικών Επιστημών και πρόεδρος του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού Ιωάννης Γεωργάκης (τη δεκαετία του 1960 ο ΕΟΤ βρισκόταν στη σημαντικότερη άνθισή του μετά τον β' παγκόσμιο πόλεμο, κατασκευάζοντας σημαντικές ξενοδοχειακές και άλλες μονάδες με ιδιαίτερη καλαισθησία, σε ολόκληρη την Ελλάδα).

Δίνοντας μεγάλη έμφαση στην εμφάνιση της Εταιρείας, η διαμονή των πληρωμάτων στο εξωτερικό ξεκίνησε να γίνεται στα πολυτελέστερα ξενοδοχεία με τις καλύτερες συνθήκες, ενώ παρήγγειλε αμέσως 3 νέα 4-κινητήρια αεροσκάφη Ντάγκλας DC-6B. Το DC-6B είχε μήκος 35,18μ (105 πόδια & 7''), εκπέτασμα περυγών 35,81μ (117 πόδια & 6''), ύψος 8,66μ (28 πόδια & 5''), επιφάνεια περυγών 135,9μ² (1.463 τετρ. πόδια), με 4 κινητήρες «Διπλής Σφήκας» Πραττ & Ουίτνεϊ (Pratt & Whitney "Twin Wasp" R-2800-CB17 ισχύος 2.500 ίππων ή 1.700kW) με μέγιστο βάρος απογείωσης 48.578 χγρ (βάρος άδειου 25.110 χγρ) και μπορούσε να μεταφέρει 86 επιβάτες με 5μελές πλήρωμα σε αποστάσεις που έφθαναν τα 4.840 χλμ με ταχύτητα που έφθανε τους 274 κόμβους (507 χλμ/ώρα ή 315 μίλλια/ώρα) και ύψος πτήσης που έφθανε τα 25.000 πόδια (7.600μ).

Τα νέα DC-6B παραλήφθηκαν στις 25/7/1958 (νπολόγιο SX-DAD, Αρ. σειράς 45539, όνομα «Νήσος Ρόδος»), 8/8/1958 (νπολόγιο SX-DAE, Αρ. σειράς 45540, όνομα «Νήσος Κέρκυρα»), και στις 22/8/1958 (νπολόγιο SX-DAF, Αρ. σειράς 45543). Μέχρι τότε ενοικίασε 3 DC-6 από την γαλλική αεροπορική εταιρεία UAT ("Union Aéromaritime de Transport" με νπολόγιο F-BGTY, DC-6A με αρ. σειράς 43818, νπολόγιο F-BGTZ, DC-6B με αρ. σειράς 43827 και νπολόγιο F-BGSK, DC-6A με αρ. σειράς 44063) εγκαινιάζοντας στις 2/5/1957 την γραμμή Αθήνα - Ρώμη - Παρίσι - Λονδίνο με DC-6.

Επίσης προμηθεύτηκε ένα DC-4 που παρέλαβε στις 8/7/1958 από τις Βασιλικές Ολλανδικές Αερογραμμές (Douglas DC-4-1009, νπολόγιο SX-DAG, αρ. σειράς 42995, κατασκευής Ιουλ. 1946, προηγ. νπολόγιο KLM: PH-DBE, αρχικό ολλανδικό νπολόγιο PH-TCE), και 2 ακόμα DC-6 στις 15/7/1959 (νπολόγιο SX-DAH, DC-6 με αρ. σειράς 43124 και προηγούμενο νπολόγιο SE-BDF) και τέλος στις 12/12/1958 (νπολόγιο SX-DAI, DC-6B με αρ. σειράς 45544, όνομα «Νήσος Κρήτη» και προηγούμενο νπολόγιο N6574C).

Μέσα στο 1958 ξεκινά η γραμμή Αθήνα - Ζυρίχη - Φρανκφούρτη, Αθήνα - Τελ Αβίβ, καθώς επίσης Αθήνα - Κοζάνη και Αθήνα - Λάρισα. Επίσης εγκαινιάζεται το πρώτο γραφείο της Εταιρείας στην αμερικανική ήπειρο, στη Νέα Υόρκη.

Στις 20/7/1959 αναγγέλλεται η παραγγελία 2 «Κομπτών» από την Βρετανική Ντε Χάβιλλαντ που θα έβαζε πλέον την Ολυμπιακή Αεροπορία στη νέα εποχή των αεριωθουμένων αεροσκαφών. Τη χρονιά αυτή εγκαινιάζεται επίσης η γραμμή της Λήμνου.

Το πιπτικό έργο κατά τα 3 πρώτα χρόνια της Ολυμπιακής Αεροπορίας ήταν:

Στόλος	Περίοδος	1957	1958	1959
DC-3	Αεροσκάφη (*)	14	14	13
	Ώρες Πτήσης	16.110	14.551	16.551
DC-4	Αεροσκάφη (*)	1	2	2
	Ώρες Πτήσης	1.491	2.803	3.837
DC-6	Αεροσκάφη (*)	-	4	5
	Ώρες Πτήσης	-	3.164	9.523
Σύνολο	Ώρες Πτήσης	17.541	20.518	29.911

(*) Πλήθος αεροσκαφών στις 31 Δεκεμβρίου.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Στον πίνακα δεν περιλαμβάνεται το έργο των ενοικιασμένων αεροσκαφών DC-6.

Κάπου εκεί, συνέβη και το πρώτο ατύχημα της Ολυμπιακής Αεροπορίας που όμως δεν μπόρεσε να ανακόψει την έντονα ανοδική πορεία της.

18

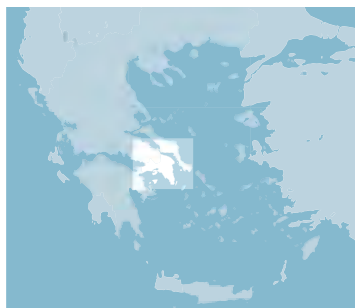
Το πρώτο ατύχημα της Ολυμπιακής Αεροπορίας και το μυστήριο του 19ου επιβάτη

(SX-BAD, Αυλώνα Αττικής 29/10/1959 17:25', πτήση OA214, Αθήνα - Θεσσαλονίκη)

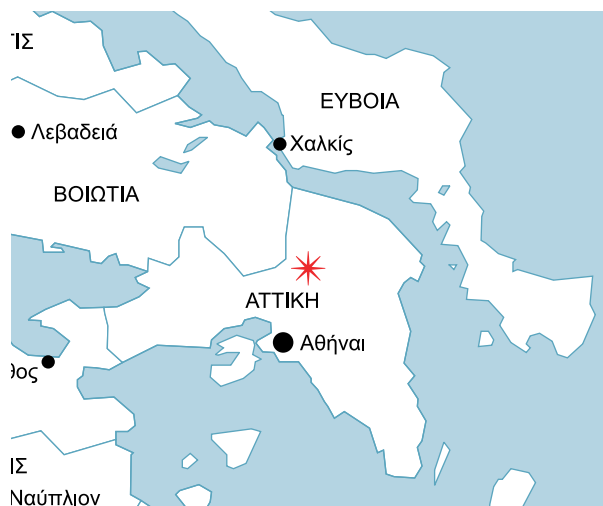
Την Πέμπτη 29/10/1959 στις 17:10'μμ η «Ντακότα» της Ολυμπιακής με νπολόγιο SX-BAD απογειώθηκε μετά από μικρή καθυστέρηση για την πτήση OA214 από την Αθήνα με προορισμό την Θεσσαλονίκη. Στην πτήση κυβερνήτης ήταν ο Αναστάσιος Καλοβυρνάς, συγκυβερνήτης ο Αθανάσιος Κουντούρης, αεροσυνοδός η Μαρία Κοκκίνου ενώ υπήρχαν και 15 επιβάτες.

Μετά την απογείωσή του το αεροπλάνο ακολούθησε πορεία 240°. Στις 17:15' ανέφερε ύψος 3.000 ποδών προς επίπεδο πτήσης 90 (9.000 ποδών) με υπολογιζόμενη διέλευση από Τανάγρα στις 17:28'. Στις 17:20' το αεροσκάφος καλώντας τον Έλεγχο Τανάγρας, ανέφερε διέλευση πάνω από την Πάρνηθα προς επίπεδο πτήσης 90. Αυτή ήταν η τελευταία επικοινωνία. Το ύψος του αεροσκάφους υπολογιζόταν στα 8.000 πόδια. Η κατακόρυφη ορατότητα ήταν καλή, με ελαφρά νέφωση, ισχυρό νότιο άνεμο επιφάνειας και ισχυρές αναταράξεις στο ύψος πτήσης.

Σύμφωνα με τους αυτόπτες μάρτυρες, το αεροσκάφος έκανε ασυνήθιστα ισχυρό θόρυβο με τους κινητήρες του, διέκριναν μάλιστα τμήμα της αριστερής πτέρυγας και άλλα κομμάτια να αποσπώνται από το αεροσκάφος και να πέφτουν προς το έδαφος. Την ίδια στιγμή το αεροσκάφος άρχισε να βυθίζεται περιδινούμενο, μέχρι που εξαφανίστηκε πίσω από το ύψωμα Αρμενιά. Το αεροσκάφος συνετρίβη στη θέση Τραμπάλα γύρω στα 9 χλμ νότια της Αυλώνας (ή Κακοσάλεσι, στη θέση 38°13'46"Β, 23°41'15"Α), ενώ το τμήμα της αριστερής πτέρυγας που αποκολλήθηκε βρέθηκε γύρω στα 5χλμ μακρύτερα (θέση 38°15'00"Β, 23°42'00"Α).



Η θέση στην οποία κατέπεσε το SX-BAD στις 29 Οκτωβρίου 1959.



Η εικόνα των συντριμμάτων αλλά και των θυμάτων ήταν οικτρή, σε σημείο που να εξετάζεται η ταφή τους σε ομαδικό τάφο χωρίς να γίνει αναγνώριση. Κατά την ιατροδικαστική έρευνα βρέθηκαν 19 θύματα κάτι που δεν μπόρεσε να εξηγηθεί από τους παράγοντες της Εταιρείας. Τελικά έγινε αναγνώριση των 18 αλλά παρέμεινε άγνωστη η ταυτότητα του 19ου θύματος. Σύμφωνα με δημοσίευμα της εποχής για την τύχη του αζήτητου 19ου θύματος²⁷⁸:

«...θα κρατηθεί μέχρι την Δευτέρα (Δευτέρα 9/11/1959) άταφο στο ιατροδικαστικό εργαστήριο, αφού ήδη έχει ταριχευθεί. Κατόπιν θα κληθεί ο δήμος να το ενταφιάσει. Ο ενταφιασμός δεν θα γίνει σε κοινό τάφο όπως συμβαίνει με τους αγνώστους αλλά σε ξεχωριστό, ώστε, αν υπάρξει ανάγκη να γίνει μελλοντική εκταφή. Το 19ο πτώμα έχει φωτογραφηθεί.»

Στη διερεύνηση ζητήθηκε η συνδρομή της αντίστοιχης υπηρεσίας διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων των ΗΠΑ, που ανταποκρίθηκε στέλνοντας έναν επιθεωρητή, ενώ πραγματοποίησε και κάποιους ελέγχους στα εργαστήριά της. Έλεγχοι επίσης πραγματοποιήθηκαν στο Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων (202 ΚΕΑ) αλλά και στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Το πόρισμα εκδόθηκε στις 14/2/1961 και απέδιδε το ατύχημα σε αστοχία υλικού (έμμεσα, αφού αποκλείστηκε η περίπτωση κακής συντήρησης από τα εργαστήρια της Ελβετικής Σουισαίρ - Swissair που πραγματοποιούσε τη συντήρηση των κινητήρων, ενώ αναφέρεται σε βλάβη, αποκλείοντας και πάλι έμμεσα τις καιρικές συνθήκες) που είχε σαν αποτέλεσμα το σπάσιμο της υποδοχής πείρου στο έμβολο αρ. 6 του

²⁷⁸ Εφημερίδα «Ελευθερία», Σάββατο 7/11/1959, σελ. 6 («Ερρυθμίσθη η διένεξις των δυο επιτροπών έρευνας για τα αίτια του αεροπορικού δυστυχήματος - Οι μάρτυρες λένουν ότι δεν υπήρξε 19ος επιβάτης - Παραμένει επομένως το μυστήριο του 19ου πτώματος»).

αριστερού κινητήρα (#1). Τα κομμάτια προκάλεσαν την άμεση ακινητοποίηση του άξονα του κινητήρα. Η στροφορμή της έλικας όμως ήταν εκατοντάδες φορές πολλαπλάσια από την αντοχή του άξονα ο οποίος αυτομάτως αποκόπηκε. Η έλικα συνέχισε περιστρεφόμενη χωρίς να διατηρήσει το βήμα της και συνεπώς την κίνησή της προς την κατεύθυνση κίνησης του αεροπλάνου. Το αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν να κινηθεί προς τα πίσω (σε σχέση με το αεροπλάνο) και με την περιστροφή της απέκοψε αρκετές δοκούς της πτέρυγας. Η πτέρυγα, αδυνατώντας πλέον να αντέξει την αεροδυναμική πίεση, αποκόπηκε και το αεροπλάνο έχασε την άνωσή του, έπεσε σε περιδίνηση και συνετρίβη.

Το ατύχημα δημιούργησε μεγάλη αναστάτωση μιας και συνδυάστηκε με την πρόσφατη ανάληψη των Ελληνικών Εναέριων Συγκοινωνιών από τον εφοπλιστή Αριστοτέλη Ωνάση προκαλώντας συζήτηση στο Κοινοβούλιο με επερωτήσεις Βουλευτών.

Η έντονα ανοδική πορεία όμως της εταιρείας υπερίσχυσε του ατυχήματος.

19

Η Ολυμπιακή Αεροπορία στην εποχή των αεριωθουμένων^{279/280}



Στις 1/4/1960 υπογράφεται μια πρωτοποριακή για την εποχή συμφωνία με την «Βρετανική Ευρωπαϊκή Αεροπορία» (BEA - “British European Airways”) για κοινή εκμετάλλευση δρομολογίων και χρήση εξοπλισμού. Απόρροια της συμφωνίας ήταν η μετέπειτα στενή συνεργασία με ανταλλαγή «Κομπτών IV-B» μεταξύ των δυο εταιρειών. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι «Κομήτες IV-B» βάφτηκαν σε συνδυασμένο σχήμα με τα χρώματα και των δυο εταιρειών (π.χ. νπολόγιο G-ARJL).

Ο «Κομήτης IV-B» είχε μήκος 35,97 μ., εκπέτασμα πτερύγων 32,87 μ., ύψος 8,70 μ., μέγιστο βάρος απογείωσης 71.650 χγρ., και μπορούσε να μεταφέρει 89 επιβάτες με ταχύτητα 835 χλμ/ώρα (450 κόμβους) με ύψος πτήσης 30.000 - 35.000 πόδια, ενώ είχε 4 κινητήρες Ρολλς - Ρόϋς Avon-525B.

Στις 26/4/1960 παραλαμβάνεται ο πρώτος «Κομήτης» (De Havilland DH106-4B “Comet”, με αρ. σειράς 6437, νπολόγιο SX-DAK, όνομα «Βασίλισσα Φρειδερίκη») και στις 14/5/1960 ο δεύτερος (De Havilland DH106-4B “Comet”, με αρ. σειράς 6438, νπολόγιο SX-DAL, όνομα «Βασίλισσα Όλγα», από 31/10/1979 στο «Science Museum Wroughton» της Βρετανίας με το νπολόγιο G-APYD της BEA). Στις 18/5/1960 πραγματοποιείται το πρώτο δρομολόγιο με «Κομήτη» που ήταν Αθήνα - Ρώμη - Παρίσι - Λονδίνο. Στις 14/7/1960 σε εφαρ-

²⁷⁹ Βαρδίκος Δ.&Ι., «Θεματική αεροπορική εγκυκλοπαίδεια», Αθήνα 1978, Τόμος 1ος Κεφ. 3ο σελ. 66-69 («Ελληνικές Αερομεταφορές [Ολυμπιακή Αεροπορία]»).

²⁸⁰ Λώμπ Κώστα, «Η εξέλιξη της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», έκδοση ΕΠΤΑΟΑ (Ένωση Πτυχιούχων Τεχνικών Αεροσκαφών Ολυμπιακής Αεροπορίας), Αθήνα (Νοέμβριος) 1988, σελ. 138-149 («Η εταιρεία των πέντε ηπείρων:»).



Ο Βρετανικής κατασκευής "Κομήτης-4B" ήταν ο πρώτος τύπος αεριωθούμενου αεροσκάφους της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

(αρχείο ΟΑ)

μογή της συμφωνίας, ενοικιάζεται από την BEA ένας ακόμη «Κομήτης» (De Havilland DH106-4B "Comet", με αρ. σειράς 6440, νπολόγιο G-APZM που στις 13/4/1966 αγοράστηκε και απέκτησε το Ελληνικό νπολόγιο SX-DAN, όνομα «Βασίλισσα Σοφία»).

Τον Ιούνιο του 1960 προστέθηκαν στους προορισμούς οι Βρυξέλλες και το Άμστερνταμ. Στις 21/7/1960 ξεκίνησε η δρομολόγηση «Κομπτών» στη γραμμή Αθηνών - Ζυρίχης - Φρανκφούρτης - Βρυξελλών, ενώ μέσα στον ίδιο χρόνο ξεκίνησαν με τα ίδια αεροσκάφη και οι απευθείας πτήσεις Αθηνών - Λονδίνου.

Στις 25/3/1961 ενοικιάζεται από την BEA ένας ακόμη «Κομήτης» (De Havilland DH106-4B "Comet", με αρ. σειράς 6447, νπολόγιο G-ARDI που στις 12/4/1966 αγοράστηκε και απέκτησε το Ελληνικό νπολόγιο SX-DAO, όνομα «Πριγκίπισσα Σοφία»). Τον Απρίλιο του 1961 ξεκινούν τα πρώτα νυκτερινά δρομολόγια Αθηνών - Λονδίνου. Από τις 1/6/1961 δρομολογείται «Κομήτης» και προς Άμστερνταμ. Την ίδια χρονιά ανοίγει γραφείο στο Λος Άντζελες (Los Angeles) το πρώτο στις δυτικές πολιτείες και το τρίτο στις ΗΠΑ (μετά τη Νέα Υόρκη και το Σικάγο). Επίσης το 1961 ήρθε και η πρώτη διάκριση στον τομέα της ενδυμασίας του ιπτάμενου προσωπικού που επιμελούντο οι μεγαλύτεροι σχεδιαστές μόδας στον κόσμο, σε διεθνή διαγωνισμό που πραγματοποιήθηκε στην Ολλανδία, όταν η αεροσυνοδός Αικατερίνη Νικολοπούλου κέρδισε το κύπελλο της «Μις Στολή Αεροσυνοδού» χαρακτηρίζοντας μιαν ακόμα προσπάθεια που καταβαλλόταν για την εμφάνιση της Εταιρείας.

Το 1962 ανοίγει γραφείο στον Άγιο Φραγκίσκο των ΗΠΑ, ενώ «Κομήτης» της Ολυμπιακής κάνει την πτήση Λονδίνο - Αθήνα σε 2:51' που ήταν ο γρηγορότερος χρόνος που επιτεύχθηκε μέχρι τότε από όλες τις εταιρείες. Υπογράφεται συμφωνία εμπορικής κοινοπραξίας με την Γερμανική Λουφτχάνσα (Lufthansa) για την εκμετάλλευση των γραμμών μεταξύ Ελλάδας - Γερμανίας²⁸¹. Συνεχίζοντας τις διακρίσεις στον τομέα της ενδυμασίας η Ολυμπιακή διακρίνεται σε διεθνή διαγωνισμό που πραγματοποιήθηκε στο Κάιρο, καταλαμβάνοντας

²⁸¹ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, «Χθες, Σήμερα, Αύριο», Αθήνα Νοέμβριος 1970, σελ. 61-69 («Αι Εθνικά Αεροπορικά γραμμαία.»).

την πρώτη θέση της «Μις Εθνική Ενδυμασία 1962» και την τρίτη σαν «Μις Αεροσυνοδός 1962».

Η πορεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας ήταν ιδιαίτερα επιτυχημένη, με αποτέλεσμα η κυβέρνηση να παραχωρήσει τροποποίηση της αρχικής σύμβασης²⁸² σύμφωνα με την οποία το προνόμιο της αποκλειστικής εκμετάλλευσης των Ελληνικών αερομεταφορών παρατάθηκε μέχρι τις 6/10/1986.

Στις 23/6/1963 ανοίγει η γραμμή της Σάμου, ενώ την ίδια χρονιά η γραμμή της Κέρκυρας εξυπηρετείται με DC-6B, διορίζονται αντιπρόσωποι της Ολυμπιακής σε πολλές πόλεις της Αραβικής χερσονήσου και είναι η πρώτη φορά που η Ολυμπιακή κλείνει τη χρονιά με κέρδη²⁸³. Υπογράφονται συμμαχίες με την ελβετική Σουισαίρ (Swissair) και τη γαλλική Αιρφράνς (Air France)²⁸¹ για την εκμετάλλευση των γραμμών μεταξύ Ελλάδας - Ελβετίας και Ελλάδας - Γαλλίας αντίστοιχα.

Στις 6/4/1964 προστίθεται στους προορισμούς η Κως, ενώ στις 1/5/1964 προστίθεται στον στόλο ένα ακόμη καινούργιο DC-6B (Douglas DC-6B, αριθ. σειράς 44087, νπολόγιο SX-DAM, όνομα «Νήσος Λέσβος»). Στις 2/8/1964 προστίθεται στους προορισμούς το Άκτιο για να εξυπηρετηθούν η Πρέβεζα και η Λευκάδα, ενώ στις 8/9/1964 προστίθεται και ο Βόλος. Στο θερινό πρόγραμμα της χρονιάς περιλαμβάνεται και η γραμμή Ρόδος - Τελ-Αβίβ.

Στις 22/4/1965 υπογράφεται η παραγγελία τριών αεριωθουμένων «Μπόινγκ». Στη συμφωνία περιλαμβάνεται αποστολή τεχνικού αντιπροσώπου της «Μπόινγκ» στην Αθήνα για την τεχνική υποστήριξη των αεροσκαφών. Ξεκινά η εκπαίδευση του ιπτάμενου και τεχνικού προσωπικού στην Αμερική.

Το «Μπόινγκ 707-320C» είχε μήκος 46,61 μ., εκπέτασμα πτερύγων 44,42 μ., ύψος 12,75 μ., με μέγιστο βάρος απογείωσης 151.500 χгр., και μπορούσε να μεταφέρει 145 επιβάτες (10 επιβατών α' θέσης και 135 τουριστικής) με μέγιστη ταχύτητα 820 χλμ/ώρα (442 κόμβους) με μέγιστο ύψος πτήσης 42.000 πόδια, ενώ είχε 4 κινητήρες Πραττ & Ουίτνεϊ JT3D-3B.

Μέσα στο 1965 παράλληλα, ετοιμάζεται πλήρης τεχνική βάση με μεγάλο υπόστεγο για την εξυπηρέτηση των αεριωθουμένων αεροσκαφών και την στέγαση όλων των απαραίτητων αποθηκών, συνεργείων και γραφείων¹⁶⁷. Το υπόστεγο αυτό λόγω του μεγέθους του, είχε πλέον ηλεκτροκίνητες πόρτες ενώ σε αντίθεση με τα προηγούμενα είχε και θέρμανση. Οι εγκαταστάσεις αυτές λόγω του επείγοντος κατασκευάστηκαν με τα αμερικάνικα πρότυπα, δηλαδή χωρίς χρήση οπλισμένου σκυροδέματος, με ατσάλινο σκελετό. Με τις εγκαταστάσεις αυτές ο Αριστοτέλης κάλυψε μian ακόμη μεγάλη συμβατική υποχρέωση που είχε από την σύμβαση.

²⁸² ΝΔ 4262, «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως της από 30 Ιουλίου 1956 συμβάσεως, περί αεροπορικών συγκοινωνιών και κυρώσεως των υπ. Αριθμ. α) 136/20.10.1959, β) 148/5.11.1959, γ) 166/18.12/1959 και δ) 52/4.4.1960 πράξεων του Υπουργικού Συμβουλίου και άλλων τινών διατάξεων», ΦΕΚ Α187, 12/11/1962.

²⁸³ Περιοδικό «Time», Παρασκευή 10/6/1966, «Aristotle the Airman».



Για την εξυπηρέτηση των νέων Μπόϊνγκ 707 το 1965 κατασκευάστηκαν νέες εγκαταστάσεις για την Τεχνική Βάση στον Δυτικό Αεροσταθμό του Ελληνικού.
(αρχείο ΟΑ)



Το υπόστεγο που κατασκευάστηκε το 1965 στον Δυτικό Αεροσταθμό του Ελληνικού για τις γενικές επισκευές των Μπόϊνγκ 707 όπως ήταν γύρω στο 1977.
(αρχείο ΟΑ)

Τα νέα αεροσκάφη προορίζονται για σύνδεση με την Αμερική, και τα γραφεία της Ολυμπιακής στην Αμερική αυξάνονται μέσα στη χρονιά, από 5 σε 19. Ξεκινούν δρομολόγια Αθηνών - Λονδίνου μέσω Κέρκυρας, Αθηνών - Παρισίων χωρίς ενδιάμεσο σταθμό και νυκτερινά δρομολόγια Αθηνών - Ζυρίχης με επέκταση μέχρι την Φραγκφούρτη.

Το 1966 ήταν η χρονιά που ο Αριστοτέλης με την Ολυμπιακή, πραγματοποίησε την εντυπωσιακή είσοδό του στην Αμερική. Οι ΗΠΑ έβλεπαν στο πρόσωπο του Αριστοτέλη έναν άνθρωπο χωρίς δισταγμούς^{284/285}, που αψηφούσε τη διεθνή νομιμότητα^{286/287}, που μπορούσε να βάλει σε κίνδυνο τις ευαίσθητες διεθνείς ισορροπίες^{288/289}.

Στις 11/5/1966 παραλαμβάνει το πρώτο «Μπόϊνγκ» (Boeing 707-384C, με αριθμό σειράς 18948, νπολόγιο SX-DBA, όνομα «Πόλη των Αθηνών») που θεωρείτο η τελευταία λέξη της αεροναυπηγικής, στις 21/5/1966 παραλαμβάνει το

²⁸⁴ Εφημερίδα «The United Press», Τετάρτη 17/11/1954, σελ. 1 («Peru's Navy Seizes 5 Onassis Whalers; PERUVIANS SEIZE 5 ONASSIS SHIPS»).

²⁸⁵ Frischauer Willi, «Ari' Onassis Grew Up in a World Stormed by War», εφημερίδα «The Washington Post», 22/10/1968, σελ. C1.

²⁸⁶ Horne George, «U. S. SUES ONASSIS ON BROKEN PACT; Charges Failure to Construct American-Flag Tankers -- Asks Return of 14 Ships», Εφημερίδα «The New York Times», Παρασκευή 13/6/1958, οικονομικό τμήμα, σελ. 46.

²⁸⁷ Εφημερίδα «The New York Times», Τρίτη 14/12/1954, οικονομικό τμήμα, σελ. 67 («Onassis Pays \$3,000,000 Fine»).

²⁸⁸ Sulzberger C.L., «U. S. Studies Onassis Monopoly For Shipping Saudi Arabia's Oil; Contract Would Give Nation About \$50,000,000 a Year in Tanker Royalties», Εφημερίδα «The New York Times», Τετάρτη 23/6/1954, οικονομικό τμήμα, σελ. 53.

²⁸⁹ Περιοδικό «Times», Δευτέρα 16/7/1956, «Onassis' Sea Monster».



Με την αγορά των Μπόινγκ 707 που αντικατέστησαν τους "Κομήτες" η Ολυμπιακή Αεροπορία μπήκε στην εποχή των Μπόινγκ.

(αρχείο ΟΑ)

δεύτερο (Boeing 707-384C, με αριθμό σειράς 18949, νολόγιο SX-DBB, όνομα «Πόλη της Κορίνθου»), ενώ στις 18/6/1966 παραλαμβάνει το τρίτο (Boeing 707-384C, με αριθμό σειράς 18950, νολόγιο SX-DBC, όνομα «Πόλη της Κνωσού»).

Το 1966 ξεκινά η κατασκευή του «Μεγάρου της Ολυμπιακής» («OLYMPIC TOWER») στην καρδιά του Μανχάταν στη Νέα Υόρκη, δίπλα στον Καθεδρικό Ναό του Αγίου Πατρικίου (5η Λεωφόρος αρ. 645, μεταξύ των δρόμων 51 και 52) που ήταν ένας ιδιόκτητος ουρανοξύστης ύψους 189μ, 51 ορόφων και ολοκληρώθηκε το 1976. Ήταν ο πρώτος ουρανοξύστης στη Νέα Υόρκη που συνδύαζε την ύπαρξη γραφείων και εμπορικού κέντρου (μέχρι τον 20ο όροφο) με πολυτελή διαμερίσματα (από τον 21ον όροφο και πάνω).

Στις 1/6/1966 ξεκινούν οι πτήσεις Αθηνών - Νέας Υόρκης μέσω Ρώμης και Παρισιού, ενώ τον επόμενο μήνα ξεκινούν οι απευθείας πτήσεις. Η Ολυμπιακή ήταν η 21η αεροπορική εταιρεία που πέραγε τον Ατλαντικό, σε μια εποχή που υπολογιζόντουσαν συνολικά 4,1 εκ. επιβάτες το χρόνο να κάνουν το ταξίδι πληρώνοντας γύρω στα 800 εκ. δολάρια που μοιράζονταν στις εταιρείες²⁸³. Για κάθε πτήση την θερινή περίοδο, τα συνολικά έσοδα υπολογιζόντουσαν στις 27.000 δολάρια με κέρδη τα 15.000 δολάρια (55%)²⁸³. Από την Αμερική στην Αθήνα πετούσαν μονάχα δυο εταιρείες (TWA, El-Al), ενώ οι αναμενόμενοι επιβάτες ήταν 115.000²⁸³. Με στόχο το 30% της επιβατικής κίνησης η Ολυμπιακή ανέμενε σημαντική αύξηση των κερδών της που δικαιολογούσε την διαφημιστική εκστρατεία των 2 εκ. δολαρίων που πραγματοποίησε στις ΗΠΑ²⁸³.

Η Ολυμπιακή βρισκόταν πλέον μεταξύ των καλύτερων εταιρειών. Ήταν η εποχή που το γεύμα στους επιβάτες της α' θέσης προσφερόταν με επίχρυσα μαχαίροπάρουνα. Η Ολυμπιακή Αεροπορία αυξάνει πλέον εντυπωσιακά την επιβατική της κίνηση.

Με δεδομένη την επιτυχημένη πορεία, το Ελληνικό Δημόσιο στις 10/10/1966 εγκρίνει την παράταση της αρχικής σύμβασης²⁹⁰ για αποκλειστική εκμετάλλευση

²⁹⁰ ΒΔ.862/1966, «Περί κυρώσεως καταρτισθείσης συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ολυμπιακής Αεροπορίας Α.Ε.», ΦΕΚ Α221, 25/10/1966.

των Ελληνικών αερομεταφορών για άλλα 20 χρόνια από τη μέχρι τότε λήξη της (δηλ. μέχρι τις 6/10/2006).

Το 1967 τα αεροσκάφη DC-4 αντικαθίστανται οριστικά από τα DC-6. Για τον σκοπό αυτό παραλαμβάνονται δυο DC-6B, ένα τον Μάρτιο 1967 (Douglas DC-6B, αρ. σειράς 45218, νπολόγιο SX-DAP, όνομα «Νήσος Χίος») και ένα στις 16/11/1967 (Douglas DC-6B, αρ. σειράς 45224, νπολόγιο SX-DAR, όνομα «Νήσος Σάμος»).

Τον Οκτώβριο του 1967 παραλαμβάνονται δυο αμφίβια αεροσκάφη «Πιάτζιο» χωρητικότητας 4 ατόμων, για προσωπική χρήση από τον Αριστοτέλη, κυρίως για την μετάβασή του από το Ελληνικό στον Σκορπιό και το αντίστροφο. Συγκεκριμένα στις 7/10/1967 (Κατασκευαστής Piaggio, τύπος P-136-L2 Amphibian, αρ. σειράς 242, με δυο ελικοφόρους κινητήρες κατασκευής Lycoming τύπου OSO-480-BIC 6-S, νπολόγιο SX-BDB) και 24/10/1967 (Piaggio P-136-L2 Amphibian, αρ. σειράς 246, νπολόγιο SX-BDC). Ο γιος του Αριστοτέλη, ο Αλέξανδρος, ήταν ένας από τους πρώτους χειριστές αμφίβιου αεροσκάφους στην Ελλάδα.

Το 1967 τα γραφεία και οι αντιπρόσωποι της εταιρείας καλύπτουν 76 πόλεις σε 35 χώρες στις 5 ηπείρους, ενώ στην Ελλάδα ανέρχονται στους 80 καλύπτοντας τις πόλεις και τα νησιά. Στον τομέα της ενδυμασίας συνεχίζονται οι διακρίσεις με 2ο βραβείο σε διεθνή διαγωνισμό που πραγματοποιήθηκε στην πόλη Πούντα ντελ Έστε της Ουρουγουάης. Επίσης διατέθηκε ειδικά διασκευασμένο 707 (είχε τοποθετηθεί παρεκκλήσι) να μεταφέρει τον Οικουμενικό Πατριάρχη Αθναγόρα Ι΄ στη Ρώμη για την ιστορική συνάντησή του με τον Πάπα Παύλο VI.

Στις 2/2/1968 παραλαμβάνεται ένα ακόμα DC-6 (Douglas DC-6B, αρ. σειράς 45223, νπολόγιο SX-DAS, όνομα «Νήσος Κως»). Στις 5/6/1968 παραλαμβάνεται ένα ακόμα «Μπόινγκ» (Boeing 707-384C, με αριθμό σειράς 19760, νπολόγιο SX-DBD, όνομα «Πόλη της Σπάρτης»). Τον Νοέμβριο 1968 παραλαμβάνεται ένα ακόμα (Douglas DC-6B, αρ. σειράς 44871, νπολόγιο SX-DAQ, όνομα «Νήσος Λήμνος»).

Με πρωτοβουλία του Αλέξανδρου Ωνάση, ιδρύθηκε η ΔΕΕΑ (Διεύθυνση Ελικοπτέρων και Ελαφρών Αεροσκαφών)²⁹¹ με αντικείμενο τις υπηρεσίες αεροταξί. Στις 4/8/1968 αγοράζεται για λογαριασμό της ΔΕΕΑ ένα θθέσιο ελικόπτερο Αλλουέτι III (Κατασκευαστής Aerospatiale, τύπος SE 3160 Alouette III, αρ. σειράς 1509, με 1 κινητήρα κατασκευής Turbomeca τύπου Artouste III B, νπολόγιο SX-HAC). Στις 4/9/1968 παραλαμβάνεται ένα δικινητήριο 7θέσιο αεροσκάφος «Πάιπερ Ναβάχο» (Κατασκευαστής Piper, τύπος PA-31 Turbo Navajo, αρ. σειράς 34-252, με 2 κινητήρες κατασκευής Lycoming τύπου L-10-

²⁹¹ Λώμη Κώστα, «Η εξέλιξη της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», έκδοση ΕΠΤΑΟΑ (Ενωση Πτυχιούχων Τεχνικών Αεροσκαφών Ολυμπιακής Αεροπορίας), Αθήνα (Νοέμβριος) 1988, σελ. 175-176 («Ολυμπιακή Αεροπολία.»).



Η Ολυμπιακή Αεροπορία ήταν η πρώτη αεροπορική εταιρεία στον κόσμο που παρήγγειλε και παρέλαβε το τρικινητήριο Μπόινγκ 727 το 1968.

(από διαφημιστική κάρτα)

540-A2A Piston-Turbocharged, νολόγιο SX-BDD). Στις 24/10/1968 παραλαμβάνεται από την ΔΕΕΑ ένα ακόμη 5-θέσιο «Πίπερ Άζτεκ» (Κατασκευαστής Piper, τύπος PA-23-250 [6PCLM] Aztec, αρ. σειράς 27-3967, με 2 κινητήρες κατασκευής Lycoming τύπου L-10-540-C4B5 Piston, νολόγιο SX-BDE).

Το καλοκαίρι του 1968 ενοικιάζεται για μια δοκιμαστική περίοδο ένα ελικόπτερο 34 θέσεων (Sud Aviation SA321F - Super Frelon, αρ. σειράς 1, νολόγιο F-OCMF, όνομα «Ερμής») για να εξυπηρετήσει τις πτήσεις στα νησιά (Σκιάθος, Μύκονος, Χίος και Σαντορίνη) όπου δεν υπήρχαν ακόμη κατάλληλα αεροδρόμια. Το συγκεκριμένο ελικόπτερο που ήταν πολιτική έκδοση στρατιωτικού, δεν ήταν ιδιαίτερα επιτυχημένο και η Ολυμπιακή παρέμεινε η μόνη εταιρεία που χρησιμοποίησε το πρωτότυπο για έναν περίπου χρόνο και τελικά κατέληξε στο μουσείο (Μουσείο Ελικοπτερίων, Weston Super Mare, Βρετανία). Αυτή ήταν και η μοναδική περίπτωση μέχρι σήμερα για όλο τον κόσμο όπου ελικόπτερο χρησιμοποιήθηκε σε τακτικές αερογραμμές.

Στις 20/10/1968 ο Αριστοτέλης παντρεύεται την Τζάκυ Μπουβιέρ (Jacqueline Bouvier) χήρα του δολοφονημένου προέδρου των ΗΠΑ Ιωάννη Κέννεντυ (John Fitzgerald Kennedy, 22/11/1963).

Στις 1/11/1968 πραγματοποιείται η έναρξη του δρομολογίου Αθήνα - Ναϊρόμπι - Γιοχάνεσμπουργκ.

Στις 19/12/1968 παραλαμβάνεται το πρώτο 3κινητήριο αεριωθούμενο της Μπόινγκ το 727 (Boeing 727-284, αρ. σειράς 20003, νολόγιο SX-CBA, όνομα «Όρος Όλυμπος») από μια παραγγελία 6 αεροσκαφών που στόχο είχε να αντικαταστήσει τους «Κομήτες». Η Ολυμπιακή είναι η πρώτη αεροπορική εταιρεία που παρήγγειλε αυτόν τον τύπο.

Το «Μπόινγκ 727-284» είχε μήκος 48,03 μ., εκπέτασμα πτερύγων 32,92μ., ύψος 10,36 μ., με μέγιστο βάρος απογείωσης 78.220 χγρ., με 3 κινητήρες Πραττ & Ουίτνεϊ JT8-9A και μπορούσε να μεταφέρει 146 επιβάτες (8 α' θέσης & 138 τουριστικής θέσης) με ταχύτητα 895 χλμ/ώρα σε ύψος πτήσης 29.000 - 33.000 ποδών σε αποστάσεις που έφθαναν τα 3.700 χλμ (2.000 NM).

Στις 20/12/1968 παραλαμβάνει ένα ακόμα 707 (Boeing 707-384B, με αριθμό σειράς 20035, νολόγιο SX-DBE, όνομα «Πόλη της Πέλλας»).



Τα τέλη της δεκαετίας του 1960 υπήρξαν περίοδος έντονου πειραματισμού για την Ολυμπιακή, η οποία έφθασε να χρησιμοποιήσει το εικονιζόμενο ελικόπτερο 30 θέσεων (πρωτότυπο, νολόγιο F-OCMF), για την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων (καλοκαίρι 1968 - καλοκαίρι 1969). Έτσι έγινε η μοναδική αεροπορική εταιρεία στα παγκόσμια χρονικά που πραγματοποίησε ένα τέτοιο εγχείρημα, ενώ το ελικόπτερο δωρήθηκε τη δεκαετία του 1990 από τον κατασκευαστή στο μουσείο ελικοπτερών του Weston Super Mare στη Βρετανία όπου εκτίθεται με τα χρώματα της Ολυμπιακής.

(Ευγενική χορηγία EADS, το ελικόπτερο μετά το 1969 σε απόθεση στη Γαλλία)

Το 1968 επίσης προστίθενται απευθείας πτήσεις Λονδίνου - Ρώμης, Βρυτιού - Λευκωσίας ενώ στο δρομολόγιο Αθήνα - Φρανκφούρτη μπαίνει σαν ενδιάμεσος σταθμός η Θεσσαλονίκη. Στους εσωτερικούς προορισμούς προστίθεται ο Πύργος ενώ πραγματοποιούνται επίσης πτήσεις προς Πόρτο-Χέλι (Σπέτσες).

Στις 18/1/1969 προστίθεται στον στόλο ένα ακόμα 727 (Boeing 727-284, αρ. σειράς 20004, νολόγιο SX-CBB, όνομα «Όρος Πίνδος»), ενώ στις 23/1/1969 προστίθεται ένα ακόμα 707 (Boeing 707-384B, με αριθμό σειράς 20036, νολόγιο SX-DBF, όνομα «Πόλη των Μυκηνών»). Στις 7/2/1969 προστίθενται δυο ακόμα 727 (Boeing 727-284, αρ. σειράς 20005, νολόγιο SX-CBC, όνομα «Όρος Παρνασσός» και αρ. σειράς 20006, νολόγιο SX-CBD, όνομα «Όρος Ελικών»). Το 1969 είναι η τελευταία χρονιά που χρησιμοποιούνται οι «Κομήτες» οι οποίοι πλέον πωλούνται στη BEA. Στις 24/10/1969 παραλαμβάνεται το πέμπτο 727 (Boeing 727-284, αρ. σειράς 20201, νολόγιο SX-CBE, όνομα «Όρος Άθως»).

Στις 1/4/1969 εγκαινιάζεται η γραμμή Αθηνών - Μόντρεαλ και Αθηνών - Βιέννης με 3 πτήσεις κάθε εβδομάδα. Στις 12/6/1969 η γραμμή του Μόντρεαλ επεκτείνεται μέχρι το Σικάγο. Τη χρονιά αυτή πτήσεις προς την Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή ξεκινούν να πραγματοποιούνται με 727, ενώ η σύνδεση με Χίο γίνεται καθημερινή.

Στις 9/6/1969 παραλαμβάνεται από την ΔΕΕΑ ένα 3-θέσιο Πάϊπερ Τσερόκι (Κατασκευαστής Piper, τύπος PA-28-140 Cherokee, αρ. σειράς 28-25626, με 2 κινητήρες κατασκευής Lycoming τύπου O-320-E2A Piston, νολόγιο SX-BDF). Στις 29/6/1969 παραλαμβάνεται επίσης από την ΔΕΕΑ ένα 4-θέσιο ελικόπτερο Αλουέτ II (Κατασκευαστής Aerospatial, τύπος SA 318C Alouette II, αρ. σειράς 2042, κινητήρα κατασκευής Turbomeca τύπου Astazou IIA, νολόγιο SX-HAH).

Το 1969 πλέον, μεγάλες προσωπικότητες εμπιστεύονται την Ολυμπιακή, ενώ η επιβατική κίνηση παρουσιάζει αύξηση κατά 23,6% και φθάνει τους 1.554.824 επιβάτες.

Το 1969 επίσης έγιναν τα εγκαίνια του ανατολικού αεροσταθμού του ΚΑΑ (Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών), σε σχέδια του Φινλανδο-Αμερικανού αρχιτέκτονα E. Saarinen, σύμφωνα με τη μελέτη επέκτασης του ΚΑΑ ("Amman & Whitney", 1958). Ο δυτικός αεροσταθμός, που κατασκευάστηκε με δαπάνη του Αριστοτέλη σύμφωνα με συμβατική υποχρέωση που είχε, παραδόθηκε στην αποκλειστική χρήση από την Ολυμπιακή Αεροπορία, ενώ ο ανατολικός αεροσταθμός εξυπηρετούσε όλες τις υπόλοιπες εταιρείες. Η συνολική επιβατική κίνηση του αερολιμένα ήταν 3,3 εκ. επιβάτες τον χρόνο.

Το πτητικό έργο την δεκαετία αυτή συνοψίζεται στον πίνακα:

Στόλος	Περίοδος	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
DC-3	A/φη (*) Ώρες Πτ.	13 12.456	13 8.395	13 8.396	6 7.244	6 7.872	6 8.175	6 8.770	6 8.494	6 8.924	6 8.489
DC-4	A/φη (*) Ώρες Πτ.	2 4.297	2 3.248	2 2.786	2 2.676	2 2.646	2 2.623	2 1.939	- 15	- -	- -
DC-6	A/φη (*) Ώρες Πτ.	5 7.349	5 5.523	5 5.031	5 6.205	6 5.969	6 7.169	6 7.194	8 9.078	10 11.359	9 11.615
«Κομήτες»	A/φη (*) Ώρες Πτ.	3 4.122	5,5 8.879	5,5 10.013	5,5 10.190	5,5 12.001	5,5 12.771	5,5 12.737	5,5 12.650	5,5 12.391	- 1.298
B707	A/φη (*) Ώρες Πτ.	- -	- -	- -	- -	- -	- -	3 5.677	3 10.077	5 11.512	6 18.004
B727	A/φη (*) Ώρες Πτ.	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	1 85	5 9.110
Σύνολο	Ώρες Πτ.	28.224	26.045	26.226	26.315	28.488	30.738	36.317	40.314	44.271	48.516

(*) Πλήθος αεροσκαφών στις 31 Δεκεμβρίου.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Το πλήθος των «Κομητών» παρουσιάζεται 5,5 επειδή υπήρχαν κοινοί με την ΒΕΑ. Επίσημα η Ολυμπιακή είχε 4.

Από άποψη μεταφορικού έργου :

	1959	1964	1969
Επιβάτες	409.262	648.917	1.432.249
Χιλιόμετρικοί Επιβάτες (x1.000)	209.500	437.787	1.717.549
Εμπορεύματα (τόννοι)	3.858	8.828	15.788
Ταχυδρομείο (τόνοι)	589	1.258	1.752
Διανυθέντα χλμ (x1.000)	8.662	11.017	3.444
Προσφερθείσες χλμ-θέσεις (x1.000)	412.843	841.700	3.426.892

Το 1969 όμως, δεν ήταν καλή χρονιά από άποψη συμβάντων.

20

1969, η χρονιά των συμβάντων για την Ολυμπιακή Αεροπορία

20.1 Η πρώτη αεροπειρατεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας (DC-6B, 2/1/1969, πτήση Ηράκλειο - Αθήνα)

Η πτήση από το Ηράκλειο προς την Αθήνα την Πέμπτη 2/1/1969 ήταν προγραμματισμένη με αεροσκάφος DC-6 και εκτός από τα 6 μέλη του πληρώματος είχε 97 επιβάτες²⁹². Το αεροσκάφος απογειώθηκε από το αεροδρόμιο του Ηρακλείου στις 10 πμ με κυβερνήτη τον 36χρονο Διονύσιο Μαυροκέφαλο. Πέντε λεπτά αργότερα ο 30χρονος επιβάτης Γεώργιος Φλαμουρίδης μπήκε στο θάλαμο διακυβέρνησης και ζήτησε με την απειλή όπλου από τον κυβερνήτη να αλλάξει πορεία προς Αίγυπτο. Ο κυβερνήτης φαίνεται ότι αντέδρασε και ο Γεώργιος πυροβόλησε για εκφοβισμό με αποτέλεσμα να τρυπήσει το παράθυρο του θαλάμου διακυβέρνησης. Άλλη προσπάθεια του κυβερνήτη να κατευθυνθεί προς την Αθήνα έγινε αντιληπτή από τον Γεώργιο ο οποίος φαινόταν αποφασισμένος για τα πάντα. Ο Διονύσιος φαίνεται ότι προσπάθησε να επικοινωνήσει με την Αθήνα. Κατευθυνόταν ήδη προς την Αίγυπτο όταν δυο καταδιωκτικά της Ελληνικής Βασιλικής Αεροπορίας πλησίασαν πολύ κοντά το αεροσκάφος με την διαταγή να επιστρέψει προς την Αθήνα. Η απάντηση του Γεωργίου ήταν ότι με την πρώτη προσπάθεια αλλαγής της πορείας θα ανατίνιζε το αεροσκάφος. Τα καταδιωκτικά συνέχισαν να πετούν πολύ κοντά στο αεροσκάφος προσπαθώντας να το αναγκάσουν σε αλλαγή πορείας. Μετά από μερικά λεπτά όταν το DC-6 είχε φθάσει κοντά στα όρια του Ελληνικού εναέριου χώρου τα πολεμικά αεροσκάφη

²⁹² Εφημερίδα «ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ», (Αίγυπτος) Παρασκευή 3/1/1969 σελ.1 («Δραματικών επεισόδων συνεχλόνισε το Κάϊρον και Αθήνας - Έλλην φυγής ωδήγησεν εις το Κάϊρον αεροπλάνον της 'Ολυμπιακής Αεροπορίας'»).



Στις 2/1/1969 το αεροσκάφος DC-6B που απογειώθηκε από το Ηράκλειο με προορισμό την Αθήνα, οδηγήθηκε στο αεροδρόμιο του Καΐρου.

αποσύρθηκαν, προκειμένου να μην παραβιάσουν τον εναέριο χώρο της Αιγύπτου.

Τότε ο κυβερνήτης ζήτησε άδεια από τον Έλεγχο Εναέριας Κυκλοφορίας της Αιγύπτου να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο του Καΐρου λόγω αεροπειρατείας. Οι Αιγυπτιακές αρχές επέτρεψαν την προσγείωση θέτοντας ταυτόχρονα τον Διεθνή Αερολιμένα του Καΐρου σε αυστηρά μέτρα ασφαλείας. Η ορατότητα στο αεροδρόμιο του Καΐρου ήταν πολύ περιορισμένη και υπήρξε η σκέψη να προσγειωθούν στην Αλεξάνδρεια. Όμως η ορατότητα στην Αλεξάνδρεια ήταν ακόμη χειρότερη και ο διάδρομος προσγείωσης μικρότερος.

Το αεροσκάφος τελικά προσγειώθηκε με την βοήθεια του ραντάρ προσέγγισης του αεροδρομίου στις 12:40΄ το μεσημέρι στο Κάιρο όπου ο Γεώργιος ζήτησε πολιτικό άσυλο. Το βράδυ της ίδιας μέρας στάλθηκε στο Κάιρο 707 για την παραλαβή και επιστροφή των επιβατών στην Αθήνα.

Ο Γεώργιος, οικοδόμος και μέλος κομμουνιστικής οργάνωσης, είχε καταδικαστεί από την δικτατορία σε 6 μήνες φυλάκιση²⁹³. Μετά από την αποφυλάκισή του τέθηκε κάτω από παρακολούθηση. Μετά την άρνηση των αρχών να του εκδώσουν διαβατήριο, αγόρασε το εισιτήριο των 380 δρχ. της γραμμής Ηρακλείου - Αθηνών με σκοπό να διαφύγει στο εξωτερικό και από εκεί στη Μόσχα.

²⁹³ Εφημερίδα «Εβδομαδιαία ΑΙΓΥΠΤΟΣ», (έκδοση της εφημερίδας «Ταχυδρόμος» της Αλεξάνδρειας) Σάββατο 4/1/1969 σελ.1 («Απεκαλύφθη χθες από την ανάκρισιν εις την οποίαν υπεβλήθη από τας Αιγυπτιακάς Αρχάς ο Γεώργ. Φλαμουρίδης - Ο Αλεξανδρινός πιλότος Διον. Μαυροκέφαλος του απαχθέντος αεροπλάνου θέλησε να ξεγελάσει τον αεροπειρατή αλλ' αυτός εγνώριζεν αεροπλοΐαν»).

20.2 Η δεύτερη αεροπειρατεία της Ολυμπιακής (16/8/1969 πτήση Αθηνών - Αργινίου - Ιωαννίνων)

Η «Ντακότα» με νπολόγιο SX-BAG στις 16/8/1969 είχε ετοιμαστεί να κάνει την πτήση Αθηνών - Αργινίου - Ιωαννίνων²⁹⁴. Κυβερνήτης ήταν ο Γεώργιος Τζώρτζης, συγκυβερνήτης ο Μιλτιάδης Χατζηγιαννάκης και αεροσυνοδός η Σταυρούλα Παπασπύρου ενώ το αεροσκάφος ήταν γεμάτο με 25 επιβάτες. Σύμφωνα με αφήγηση του κυβερνήτη:

«Στο πρώτο σκέλος της πτήσης, πάνω από το Δερβένι στον Κορινθιακό κόλπο μπήκε στο θάλαμο διακυβέρνησης ένας άνδρας με όπλο στο χέρι και μας λέει “Είμαι ο γιατρός Τσιρώνης και από αυτή τη στιγμή είμαι υπεύθυνος της πτήσης και σας λέω, πάμε στην Αλβανία”.

Είπα στο γιατρό “μια και αυτοδιοριστήκατε υπεύθυνος της πτήσης μήπως θα θέλατε να καθίσετε στη θέση μου;”

Ο γιατρός δεν δέχθηκε.»

Την ίδια στιγμή σύμφωνα με αφήγηση της αεροσυνοδού:

«Ήμουν 19 ετών και αυτή ήταν η 7η πτήση μου. Όλα πήγαιναν καλά ως τη στιγμή που μετά τους γνωστούς καφέδες και πορτοκαλάδες που προσέφερα στους 25 επιβάτες διαπίστωσα ότι οι 4 πρώτοι έλειπαν από τις θέσεις τους και η πόρτα του θαλάμου διακυβέρνησης ήταν κλειστή. Δεν άνοιγε, παρότι χτύπησα και δοκίμασα να την σπρώξω.

Αυτό ήταν περίεργο, γιατί τότε μπορούσε να μπαينوβγαίνει πολύς κόσμος στο θάλαμο διακυβέρνησης χωρίς ειδική συνεννόηση με το πλήρωμα και η πόρτα παρέμενε ανοικτή. Δεν υπήρχε σύστημα ενδοσυνεννόησης και κανένας δεν ήξερε τι ακριβώς συμβαίνει. Άρχισαν οι πρώτοι ψίθυροι.

Όταν περάσαμε το Αργίνιο, χωρίς ο κυβερνήτης να ανακοινώσει τίποτα από τα μεγάφωνα, ανέλαβα να καθησυχάσω τους ανθρώπους όσο γινόταν λέγοντάς τους για κάποιο τεχνικό πρόβλημα του αεροδρομίου.»

Κάποια στιγμή που η αεροσυνοδός και ορισμένοι επιβάτες προσπαθούσαν να ανοίξουν την πόρτα, ακούστηκε από μέσα μια φωνή να τους διατάζει να σταματήσουν και να καθίσουν. Κάπου εκεί η ανησυχία μετατράπηκε σε φόβο και αγωνία. Την ίδια στιγμή μέσα στον ήδη στενό θάλαμο διακυβέρνησης όπου βρισκόταν ο αεροπειρατής Βασίλης Τσιρώνης με την γυναίκα του και τα δυο του παιδιά η εξέλιξη ήταν λίγο διαφορετική. Σύμφωνα με την αφήγηση του κυβερνήτη:

«Συνεχίσαμε την πτήση χωρίς επικοινωνία με το έδαφος και περάσαμε το Αργί-

²⁹⁴ Λώμη Κώστα, «Η εξέλιξη της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας», έκδοση ΕΠΤΑΟΑ (Ένωση Πτυχιούχων Τεχνικών Αεροσκαφών Ολυμπιακής Αεροπορίας), Αθήνα (Νοέμβριος) 1988, σελ. 156-158 («Η δεύτερη αεροπειρατεία της Ο.Α. το 1969:»).

νιο και τα Γιάννενα. Προσπάθησα πολλές φορές να εξηγήσω στον γιατρό ότι το εγχείρημα αυτό είναι επικίνδυνο για όλους τους επιβαίνοντες, προφασιζόμενος τότε την επάρκεια των καυσίμων, τότε την έλλειψη τοπογραφικού χάρτη της Αλβανίας (μου έδωσε έναν δικό του) και τότε την πιθανή επίθεση των αλβανικών καταδιωκτικών (σημ. από το 1940 δεν είχε αρθεί η εμπόλεμη κατάσταση με την Αλβανία) αλλά ο γιατρός δεν άκουγε τίποτα από όλα αυτά.

Λίγο πριν μπούμε στον εναέριο χώρο της Αλβανίας τον ρώτησα μήπως ήθελε να πάμε στην Ιταλία με την οποία η Ελλάδα έχει καλές διπλωματικές σχέσεις και τα αεροδρόμιά της μας είναι γνωστά. Ο γιατρός ήταν αμετάπειστος και έτσι κατευθυνθήκαμε προς την Αυλώνα, όπου φθάνοντας διακρίναμε ένα παλιό αεροδρόμιο με ένα διάδρομο γεμάτο βαρέλια καυσίμων.

Μετά από μερικούς κύκλους αναγνώρισης του εδάφους, κατά τους οποίους είδαμε για πρώτη φορά και τα Αλβανικά καταδιωκτικά, προσγειωθήκαμε κανονικά στο κατάφυτο από ένα είδος φτέρης χωράφι δίπλα στον διάδρομο.»

Μετά το Αγρίνιο η αεροσυνοδός προσπαθεί συνεχώς να καθουσιάσει τους επιβάτες. Με την εμφάνιση όμως των Αλβανικών καταδιωκτικών κοντά στο αεροσκάφος, επικρατεί πανικός. Κάποια στιγμή ακούστηκε η φωνή του κυβερνήτη από τα μεγάφωνα να λέει ότι ξεκινά αναγκαστική προσγείωση. Σύμφωνα με αφήγηση της αεροσυνοδού:

«Το αεροπλάνο άρχισε να κατεβαίνει απότομα και η προσγείωση ήταν πράγματι ανώμαλη. Δεν υπήρχε κανονικός διάδρομος. Είχαμε προσγειωθεί σε κάποιο εγκαταλειμμένο αεροδρόμιο κοντά στην Αυλώνα.

Ενώ αποβιβάζοντουσαν οι επιβάτες, μια γιαγιά από τα τελευταία καθίσματα δεν είχε καταλάβει απολύτως τίποτα και ρώταγε “φτάσαμε επιτέλους κόρη μου;”».

Οι Αλβανοί ήταν ιδιαίτερα φιλόξενοι, και προσπάθησαν να προσφέρουν μια ευχάριστη διανυκτέρευση στους επιβαίνοντες (με τραπέζι, μουσική και ξενάγηση στην πόλη τους).

Ο κυβερνήτης υποβλήθηκε από τις Αλβανικές αρχές σε μια πολύωρη ανάκριση, ενώ στα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος η ανάκριση ήταν απλώς τυπική και στη συνέχεια επέστρεψαν στο ξενοδοχείο της Αυλώνας που είχε διατεθεί για τους επιβαίνοντες. Την επόμενη ημέρα, έγινε ανεφοδιασμός με καύσιμα που ικανοποιούσαν τις προδιαγραφές του αεροσκάφους, εξέτασε ο κυβερνήτης με την βοήθεια αυτοκινήτου το πεδίο της απογείωσης, και το αεροσκάφος με όλους τους επιβάτες εκτός από την οικογένεια Τσιρώνη, απογειώθηκε για την Κέρκυρα ακολουθώντας το προκαθορισμένο από τους Αλβανούς ίχνος πτήσης.

Το αεροσκάφος επέστρεψε από την Κέρκυρα στην Αθήνα, όπου οι επιβάτες και το πλήρωμα έγιναν δεκτοί με κάθε επισημότητα σε ειδική τελετή υποδοχής από την κυβέρνηση.

Ο Βασίλης Τσιρώνης, γεννημένος στις 15/8/1929 στο Αγρίνιο, ήταν έντο-

να αμφιλεγόμενη προσωπικότητα, γνωστός για τις αριστερές ιδέες του, ανέντακτος. Ήταν ανυπότακτος και είχε φυλακιστεί από την δικτατορία. Γύρω στο Μάιο του 1969 είχε αποφυλακιστεί προσωρινά. Εκμεταλλεύτηκε την μεγάλη έξοδο των αθηναίων προς τα χωριά λόγω των καλοκαιρινών διακοπών και πήρε τα εισιτήρια για την ιδιαίτερη πατρίδα του ώστε να μην κινήσει την υποψία των αρχών.

Η οικογένεια Τσιρώνη μετά τη διαφυγή της στην Αλβανία κατέφυγε στη Σουηδία όπου και παρέμεινε μέχρι την πτώση της δικτατορίας.

Ο Βασίλης έγινε περισσότερο γνωστός μια δεκαετία αργότερα ενώ παρέμεινε ανυπότακτος, όταν στις 11/7/1978 και αφού παρέμεινε ταμπουρωμένος στο σπίτι του για 10 περίπου ημέρες, αναγκάστηκε να αυτοκτονήσει μετά από επίθεση-εισβολή 28 ατόμων των ειδικών μονάδων της αστυνομίας.

20.3 *Το ατύχημα της Κερατέας (SX-DAE, Πάνειον Όρος Αττικής 8/12/1969 20:45', πτήση OA854, Χανιά - Αθήνα)*

Το DC-6B με νολόγιο SX-DAE, απογειώθηκε στις 20:05' της Δευτέρας 8ης/12/1969 από τον Κρατικό Αερολιμένα Χανίων, πραγματοποιώντας την πτήση OA954 με προορισμό την Αθήνα. Κυβερνήτης ήταν ο Σπύρος Κουλουμουδιώτης, συγκυβερνήτης ο Γρηγόρης Γρηγοράκης, ιπτάμενος μηχανικός ο Αγησίλαος Παπαγεωργίου, αεροσυνοδοί οι Μάρθα Πιταούλη και Μαρίνα Μάσχα, ενώ υπήρχαν και 85 επιβάτες.

Οι καιρικές συνθήκες ήταν γενικά κακές σε ολόκληρη τη χώρα, με εκτεταμένες νεφώσεις, ασθενείς βροχές και σποραδικές τοπικές καταιγίδες. Υπήρχε ένα ψυχρό μέτωπο που βρισκόταν στις 19:45' στο ύψος του Ναυπλίου και ταξιδεύοντας ανατολικά, γύρω στις 20:40' περνούσε από την περιοχή της Αττικής.

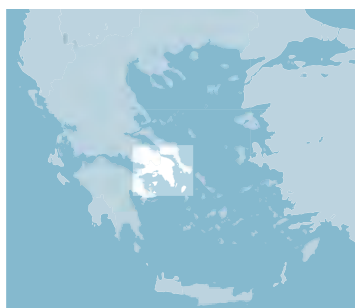
Στις 20:24' το αεροσκάφος ανέφερε στο ΚΕΠ/ΑΘ (Κέντρο Ελέγχου Περιοχής Αθηνών) διέλευση πάνω από την Μήλο σε επίπεδο πτήσης 90 (9.000 πόδια).

Στις 20:41' ανέφερε στον έλεγχο Προσέγγισης Αθηνών διέλευση πάνω από το Σούνιο στα 5.000 πόδια, προχωρώντας σε ενόργανη προσέγγιση του αεροδρομίου Αθηνών.

Στις 20:42' με κακές συνθήκες επικοινωνίας προσπάθησε να καλέσει το ΠΕΑ (Πύργος Ελέγχου Αεροδρομίου) Αθηνών. Η επικοινωνία με το ΠΕΑ Αθηνών έγινε δυνατή 55" αργότερα, και δόθηκαν οδηγίες να αναφέρει τη διέλευσή του από το σημείο "Bravo" (σημείο εισόδου στο «Σύστημα Ενόργανης Προσγείωσης» - ILS του Κρατικού Αερολιμένα Αθηνών, στο ύψος πτήσης 3.000 ποδών).

Στις 20:44' το ΠΕΑ κάλεσε το αεροσκάφος χωρίς να πάρει πλέον απάντηση.

Σύμφωνα με τις μαρτυρίες, το αεροσκάφος αρχικά πέρασε πάνω από το ύψω-



Η θέση στην οποία κατέπεσε το SX-DAE στις 8 Δεκεμβρίου 1969.



μα «Νεάπολη» του Λαυρίου και προχώρησε παράλληλα με την κορυφογραμμή που βρίσκεται βορειοανατολικά του χωριού Πλάκα, κατευθυνόμενο βορειοδυτικά. Στη συνέχεια ακολούθησε πορεία παράλληλη της οροσειράς του Κερατοβουνίου (Πάνειον όρος) σε ασυνήθιστα χαμηλό ύψος, καθαρά κάτω από τα σύννεφα, η βάση των οποίων υπολογίστηκε στα 2.000 πόδια, με ελαφρά τάση καθόδου.

Επικρατούσε ισχυρή αυξομειούμενη βροχή που περιόριζε την ορατότητα στα 6-10χλμ, έπνεε ισχυρός ριπαίος άνεμος, ενώ δεν υπήρχαν τη στιγμή εκείνη αστραπές. Το περίγραμμα του αεροσκάφους, τα φώτα πορείας, τα φωτισμένα παράθυρα των επιβατών, φαινότουσαν καθαρά από το έδαφος μέσα στη νύκτα, ενώ οι κινητήρες ακούγονταν ομαλά, όπως συνήθως.

Το αεροσκάφος προσέκρουσε στην ανατολική πλαγιά του Πάνειου όρους, στη γεωγραφική θέση (παλαιό σύστημα συντεταγμένων) 37° 47' 58" βόρειο πλάτος, 23° 57' 19" ανατολικό μήκος, σε υψόμετρο 480 μ. (1.574 πόδια) δηλαδή 45 μ. (150 πόδια) χαμηλότερα από την υπερκείμενη κορυφή, με ταχύτητα γύρω στους 180 κόμβους και πορεία 300°. Οι 90 επιβαίνοντες σκοτώθηκαν ακαριαία, ενώ τα συντρίμια του αεροσκάφους σκορπίστηκαν σε απόσταση 270 μ. Ήταν το χειρότερο ατύχημα στην Ελλάδα, μέχρι το 2005 και το χειρότερο ελληνικού αεροσκάφους μέχρι τις ημέρες μας.

Η 12μελής επιτροπή διερεύνησης του ατυχήματος, υποβοηθούμενη από τους δυο εκπροσώπους των κατασκευαστών του αεροσκάφους και των κινητήρων, αλλά και μετά από τους εκτεταμένους ελέγχους που πραγματοποίησε το 202 ΚΕΑ («Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων») είχε έτοιμη την έκθεσή της 3 μήνες αργότερα, στις 13/3/1970.

Σύμφωνα με την έκθεση, αιτία του ατυχήματος ήταν η σημαντική εκτροπή του

αεροσκάφους από το προκαθορισμένο ίχνος σε συνδυασμό με την κάθοδό του σε ύψος πολύ χαμηλότερο των επιτρεπόμενων 3.000 ποδών. Έμμεσα το ατύχημα αποδίδεται σε εσφαλμένη εκτίμηση του πληρώματος που παρέκκλινε την πορεία του για να αποφύγει το «φράγμα καταιγίδων» με ισχυρές αναταράξεις, που υπολογίζεται ότι εκείνη τη στιγμή βρισκόταν στο ύψος του σημείου “Bravo”. Θα πρέπει να υποθέσουμε ότι τη στιγμή εκείνη το πλήρωμα χρησιμοποιούσε το ραντάρ του αεροσκάφους και χωρίς να γνωρίζουμε λεπτομέρειες, μπορούμε να ειπώσουμε ότι ίσως το στίγμα του βουνού στην οθόνη του ραντάρ της τότε εποχής ερμηνεύτηκε σαν καιρικό φαινόμενο.

21

Η Ολυμπιακή Αεροπορία του Ωνάση, 1970 - 1972^{279/280}



Το 1970 ήταν η χρονιά που αποσύρθηκαν οι θρυλικές «Ντακότες». Για αντικατάσταση αγοράστηκαν 5 δικινητήρια ελικοφόρα αεροσκάφη Ιαπωνικής κατασκευής «Νίχον» (“Nihon”) γνωστά σαν «Σουζούκι», τα YS-11A-520.

Το YS-11A-520 είχε μήκος 26,30 μ., εκπέτασμα περύγων 32,00 μ., ύψος 8,98 μ., με μέγιστο βάρος απογείωσης 25.000 χgr, χωρητικότητας 64 επιβατών (τουριστικής θέσης), με 2 κινητήρες κατασκευής Rolls-Royce, τύπου DART 542-10K turboprop, που μπορούσε να πετά με ταχύτητα 472 χλμ/ώρα (255 κόμβων) σε ύψος 20.000 ποδών, σε ακτίνα μέχρι 1.090 χλμ (590 NM).

Στις 3/4/1970 παραλήφθηκαν τα δυο πρώτα (κατασκευής Nihon, τύπου YS-11A-520, αρ. σειράς 2136, νπολόγιο SX-BBG, όνομα «Νήσος Κεφαλονιά») (YS-11A-520, αρ. σειράς 2137, νπολόγιο SX-BBH, όνομα «Νήσος Ιθάκη»). Στις 22/5/1970 παραλαμβάνονται δυο ακόμη (YS-11A-520, αρ. σειράς 2143, νπολόγιο SX-BBI, όνομα «Νήσος Σαμοθράκη») (YS-11A-520, αρ. σειράς 2144, νπολόγιο SX-BBK, όνομα «Νήσος Ζάκυνθος»).

Στις 27/5/1970 για ενίσχυση των εσωτερικών γραμμών (Πόρτο Χέλι, Σπάρτη, Ρόδος, Κάρπαθος, Κως, Μύκονος και Σκιάθος σε καθημερινή βάση) παραλαμβάνονται δυο ελαφρά αεροσκάφη χωρητικότητας 18 επιβατών (Κατασκευαστής Short Bros, τύπος SC7 SKYVAN, με 2 κινητήρες κατασκευής Airese-

arch τύπου TPE331-2-201A turboprop, αρ. σειράς SH1869, νπολόγιο SX-BBN, όνομα «Νήσος Μύκονος») (SC7 SKYVAN, αρ. σειράς SH1870, νπολόγιο SX-BBO, όνομα «Νήσος Σκιάθος»).

Στις 8/6/1970 παραλαμβάνεται ένα ακόμα «Σουζούκι» (YS-11A-520, αρ. σειράς 2145, νπολόγιο SX-BBL, όνομα «Νήσος Δήλος»).

Στις 9/7/1970 παραλαμβάνεται από την ΔΕΕΑ (Διεύθυνση Ελικοπτέρων και Ελαφρών Αεροσκαφών) ένα «Σέсна» χωρητικότητας ενός επιβάτη (κατασκευαστής Cessna, τύπος FA150K Aerobat, αρ. σειράς 0063, με κινητήρα κατασκευής Rolls-Royce Continental, τύπου 0200A Piston, με νπολόγιο SX-BDG)

Στις 5/11/1970 το DC-6B SX-DAI έπαθε ζημιά μεγαλύτερη από την εμπορική του αξία που δεν επέτρεπε επισκευή, χαρακτηριζόμενη σαν «ολική απώλεια», κατά την προσγείωσή του στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας και ενώ πραγματοποιούσε την προγραμματισμένη πτήση OA600 από την Αθήνα στην Κέρκυρα με 62 επιβάτες και 5 πλήρωμα όταν κατά την προσγείωση αποκόπηκε το ριναίο σκέλος προσγείωσης. Το αεροσκάφος σύρθηκε με το ρύγχος, ξέφυγε από την πορεία του, βγήκε από τον διάδρομο και σταμάτησε στο χείλος της διπλανής λιμνοθάλασσας. Δυο από τους επιβάτες τραυματίστηκαν ελαφρά από αντικείμενα που έπεσαν. Το ατύχημα αποδόθηκε σε γήρανση μεταλλικού συνδέσμου (την εποχή εκείνη δεν είχαν διαδοθεί ακόμη οι «Μη Καταστροφικοί Έλεγχοι» - NDT: "Non Destructive Tests").

Τον Νοέμβριο του 1970 παραλαμβάνεται ένα ακόμα 6-θέσιο αεριοθούμενο αεροσκάφος για προσωπική χρήση από τον Αριστοτέλη Ωνάση. Ήταν ένα «Λή-αρτζετ» (κατασκευαστής Gates Learjet, τύπος 25B, αρ.σειράς 074, με δυο κινητήρες κατασκευής General Electric, τύπου CJ610-6, νπολόγιο SX-ASO) κατάλληλο για τα μακρινά ταξίδια στο Μονακό (όπου ήταν η μόνιμη κατοικία του Αριστοτέλη) ή στην Αμερική (για την σύζυγό του).

Το 1970 εγκαινιάζονται οι γραμμές της Γενεύης, του Αμβούργου και του Μονάχου. Επίσης το 1970 στον τομέα της ενδυμασίας συνεχίζονται οι διακρίσεις με την αεροσυνοδό Βέτα Ρετζεπέρν να κερδίζει τον τίτλο της «Miss Air Fashion» σε διεθνή διαγωνισμό που πραγματοποιήθηκε στο «Biggin Hill» της Αγγλίας.

Στις 22/3/1971 παραλαμβάνονται 2 ακόμα «Σουζούκι» (YS-11A-520, αρ. σειράς 2153, νπολόγιο SX-BBP, όνομα «Νήσος Άνδρος») (YS-11A-520, αρ. σειράς 2155, νπολόγιο SX-BBQ, όνομα «Νήσος Άνδρος»), ενώ στις 24/4/1971 παραλαμβάνεται ένα ακόμα (YS-11A-520, αρ. σειράς 2156, νπολόγιο SX-BBR, όνομα «Νήσος Μήλος»).

Την 1/4/1971 προστίθενται στους προορισμούς το Μιλάνο και το Ντύσσελτορφ.

Στις 7/6/1971 παραλαμβάνεται ένα ακόμα 9-θέσιο αεροσκάφος «Μπρίτεν Αϊλάντερ» από την ΔΕΕΑ (κατασκευαστής Britten Norman, τύπος BN-2A Islander, αρ. σειράς C621, με 2 κινητήρες κατασκευής Lycoming τύπου 0-540-E4C5 Piston, νπολόγιο SX-BBS, όνομα «Νήσος Κύθηρα»).

Στις 22/6/1971 παραλαμβάνεται ένα ακόμα «Μπόϊνγκ» 727 που κατασκευάστηκε τον Αύγουστο του 1967 αλλά παρέμεινε στο εργοστάσιο κατασκευής για 4 περίπου χρόνια επειδή ήταν το πρωτότυπο (Boeing 727-284, αρ. σειράς 19536, νολόγιο SX-CBF, όνομα «Όρος Ταϊγέτος»).

Στις 27/6/1971 παραλαμβάνεται από την ΔΕΕΑ ένα ακόμα ελικόπτερο «Αλουέι II» (Aerospatiale SA 318C Alouette II, αρ. σειράς 2230, νολόγιο SX-HAI).

Ο Αριστοτέλης προκειμένου να προετοιμάσει τον Αλέξανδρο στην διοίκηση των επιχειρήσεων, ίδρυσε στις 2/8/1971 την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα σαν θυγατρική της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που ήταν η φυσική εξέλιξη της ΔΕΕΑ και όρισε σαν Διευθύνοντα Σύμβουλο τον Αλέξανδρο²⁹⁵.

Το 1971 η Θεσσαλονίκη συνδέεται απευθείας με αρκετές πόλεις του εξωτερικού, ενώ στον τομέα της εμφάνισης, οι στολές ενός Έλληνα σχεδιαστή μόδας, του Γιάννη Τσεκλένη αντικατέστησαν τις προηγούμενες του Πιέρ Γκαρντέν.

Στις 3/3/1972 με την παρουσία του Αριστοτέλη, εγκαινιάζεται το δισεβδομαδιαίο δρομολόγιο Αθήνα - Σίδνεϋ που πραγματοποιεί το αεροσκάφος 707 SX-DBA («Πόλη των Αθηνών») με ενδιάμεσους σταθμούς την Μπανγκόκ και την Σιγκαπούρη. Η Ολυμπιακή Αεροπορία γίμνεται πλέον αεροπορική εταιρεία των πέντε ηπείρων.

Το 1972 ήταν η χρονιά που η Ολυμπιακή εγκατέλειψε την εποχή της «Ντάγκλας» με την αντικατάσταση των ελικοφόρων DC-6 (τελευταία πτήση DC-6, Απρίλιος 1972) από τα αεριωθούμενα «Μπόϊνγκ» 720.

Το Μπόϊνγκ 720B είχε μήκος 41,68 μ., εκπέτασμα πτερύγων 38,88 μ., ύψος 12,62 μ., μέγιστο βάρος απογείωσης 104.000 χγρ., χωρητικότητας 144 επιβατών (12 α' θέσης και 132 τουριστικής), με 4 κινητήρες κατασκευής Pratt & Whitney, τύπου JT3D-3B Turbofan, που μπορούσε να πετάει με ταχύτητα 925 χλμ/ώρα (500 κόμβους) σε ύψη 31.000 - 35.000 ποδών σε αποστάσεις μέχρι 6.480 χλμ (3.500 NM).

Στις 31/1/1972 παρέλαβε το πρώτο 720 (κατασκευαστής Boeing, τύπος 720-051, αρ. σειράς 18420, με νολόγιο SX-DBL, προηγούμενο νολόγιο Northwest N727US, όνομα «Ποταμός Έβρος»), στις 23/2/1972 παρέλαβε το δεύτερο (Boeing 720-051, αρ. σειράς 18352, με νολόγιο SX-DBG, προηγούμενο νολόγιο Northwest N722US, όνομα «Ποταμός Αξίος»), στις 8/3/1972 παρέλαβε το τρίτο (Boeing 720-051, αρ. σειράς 18356, με νολόγιο SX-DBK, προηγούμενο νολόγιο Northwest N726US, όνομα «Ποταμός Στρυμών») στις 22/3/1972 παρέλαβε το τέταρτο (Boeing 720-051, αρ. σειράς 18353, με νολόγιο SX-DBH, προηγούμενο νολόγιο Northwest N723US, όνομα «Ποταμός Αχελώος»), στις 6/4/1972 παρέλαβε το πέμπτο (Boeing 720-051, αρ. σειράς 18355, με νολόγιο SX-DBI, προηγούμενο νολόγιο Northwest N725US,

²⁹⁵ www.olympic-airways.gr, 2007.

όνομα «Ποταμός Πηνειός») ενώ στις 30/6/1972 παρέλαβε το έκτο (Boeing 720-051, αρ. σειράς 18687, με νολόγιο SX-DBM, προηγούμενο νολόγιο Northwest N734US, όνομα «Ποταμός Αλιάκμων»).

Το καλοκαίρι του 1972²⁹⁶ και ενώ είναι σε εξέλιξη ο ψυχρός πόλεμος μεταξύ ΗΠΑ και ΕΣΣΔ (Ρωσίας) ενοικιάζονται δυο δικινητήρια αεριωθούμενα αεροσκάφη ρωσικής κατασκευής «Γιάκοβλεφ» 32 θέσεων από την Ιταλική ιδιωτική αεροπορική εταιρεία «Αιρτιρένα» (Яковлев Як-40 {Yakovlev Yak-40EC}, αρ. σειράς 914141, με 2 κινητήρες LOTA D-36, νολόγιο Aertirrena I-JAKE) (Yak-40EC, αρ. σειράς 914151, νολόγιο Aertirrena I-JAKI).

Στις 26/7/1972 παραλαμβάνεται από την Ολυμπιακή Αεροπολία ένα ακόμη ελικόπτερο «Αλουέτ II» (Aerospatiale SA 318C Alouette II, αρ. σειράς 2257, νολόγιο SX-HAK) το οποίο όμως είχε πολύ σύντομη ζωή.

Στις 20/11/1972 παραλαμβάνεται ένα ακόμη «Λήαρτζετ» (Gates Learjet 25C, αρ. σειράς 094, με 2 κινητήρες General Electric CJ610 - Turbojet, νολόγιο SX-CBM) για προσωπική χρήση από τον Αριστοτέλη σε αντικατάσταση του προηγούμενου (SX-ASO) που καταστράφηκε στις 18/2/1972.

Το πιπτικό έργο της περιόδου 1970 - 1972 συνοψίζεται:

Στόλος	Περίοδος	1970	1971	1972
DC-3	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	0 1.851	- -	- -
DC-6	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	6 11.402	6 9.809	0 1.736
B707	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	6 19.161	6 19.925	6 23.315
B727	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	5 12.223	6 12.992	6 14.110
YS-11	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	5 8.447	8 13.631	7 12.732
B720	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	- -	- -	6 9.427
Σύνολο	Ώρες Πτήσης	53.084	56.357	61.320

(*) Πλήθος αεροσκαφών στις 31 Δεκεμβρίου.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Στον πίνακα δεν περιλαμβάνεται το έργο των ενοικιασμένων αεροσκαφών Yak-40EC.

Ο χειμώνας όμως του 1972-1973 δεν ήταν πολύ καλός από την άποψη των ατυχημάτων.

²⁹⁶ www.airliners.gr, 2007.

22

1972-1973: ο μαύρος χειμώνας για την Ολυμπιακή Αεροπορία και τον Αριστοτέλη Ωνάση

22.1 Το ατύχημα της Βούλας (Βούλα, 21/10/1972 21:30', πτήση OA605 Κέρκυρα - Αθήνα, SX-BBQ)

Το «Σουζούκι» με νπολόγιο SX-BBQ απογειώθηκε από τον ΚΑΚ (Κρατικό Αερολιμένα Κέρκυρας) στις 20:00' της 21ης/10/1972 εκτελώντας την πτήση OA605 προς Αθήνα. Κυβερνήτης ήταν ο Πάτροκλος Θωμαδάκης, συγκυβερνήτης ο Δημήτριος Βασταρδής, και αεροσυνοδοί η Ειρήνη Σικιαρίδου και η Μαργαρίτα Βελώνια, ενώ ακόμα υπήρχαν 49 επιβάτες.

Ο καιρός ήταν αρκετά άσχημος, και αμέσως μετά την απογείωση, το αεροσκάφος πέταξε στο επίπεδο πτήσης 130 (13.000 ποδών) στον αεροδιάδρομο R19 μέσα σε νέφωση με μέτριες αναταράξεις και ελαφρά παγοποίηση, ενώ και από τις δυο πλευρές του αεροδιαδρόμου υπήρχαν αστραπές, χωρίς όμως στην πορεία του αεροσκάφους να υπάρχουν πυρήνες καταιγίδων. Το δελτίο καιρού των 20:20' (VOLMET) δεν ανέφερε σημαντική μεταβολή του καιρού των Αθηνών σε σχέση με το αρχικό που είχε παραλάβει το πλήρωμα, ενώ το δελτίο των 20:50' ανέφερε ύπαρξη καταιγίδας.

Στις 20:53':45" το αεροσκάφος πραγματοποίησε την πρώτη επικοινωνία του με τον έλεγχο προσέγγισης του αεροδρομίου Αθηνών (ραντάρ), ενώ βρισκόταν κοντά στην Κόρινθο. Κατά την επικοινωνία ο έλεγχος προσέγγισης ανέφερε ότι εκείνη τη στιγμή στην οθόνη του ραντάρ υπήρχαν καταιγίδες 5-30 NM (Ναυτικά Μίλια) νοτιοδυτικά του αεροδρομίου και έδωσε τις αρχικές οδηγίες για την είσοδο στο σύστημα ενόργανης προσέγγισης του αεροδρομίου.



Η θέση στην οποία κατέπεσε το SX-BBQ, στις 21 Οκτωβρίου 1972.



Στις 21:02':15" το ραντάρ προσέγγισης Αθηνών εντόπισε το αεροσκάφος 35 NM δυτικά του ΚΑΑ (Κρατικού Αερολιμένα Αθηνών).

Στις 20:03':30" το πλήρωμα ζήτησε να προχωρήσει προς Αίγινα, αλλά το ραντάρ προσέγγισης πρότεινε να οδηγήσει με πορεία το αεροσκάφος 25 NM νότια και με αριστερή στροφή προς το σημείο "Bravo" (σημείο εισόδου στο σύστημα ενόργανης προσέγγισης του ΚΑΑ) λόγω ύπαρξης κέντρων καταιγίδων στην περιοχή της Αίγινας.

Στις 21:09':00" ένα αεροσκάφος που μόλις απογειώθηκε ανέφερε μεγάλη καταιγίδα δυτικά του διαδρόμου 33 του ΚΑΑ, ενώ στις 21:12':15" το ραντάρ προσέγγισης ανέφερε σε κάποιο άλλο αεροσκάφος, σημαντική βροχόπτωση μεταξύ του ΚΑΑ και του σημείου "Bravo".

Στις 21:12':45" το αεροσκάφος ζήτησε έναρξη καθόδου, ενώ το ραντάρ προσέγγισης έδωσε οδηγίες και την πληροφορία ότι υπάρχει καταιγίδα στην περιοχή του ΚΑΑ που εκτείνεται μέχρι 30 NM με κατεύθυνση 200°.

Στις 21:14':15" το ραντάρ προσέγγισης επανήλθε με την πληροφορία ότι η καταιγίδα βρίσκεται πάνω από τον ΚΑΑ με αστραπές, έντονη βροχή και ισχυρό άνεμο, ενώ παράλληλα δόθηκε έγκριση στο αεροσκάφος να συνεχίσει την κάθοδό του.

Στις 21:15':55" το ραντάρ προσέγγισης ανέφερε στο αεροσκάφος ότι βρισκόταν 35 NM νοτιοδυτικά του ΚΑΑ και ότι πέρασε από τα κράσπεδα της καταιγίδας σε απόσταση 3 NM, ενώ στις 21:20':35" ανέφερε ότι το αεροσκάφος βρισκόταν 22 NM νότια του ΚΑΑ και δόθηκε άδεια καθόδου στα 3.000 πόδια.

Την ίδια ώρα δόθηκε ανακοίνωση στους επιβάτες για 15λεπτη καθυστέρηση της προσγείωσης λόγω εναέριας κυκλοφορίας.

Στις 21:21':45" το αεροσκάφος ζήτησε να προχωρήσει σε προσέγγιση με τη βοήθεια του Πανκατευθυντικού Ραδιοφάρου (VOR Approach) επειδή δεν είχε

αξιόπιστες ενδείξεις από το σύστημα ενόργανης προσέγγισης του ΚΑΑ. Αυτή ήταν και η μοναδική αναφορά για αναξιοπιστία του συστήματος ενόργανης προσέγγισης του ΚΑΑ αφού δεν επιβεβαιώθηκε από κανένα άλλο αεροσκάφος που πετούσε στην περιοχή την ώρα εκείνη, ενώ οι έλεγχοι που έγιναν τις αμέσως επόμενες ημέρες έδειξαν πλήρως αξιόπιστη λειτουργία.

Στις 21:23':15" το ραντάρ προσέγγισης έδωσε έγκριση στο αίτημα του αεροσκάφους προσθέτοντας ότι εκείνη τη στιγμή βρισκόταν 1 NM δυτικά της ακτίνας 161 (radial 161).

Στις 21:24':15" το ραντάρ προσέγγισης ανέφερε ότι σύμφωνα με προπορευόμενο αεροσκάφος ο διάδρομος φαίνεται στα 500 πόδια, έχει τρομερές αναταράξεις στην τελική φάση και τα φρένα είναι καλά. Το αεροσκάφος ανέφερε ότι βρισκόταν στην ακτίνα 341 (εννοώντας την 161) και το ραντάρ προσέγγισης έδωσε άδεια συνέχισης αναφέροντας ότι το αεροσκάφος βρισκόταν 16 NM από την αρχή του διαδρόμου.

Στις 21:25' το ραντάρ προσέγγισης ανέφερε στο αεροσκάφος ότι βρίσκεται σε απόσταση 4 NM από βροχοπτώση άγνωστης έντασης και έκτασης στην οποία κατευθυνόταν και το αεροσκάφος επιβεβαίωσε την λήψη.

Στις 21:26':15" το ραντάρ προσέγγισης μετέδωσε στο αεροσκάφος ότι ο άνεμος στον ΚΑΑ έχει μειωθεί μέχρι άπνοιας ενώ η βροχοπτώση έχει μειωθεί σημαντικά. Στη συνέχεια, στις 21:26':30" το ραντάρ προσέγγισης γνωστοποίησε στο αεροσκάφος ότι περνά $\frac{1}{2}$ NM δυτικά του σημείου "Bravo" και αν συνεχίσει την κάθοδο θα πάψει να εμφανίζεται στην οθόνη του ραντάρ, ζητώντας παράλληλα να ενημερωθεί για το ύψος του αεροσκάφους. Το αεροσκάφος απάντησε ότι περνά τα 4.000 πόδια.

Στις 21:27':25" το ραντάρ προσέγγισης απάντησε σε ερώτηση του αεροσκάφους αναφέροντας ότι βρισκόταν σε θέση 3 NM νότια από τη θέση Καβούρι, ότι έπαψε να βλέπει το αεροσκάφος στην οθόνη του ραντάρ το οποίο έμπαινε στη βροχοπτώση, ενώ ρώτησε για το ύψος του. Το αεροσκάφος ανέφερε ότι διερχόταν τα 3.000 πόδια. Στη συνέχεια το ραντάρ προσέγγισης ζήτησε από το αεροσκάφος να επικοινωνήσει με τον Πύργο Ελέγχου του ΚΑΑ και συμβούλεψε το αεροσκάφος σε περίπτωση εγκατάλειψης της προσέγγισης ("Missed Approach") να ακολουθήσει την ακτίνα 273°. Μετά από αίτημα του αεροσκάφους η επικοινωνία με το ραντάρ προσέγγισης συνεχίστηκε για λίγο ακόμα.

Στις 21:28':35" το ραντάρ προσέγγισης ανέφερε στο αεροσκάφος ότι εκείνη τη στιγμή περνούσε $\frac{1}{2}$ NM δίπλα από τη θέση «Καβούρι» με την οδηγία να συνεχίσει. Επειδή είχε αρχίσει να ξαναφαίνεται το ίχνος του αεροσκάφους στην οθόνη του ραντάρ προσέγγισης, θεώρησε ότι το αεροσκάφος μάλλον έβγαινε από την βροχοπτώση, κάτι που έσπευσε να διαψεύσει το αεροσκάφος, λέγοντας ότι βρισκόταν ακόμα για τα καλά μέσα στην καταιγίδα.

Στις 21:29':00" το ραντάρ προσέγγισης ανέφερε ότι το αεροσκάφος βρίσκεται 2,5 - 3 NM από το σημείο προσγείωσης και ζήτησε από το αεροσκάφος το ύψος του. Το αεροσκάφος ανέφερε 1.000 πόδια. Τότε το ραντάρ προσέγγι-

σης ανέφερε στο αεροσκάφος ότι βρίσκεται 1 NM δυτικά από τον άξονα του διαδρόμου προσγείωσης και η λήψη επιβεβαιώθηκε από το αεροσκάφος.

Στις 21:29':17" το ραντάρ προσέγγισης διαβίβασε στο αεροσκάφος ότι ο διάδρομος είναι καθαρός, ότι υπάρχει η εξουσιοδότηση από τον Πύργο Ελέγχου του ΚΑΑ για προσγείωση δίνοντας τα στοιχεία του ανέμου, ότι έπαψε να βλέπει το αεροσκάφος στην οθόνη του ραντάρ, να εκτελέσει εγκατάλειψη προσέγγισης σε περίπτωση που δεν έβλεπε τον διάδρομο στο προκαθορισμένο ύψος ("minima") και να ανάψει τους προβολείς του. Το αεροσκάφος δεν απάντησε, οπότε το ραντάρ προσέγγισης επανήλθε στις 21:30':17" αναφέροντας προς το αεροσκάφος ότι ούτε ο Πύργος Ελέγχου του ΚΑΑ μπορούσε να το εντοπίσει και να εκτελέσει εγκατάλειψη προσέγγισης φεύγοντας προς τα δυτικά σε περίπτωση που δεν έβλεπε το διάδρομο στο προκαθορισμένο ύψος. Αλλά καμία πλέον απάντηση δεν υπήρξε από το αεροσκάφος.

Το αεροσκάφος στις 21:29':30" έπεσε στη θαλάσσια περιοχή της Βούλας στη γεωγραφική θέση (παλαιό σύστημα συντεταγμένων) 37° 51' 24" βόρειο πλάτος, 23° 44' 09" ανατολικό μήκος.

Το αεροσκάφος έπεσε στη θάλασσα με το σύστημα προσγείωσης κάτω, με ταχύτητα 146 κόμβους, με τα πτερύγια καμπυλότητας στις 10°, ενώ η στάση του αεροσκάφους ήταν οριζόντια (κλίση ανόδου - καθόδου μικρότερη από 1°). Με ελαφρά αριστερή κλίση το αριστερό σκέλος προσγείωσης ήταν το πρώτο που ακούμπησε στη θάλασσα.

Μετά την επαφή του αεροσκάφους με την θάλασσα, αποκόπηκαν το μπροστινό σκέλος προσγείωσης από τη ρίζα του, οι τροχοί των κύριων σκελών προσγείωσης, οι δυο πτέρυγες από τη ρίζα τους και η αριστερή έλικα. Η πρόσκρουση δημιούργησε ρήγμα στο μπροστινό τμήμα της ατράκτου με αποτέλεσμα η θάλασσα και το καύσιμο του αεροσκάφους να γεμίζει τους σκοτεινούς πλέον θαλάμους διακυβέρνησης και επιβατών και το αεροσκάφος να αρχίσει να βυθίζεται με το ρύγχος, ενώ η ουρά είχε ανυψωθεί.

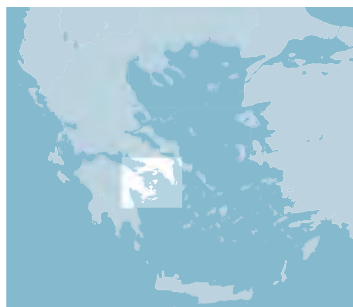
Σύμφωνα με τις μαρτυρίες το αεροσκάφος βυθίστηκε οριστικά σε διάστημα 10'. Ο συγκυβερνήτης και 36 από τους 49 επιβάτες βρήκαν το θάνατο. Από τους 53 επιβαίνοντες οι 16 διασώθηκαν αφού κολύμπησαν μόνοι τους μέσα στην ταραγμένη θάλασσα και την βροχή για 25' - 30', ενώ οι συχνές αστραπές τους βοήθησαν να διακρίνουν την κοντινή ακτή του ΠΙΚΠΑ στην οποία κατέφυγαν και είχαν την πρώτη περιποίηση από τις νοσοκόμες του ιδρύματος.

Στις 24/10/1972 έγινε ανέλκυση του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της οποίας η άτρακτός του κόπηκε σε τρία τμήματα. Το πόρισμα της 9-μελούς επιτροπής διερεύνησης, που εκδόθηκε στις 22/6/1974 μετά από αρκετούς ελέγχους, εργαστηριακές δοκιμές ακόμη και δοκιμαστικές πτήσεις, αποφαινεται σαν πιθανό αίτιο την κάθοδο του αεροσκάφους κάτω από τα ελάχιστα επιτρεπόμενα όρια.

22.2 Η συντριβή του ελικοπτέρου «Αλουέτ II» (SX-HAK, 5/1/1973, νυκτερινή πτήση προς το Αγκίστρι)

Το ελικόπτερο SX-HAK απογειώθηκε από το Ελληνικό στις 21:20΄ της 5/1/1973 μετά από κλήση για πάει στο νησί Αγκίστρι της Αίγινας, να παραλάβει επίτοκο γυναίκα. Πετούσε σε ύψος 1.000 ποδών όταν 2 NM πριν την Αίγινα είδε τις φωτιές που είχαν συμφωνηθεί στο νησί Αγκίστρι και με το άναμμα και σβήσιμο των προβολέων προσπάθησε να επικοινωνήσει με τους εκεί παρευρισκόμενους κατοίκους. Παράλληλα, μετά από κάποια δυσκολία επικοινωνήσε με τον ΠΕΑ (Πύργο Ελέγχου Αεροδρομίου) του ΚΑΑ και πήρε οδηγίες για την επιστροφή του στην Αθήνα. Πάνω από την Αίγινα, και ενώ πετούσε με ταχύτητα 55 - 60 κόμβων, άρχισε να κατεβαίνει με γωνία 40° και ρυθμό καθόδου 1.200 πόδια / λεπτό προς το σημείο της προσγείωσης. Στη συνέχεια άναψε τον προβολέα προς το σημείο προσγείωσης αλλά στη συνέχεια τον έσβησε επειδή δυσκόλευε. Παράλληλα ο χειριστής συζητούσε με τον μηχανικό μέχρι κάποια στιγμή που το ελικόπτερο κύτπησε στη θάλασσα ανάμεσα στη νησίδα Μετώπη και το Αγκίστρι και καταστράφηκε ολοκληρωτικά. Η ώρα ήταν 21:42΄.

Οι παριστάμενοι κάτοικοι του νησιού έτρεξαν αμέσως για την διάσωση των επιβαινόντων τους οποίους μετέφεραν χωρίς καθυστέρηση στην Αίγινα και μετά στην Αθήνα. Ο μηχανικός βαριά τραυματισμένος εξέπνευσε κατά την μεταφορά του στην Αθήνα. Η συντριβή αποδόθηκε σε οπτική παραισθησία του κυβερνήτη λόγω της απουσίας σημείων αναφοράς και λόγω θαλάσσιου κατοπτρισμού που οφείλοντο στην νυκτερινή πτήση.



Η θέση στην οποία κατέπεσε το SX-HAK στις 5 Ιανουαρίου 1973.



22.3 **Ο θάνατος του Αλέξανδρου-Σωκράτη Ωνάση [30/4/1948-22/1/1973]
(Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών, SX-BDC, 22/1/1973 16:23')**



**Αλέξανδρος-Σωκράτης Ωνάσης
(30/4/1948 - 22/1/1973)
ιδρυτής της Ολυμπιακής
Αεροπλοΐας.
(αρχείο ΟΑ)**

Το αμφίβιο αεροσκάφος «Πιάτζιο» με νπολόγιο SX-BDC ήταν ένα από τα δυο που αγοράστηκαν το 1967 για χρήση από την οικογένεια Ωνάση. Ήταν από τα καταλληλότερα αεροσκάφη για πτήση από το αεροδρόμιο του Ελληνικού στο ιδιόκτητο νησί Σκορπιός του Ωνάση (διάρκεια πτήσης 1:15' περίπου). Μαζί με το ιδιωτικό αεριωθούμενο «Λήαρτζετ» (Gates Learjet 25B, αρ. σειράς 074, νπολόγιο SX-ASO, παραλαβή Νοεμβρίου 1970 που από τις 20/11/1972 αντικαταστάθηκε από το 25C, αρ. σειράς 094, νπολόγιο SX-CBM) και το ελικόπτερο «Μπόλκοβ» που προστέθηκε αργότερα (Messerschmitt Bölkow & Blohm BO-105C, αρ. σειράς S-66, νπολόγιο SX-HAO, παραλαβή 31/5/1973) αποτελούσαν το στόλο των ιδιωτικών αεροσκαφών της οικογένειας. Από 10/10/1972 ο Ωνάσης είχε συγκροτήσει ειδική ομάδα τεχνικής εξυπη-

ρέτησης των αεροσκαφών υψηλών προσώπων που αναλάμβαναν τη συντήρηση των συγκεκριμένων αεροσκαφών.

Ο Αριστοτέλης Σωκράτους Ωνάσης φαίνεται να είχε ιδιαίτερη αδυναμία στον γιο του Αλέξανδρο-Σωκράτη καθώς τον προόριζε να αναλάβει τις επιχειρήσεις του. Ο Αλέξανδρος είχε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την αεροπορία, μιας και είχε ο ίδιος πτυχίο κυβερνήτη («Πτυχίο Επαγγελματία Χειριστή β' τάξης», αρ. 719 / εκδ. 4/7/1969) και μάλιστα ήταν και ειδικός εξεταστής της ΥΠΑ (απόφαση ΥΠΑ αρ. ΕΙ/Α/19899/3557/7-6-1972) για υποψήφιους χειριστές αμφίβιων αεροσκαφών.

Το ιδιωτικό αεριωθούμενο αεροσκάφος της οικογένειας SX-ASO (που συμπίπτει με τα αρχικά τόσο του Αριστοτέλη όσο και του Αλέξανδρου) στις 18/2/1972 κατά την φάση της προσέγγισης στο αεροδρόμιο της Νίκαιας στην Κυανή Ακτή της Γαλλίας (Nice-Côte d'Azur Airport [NCE/LFMN], το κοντινότερο αεροδρόμιο στο Μονακό) κατέπεσε από άγνωστη αιτία, ανοιχτά της Αντίμπες (Antibes) σκοτώνοντας τους αδελφούς Γεώργιο και Δημήτριο Κουρή, δυο από τους καλύτερους κυβερνήτες της Ολυμπιακής Αεροπορίας και προσωπικούς πιλότους του Ωνάση.

Ο Βρετανός Βενιαμίν Μακ Γκρέγκορ (Benjamin Mc Gregor, γεννημένος το 1924), φαίνεται ότι είχε προβλήματα υγείας και η ανάγκη απόκτησης κάποιου

πρόσθετου χειριστή για τις ανάγκες της οικογένειας ήταν αυξημένη. Για τον λόγο αυτό στα τέλη του 1972 δημοσιεύθηκε σε αμερικάνικες εφημερίδες αγγελία για πρόσληψη προσωπικού πιλότου για τον Αριστοτέλη Ωνάση.

Με αφορμή την αγγελία, το πρωί της 22/1/1973 παρουσιάστηκε στην Ολυμπιακή ο αμερικανός Ντόναλντ Μακ Κάσκερ (Donald Mc Cusker, γεννημένος το 1924), ο οποίος και οδηγήθηκε στον Αλέξανδρο στα κεντρικά γραφεία της εταιρείας. Προκειμένου ο Αλέξανδρος να τον κρίνει, τον οδήγησε στο αεροδρόμιο, για πραγματοποίηση πτήσης με το αμφίβιο «Πιάτζιο» κατά την οποία προβλεπόταν προσθαλάσσωση στη περιοχή του Πόρου. Ο Ντόναλντ κάθισε στη αριστερή θέση του κυβερνήτη, ο Αλέξανδρος στη δεξιά του συγκυβερνήτη ενώ ο Βενιαμίν κάθισε στην πίσω θέση του επιβάτη. Ο Ντόναλντ χειριζόταν το αεροσκάφος χωρίς να έχει προηγούμενη εμπειρία στον συγκεκριμένο τύπο και φαινόταν μάλλον νευρικός. Σύμφωνα με τις διαδικασίες του αεροδρομίου του Ελληνικού η απογείωση από τον διάδρομο 33R (προς τον Βορρά) προέβλεπε αμέσως μετά την απογείωση, στροφή προς τα αριστερά με κατεύθυνση προς τον Σαρωνικό, αποφεύγοντας την πτήση πάνω από την πόλη (Αλιμος - Φάληρο - Καλλιθέα). Έτσι και στην συγκεκριμένη πτήση, αμέσως μετά την αποκόλληση του αεροσκάφους από το έδαφος ο Ντόναλντ έστριψε προς τα αριστερά. Το αεροσκάφος έκλινε προς τα δεξιά και τότε αναλαμβάνοντας ο Αλέξανδρος το χειριστήριο προσπάθησε να διορθώσει στρίβοντας αριστερά. Το αεροσκάφος έκλινε ακόμη περισσότερο προς τα δεξιά και καρφώθηκε στο έδαφος από την μεριά του Αλέξανδρου (14:23'z). Ο θάλαμος διακυβέρνησης του αεροσκάφους καταστράφηκε τελείως.

Αμέσως κινήθηκαν τα μέσα διάσωσης του αεροδρομίου και μετέφεραν τον Αλέξανδρο στο «Νοσοκομείο Ατυχημάτων & Αποκατάστασης Τραυματιών & Αναπήρων “ο Απόστολος Παύλος”» (γνωστό σαν ΚΑΤ) στην Κηφισιά, όπου υποβλήθηκε αμέσως σε νευροχειρουργική επέμβαση αλλά παρέμεινε κλινικά νεκρός μέχρι την επόμενη μέρα που εξέπνευσε λόγω της βαρύτατης κρανιοεγκεφαλικής κάκωσης που είχε υποστεί. Ο Ντόναλντ μεταφέρθηκε στη «Γενική Χειρουργική Κλινική» με εγκεφαλική θλάση και άλλα ελαφρύτερα τραύματα, ενώ μετά από λίγες ημέρες μεταφέρθηκε στο «Απόστολος Παύλος» όπου παρέμεινε για αρκετές εβδομάδες. Ο Βενιαμίν μεταφέρθηκε στο νοσοκομείο του «Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού» όπου νοσηλεύθηκε μέχρι τις 5/3/1973 για εγκεφαλική διάσειση και άλλα ελαφρύτερα τραύματα.

Το πόρισμα της διερεύνησης της συντριβής που υποβλήθηκε σχεδόν ένα χρόνο αργότερα, αποφαίνεται ότι το αίτιο ήταν η αντίστροφη σύνδεση των συρματοσχοίων κίνησης των πηδαλίων κλίσης. Συγκεκριμένα στο σημείο της τρίδυμης τροχαλίας κάτω από το χειριστήριο, βρέθηκαν μετατοπισμένες οι τροχαλίες των συρματοσχοίων που μεταφέρουν την κίνηση στα πηδάλια, ενώ τα συρματοσχοίνα ήταν ανάστροφα συνδεδεμένα στις αντίστοιχες αλυσίδες του χειριστηρίου (χωρίς αυτή την μετατόπιση δεν μπορούσε να γίνει διασταύρωση στα συρματοσχοίνα).

Η τελευταία πτήση του αεροσκάφους πριν τη συντριβή του ήταν στις 2/10/1972. Στις 3/10/1972 αντικαταστάθηκε το αριστερό πηδάλιο κλίσης (LH Aileron), λόγω τοπικής φθοράς της επικάλυψης. Η αντικατάσταση αυτή, σύμφωνα με την Υποχρεωτική Τεχνική Οδηγία 20-17, έκδοση 2α που εξέδωσε η ΥΠΑ στις 31/5/1968 με τελευταία αναθεώρηση στις 3/11/1971, και αφορούσε τις «Προδιαγραφές συντήρησης αερ/φών PIAGGIO τύπου P-136-L2», §3.ε.(2) & §3.ε.(3) απαιτούσε την διενέργεια δοκιμαστικής πτήσης, κάτι το οποίο είχε επισημανθεί και στο Τεχνικό Ημερολόγιο του αεροσκάφους (Technical Log Book TLT 8:00/2-10-1972) σε τρεις διαφορετικές ημερομηνίες (2/10/1972, 21/10/1972, 14/11/1972). Στις 15/11/1972 αφαιρέθηκε το χειριστήριο ελέγχου πτήσης (Control Wheels Column) «λόγω λήξης του χρονικού ορίου του» σύμφωνα με κάρτα πρόσθετης εργασίας (Additional Work Card) που εκδόθηκε στις 8/11/1972. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τον πίνακα των μονάδων του συγκεκριμένου αεροσκάφους που ελεγχόντουσαν με χρονικό όριο ("List of time control items of SX-BDC") που εκδόθηκε στις 12/4/1973 η συγκεκριμένη μονάδα είχε όριο για συντήρηση τις 3.600 Ώρες Πτήσης (το αεροσκάφος από την κατασκευή του το 1967, είχε 1.081 Ώρες Πτήσης) ή τα 4 χρόνια (όποιο παρέλθει πρώτο), με αναμενόμενη ημερομηνία λήξης τις 18/9/1974. Στις 25/11/1972 εγκαταστάθηκε το χειριστήριο που υπήρχε στο δίδυμο αεροσκάφος SX-BDB και έγινε σύνδεση των συρματοσχοίνων. Όπως κατατέθηκε από τους τεχνικούς που συμμετείχαν στην εγκατάσταση του «νέου» χειριστηρίου, δεν πειράχθηκε η τρίδυμη τροχαλία, ενώ έγινε πλήρης έλεγχος τόσο των συρματοσχοίνων όσο και της σωστής ανταπόκρισης των πηδαλίων, από τους 4 τεχνικούς που συμμετείχαν, ενώ πραγματοποιήσαν και δεύτερη επανάληψη για την σωστή ανταπόκριση των πηδαλίων. Στον δεύτερο έλεγχο, ο τεχνικός που παρακολουθούσε τα πηδάλια ήταν από τους καλύτερους στην ομάδα των αεροσκαφών υψηλών προσώπων και έμπιστος του Ωνάση, πήρε θέση τέτοια που του επέτρεπε να παρακολουθεί ταυτόχρονα με τα πηδάλια και την κίνηση του χειριστηρίου και πιστοποιήσει την σωστή ανταπόκρισή τους (λόγω των εργασιών που γινόντουσαν σε αεροσκάφος υψηλών προσώπων και με δεδομένη την προηγούμενη συντριβή του «Λήαρτζετ», αναμένεται η προσοχή των τεχνικών να ήταν πράγματι αυξημένη). Από τις 2/12/1972 στο Τεχνικό Ημερολόγιο του αεροσκάφους σημειώνεται ότι το αεροσκάφος είναι εκτός ενεργείας λόγω λήξης του πιστοποιητικού πλωϊμότητας του, κάτι που συνεχίζει να σημειώνεται μέχρι και στις 21/1/1973. Στις 18/1/1973 γίνεται έλεγχος για ανανέωση του πιστοποιητικού πλωϊμότητας του αεροσκάφους, μόνο που γίνεται από έναν μόνο επιθεωρητή πλωϊμότητας της ΥΠΑ και μάλιστα από τους νεώτερους, σε αντίθεση με όλους τους προηγούμενους ελέγχους όπου υπέγραφαν δύο επιθεωρητές της ΥΠΑ. Δεν γνωρίζουμε αν υπογράφηκε η ανανέωση στο πιστοποιητικό πλωϊμότητας του αεροσκάφους, σε κάθε περίπτωση όμως δεν πραγματοποιήθηκε η απαιτούμενη δοκιμαστική πτήση από την Υποχρεωτική ΤΟ/ΥΠΑ/20-17/2α.



Τα 2 πανομοιότυπα υδροπλάνα Piaggio (SX-BDB, SX-BDC) προορίζοντο για προσωπική χρήση από τον Ωνάση για την μεταφορά του στο ιδιόκτητο νησί Σκορπιός. Ο πρώτος πιλότος και εκπαιδευτής ήταν ο Αλέξανδρος-Σωκράτης Ωνάσης.

(αρχείο ΟΑ)



Το LearJet SX-ASO ήταν ένα από προσωπικά αεροσκάφη του Ωνάση κυρίως για τον τόπο μόνιμης κατοικίας του στο Μόντε-Κάρλο.

(αρχείο ΟΑ)

Ο θάνατος του 24χρονου Αλέξανδρου υπήρξε η αρχή του τέλους του Αριστοτέλη, ο οποίος τελικά πέθανε δυο χρόνια αργότερα, σε ηλικία 69 ετών. Τόσο ο Αλέξανδρος, όσο και ο Αριστοτέλης (αλλά και η Χριστίνα Ωνάση αργότερα) κηδεύτηκαν στην Αγ. Φωτεινή Ν. Σμύρνης και μεταφέρθηκαν με πτήσεις που πραγματοποίησε ο Παύλος Ιωαννίδης στο νησί Σκορπιός όπου και ετάφησαν. Με τη διαθήκη του Αριστοτέλη, ιδρύθηκε το κοινωφελές Ίδρυμα με το όνομα του γιου του²⁹⁷.

Ο Αριστοτέλης μέχρι τον θάνατό του πίστευε ότι επρόκειτο για εγκληματική ενέργεια²⁹⁸, ενώ είχε φθάσει να ζητήσει βοήθεια από την διεθνή κοινότητα (Εφημερίδα Express 27/12/1974) καθώς και από εγκληματολόγους του εξωτερικού

²⁹⁷ www.onassis.gr, 2007.

²⁹⁸ Ιωαννίδη Παύλου Ι., «Κι αν δεν είσαι, θα γίνεις...», Εκδόσεις Λιβάνη, Αθήνα 2008, ISBN 978-960-14-1677-9, σελ. 207-220 («Η τραγωδία.»).

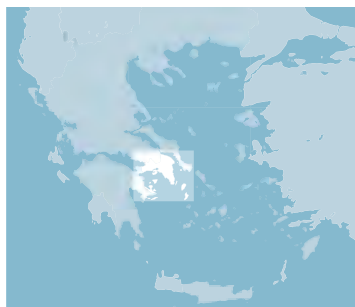
(Evan Williams; 'Criminologist', 26/12/1974), για την εξιχνίαση του θανάτου.

Θα πρέπει πάντως να αναφέρουμε ότι η άποψη του Αριστοτέλη ενισχύεται από διάφορα γεγονότα. Το «Πιάτζιο» έμεινε αφύλακτο τις νύκτες στο υπόστεγο του αεροδρομίου του Ελληνικού.

Δεν γνωρίζουμε αν έχει κάποια σχέση, πάντως στις 21/6/1971 συνέβη μια παρόμοια συντριβή στο αεροδρόμιο Τατοΐου στο αεροσκάφος «Πάϊπερ» SX-ADO (Piper PA19-L18A, Αρ. σειράς 18-4923) της αερολέσχης Αθηνών ενώ το αεροσκάφος απογειωνόταν σε δοκιμαστική πτήση για ανανέωση του πιστοποιητικού πλωϊμότητας, μετά από εκτεταμένη τεχνική επιθεώρηση. Στην πτήση σκοτώθηκαν ο μηχανικός που πραγματοποίησε την τεχνική επιθεώρηση και ο χειριστής. Κατά την διερεύνηση βρέθηκε ανάστροφα συνδεδεμένο το συρματόσχοινο ελέγχου του πηδαλίου ανόδου-καθόδου, που θεωρήθηκε και το αίτιο της συντριβής. Παρόλα αυτά, στο γράμμα με αρ. πρωτ. 200/17-6-1971 της Αερολέσχης Αθηνών προς την Υ.Π.Α. με θέμα «Περί ανανέωσης Πιστοποιητικού Πλωϊμότητας» σελ. 2 («Ιστορικό του αεροσκάφους Piper Club 19 με νολόγιο SX-ADO») εδάφιο 5 («Παρελκόμενα του αεροσκάφους»), ο τεχνικός βεβαίωσε ενυπόγραφα ότι τα συρματόσχοινα προέρχονται από την κατασκευή του αεροσκάφους, χωρίς να έχει πραγματοποιηθεί κανενός είδους εργασία πάνω σε αυτά.

Επίσης δεν γνωρίζουμε αν η συντριβή του ιδιωτικού αεριωθούμενου του Αριστοτέλη στις 18/2/1972 έχει κάποια σχέση με τον θανάσιμο τραυματισμό του Αλέξανδρου της 22ας/1/1973.

Σε κάθε περίπτωση ο θάνατος του γιου του Αριστοτέλη Ωνάση, παραμένει το ίδιο μυστηριώδες με εκείνον του προηγούμενου συζύγου της γυναίκας του, δηλαδή του Ιωάννη Κέννεντυ²⁹⁹.



Η θέση στην οποία κατέπεσε το SX-BDC στις 22 Ιανουαρίου 1973.



²⁹⁹ Stuart M. Speiser, «The Deadly Sins of Aristotle Onassis», ACW Press, Οκτώβριος 2005, ISBN 1-932124-62-4.

23

Η Ολυμπιακή Αεροπορία του Ωνάση, η περίοδος της ύφεσης

1973 - 1974^{279/280}

Τα χρόνια που ακολούθησαν μπορούν να χαρακτηριστούν σαν περίοδος ύφεσης αν κριθούν συνολικά από το πτητικό έργο που πραγματοποιήθηκε. Μέσα στο 1973 πραγματοποιήθηκαν αρκετές παραλαβές αεροσκαφών των οποίων όμως οι παραγγελίες είχαν πραγματοποιηθεί πριν τον θάνατο του Αλέξανδρου. Η διεθνής πετρελαϊκή κρίση που ξέσπασε το 1973 και τετραπλασίασε το κόστος των καυσίμων, αλλά ακόμη και ο πόλεμος της Κύπρου το καλοκαίρι του 1974 που μείωσε δραστικά την τουριστική κίνηση στην Ελλάδα, δεν επαρκεί για να εξηγήσει την μεγάλη αυτή κάμψη. Μοιάζει σαν ο Αριστοτέλης να μην ενδιαφέρεται πλέον για την επιχείρησή του.

Στις 17/1/1973 παραλαμβάνεται ένα ακόμα B720 (Boeing 720-051, αρ. σειράς 18688, με νολόγιο SX-DBN, προηγούμενο νολόγιο Northwest N735US, όνομα «Ποταμός Νέστος»). Στις 28/2/1973 παραλαμβάνεται από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα ένα «Πάϊπερ Τσερόκι» χωρητικότητας 3 επιβατών (Piper PA-28-140 “Cherokee”, αρ. σειράς 28-7325010, με 1 κινητήρα Lycoming O-320-E3D, νολόγιο SX-BDK). Στις 26/3/1973 παραλαμβάνεται ένα ακόμα B707 (Boeing 707-351C, αρ. σειράς 19164, νολόγιο SX-DBO, προηγούμενο νολόγιο Northwest N366US, όνομα «Πόλη της Λίνδου», με Leasing από την Northampton Panama, η εισαγωγή των οποίων έγινε με βάση το ΒΔ 168/1973). Στις 25/4/1973 παραλαμβάνεται ένα ακόμα ελικόπτερο «Αλουέτ» (Aerospatiale SA318C “Allouette II”, αρ. σειράς 2352, με κινητήρα Turbomeca Astazou II A2, νολόγιο SX-HAN). Στις 17/5/1973 παραλαμβάνεται ένα ακόμα B707 (Boeing 707-351C, αρ. σειράς 19163, νολόγιο SX-DBP, προηγούμενο νολόγιο Northwest N365US, όνομα «Πόλη των Θηβών», με Leasing από την Northampton Panama, η εισαγωγή των οποίων έγινε με βάση το ΒΔ 168/1973). Στις

31/5/1973 παραλαμβάνεται το ελικόπτερο «Μπόλκοβ» που προοριζόταν για προσωπική χρήση από τον Αριστοτέλη (κατασκευαστής Messerschmitt Bölkow & Blohm, τύπος BO-105C, αρ. σειράς S-66, με 2 κινητήρες κατασκευής Allison, τύπου 250C-20, νολόγιο SX-HAO). Στις 16/6/1973 παραλαμβάνεται ένα ακόμα «Πάϊπερ Αζτεκ» (Piper PA-23-250 [6PCLM] “Aztec”, αρ. σειράς 27-7305081, νολόγιο SX-BDL).



Τα Jumbo (Boeing 747) που παρελήφθησαν το 1973, είχαν παραγγελθεί αρκετό καιρό νωρίτερα και η Ολυμπιακή χρειάστηκε να περιμένει σε λίστα αναμονής μερικά χρόνια μέχρι την παραλαβή τους (SX-OAB).

του έγινε με το ΒΔ 259/1973), για το οποίο η Ολυμπιακή έπρεπε να περιμένει μερικά χρόνια σε λίστα αναμονής²⁸¹, ένα αεροσκάφος με μήκος 70,66 μ., εκπέτασμα πτερύγων 59,64 μ., ύψος 19,30 μ., με μέγιστο βάρος απογείωσης 351.500 χγρ., χωρητικότητας 389 επιβατών (12 α' θέσης και 377 τουριστικής), με 4 κινητήρες κατασκευής Pratt & Whitney τύπου JT9D-7A, με ταχύτητα πτήσης 945 χλμ/ώρα (510 κόμβους) σε ύψος 31.000 - 40.000 ποδών και εμβέλεια 11.850 χλμ (κατασκευαστής Boeing, τύπος 747-284B “Jumbo Jet”, αρ. σειράς 20742, νολόγιο SX-OAA από τα αρχικά της εταιρείας ΟΑ που συνέπιπταν με τα αρχικά του Αριστοτέλη, όνομα «Ολύμπιος Ζεύς»). Με το «Τζάμπο» η Ολυμπιακή Αεροπορία μπαίνει πλέον στην κατηγορία των «ισχυρών» αεροπορικών εταιρειών. Το «Τζάμπο» δρομολογείται στη γραμμή Αθηνών - Νέας Υόρκης χωρίς ενδιάμεσο σταθμό.

Στις 1/7/1973 εγκαινιάζεται η γραμμή Θεσσαλονίκης - Ζυρίχης.

Στις 27/7/1973 παραλαμβάνεται ένα ακόμα «Πάϊπερ Τσερόκι» (Piper PA-28-140 “Cherokee”, αρ. σειράς 28-7325007, νολόγιο SX-BDM), και στις 19/8/1973 άλλο ένα (Piper PA-28-140 “Cherokee”, αρ. σειράς 28-7325484, νολόγιο SX-BDN) το οποίο είχε σύντομη ζωή αφού συνετρίβη στη Μύκονο στις 17/12/1975 σε πτήση από ιδιώτη χειριστή, ο οποίος το είχε νοικιάσει.

Στις 7/12/1973 παραλαμβάνεται το δεύτερο «Τζάμπο» (Boeing 747-284B “Jumbo Jet”, αρ. σειράς 20825, νολόγιο SX-OAB, όνομα «Ολύμπιος Αετός»). Αυτή είναι και η τελευταία παραλαβή αεροσκάφους από τον Αριστοτέλη. Η γραμμή Αθηνών - Σιγκαπούρης - Σίδνεϋ γίνεται από 1/4/1974 με «Τζάμπο». Τα «Τζάμπο» την εποχή εκείνη πετούσαν ακόμη με αμερικανούς χειριστές.

Μέσα στο 1973 εντάχθηκε η γραμμή Αθήνα - Μήλος 3 φορές την εβδομάδα.

Στις 21/6/1973 παραλαμβάνεται το γιγαντιαίο για την εποχή αεριωθούμενο «Τζάμπο» (κόστους για την εποχή εκείνη 27 εκ. δολαρίων που καλύφθηκαν με συμφωνία Leasing από την Leyburn Panama S.A. και η εισαγωγή

Το 1974 είναι χρονιά ύφεσης. Ο πόλεμος της Κύπρου που ξέσπασε τον Ιούλιο μειώνει δραστικά την τουριστική κίνηση και συνεισφέρει στη μείωση του έργου της Ολυμπιακής. Όμως από το Φθινόπωρο αρχίζει μεγάλη αναστάτωση στην ομαλή λειτουργία της εταιρείας όταν διάφορα γεγονότα οδηγούν τον Αριστοτέλη να κηρύξει την εταιρεία σε Λοκ-άουτ³⁰⁰ ("Lockout", 25/9/1974 - 2/10/1974), με αλυσιδωτά αποτελέσματα, απολύσεις εργαζομένων που προκάλεσαν μεγάλες απεργιακές κινητοποιήσεις³⁰¹ (Δεκέμβριος 1974). Στα τέλη Νοεμβρίου 1974 πιθανότερο λόγω της ύφεσης, ο Αριστοτέλης αποφάσισε να πουλήσει 2 Μπόινγκ 707. Υπήρχε την περίοδο εκείνη, μια διάχυτη αγανάκτηση για τον τρόπο που χειριζόταν ο Αριστοτέλης τα θέματα της Ολυμπιακής Αεροπορίας και μια διάχυτη επιθυμία για κρατικοποίησή της. Τελικά στις 10/12/1974 προσκαλεί την κυβέρνηση να παραλάβει την Ολυμπιακή Αεροπορία. Φαίνεται ότι κοντά στα Χριστούγεννα η κυβέρνηση σκεπτόταν να κηρύξει τον Αριστοτέλη έκπτωτο³⁰².

Συνολικά το 1974 μεταφέρονται 1.677.128 επιβάτες εσωτερικού, 786.276 επιβάτες εξωτερικού, πραγματοποιούνται 30.513 πτήσεις εσωτερικού και 11.929 εξωτερικού, ενώ το δίκτυο των δρομολογίων καλύπτει 88.687 χλμ.

Το πιπτικό έργο της περιόδου 1973 - 1974 συνοψίζεται:

Στόλος	Περίοδος	1973	1974
B707	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	8 27.199	8 16.183
B727	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	6 13.388	6 10.398
YS-11	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	7 11.248	7 9.835
B720	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	7 12.461	7 7.993
B747	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	2 2.359	2 5.658
Σύνολο	Ώρες Πτήσης	66.655	50.067

(*) Πλήθος αεροσκαφών στις 31 Δεκεμβρίου.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Δεν περιλαμβάνονται οι πτήσεις της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας.

³⁰⁰ Εφημερίδα «Ριζοσπάστης», Τρίτη 1/10/1974 σελ. 8 («Ενώ συνεχίζεται το "λόκ-άουτ" - Οι χειριστές θα μπνύσουν την "Ολυμπιακή Αεροπορία"»).

³⁰¹ Εφημερίδα «Ριζοσπάστης», Τρίτη 3/12/1974 σελ. 1 («Κηρύχθηκε από τα μεσάνυχτα - Απεργία διαρκείας 8.500 εργαζομένων στην "Ολυμπιακή"»).

³⁰² Ιωαννίδη Παύλου Ι., «Κι αν δεν είσαι, θα γίνεις...», εκδόσεις Λιβάνη, Αθήνα 2008, ISBN 978-960-14-1677-9, σελ. 244-261 («Η καταγγελία της σύμβασης.»).

Ο Αριστοτέλης πέθανε στις 15/3/1975. Σύμφωνα με την σύμβαση αλλά και σύμφωνα με τη γενικότερη κοινή γνώμη το Ελληνικό Δημόσιο με την κοινή απόφαση 3514 της 21ης/4/1975 των υπουργών Συντονισμού και Προγραμματισμού, Οικονομικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών, ανέλαβε την διαχείριση της εταιρείας από 1/1/1975.

Εξαγόρασε το σύνολο των μετοχών του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας μετά από συμφωνία με την ιδιοκτήτρια των μετοχών «Victoria Financiera Panama S.A.». Σύμφωνα με την συμφωνία, επιτράπηκε η πώληση δυο B707 που αποχώρησαν στις 2/6/1975 για την Ιορδανική εταιρεία «Άλια» (“Alia - Royal Jordanian Airlines”) και ήταν τα SX-DBA (υπολόγιο Alia JY-AEB) και SX-DBB (υπολόγιο Alia JY-AEC). Επίσημα η εξαγορά δημοσιεύθηκε με τον Ν. 96 στις 26/7/1975³⁰³.

³⁰³ Ν.96/1975, «Περί εξαγοράς των μετοχών της Ολυμπιακής Αεροπορίας Α.Ε. παρά του Ελληνικού Δημοσίου και παραλαβής αυτής», ΦΕΚ Α154, 26/7/1975.

24

Η ανατίναξη του αεροσκάφους της TWA

(N8734, Ιόνιο Πέλαγος δυτικά της Κεφαλονιάς, 8/9/1974 11:40',
πτήση TWA841: Τελ Αβίβ - Αθήνα - Ρώμη - Νέα Υόρκη)³⁰⁴

Στις 06:13' ώρα Γκρήνουιτς (GMT) της Κυριακής 8/9/1974 το αεροσκάφος Μπόινγκ 707-331B με αμερικανικό νπολόγιο N8734 απογειώθηκε από το Τελ Αβίβ με 105 επιβάτες και 2.532 χgr (5.186 λίβρες) φορτίο για την πτήση 841 της αμερικανικής εταιρείας Διεθνών Αερογραμμών (TWA - Trans World Airlines Inc.) με καθυστέρηση 45 λεπτών λόγω των διαδικασιών ασφαλείας επιβατών του Διεθνούς Αεροδρομίου Μπεν Γκούριον (Ben Gurion International Airport) του Τελ Αβίβ.

Κυβερνήτης της πτήσης ήταν ο 55χρονος Ντόναλντ Χολλινταϊν (Donald H. Holliday), συγκυβερνήτης ο 36χρονος Τζων Τσέσιρ (Jon L. Cheshire), ιπτάμενος μηχανικός ο 37χρονος Ραλφ Μπος (Ralph H. Bosh) ενώ το πλήρωμα περιλάμβανε και 6 συνοδούς (Gianpaolo Molteni, Silvia T. Buhler, Alja Bunk, Isabella Lucci-Masera, Angela Magnoni και Lajwanti Kripalani). Η πτήση είχε προορισμό την Νέα Υόρκη, με ενδιάμεσους σταθμούς στην Αθήνα και την Ρώμη.

Στις 08:04' (GMT) το αεροσκάφος προσγειώθηκε στον ΚΑΑ (Κρατικό Αερολιμένα Αθηνών), χωρίς την παραμικρή βλάβη ή μηχανικό πρόβλημα. Στην Αθήνα αποβιβάστηκαν οι 56 επιβάτες (που είχαν προορισμό την Αθήνα) ενώ επιβιβάστηκαν 30 ακόμη επιβάτες. Οι περισσότερες από τις αποσκευές τοποθετήθηκαν στην μπροστινή αποθήκη του αεροσκάφους, ενώ μερικές μαζί με το φορτίο τοποθετήθηκαν στην πίσω αποθήκη.

³⁰⁴ NTSB-AAR-75-7, "AIRCRAFT ACCIDENT REPORT Trans World Airlines Inc. Boeing 707-331B, N8734, in the Ionian Sea, September 8, 1974", National Transportation Safety Board (ΗΠΑ), Washington DC, Adopted: March 26, 1975.

Το αεροσκάφος ανεφοδιάστηκε με 1.360 χγρ καυσίμου (Jet A-1) και σύμφωνα με το προσωπικό της εταιρείας κανένα μη εξουσιοδοτημένο πρόσωπο δεν πλησίασε το αεροσκάφος κατά την παραμονή του στον Κρατικό Αερολιμένα Αθηνών. Το πλήρωμα συμπλήρωσε σχέδιο ενόργανης πτήσης προς Ρώμη, διάρκειας 1:48' ζητώντας πτήση στο επίπεδο 350 (Flight Level 350 = 35.000 πόδια = 10.670 μέτρα).

Στις 09:12' (GMT - 11:12' ώρα Ελλάδας) το αεροσκάφος απογειώθηκε από τον ΚΑΑ (σύμφωνα με το SID - "Standard Instrument Departure" 6) ακολούθησε πορεία προς Κόρινθο στο επίπεδο 120 ενώ στη συνέχεια το ΚΕΠΑΘ (Κέντρο Ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας Περιοχής Αθηνών) έδωσε άδεια να ακολουθήσει τον αεροδιάδρομο G8 (Green 8 Alpha: νοτιή ευθεία διερχόμενη από Κόρινθο - Άραξο - Κεφαλονιά) στο επίπεδο 140.

Στις 09:30' (GMT) το αεροσκάφος ανέφερε πάνω από τον Άραξο, ότι βρισκόταν στο επίπεδο πτήσης 280 και επιβεβαίωσε τις οδηγίες του ΚΕΠΑΘ να διατηρήσει αυτό το ύψος μέχρι να εγκαταλείψει την περιοχή Αθηνών (FIR - Flight Information Region Αθηνών). Αυτή ήταν και η τελευταία επικοινωνία του αεροσκάφους.

Στις 09:39' (GMT) ένα άλλο αμερικανικό αεροσκάφος που εκτελούσε την πτήση PAA110 των «Παναμερικανικών Αερογραμμών» ("Pan Am" - "Pan American Airlines", PAA110) έμπαινε στον Ελληνικό Εναέριο Χώρο ακολουθώντας τον ίδιο αεροδιάδρομο (G8) στο επίπεδο πτήσης 330 και ανέφερε κατά την είσοδό του εκτιμώμενη διέλευση πάνω από τον Άραξο στις 09:51' (GMT).

Στις 09:40' (GMT) ο κυβερνήτης της PAA110 ανέφερε στο ΚΕΠΑΘ ότι στη θέση τους που ήταν περίπου 100 ναυτικά μίλια δυτικά του Άραξου είδε:

«Ένα τετρακινητήριο αεροσκάφος να πέφτει με φλόγες»
(*"a four-engine aircraft going down in flames"*)

Το σήμα της PAA110 ακουγόταν ασθενές, γι αυτό το αεροσκάφος της Ολυμπιακής Αεροπορίας που εκτελούσε την πτήση OA201 και τη στιγμή εκείνη βρισκόταν κοντά, αναμετέδιδε τα μηνύματα μεταξύ PAA110 και ΚΕΠΑΘ.

Στις 09:43' (GMT) σε ερώτηση της OA201 τι αεροσκάφος βρισκόταν στις φλόγες, η PAA110 απάντησε ότι έκανε λάθος, το αεροσκάφος που ήταν TWA και πίστευε ότι ήταν 707 δεν καιγόταν, φαινόταν όμως να έχει αποκοπεί ένας κινητήρας. Σε ερώτηση της OA201 αν είδαν κινητήριο να πέφτει ή αεροσκάφος, η PAA110 απάντησε:

«Όχι, το αεροσκάφος επίσης πέφτει. Είδα ένα αεροσκάφος σε απότομη ανοδική κλίση, να πέφτει προς τα πίσω και να διαγράφει αργή περιδίνηση πέφτοντας»
(*"No, the aircraft is falling too. I saw an aircraft pitch up into steep climb then roll over on its back and start in a dive, then a slow spiral..."*).

Τόσο η OA201 όσο και το ΚΕΠΑΘ έκαναν επανειλημμένες κλήσεις προς την TWA841 χωρίς απάντηση. Αμέσως μόλις η PAA110 περιέγραψε το αεροσκάφος,



Η θέση στην οποία κατέπεσε το N8734 στις 8 Σεπτεμβρίου 1974.



το ΚΕΠΑΘ τηλεφώνησε στο Κέντρο Ελέγχου Περιοχής Μπρίντιζι (Brindisi) και τα υπόλοιπα κέντρα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, ενώ ζήτησε και από τα αεροδρόμια της περιοχής ενημέρωση για πιθανά ίχνη της TWA841. Παράλληλα ειδοποίησε το Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης (SAR - Search And Rescue), το οποίο απογείωσε μια «Ντακότα» (C-47) για έρευνα.

Περίπου 2,5 ώρες μετά το ατύχημα το αεροσκάφος εντόπισε συντρίμια και ανθρώπινα λείψανα στη θέση 38° 25' Βόρειο Πλάτος και 19° 22' Ανατολικό Μήκος. Η θέση αντιστοιχούσε στα διεθνή ύδατα 50 ναυτικά μίλια δυτικά της Κεφαλονιάς, κοντά στο όριο της Περιοχής Ελέγχου Αθηνών (FIR Αθηνών).

Η έρευνα και διάσωση στην οποία συμμετείχαν 10 πλοία επιφανείας τερματίστηκε επίσημα στις 11:00' (GMT) της 10ης/9/1974 αλλά όλα τα πλοία που διερχόντουσαν την περιοχή είχαν εντολή να ερευνούν για ανθρώπινα λείψανα ή συντρίμια. Στις έρευνες συμμετείχαν μονάδες του 6ου στόλου του αμερικανικού ναυτικού μεταξύ των οποίων και το αεροπλανοφόρο «Ανεξαρτησία» (USS Independence) τα οποία συνέχισαν την έρευνα μέχρι τις 20/9/1974.

Από τους 88 επιβαίνοντες δεν επέζησε κανείς. Υπήρχαν δυο περιοχές με ευρήματα. Η κύρια περιοχή είχε ανθρώπινα λείψανα, αποσκευές και συντρίμια του αεροσκάφους, ενώ η άλλη που βρισκόταν 15-20 μίλια νοτιοανατολικά έμοιαζε να είναι χαρτιά με ελαφρά γλίτσα λαδιού ("paper in a light oil slick").

Περισυλλέχθηκαν ανθρώπινα λείψανα που ανήκαν σε 24 επιβάτες που αντιπροσώπευαν το 41% των επιβατών του μπροστινού μισού του αεροσκάφους και το 16% του πίσω μισού, ενώ δεν εντοπίστηκε κάτι από τα μέλη του πληρώματος. Τα ανθρώπινα λείψανα μεταφέρθηκαν στην αμερικανική βάση του Ελληνικού ενώ στη συνέχεια έγινε νεκροψία από τον προϊστάμενο της Ιατροδικαστικής Υπηρεσίας, ενώ 18 από τα 24 εξετάστηκαν επίσης από παθολόγους του Ινστιτούτου Παθολογίας της Πολεμικής Αεροπορίας των ΗΠΑ, και επιπλέον σε

14 πραγματοποιήθηκε και ακτινογραφικός έλεγχος. Οι εξετάσεις έδειξαν ότι και τα 24 θύματα σκοτώθηκαν κατά την πρόσκρουση του αεροσκάφους στη θάλασσα.

Λόγω του ατυχήματος που συνέβη σε διεθνή ύδατα σε αεροσκάφος αμερικανικού νηολογίου, την διερεύνηση ανέλαβε η Αμερικανική «Εθνική Επιτροπή Ασφάλειας Μεταφορών» (NTSB - National Transportation Safety Board), με τη συμμετοχή μελών από την Ελλάδα, την Αμερικανική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA - Federal Aviation Administration), τους κατασκευαστές του αεροσκάφους και των κινητήρων (Boeing, Pratt & Whitney Division of the United Aircraft Corporation), την εταιρεία στην οποία ανήκε το αεροσκάφος (TWA - Trans World Airlines Inc.) και την ένωση πιλότων αερομεταφορέων (Air Lines Pilots Association). Επίσης λόγω αυξημένης εμπειρίας συμμετείχε ένας Βρετανός διερευνητής (AIB - [United Kingdom's] Accident Investigation Branch), ενώ εξετάσεις πραγματοποιήθηκαν στα εργαστήρια στρατιωτικής έρευνας και ανάπτυξης της Βρετανίας (RARDE - Royal Armament Research and Development Establishment) καθώς και στα εργαστήρια της ομοσπονδιακής αστυνομίας των ΗΠΑ (FBI - Federal Bureau of Investigation).

Οι μόνοι αυτόπτες μάρτυρες ήταν το πλήρωμα του θαλάμου διακυβέρνησης της PAA110 και δυο επιβάτες της α΄ θέσης της ίδιας πτήσης που έβλεπαν από το αριστερό παράθυρο. Όμως οι καταθέσεις και των 5 αυτοπτών μαρτύρων συμφωνούσαν.

Σύμφωνα με τον κυβερνήτη της PAA110, η TWA841 αρχικά φαινόταν μπροστά τους σε απόσταση 4 - 7 μιλίων και λίγο αριστερά ("11 o' clock position") με αντίθετη κατεύθυνση, και γύρω στα 4.000 πόδια πιο κάτω. Αρχικά η TWA841 φαινόταν να έχει μια φυσιολογική, ομαλή οριζόντια πτήση. Δεν υπήρχε λόγος να κοιτάζει το αεροσκάφος και έστρεψε τη ματιά του αλλού για μερικές στιγμές. Όταν ξανακοίταξε το αεροσκάφος είχε μian απότομη ανοδική κλίση η οποία αύξανε. Επίσης νόμιζε ότι είδε κάποιο αντικείμενο πίσω από την αριστερή πτέρυγα σε απόσταση περίπου ενός εκπετάσματος πτέρυγας να απομακρύνεται. Όταν το ένα αεροσκάφος προσπέρασε το άλλο η TWA841 είχε φθάσει σχεδόν στο ύψος της PAA110. Τότε έπεσε αριστερά σε απότομη πτώση με αριστερή περιστροφή ενώ πραγματοποίησε τουλάχιστον μια πλήρη πλευρική περιστροφή πέφτοντας ("at least one full 360° roll as the aircraft went down") μέχρι να εξαφανιστεί από το οπτικό του πεδίο. Τότε πρόσεξε ότι ο κινητήρας 2 έλειπε κάνοντάς τον να συνειδητοποιήσει ότι αυτό ήταν το αντικείμενο που είχε δει να φεύγει από την αριστερή πτέρυγα. Επίσης πρόσεξε ένα πλήθος 25-30 κομματιών κάτω από το επίπεδο πτήσης του περίπου στο ύψος που αρχικά ήταν η TWA841. Τα κομμάτια αυτά έμοιαζαν με χαρτί που έπεφτε λαμπιρίζοντας στον ήλιο, ενώ μεταξύ τους υπήρχε και ένα μεγάλο ορθογώνιο κομμάτι. Δεν είδε καπνό, ωστόσο όμως υπήρχε λευκός ατμός από την αριστερή πτέρυγα που πίστευε ότι ήταν καύσιμο. Η αίσθησή του ήταν ότι δεν γινόταν καμιά προσπάθεια για αποκατάσταση του ελέγχου στο αεροσκάφος, ενώ η όλη φάση που παρακολού-

θπσε υπολόγιζε ότι κράτησε 20 δευτερόλεπτα.

Κανένας αυτόπτης μάρτυρας δεν μπόρεσε να δεί την συντριβή του αεροσκάφους στη θάλασσα, ενώ κανένας δεν πρόσεξε σημεία πυραύλου ή στρατιωτικού αεροσκάφους στην περιοχή την ώρα εκείνη παρότι ο καιρός επέτρεπε τις μακρινές παρατηρήσεις.

Από τα λίγα κομμάτια που μπόρεσαν να περισυλλεγούν επιλέχθηκαν κάποια χαρακτηριστικά για εργαστηριακή εξέταση. Μεταξύ αυτών υπήρχε κομμάτι αποσκευής που έφερε πολλαπλά τρυπήματα και σκισίματα και το οποίο περιείχε διάφορα μεταλλικά και άλλα θραύσματα, κάποιο κάθισμα με διάτρητα τα μαξιλάρια, κομμάτι δαπέδου που έφερε πολλαπλά σημάδια κτυπημάτων από την κάτω πλευρά καθώς και κομμάτια από την πόρτα της πίσω αποθήκης του αεροσκάφους. Η έρευνα στα εργαστήρια της RARDE (Βρετανία) που πραγματοποιήθηκε ανεξάρτητα από δυο διαφορετικούς ειδικούς έδειξε ότι τα κομμάτια είχαν εκτεθεί σε έκρηξη μεγάλης ισχύος. Η κοινή άποψη των Βρετανών ειδικών ήταν ότι επρόκειτο για εκρηκτικό μηχανισμό ο οποίος είχε εκραγεί στην πίσω αποθήκη του αεροσκάφους.

Η περίπτωση συνδυάστηκε με εκείνην του «Κομήτη» των Βρετανικών Ευρωπαϊκών Αερογραμμών (BEA - British European Airways, τύπος DH106-VIB Comet, με βρετανικό νολόγιο G-ARCO) που στις 12/10/1967 κατευθυνόμενο από την Αθήνα στην Κύπρο είχε ανατιναχθεί από εκρηκτικό μηχανισμό πάνω από τη Μεσόγειο στην θαλάσσια περιοχή μεταξύ Ρόδου και Κύπρου (35°55' Βόρεια, 30°01' Ανατολικά). Υπήρχε όμως ένα ακόμη σημαντικό εύρημα που αφορούσε την πτήση TWA841. Στις 26/8/1974 η πτήση προσγειώθηκε στη Ρώμη (προερχόμενη από την Αθήνα). Όταν ο υπεύθυνος εκφόρτωσης άνοιξε την πόρτα της πίσω αποθήκης του αεροσκάφους βρέθηκε μπροστά σε καπνό. Το προσωπικό εδάφους έδρασε αμέσως με πυροσβεστήρες και ο καπνός σταμάτησε. Όλες οι αποσκευές μαζί με εκείνη που φάνηκε να προκαλεί το πρόβλημα βγήκαν από το αεροσκάφος και ζητήθηκε από τους επιβάτες να αναγνωρίσουν τις αποσκευές τους. Όλες οι αποσκευές αναγνωρίστηκαν από τους επιβάτες μαζί με εκείνη που είχε δημιουργήσει το πρόβλημα. Οι Ιταλικές Αρχές εξέτασαν την αποσκευή και αποφάνθηκαν ότι η φωτιά μάλλον ξεκίνησε από πρόβλημα στις μπαταρίες ενός μαγνητοφώνου σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα υλικά που υπήρχαν. Το αεροσκάφος δεν έπαθε τίποτα και επέτρεψαν στον επιβάτη να συνεχίσει. Στις 18/9/1974 η αποσκευή και τα περιεχόμενά της παραδόθηκαν στην Αμερικανική Ομοσπονδιακή Αστυνομία (FBI) που εντόπισε ίχνη στρατιωτικού τύπου εκρηκτικού ισχύος C-4 που αποδείκνυε την ύπαρξη εκρηκτικού μηχανισμού στην αποσκευή που δεν λειτούργησε σωστά με αποτέλεσμα να προκαλέσει φωτιά αντί για σκόπιμη έκρηξη ("improvised explosive device or bomb which malfunctioned, resulting in a fire, rather than the intended detonation."). Οι προσπάθειες που έγιναν να εντοπιστεί ο επιβάτης που αναγνώρισε την αποσκευή παρέμειναν άκαρπες.

Στις 4/10/1974, ειδικοί χρησιμοποιώντας κατάλληλες συσκευές εντόπισαν έναν πομπό υπερήχων που υπάρχει τόσο στο καταγραφικό των στοιχείων πτήσης όσο και στο καταγραφικό των συνομιλιών και το οποίο μπορεί να λειτουργεί 30 ημέρες μετά την ενεργοποίησή του από πτώση σε νερό και σε βάθη που φθάνουν τα 6.000 μ. (20.000 πόδια) και μπορεί να εντοπιστεί σε ακτίνα 1.800-3.600μ. (2.000-4.000 γιάρδων). Η συσκευή εντοπίστηκε στη θέση 38° 18,1' Βόρειο Πλάτος και 19° 15' Ανατολικό Μήκος σε βάθος 3.164 μ. (10.380 ποδών).

Το εγχείρημα ανάκτησης των συσκευών θεωρήθηκε ασύμφορο, κάτω μάλιστα από το πρίσμα της σχεδόν αποδεδειγμένης δολιοφθοράς.

Πραγματοποιήθηκαν πολλές δοκιμές για να μπορέσει να επαληθευτεί το αίτιο που προκάλεσε την αρχική απότομη άνοδο του αεροσκάφους. Εξετάστηκε η πιθανότητα να έχει προκληθεί από επέμβαση στα χειριστήρια του αεροσκάφους, από βλάβη του αυτόματου πιλότου και τράβνηγμα των πηδαλίων από άλλη αιτία. Μόνη πιθανότητα με βάση τα αποτελέσματα, ήταν η έκρηξη μεγάλης ισχύος στην πίσω αποθήκη ικανή να παραμορφώσει την πόρτα και τις μεταλλικές δομές του αεροσκάφους οι οποίες με τη σειρά τους μπορούσαν να παρασύρουν ή και να κόψουν τα συρματόσχοινα ελέγχου των πηδαλίων ανόδου-καθόδου που βρίσκονται στην ουρά του αεροσκάφους. Μονάχα σε αυτή την περίπτωση τα πηδάλια μπορούσαν να οδηγηθούν σε πλήρη και μη ελεγχόμενη απόκλιση οδηγώντας το αεροσκάφος σε ανεξέλεγκτη διαρκή άνοδο η οποία αρχικά μπορούσε να οδηγήσει στην απόσπαση του κινητήρα 2 από την βάση στήριξής του (λόγω υπερβολικής καταπόνησης) ενώ στη συνέχεια η ανεξέλεγκτα αυξανόμενη άνοδος οδήγησε το αεροσκάφος σε απώλεια στήριξης και πτώση με περιδύνιση. Η πιθανότητα αυτή ερχόταν σε πλήρη συμφωνία, με τα υπόλοιπα ευρήματα και τις μαρτυρίες. Το επίσημο πόρισμα εκδόθηκε ομόφωνα 6,5 μήνες μετά τη συντριβή, στις 26/3/1975.

25

Ο αεροναυπηγικός πόλεμος

25.1 Η «Ομόνοια» (Κονκόρνι - “Concorde SST”)³⁰⁵

Στις 29/11/1962 οι κυβερνήσεις της Βρετανίας και της Γαλλίας, υπέγραψαν συμφωνία για να ενώσουν τις δυνάμεις τους για την κατασκευή ενός υπερηχητικού επιβατηγού αεροσκάφους. Την υλοποίηση ανέλαβαν η «Βρετανική Εταιρεία Αεροσκαφών» (BAC - “British Aircraft Corporation”) σε συνεργασία με την Γαλλική «Αεροδιαστημική» (“Aérospatiale”). Το όνομα του αεροσκάφους ήταν «Υπερηχητικός Μεταφορέας Ομόνοια» («Concorde SST» - Super Sonic Transporter). Οι επιστήμονες μέχρι τότε δεν είχαν ιδέα πως μπορούσε να επιτευχθεί κάτι τέτοιο. Υπήρχαν βέβαια στρατιωτικά αεροσκάφη που πετούσαν σε τέτοιες ταχύτητες αλλά μόνο με πλήρωμα καλά δοκιμασμένους νεαρούς αεροπόρους με κατάλληλες στολές που εξασφάλιζαν την επιβίωσή τους. Ο μέσος επιβάτης όμως παρουσίαζε πολλές μεγαλύτερες δυσκολίες.

Στις υπερηχητικές ταχύτητες η τριβή του αέρα κάνει το αεροσκάφος να αναπτύξει υπερβολικά υψηλές θερμοκρασίες. Επίσης το πέρασμα μέσα από το φράγμα του ήχου δημιουργεί πολλά φαινόμενα, μεταξύ των οποίων το ωστικό κύμα που μπορεί να συγκριθεί με εκείνο μιας πυρηνικής έκρηξης και μπορεί να κολλήσει τα πηδάλια. Η κατανάλωση καυσίμου στις συνθήκες αυτές είναι κάτι που δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη.

Οι Αμερικάνοι απέτυχαν σε παρόμοιο εγχείρημα επειδή προσπάθησαν να φθάσουν τα 3 μαχ (δηλ. 3 φορές την ταχύτητα του ήχου) και τα εξωτικά υλικά

³⁰⁵ Clarkson Jeremy, “Focus: A giant leap back for mankind”, εφημερίδα “The Sunday Times”, 19/10/2003, σελ. 1·23.



Το πρωτότυπο υπερηχητικό αεροσκάφος δημοσίων μεταφορών "Concorde SST" με αρ.σειράς 001 και νηολόγιο F-WTSS επισκέφθηκε την Αθήνα 4-6 Ιανουαρίου 1973.

που απαιτούντο για να αντέξουν τη θερμοκρασία που αναπτυσσόταν από την ταχύτητα αυτή δεν ήταν διαθέσιμα την εποχή εκείνη. Οι Ρώσοι, περισσότερο προσγειωμένοι έφτιαξαν το Τουπόλεβ 144 (Tu-144) αλλά απέτυχαν στην εμβέλεια που ήταν μόνο 1.500 μίλια.

Το Κονκόρντ κατασκευάστηκε με δοκιμές και σφάλματα. Το πρωτότυπο πέταξε πρώτη φορά στις 2/3/1969, ενώ στις 4/11/1970 ανέπτυξε ταχύτητα διπλάσια του ήχου. Στις 6/12/1973 όταν έκανε την πρώτη δοκιμαστική του πτήση ήταν χωρίς αμφιβολία ένα από τα μεγαλύτερα τεχνολογικά επιτεύγματα.

Μονάχα στη Βρετανία η κατασκευή του κόστισε το αστρονομικό ποσό των 1,34 δις λιρών.

Στη συνέχεια οι αμερικάνοι το πολέμησαν. Τον Ιανουάριο του 1974 όλες οι αμερικανικές εταιρείες ακύρωσαν τις παραγγελίες τους. Προσπάθησαν να απαγορεύσουν τις πτήσεις του επειδή το σπάσιμο του φράγματος του ήχου πάνω από το έδαφός τους θα μπορούσε να χτυπήσει τις αγελάδες τους. Χρειάστηκαν μεγάλες μάχες για να το επιτρέψουν. Ο πόλεμος συνεχίστηκε σημείο προς σημείο μέχρι που ο κόσμος άρχισε να χάνει την εμπιστοσύνη του στο αεροσκάφος. Επίσης η πετρελαϊκή κρίση του 1973 είχε πολύ δυσμενή επίδραση. Από τις 16 εταιρείες που αρχικά είχαν κάνει παραγγελίες για 74 αεροσκάφη, αποσύρθηκαν σταδιακά όλες εκτός από δυο. Την Γαλλική (Air France) και την Βρετανική (BOAC) για τις οποίες κατασκευάστηκαν συνολικά 16 αεροσκάφη.

Γνωρίζοντας ότι επρόκειτο για οικονομική καταστροφή η διοίκηση επέμεινε μέχρι που στις 21/1/1976 ξεκίνησαν οι τακτικές πτήσεις. Η πτήση Παρίσι - Νέα Υόρκη διαρκούσε 3:30' (3 ώρες και 30 λεπτά), ενώ το Παρίσι - Ουάσινγκτον ήταν 3:35'. Ήταν η πρώτη φορά που επιβάτες με πληρωμένο εισιτήριο μπορούσαν να φύγουν από την Ευρώπη και όταν έφθαναν στην Αμερική έπρεπε να περιμένουν την τοπική ώρα να ξαναδείξει την ώρα αναχώρησής τους (από την Ευρώπη).

Αλλά και από πλευράς εκμετάλλευσης ήταν αντιοικονομικό. Για τις Βρετανικές Αερογραμμές (που κληρονόμησε τα Κονκόρντ από την BOAC) το ετήσιο κόστος ήταν 59 εκ. λίρες ενώ τα αντίστοιχα έσοδα δεν ξεπερνούσαν τα 29 εκ. λίρες.

Στην τελική του έκδοση, είχε μήκος 62,10 μ., ύψος 11,40 μ., εκπέτασμα περυγών 25,55 μ., επιφάνεια περυγών Δέλτα 358,22 μ², με 4 κινητήρες Ρόλλς-Ρόϋς Όλυμπος 593 Mk 610 (Rolls-Royce/SNECMA Olympus 593 Mk 610) ώσης 17.259 κιλών ή 38.050 λιβρών. Η στενή άτρακτός του μπορούσε να μεταφέρει μέχρι 100 επιβάτες επιχειρηματικής θέσης ή 144 επιβάτες τουριστικής θέσης, ενώ το πλήρωμα του θαλάμου διακυβέρνησης ήταν 3 άτομα. Η εμβέλειά του ήταν 6.582 χλμ αλλά με μέγιστο φορτίο κατέβαινε στα 6.228 χλμ., με ταχύτητες που έφθαναν τα 2,2 μαχ στα 51.000 πόδια ύψος, αλλά για βέλτιστη εμβέλεια δεν έπρεπε να ξεπερνά τα 2,04 μαχ (1.354 μαω, ή 2.179 χλμ/ώρα). Το συνολικό του βάρος ήταν, κενό 78.698 χγρ., μέγιστο βάρος απογείωσης 185.066 χγρ.

Μετά την 25η/7/2000 όταν το Κονκόρντ με νολόγιο F-BTSC (πτήση AF4590), συνετρίβη αμέσως μετά την απογείωσή του από το Παρίσι, άρχισε η αντίστροφη μέτρηση, μέχρι τις 24/10/2003 που εκτέλεσε την τελευταία εμπορική πτήση (Βρετανική) και αποσύρθηκε οριστικά από την εκμετάλλευση.

25.2 Το «Αερολεωφορείο» (Airbus)



Το αεροσκάφος A300B4 της Airbus στα τέλη της δεκαετίας του 1970, ήταν η πρώτη επιτυχία της Ευρωπαϊκής Αεροναυπηγικής Βιομηχανίας από τον 2ο παγκόσμιο πόλεμο (SX-BEG).

Στα μέσα της δεκαετίας του 60 υπήρχαν έντονες διαβουλεύσεις για μια συμμαχία μεταξύ των ευρωπαϊών κατασκευαστών αεροσκαφών προκειμένου να αντιμετωπίσουν τους αμερικάνικους γίγαντες. Τον Σεπτέμβριο του 1967 οι κυβερνήσεις της Γερμανίας, Γαλλίας και Βρετανίας υπέγραψαν Μνημόνιο Συνεργασίας (MoU - Memorandum of Understanding) για την κατασκευή 2κινητήριου Αερολεωφορείου 300 θέσεων (A300 - Airbus 300). Η Γαλλία και η Βρετανία θα συμμετείχαν κατά 37,5% η κάθε μια και η Γερμανία στο υπόλοιπο 25%³⁰⁶. Αυτό ήταν το επόμενο μεγάλο βήμα ευρωπαϊκής συνεργασίας μετά το Κονκόρντ.

³⁰⁶ Reed Arthur, "AIRBUS - Europe's High Flyer", Norder Publishing House Ltd., Ελβετία 1991, ISBN 3-907150-10-4, σελ. 12-17 ("Chapter 2: Genesis. The birth of Airbus").

Την υλοποίηση ανέλαβαν κατά κύριο λόγο η Γαλλική «Νότια Αεροπλοΐα» (“Sud Aviation”) που έπαιζε και τον ρόλο του συντονιστή και η Βρετανική «Χώκερ Σίντλεϋ» (“Hawker Siddeley”). Τον Δεκέμβριο του 1968 λόγω διαφόρων προβλημάτων, οι συνεργαζόμενες εταιρείες αναθέωρσαν τον στόχο σε αεροσκάφος 250 θέσεων ενώ ο τύπος έγινε A300B. Τελικά όμως λόγω των προβλημάτων, τον Μάρτιο του 1969 η Βρετανία ανήγγειλε την απόσυρσή της από τη συμμαχία. Στην αεροπορική έκθεση του Παρισιού παρουσιάστηκε το δοκίμιο της ατράκτου σε φυσικό μέγεθος, μέσα στο οποίο στις 29/5/1969 υπογράφηκε Γαλλο-Γερμανική συμφωνία κοινής ανάπτυξης του A300B (με 50% κάθε μια).

Τελικά το Δεκέμβριο του 1970 ιδρύθηκε η εταιρεία σαν GIE (Groupement d' Interet Economique), μια μορφή συμμαχίας που προβλεπόταν από την Γαλλική νομοθεσία, από την Γαλλική «Νότια Αεροπλοΐα» και την «Γερμανική Αιρμπάς» (“Deutschen Arbeitsgemeinschaft Airbus”) η οποία ήταν ήδη μια συμμαχία γερμανικών κατασκευαστών αεροσκαφών (αποτελούμενη από τις Messerschmitt-Bölkow, Dornier, HFB, Siebel και VFW), ενώ από το 1971 στη συμμαχία προσχώρησε και η Ισπανική «Κάζα» (“CASA”) με 4,2% (διαμορφώνοντας τα ποσοστά της Γαλλίας και Γερμανίας από 47,9%). Η Βρετανία ξαναμπήκε στη συμμαχία αρκετά αργότερα το 1978. Στις 28/10/1972 το A300B με νολόγιο F-WUAB έκανε την πρώτη δοκιμαστική πτήση³⁰⁷ ενώ η πρώτη εμπορική πτήση ήταν από το Παρίσι στο Λονδίνο των Γαλλικών Αερογραμμών (“Air France”) στις 23/5/1974.

Στην έκδοση A300B4 το μήκος του ήταν 53,62 μ., το ύψος του 16,53 μ., το εκπέτασμα των πτερύγων 44,84 μ., χρησιμοποιούσε 2 κινητήρες αμερικανικής κατασκευής (General Electric CF6-50C ώσης 52.350 λιβρών είτε Pratt&Whitney JT9D-59A ώσης 53.000 λιβρών), και μπορούσε να μεταφέρει 254 έως 345 επιβάτες ή φορτίο 35.500 χγρ με πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης 3 άτομα, με ταχύτητες μέχρι 480 μω σε αποστάσεις μέχρι 5.270 χλμ.

Το 1972 υπήρχαν μόλις 15 παραγγελίες αλλά σιγά - σιγά η αεροπορική κοινότητα εμπιστεύθηκε την νέα εταιρεία ώστε το 1978 να πετούν 81 αεροσκάφη. Στην έκδοση A300B1 που ήταν το πρωτότυπο, κατασκευάστηκαν μόλις 2 αεροσκάφη τα οποία τελικά πουλήθηκαν, ενώ η έκδοση A300B2 με 54 αεροσκάφη ήταν η πρώτη εμπορική έκδοση. Η επόμενη ήταν η A300B4 που έδωσε και τα περισσότερα αεροσκάφη. Συνολικά κατασκευάστηκαν 250 αεροσκάφη.

Από την δεκαετία του 1980 και μετά, η εταιρεία είχε σταθερή ανοδική πορεία, ενώ 30 χρόνια μετά την ίδρυσή της είχε ήδη αντιστρέψει τους όρους και βρισκόταν στην κορυφή της παγκόσμιας αεροναυπηγικής βιομηχανίας, σημαντικά μπροστά από την αμερικάνικη ανταγωνίστριά της.

³⁰⁷ Reed Arthur, “AIRBUS - Europe's High Flyer”, Norder Publishing House Ltd., Ελβετία 1991, ISBN 3-907150-10-4, σελ. 32-39 (“Chapter 5: First Flight - And First Sales”).

26

Ανάπτυξη συστημάτων

GPWS, TCAS, ACARS, ACMS

26.1 Το σύστημα προειδοποίησης (επικίνδυνης) προσέγγισης εδάφους (GPWS - Ground Proximity Warning System)^{308/309/310}

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, η ομάδα έρευνας του Δον Μπάτμαν (Don [Donald] C. Bateman) της εταιρείας «Σάνστραντ Δεδομένα Ελέγχου» (“Sundstrand Data Control”) εκμεταλλευόμενη τις τεχνολογικές εξελίξεις και ιδιαίτερα των ψηφιακών ηλεκτρονικών, κατασκεύασε ένα σύστημα το οποίο με τη βοήθεια του βαρομετρικού υψομέτρου και του ραδιούψομέτρου ανίχνευε καταστάσεις επικίνδυνης προσέγγισης εδάφους και έδινε ηχητικές προειδοποιήσεις με συνθετική φωνή («Pull Up») στο θάλαμο διακυβέρνησης του αεροσκάφους.

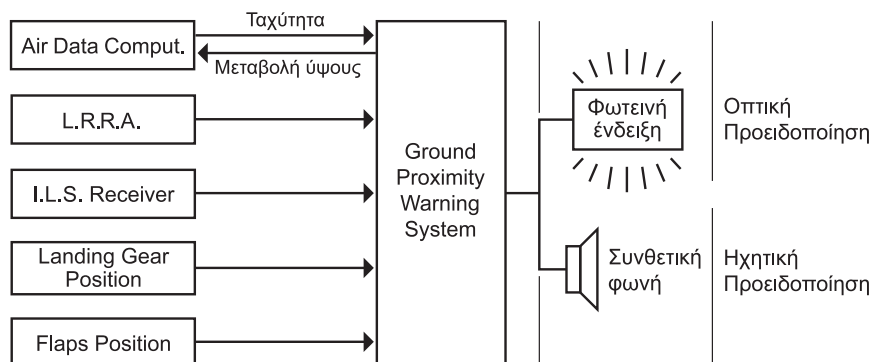
Οι προειδοποιήσεις αυτές εντόπιζαν την παρέκκλιση της προβλεπόμενης πορείας του αεροσκάφους που οφειλόταν σε ανθρώπινο σφάλμα και απέτρεπαν ένα σημαντικό πλήθος «προσκρούσεων ελεγχόμενων πτήσεων στο έδαφος» (CFIT - “Controlled Flight Into Terrain”). Το σύστημα ολοκληρώθηκε το 1973 και μέσα στα επόμενα χρόνια έγινε ένας από τους απαραίτητους εξοπλισμούς κάθε αεροσκάφους δημοσίων μεταφορών. Τα χρόνια που ακολούθησαν, πάνω από 10 θανατηφόρα ατυχήματα το χρόνο αποτρέποντο με τη χρήση του συγκεκριμένου συστήματος.

Με την πάροδο του χρόνου και τις δυνατότητες που έδινε η τεχνολογική εξέ-

³⁰⁸ RTCA DO-161, “Minimum Performance Standards - Airborne Ground Proximity Warning Equipment”, RTCA, 17/10/1975.

³⁰⁹ ARINC Characteristic 594, “Ground Proximity Warning System”, ARINC, 11/2/1975 (adopted by AEEC).

³¹⁰ ARINC Characteristic 562, “Terrain Awareness and Warning System (TAWS)- Analog”, ARINC, 12/12/2001.



Το σύστημα επικίνδυνης προσέγγισης εδάφους (GPWS - *Ground Proximity Warning System*) στην αρχική του μορφή ήταν μια εφαρμογή των προγραμματιζόμενων ψηφιακών υπολογιστών και έδινε τόσο φωτεινές όσο και ηχητικές ενδείξεις με συνθετική φωνή.

λίξη, το σύστημα εμπλουτιζόταν με πρόσθετες πληροφορίες και έδινε πρόσθετες προειδοποιήσεις, ανάμεσα στις οποίες και οπτικές (π.χ. εμφάνιση εδάφους που σύμφωνα με βάση δεδομένων υπάρχει στο συγκεκριμένο ύψος πτήσης στην περιοχή, στην οθόνη του ραντάρ).

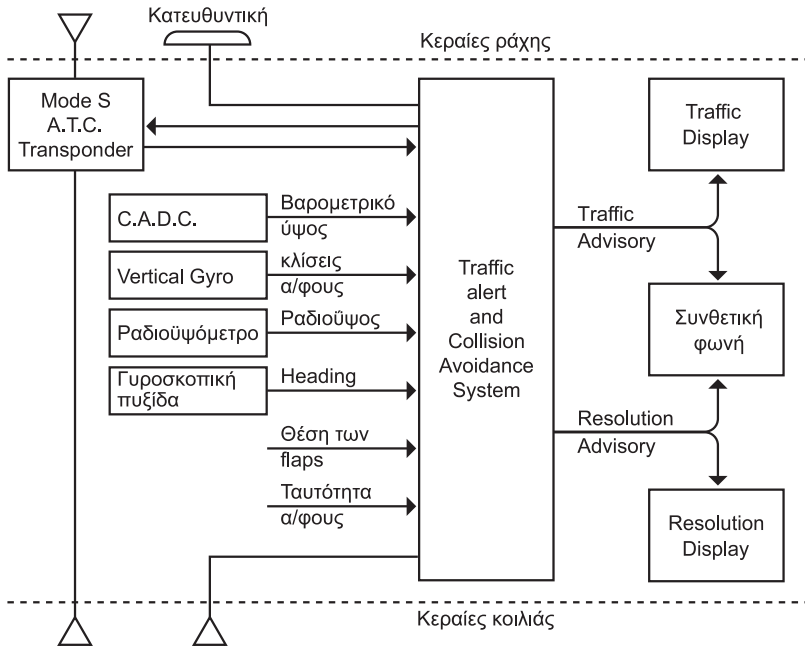
26.2 Το σύστημα προειδοποίησης κυκλοφορίας και αποφυγής (εναέριων) συγκρούσεων (TCAS - “*Traffic alert & Collision Avoidance System*”)^{311/312/313}

Η πρώτη έρευνα για ένα σύστημα αποφυγής συγκρούσεων πάνω στο αεροσκάφος ξεκίνησε το 1956 από τον Δρ. Ιωάννη Μόρελ (Dr. John S. Morell) μετά από μian εναέρια σύγκρουση ενός DC-7 και ενός “*Super Constellation*” πάνω από το «Μεγάλο Φαράγγι» (“*Grand Canyon*”) των ΗΠΑ. Η τότε τεχνολογία όμως δεν επέτρεπε τέτοια εγχειρήματα. Μια εναέρια σύγκρουση όμως το 1978 μεταξύ ενός B727 και ενός Σέσνα 172 (Cessna 172) πάνω από το Σαν Ντιέγκο στην Καλιφόρνια (San Diego, California) των ΗΠΑ, οδήγησε τις ομοσπονδιακές αρχές (FAA) να ξεκινήσουν την ανάπτυξη ενός τέτοιου συστήματος. Οι ελάχιστες λειτουργικές προδιαγραφές ήταν ήδη έτοιμες το 1983. Μια άλλη όμως εναέρια σύγκρουση το 1986 μεταξύ ενός DC-9 και ενός Πάιπερ (Piper Archer) και πάλι πάνω από την Καλιφόρνια (Cerritos, California), έκανε τις ομοσπονδιακές αρχές (FAA), να κάνουν το TCAS υποχρεωτικό για πτήσεις στον εναέριο χώρο των ΗΠΑ.

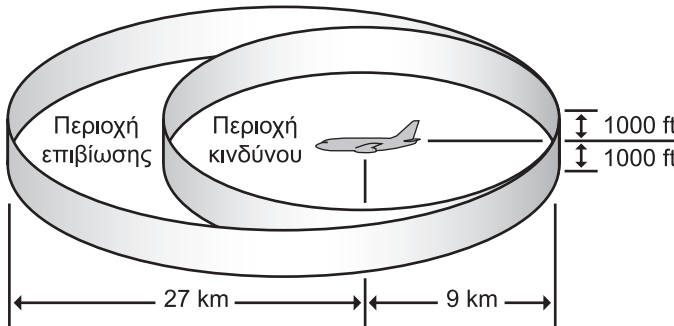
³¹¹ RTCA DO-184, “Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS) I Functional Guidelines”, RTCA, 5-13-1983.

³¹² RTCA DO-185, “Minimum Operational Performance Standards For Traffic Alert And Collision Avoidance System (TCAS) Airborne Equipment”, RTCA, 9-23-1983, Τόμοι 2.

³¹³ ARINC Characteristic 735, “Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS)”, ARINC, 3-9-1989 (adopted by AEEC 10-9-1988).



Το σύστημα προειδοποίησης κυκλοφορίας και αποφυγής (εναέριων) συγκρούσεων (TCAS) ήταν μια προχωρημένη εφαρμογή προγραμματιζόμενων ψηφιακών υπολογιστών που συνδυάζει όλες τις γνωστές μέχρι τότε τεχνολογίες, ακόμη και εκείνη του εγκλωβισμού και παρακολούθησης στόχων μέσω ραντάρ.



Η φιλοσοφία του συστήματος προειδοποίησης κυκλοφορίας και αποφυγής (εναέριων) συγκρούσεων (TCAS) βασίστηκε στην ανίχνευση και παρακολούθηση όλων των γειτονικών αεροσκαφών στις περιοχές επιβίωσης και κινδύνου.

Η πλήρης λειτουργία του συστήματος προϋποθέτει τη ύπαρξη και λειτουργία ενός κατάλληλου πομποδέκτη εναέριας κυκλοφορίας (ATCRBS/Mode-S, Air Traffic Control Radar Beacon System / Mode Select)^{314/315}. Εντοπίζει τη σχετική θέση των αεροσκαφών που βρίσκονται στην «Περιοχή Επιβίωσης» του αεροσκάφους

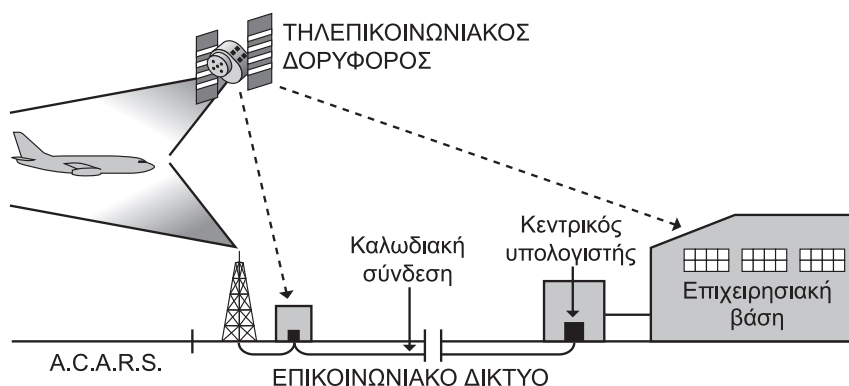
³¹⁴ RTCA DO-181, "Minimum Operational Performance Standards for Air Traffic Control Radar Beacon System/Mode Select (ATCRBS/Mode S) Airborne Equipment", RTCA, 3-25-1983.

³¹⁵ ARINC Characteristic 718, "Mark 3 Air Traffic Control Transponder (ATCRBS/MODE S)", ARINC, 12/6/1978 (adopted by AEEC).

τα οποία παρακολουθεί και απεικονίζει σε κατάλληλη οθόνη στο θάλαμο διακυβέρνησης. Στην έκδοση TCAS I, παρέχει προειδοποιήσεις και καθοδήγηση αποφυγής σύγκρουσης για την «Περιοχή Κινδύνου» του αεροσκάφους τόσο με οπτικά σήματα όσο και με οδηγίες συνθετικής φωνής. Όταν και τα δυο αεροσκάφη που κινούνται επικίνδυνα είναι εφοδιασμένα με TCAS, τότε τα δυο συστήματα συνεργάζονται αυτόματα μέσω ATCRBS/Mode-S, ώστε οι οδηγίες σε κάθε αεροσκάφος να οδηγούν σε αποφυγή της σύγκρουσης.

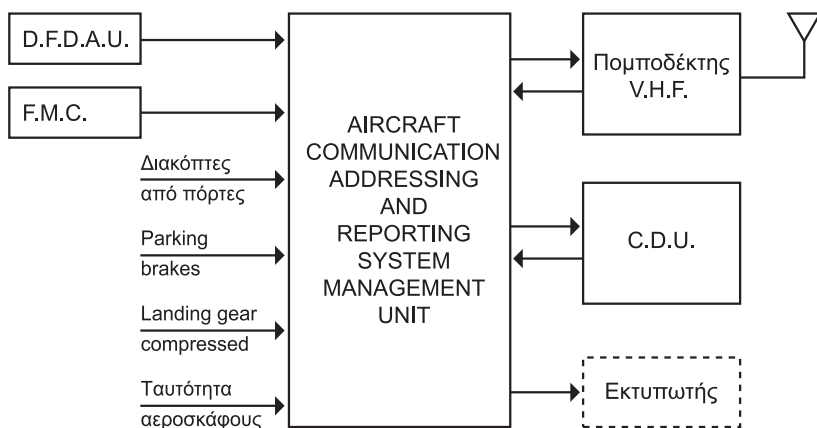
26.3 Το σύστημα αερεπίγειας (ψηφιακής) επικοινωνίας (ACARS - "Aircraft Communications Addressing and Reporting System")³¹⁶

Το σύστημα αναπτύχθηκε σαν τηλετυπική επικοινωνία και υπήρξε η εξέλιξη της επίγειας κινητής τηλεφωνίας. Απαιτείτο και εδώ ένα εκτεταμένο δίκτυο σταθμών εδάφους για την λήψη και μετάδοση των μηνυμάτων. Το κατάλληλο επίγειο δίκτυο (ATN - Aircraft Telecommunications Network) αρχικά αναπτύχθηκε από την εταιρεία ARINC στην Αμερική και από την εταιρεία SITA στην Ευρώπη. Σκοπός του συστήματος ήταν η μετάδοση διαφόρων ψηφιακών μηνυμάτων, τα οποία αρχικά περιοριζόντουσαν σε τέσσερα. Τα 4 αρχικά μηνύματα γνωστά σαν ΟΟΟΙ (Out-Off-On-In), γνωστοποιούσαν πότε ακριβώς το αεροσκάφος έκλεινε τις πόρτες του για πτήση (Out [of the Gate]), πότε ακριβώς απογειωνόταν (Off [the Ground]), πότε προσγειωνόταν (On [the Ground]) και πότε άνοιγε τις πόρτες του (In [the Gate]). Τα μηνύματα αυτά δημιουργούντο από την κεντρική μονάδα του συστήματος ελέγχοντας διάφορα αισθητήρια του αεροσκάφους. Σιγά - σιγά η λειτουργία εμπλουτιζόντουσαν με τη χρήση του ACARS από άλλα συστήματα του αεροσκάφους για την μετάδοση των δικών τους μηνυμάτων.



Η ιδέα του συστήματος αερεπίγειας επικοινωνίας (ACARS - Aircraft Communications Addressing and Reporting System) ήταν σχετικά απλή.

³¹⁶ ARINC Characteristic 597, "Aircraft Communications Addressing and Reporting System", ARINC, 8/12/1978 (adopted by AEEC).



Για την υλοποίηση του συστήματος αερεπίγειας επικοινωνίας (ACARS - Aircraft Communications Addressing and Reporting System) έπρεπε να λυθούν αρκετά τεχνικά προβλήματα.

26.4 Το σύστημα παρακολούθησης της κατάστασης του αεροσκάφους (ACMS - Aircraft Condition Monitoring System)^{317/318}

Από την πρώτη στιγμή που λειτούργησε ο καταγραφέας των στοιχείων πτήσης (FDR - Flight Data Recorder) στα αεροσκάφη, φάνηκε η χρησιμότητά του στη διερεύνηση των βλαβών των αεροσκαφών. Για τον λόγο αυτό αρχικά τοποθετήθηκε ένα ακόμα καταγραφικό που λειτουργούσε παράλληλα με τον καταγραφέα των στοιχείων πτήσης, και η κατασκευή δεν απαιτούσε να παραμένουν τα στοιχεία αναγνώσιμα μετά από ατύχημα, αλλά επέτρεπε την γρήγορη λήψη και αντικατάσταση του καταγραφικού μέσου, χωρίς να χρειάζεται να αφαιρεθεί ολόκληρο το καταγραφικό από το αεροσκάφος. Από την ιδιότητα αυτή προήλθε και η ονομασία του σαν «καταγραφικό γρήγορης πρόσβασης» (QAR - “Quick Access Recorder”). Στη νέα αυτή μονάδα καταγράφοντο όλες οι παράμετροι πτήσης από τον καταγραφέα στοιχείων πτήσης (FDR) αλλά και αρκετές ακόμη που δεν απαιτούντο για διερεύνηση ατυχήματος αλλά ήταν χρήσιμες για διερεύνηση κάποιων βλάβης.

Με την εξέλιξη των ψηφιακών υπολογιστών, η λειτουργία του συστήματος απεικόνισης κατάστασης του αεροσκάφους άλλαξε σε διερεύνηση κάποιων καταστάσεων που όταν συνέβαιναν καταγραφόταν μια αναφορά συμβάντος. Η αναφορά του συμβάντος περιλάμβανε την καταγραφή όλων των παραμέτρων που σχετιζόντουσαν με το συμβάν, και για όλο το διάστημα κατά το οποίο αυτό εξελισσόταν

³¹⁷ ARINC Characteristic 573-7, “Aircraft Integrated Data System (AIDS Mark 2)”, ARINC, 2/12/1974.

³¹⁸ ARINC Characteristic 591, “Quick Access Recorder For AIDS System (QAR)”, ARINC, 26/7/1972

μαζί με κάποιο χρόνο πριν και μετά από αυτό. Στην ουσία μπορούσε με τον τρόπο αυτό να παρακολουθείται η εξέλιξη των προβλημάτων των αεροσκαφών, η λειτουργική απόδοση των κινητήρων και του αεροσκάφους αλλά και η συμμόρφωση του χειρισμού του αεροσκάφους με κάποιες προδιαγραφές (μπορούσαν για παράδειγμα να καταγραφούν συμβάντα χειρισμών ή ελιγμών κοντά στο έδαφος).

Με την πάροδο του χρόνου οι αναφορές του συστήματος απεικόνισης της κατάστασης του αεροσκάφους μπορούσαν να μεταδοθούν μέσω του συστήματος αερεπίγειων ψηφιακών επικοινωνιών (ACARS), ώστε να δίνεται χρόνος στο τεχνικό προσωπικό να διερευνήσει το πρόβλημα ενώ το αεροσκάφος βρισκόταν ακόμη σε πτήση.

Η εξέλιξη των υποδομών της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας τις δεκαετίες του 1970-1980

27.1 Η ανάπτυξη των αεροδιαδρόμων και των ραδιοβοηθημάτων

Το δεύτερο σύστημα ενόργανης προσέγγισης (ILS - Instrumentation Landing System) που εγκαταστάθηκε στην Ελλάδα, ήταν του αερολιμένα Θεσσαλονίκης το 1972.

Όσον αφορά τη σήμανση των αεροδιαδρόμων, η επόμενη μετά το 1965 εγκατάσταση ραδιοβοηθήματος στην Ελλάδα, έγινε το 1974 με την εγκατάσταση πανκατευθυντικού ραδιοφάρου (VOR - VHF Omnidirectional Radiobeacon) στην κορυφή του όρους Δίδυμου της Τροιζηνίας. Στην ουσία αυτός ο σταθμός ταυτίστηκε με την δυτική πύλη προσέγγισης του αερολιμένα των Αθηνών. Το 1975 εγκαταστάθηκε ένας ακόμη πανκατευθυντικός ραδιοφάρος στο νησί της Κέας που ήταν η ανατολική πύλη προσέγγισης του ίδιου αερολιμένα.

Από το 1976, χρονιά κατά την οποία συνέβη το ατύχημα της Κοζάνης (23/11/1976), η σήμανση με ραδιοναυτιλιακούς σταθμούς στο έδαφος έγινε περισσότερο συστηματική με την εγκατάσταση μέσα στην χρονιά 1 πανκατευθυντικού ραδιοφάρου (D-VOR) στο νησί της Κω, καθώς και 2 μη κατευθυντικών ραδιοφάρων (NDB - Non Directional Beacon) στο νησί της Αίγινας και τα Ιωάννινα.

Το 1977 εγκαταστάθηκαν 3 πανκατευθυντικοί ραδιοφάροι στο Ηράκλειο (Κρήτη), στα Ιωάννινα και στο νησί της Λήμνου, ενώ εγκαταστάθηκε και 1 μη κατευθυντικός ραδιοφάρος (NDB) στην Κοζάνη.

Το 1978 εγκαταστάθηκε ένας μη κατευθυντικός ραδιοφάρος στο νησί της Μυκόνου.

Η συνέχεια έγινε το 1980 με την εγκατάσταση 6 σταθμών πανκατευθυντικών ραδιοφάρων στην Καλαμάτα, τα νησιά της Κέρκυρας και της Κεφαλονιάς, στη Μυτιλήνη, και δυο στο νησί της Χίου, δηλαδή στη Χίο και στα Μεστά. Επίσης εγκαταστάθηκε και 1 μη κατευθυντικός ραδιοφάρος στο νησί της Χίου.

Το 1981 εγκαταστάθηκαν 12 πανκατευθυντικοί ραδιοφάροι στη Αγχίαλο, το νησί της Ζακύνθου, στη Χρυσούπολη της Καβάλας, στην Καστοριά, στην Κοζάνη, στο νησί της Μυκόνου, στην Παλαιοχώρα των Χανίων, στα νησιά της Ρόδου, της Σαντορίνης και της Σκοπέλου, στην Τανάγρα και στα Φύσκα του Κιλκίς.

Το 1982 εγκαταστάθηκε 1 πανκατευθυντικός ραδιοφάρος στη Σούδα των Χανίων, ενώ το 1984 εγκαταστάθηκαν 3 ακόμη πανκατευθυντικοί ραδιοφάροι στη Μίκρα της Θεσσαλονίκης, στο νησί της Σάμου και στην Τρίπολη, ενώ εγκαταστάθηκαν και 2 ακόμη μη κατευθυντικοί ραδιοφάροι στη Θεσσαλονίκη και στα Φύσκα του Κιλκίς.

Τα επόμενα χρόνια εγκαταστάθηκαν μερικοί ακόμα μη κατευθυντικοί ραδιοφάροι που ήταν το 1986 στο νησί της Κέρκυρας, το 1987 στο νησί της Καρπάθου, το 1988 στο νησί του Καστελλόριζου και το 1989 στην Καστοριά.

27.2 Το αεροδρόμιο του Ελληνικού

Μετά την ολοκλήρωση του ανατολικού αεροσταθμού το 1969, το αεροδρόμιο του Ελληνικού διέθετε συνολικά 46 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών μαζί με εκείνες που ανήκαν στο δυτικό αεροσταθμό και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από την Ολυμπιακή Αεροπορία. Ήταν πλέον ο 10ος μεγαλύτερος σε έκταση αερολιμένας της Ευρώπης και ο 13ος σε κίνηση²⁷⁷.

Όταν εγκαινιάστηκε η επέκταση του αεροδρομίου του Ελληνικού στα 1969, η επιβατική κίνηση είχε φθάσει ήδη στα προβλεπόμενα όρια για την επέκταση.

Μετά από διεθνή διαγωνισμό, ανατέθηκε το Σεπτέμβριο του 1969 στις αμερικάνικες εταιρείες "Airways Engineering Corp." και "Burns & Roe Inc."²⁷⁶ η εκπόνηση «Τεχνικοοικονομικής Μελέτης Ανάπτυξης του Αερολιμένας Αθηνών»³¹⁹. Μέρος της μελέτης ήταν και η επιλογή της καταλληλότερης θέσης σε άλλο σημείο της Αττικής, για την αντιμετώπιση της αεροπορικής κίνησης στο μεγαλύτερο δυνατό βάθος χρόνου²⁷⁷. Η μελέτη φαίνεται ότι συμπεριέλαβε όλα τα δυνατά σημεία ανάπτυξης αεροδρομίων της περιοχής, δηλαδή 12 περιοχών και κατέληξε σε δυο εναλλακτικές λύσεις. Η μια ήταν η δημιουργία νέου αερολιμένα στη θέση Ζάγανι των Σπάτων και η άλλη, να γίνουν ριζικές βελτιώσεις στον αερολιμένα του Ελληνικού με κατασκευή διαδρόμου προσγειώσεως μέσα στη θάλασσα, ταυτόχρονα με την ανάπτυξη του αεροδρομίου της Τανάγρας σαν συμπληρωματικού²⁷⁶.

³¹⁹ 14/9/1970, «Σύμβασις αναθέσεως μελέτης Προγράμματος Αμέσους Δράσεως του Διεθνούς Αερολιμένας Αθηνών, μεταξύ της Ελληνικής Κυβερνήσεως και των Εταιρειών AIRWAYS ENGINEERING CORPORATION και BURNS AND ROE INC.», ΦΕΚ Α225, 21/10/1970.

Παράλληλα με την μελέτη αυτή, αποφασίστηκε και η πραγματοποίηση «Προγράμματος έργων Αμέσου Δράσεως για τον Αερολιμένα Ελληνικού» προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι βραχυπρόθεσμες ανάγκες και κυρίως εκείνες που προέκυπταν από την επικείμενη δρομολόγηση των «Μπρίνγκ 747». Το πρόγραμμα αυτό σκοπό είχε την κάλυψη των αναγκών για τα επόμενα 8-10 χρόνια που προβλεπόταν να διαρκέσει η κατασκευή του νέου αεροδρομίου των Αθηνών. Στα βασικά έργα προβλεπόταν η κατασκευή νέου διαδρόμου 3.500 μ²⁷⁶, παράλληλου στον υπάρχοντα 15-33 και σε απόσταση 210μ δυτικά του, με παράλληλη βελτίωση του συστήματος τροχοδρόμησης κλπ. Η μελέτη ξεκίνησε τελικά τον Οκτώβριο του 1970, με σκοπό να ξεκινήσουν τα έργα την άνοιξη του 1971²⁷⁷.

Το 1976 τα περιθώρια επέκτασης είχαν εξαντληθεί, οπότε ανατέθηκε σε κοινοπραξία της γαλλικής "Aéroports de Paris (ADP)", της δυτικογερμανικής "Flughafen Frankfurt Main" και της ελληνικής «Αρώνης-Δρέττας-Καρλαύτης»³²⁰ η επανεξέταση της δημιουργίας νέου αερολιμένα σε άλλη θέση της Αττικής. Μεταξύ των τοποθεσιών που διερευνήθηκαν ήταν και η Πάχη Μεγάρων³²¹. Το 1976 ξεκίνησε η διαδικασία αναγκαστικής απαλλοτρίωσης στα Σπάτα, των 11.760 στρεμμάτων που προβλεπόταν ότι απαιτούνται³²². Περίπου το 90% ήταν καλλιεργούμενες εκτάσεις και η αντίδραση των κατοίκων των Σπάτων υπήρξε έντονη. Η διαμάχη για την αποζημίωση υπήρξε έντονη, διευθετήθηκε με νόμο το 1978³²³ και η απαλλοτρίωση των τελικά 16.420 στρεμμάτων ολοκληρώθηκε το 1980.

Το 1978 δημιουργείται Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία "Αερολιμήν Αθηνών Ανώνυμος Εταιρεία" για την «μελέτη, κατασκευή, οργάνωση, λειτουργία, διοίκηση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη του νέου αερολιμένα Αθηνών»³²⁴. Το καταστατικό της εταιρείας ΑΑ (Αερολιμένας Αθηνών) ήταν έτοιμο περίπου στα τέλη του 1979³²⁵.

Στην εταιρεία αυτή μεταβιβάστηκαν και οι εκτάσεις που απαλλοτριώθηκαν³²⁶, με κοινή απόφαση των αρμόδιων Υπουργών που μεταγράφηκε στα βιβλία μεταγραφών του Υποθηκοφυλακείου Κρωπίας (τόμος 417, αριθμός 27) και του Υποθηκοφυλακείου Κερατέας (τόμος 236, αριθμός 377). Το συνολικό έργο προ-

³²⁰ Εφημερίδα «Ριζοσπάστης», Σάββατο 10/7/1976, σελ. 1 («Κυβερνητική σπουδή για τετελεσμένα γεγονότα στο αεροδρόμιο Σπάτων - Ανατίθεται σε ξένους η σχετική μελέτη»).

³²¹ Εφημερίδα «Ριζοσπάστης», Τρίτη 28/10/1976, σελ. 1 («Το αεροδρόμιο μακριά και από τα Μέγαρα - Αγωνιστικές κινητοποιήσεις των κατοίκων»).

³²² Εφημερίδα «Ριζοσπάστης», Κυριακή 9/1/1977, σελ. 16 («Η προσφυγή του Δημοσίου για τις απαλλοτριώσεις στα Σπάτα.»).

³²³ Ν.809/1978, «Περί ρυθμίσεως θεμάτων τινών αφορώντων εις τας αναγκαστικές απαλλοτριώσεις προς δημιουργίαν πολιτικού αεροδρομίου Σπάτων», ΦΕΚ Α130, 23/8/1978, σελ. 1119-1120.

³²⁴ Ν.811/1978, «Περί συστάσεως εταιρείας υπό την επωνυμίαν "Αερολιμήν Αθηνών Ανώνυμος Εταιρεία" και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων», ΦΕΚ Α130, 23/8/1978, σελ. 1121-1123.

³²⁵ ΠΔ868 25/10/1979, «Περί κυρώσεως του Καταστατικού της υπό του Νόμου 811/1978 "περί συστάσεως Εταιρείας υπό την επωνυμίαν 'ΑΕΡΟΛΙΜΗΝ ΑΘΗΝΩΝ Ανώνυμος Εταιρεία' και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων" ιδρυθείσας Εταιρείας», ΦΕΚ Α249, 7/11/1979 σελ. 2492 - 2496.

³²⁶ Απόφαση Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Συγκοινωνιών αρ. 44795/2496 της 13ης/12/1982, «Μεταβίβαση στην εταιρεία "ΑΕΡΟΛΙΜΗΝ ΑΘΗΝΩΝ (ΑΑ)" Α.Ε. της κυριότητας όλων των εκτάσεων στις οποίες θα κατασκευαστεί ο νέος Αερολιμένας Αθηνών», ΦΕΚ Β106, 15/3/1983.

υπολογιζόταν να έχει ιδιαίτερα σημαντική επίπτωση στον κρατικό προϋπολογισμό. Ξεκίνησαν οι χωματουργικές εργασίες αλλά το όλο έργο διακόπηκε από την νέα κυβέρνηση του 1981 λόγω διαφορετικών οικονομικών προτεραιοτήτων.

Η αύξηση της κίνησης του αεροδρομίου αντιμετωπίστηκε με δημιουργία νέων κτιριακών συγκροτημάτων στον ανατολικό αεροσταθμό του αερολιμένα του Ελληνικού.

Ο Εθνικός Αερομεταφορέας

(Ολυμπιακή Αεροπορία 1975 - 1979)

28.1 Τα 2 πρώτα χρόνια του Εθνικού Αερομεταφορέα (1975-1976)

Μετά το θάνατο του Αριστοτέλη Ωνάση η Ολυμπιακή Αεροπορία σύμφωνα με τις προβλέψεις του ΝΔ 3560/1956²⁴⁴ από το οποίο απέρρεε και το μονοπωλιακό προνόμιο εκμετάλλευσης των δημοσίων αερομεταφορών, εξαγοράστηκε από το Ελληνικό Δημόσιο. Η εξαγορά επικυρώθηκε με τον Ν.96/1975 και είχε αναδρομική ισχύ από 1/1/1975³⁰³. Με την πράξη αυτή η Ολυμπιακή Αεροπορία περιήλθε στο Ελληνικό Δημόσιο και καθιερώθηκε σαν Εθνικός Αερομεταφορέας. Το τακτικό προσωπικό της Ολυμπιακής Αεροπορίας το 1975 αριθμούσε 6.579 άτομα³²⁷.

Το 1975 εγκαινιάζονται οι γραμμές Κέρκυρα - Φραγκφούρτη, Κέρκυρα - Ντύσσελτορφ, Κέρκυρα - Βιέννη, Θεσσαλονίκη - Βιέννη, Ηρακλείου - Φρανκφούρτης, Αθήνα - Κέρκυρα - Μόναχο και Αθήνα - Κέρκυρα - Παρίσι²⁸⁰. Η επιβατική κίνηση παρουσίασε αύξηση της τάξης του 23% συγκριτικά με την προηγούμενη χρονιά (1974), ενώ τα αποτελέσματα χρήσης της χρονιάς ανέτρεψαν τις προβλέψεις των σημαντικών ελλειμμάτων αφού τελικά ήταν κερδοφόρα, με τα έσοδα να φθάνουν στο ύψος των 6,119 δις δρχ.

Τον Φεβρουάριο του 1976 αποφασίζεται η παραγγελία 4 καινούργιων αεριωθουμένων αεροσκαφών Μπόϊνγκ (Boeing) 737-200 για την κάλυψη της αυξημένης επιβατικής κίνησης. Το B737-284 όπως ήταν η έκδοσή του για την Ολυμπιακή Αεροπορία, είχε μήκος 30,53μ., εκπέτασμα πτερύγων 28,35μ., ύψος 11,28μ., 2 κινητήρες Πραττ&Ουίτνεϊ (Pratt&Wittney) JT8D-9A μέγιστης ώσης απογείωσης 64,5 kN (14.500 pounds) ο καθένας, χωρητικότητας 123 επιβατών τουριστικής

³²⁷ Λαΐνου Ι.Σ., «Οικονομική Εναερίων Μεταφορών», εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα 1995, ISBN 960-351-043-2, σελ. 73 («Πίνακας 15. Εργαζόμενοι στην ΟΑ.»).



Το 1976 ξεκίνησε η κατασκευή των πρώτων Μπόινγκ 737 για την Ολυμπιακή Αεροπορία, σηματοδοτώντας μια νέα εποχή (αρχείο ΟΑ).

θέσης με προσωπικό θαλάμου διακυβέρνησης 2 χειριστές, μέγιστο βάρος απογείωσης 53.070 χgr (117.000 λίβρες), που μπορούσε να πετά σε ύψη που έφθαναν τα 35.000 πόδια (10.670μ.) με ταχύτα μέχρι 460 κόμβους (850 χλμ/ώρα) και εμβέλεια που έφθανε τα 4.075 χλμ.

Τα B737-284 παραλαμβάνονται στις 23/6/1976 (B737-284, αρ. σειράς 21224, νπολόγιο SX-BCA, όνομα «Απόλλων», πρώτη εμπορική πτήση στις 26/6/1976), στις 30/6/1976 (B737-284, αρ. σειράς 21225, νπολόγιο SX-BCB, όνομα «Ερμής», πρώτη εμπορική πτήση στις 1/7/1976), στις 13/10/1976 (B737-284, αρ. σειράς 21301, νπολόγιο SX-BCC, όνομα «Ηρακλής», πρώτη εμπορική πτήση στις 15/10/1976) και στις 19/10/1976 (B737-284, αρ. σειράς 21302, νπολόγιο SX-BCD, όνομα «Ήφαιστος», πρώτη εμπορική πτήση στις 20/10/1976).

Για τους θερινούς μήνες ενοικιάζονται 2 αεροσκάφη B727 (νπολόγιο N9233Z και N9234Z, από Απρίλιο έως Οκτώβριο του 1976).

Στις 12/7/1976 εντάσσονται στους προορισμούς το Κουβέιτ (Kuwait), το Μπαχρέιν (Bahrain) και το Ντουμπάϊ (Dubai), ενώ στις 3/12/1976 εντάσσεται και η Μελβούρνη²⁸⁰.

Εξαγοράζονται οι μετοχές της εταιρείας «MARPIOT - Τροφοδοσία Αεροσκαφών Α.Ε.» (“Marriott Hellas Airport Services”, ΦΕΚ 2000/25.8.75/τεύχος Α.Ε. και Ε.Π.Ε.) και στις 8/11/1976 μετονομάζεται σε «Olympic Catering Α.Ε.» (ΦΕΚ 2955/3.12.76/τεύχος Α.Ε. και Ε.Π.Ε.) και γίνεται θυγατρική εταιρεία.

Τα έσοδα της Ολυμπιακής Αεροπορίας το 1976 αυξάνονται κατά 53% σε σύγκριση με το 1975 και φθάνουν στα 9,364 δις δρχ. Το τακτικό προσωπικό το 1976 αυξάνεται στα 7.528 άτομα³²⁷.

Το πιπτικό έργο της Ολυμπιακής Αεροπορίας ήταν:

Στόλος	Περίοδος	1975	1976
B707	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	6 14.297	6 18.103
B727	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	6 11.582	6 12.660
YS-11	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	7 12.345	6 11.258
B720	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	7 10.043	7 12.728
B747	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	2 6.894	2 8.478
B737	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	- -	4 2.704
B727-100 (ενοικιασμ.)	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	- -	0 2.095
Σύνολο	Ώρες Πτήσης	55.161	68.026

(*) Πλήθος αεροσκαφών στις 31 Δεκεμβρίου.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Δεν περιλαμβάνονται οι πτήσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Η χρονιά όμως δεν έκλεισε το ίδιο καλά.

28.2 Το ατύχημα στα Σέρβια της Κοζάνης

**(SX-BBR, Σαραντάπορο Κοζάνης - θέση Μπαχαλά Λάκκος,
23/11/1976, 9:37' πμ, πτήση ΟΑ830 Αθηνών - Λάρισσας - Κοζάνης)**

Η πτήση της Ολυμπιακής Αεροπορίας ΟΑ830 αναχωρούσε από την Αθήνα, προέβλεπε ενδιάμεση στάση στη Λάρισα και είχε τελικό προορισμό την Κοζάνη. Η πτήση της 23ης/11/1976 απογειώθηκε στις 8:35' πμ με το «Σουζούκι» που είχε το νπολόγιο SX-BBR. Το πλήρωμα του θαλάμου διακυβέρνησης απαρτιζόταν από τον 44χρονο κυβερνήτη Κ. Σκιαδά, και τον επίσης 44χρονο συγκυβερνήτη Νικ. Τάρναρη. Και οι δυο προερχόντουσαν από την Πολεμική Αεροπορία και εί-

χαν εκπαιδευτεί σαν χειριστές πολιτικής αεροπορίας στη σχολή της Οξφόρδης που θεωρείτο από τις καλύτερες παγκοσμίως. Στο θάλαμο των επιβατών συνοδοί ήταν η 33χρονη Στ. Σπαθοπούλου και η 22χρονη Γ. Τσουκαντά ενώ υπήρχαν και 46 επιβάτες, από τους οποίους 23 είχαν προορισμό την Λάρισα και 23 την Κοζάνη.

Σύμφωνα με το σχέδιο πτήσης, το σκέλος Αθηνών - Λάρισας θα πραγματοποιείτο με κανόνες ενόργανης πτήσης (IFR - Instrument Flight Rules) στο επίπεδο πτήσης 120 (FL120 - 12.000 πόδια), ενώ το σκέλος Λάρισας - Κοζάνης με κανόνες πτήσης εξόψεως (VFR - Visual Flight Rules).

Στις 8:44' πμ ο Έλεγχος Προσέγγισης Αθηνών ανέφερε στο αεροσκάφος ότι ο καιρός στο αεροδρόμιο της Λάρισας χειροτέρευε και η ορατότητα είχε περιοριστεί στα 500μ.

Στις 8:47' πμ το αεροσκάφος ζήτησε να διατηρήσει επίπεδο πτήσης 100 (10.000 πόδια) αντί του 120 κάτι που εγκρίθηκε από τον Έλεγχο Προσέγγισης Αθηνών. Τη στιγμή εκείνη το αεροσκάφος πλησίαζε στην περιοχή της Τανάγρας.

Στις 8:55' πμ ο Έλεγχος Προσέγγισης Τανάγρας ανέφερε στο αεροσκάφος ότι ο «καιρός είναι πολύ καλός, η βάση [των νεφών] εκτιμάται στα 10.000 πόδια.».

Στις 8:58' πμ το αεροσκάφος κάλεσε τον ΠΕ Λάρισας (Πύργο Ελέγχου Λάρισας) και ζήτησε πλήρες Μετεωρολογικό του αεροδρομίου της Λάρισας καθώς επίσης και του αεροδρομίου της Κοζάνης.

Στις 8:59' πμ ο ΠΕ Λάρισας ανέφερε για το αεροδρόμιο της Λάρισας «Καιρός νεφελώδης, νέφη 4/8 AC 9.000 π., ορατότητα 150μ., άνεμος άπνοια, βαρομετρική πίεση 29,62" Hg, θερμοκρασία 8° C, σημείο δρόσου 8°.».

Στις 9:03' πμ το αεροσκάφος ανέφερε την θέση του «20 μίλια VMC conditions» και ζήτησε να κατέβει στο επίπεδο 80 και στη συνέχεια στο 60, ενώ πλησιάζοντας στην Αγχιάλο ανέφερε ότι η βάση των νεφών ήταν πάνω από 10.000 πόδια.

Στις 9:07' πμ ο ΠΕ Λάρισας ανέφερε στο αεροσκάφος το ζητούμενο μετεωρολογικό του αεροδρομίου της Κοζάνης «καιρός νεφοσκεπής, 8/8 AC 8.000 π., 6/8 SCU 3.500 π., 2/8 ST 1.500 π., θερμοκρασία 6° C, σημείο δρόσου 5°, βαρομετρική πίεση 29,62" Hg, ορατότητα 8-10 χλμ, άνεμος επιφανείας 360°/8-10 κόμβοι.».

Το αεροσκάφος επιβεβαίωσε την λήψη και ζήτησε «να διαβιβαστεί στον σταθμό ότι συνεχίζουμε για Κοζάνη.».

Στις 9:10' πμ το αεροσκάφος ανέφερε ότι περνούσε τον ραδιοφάρο της Αγχιάλου σε ύψος 6.000 ποδών.

Στις 9:18' πμ το αεροσκάφος ανέφερε διέλευση πάνω από την Λάρισα σε ύψος 6.000 ποδών, ζήτησε πληροφορίες για τυχόν βελτίωση του καιρού στο αεροδρόμιο της Λάρισας και ανέφερε ότι η βάση των νεφών στην περιοχή ήταν στα 7.000 πόδια. Στις 9:20' πμ ανέφερε ότι βρισκόταν 10 μίλια βόρεια της Λάρισας και θα γύριζε στη συχνότητα επικοινωνίας του ΠΕ Κοζάνης.

Στις 9:22' πμ το αεροσκάφος ζήτησε από τον ΠΕ Κοζάνης το μετεωρολογικό του αεροδρομίου ενώ παράλληλα άρχισε κάθοδο από τα 6.000 στα 3.500 πό-



Η θέση στην οποία κατέπεσε το SX-BBR στις 23 Νοεμβρίου 1976.



δια πιθανόν λόγω νεφώσεων (πτήση εξόψεως).

Στις 9:25' πμ ο ΠΕ Κοζάνης ανέφερε «8/8 AC 8.000 π., 7/8 SCU 3.500 π., 2/8 ST 1.500 π., θερμοκρασία 6° C, σημείο δρόσου 5°, QNH 1003 mB, άνεμος 360°/10 κόμβοι.». Το πλήρωμα ζήτησε επανάληψη του δελτίου η οποία και πραγματοποιήθηκε.

Στις 9:28' πμ το αεροσκάφος βρισκόταν στην περιοχή του Σαρανταπόρου (θέση Βίγλα), όπου τα βουνά καλύπτοντο από χαμηλή νέφωση (με βάση 3.300 πόδια), οπότε πιθανότερο λόγω αδυναμίας συνέχισης της εξόψεως πτήσης προς Κοζάνη, ξεκίνησε δεξιά στροφή-κύκλο πάνω από 180°, στη συνέχεια διατήρησε πορεία 214°-233° για περίπου 2' με ταυτόχρονη άνοδο στα 4.500 πόδια.

Στις 9:32' πμ το αεροσκάφος ξεκίνησε νέα στροφή-κύκλο 180° αριστερά, συμπληρώνοντας ελιγμό σχήματος 8 βγαίνοντας με πορεία ΒΔ και διατηρώντας ύψος 4.500 ποδών. Κατά τη διάρκεια του ελιγμού το αεροσκάφος ανέφερε θέση 15 μίλια νότια της Κοζάνης και ζήτησε από τον ΠΕ Κοζάνης τον καιρό της περιοχής. Ο ΠΕ Κοζάνης απάντησε ότι ο καιρός νότια της Κοζάνης ήταν κλειστός. Το πλήρωμα στη συνέχεια ζήτησε το μετεωρολογικό που του διαβιβάστηκε «8/8 AC 8.000 π., 5/8 SCU 3.500 π., 2/8 ST 1.500 π., θερμοκρασία 6° C, σημείο δρόσου 5°, QNH 1003 mB, ορατές διαβάσεις.». Στη συνέχεια το πλήρωμα ζήτησε που βρίσκεται ο καλύτερος καιρός και ο ΠΕ Κοζάνης απάντησε «ΒΔ του αεροδρομίου, πάνω από την πόλη της Κοζάνης.» Το αεροσκάφος όμως είχε πλέον σιγήσει.

Στις 9:35' πμ το αεροσκάφος πραγματοποίησε γρήγορη κάθοδο στο ύψος 3.880 ποδών (πιθανόν λόγω χαμηλής νέφωσης) το οποίο και διατήρησε για τα επόμενα 45".

Στις 9:36':30" πμ το αεροσκάφος πραγματοποίησε γρήγορη άνοδο η οποία μετά από 12" σταμάτησε και το αεροσκάφος μπήκε σε περιοχή αναταράξεων (είσοδος σε σύννεφο).

Τελικά στις 9:37' πμ το αεροσκάφος προσέκρουσε στη θέση Μαχαλά-Λάκκος, του όρους Καμβούνια ΒΑ του χωριού Μεταξάς, σε ύψος 4.196 ποδών με

το αεροσκάφος σε πορεία 310°.

Το αεροσκάφος αναπήδησε, στη συνέχεια σύρθηκε φλεγόμενο, πέρασε την τοπική κορυφή και συνετρίβη στην επόμενη πλαγιά 250 μ. από το σημείο αρχικής πρόσκρουσής του. Και οι 50 επιβαίνοντες σκοτώθηκαν από την πρόσκρουση.

Το ογκώδες πόρισμα που υπέβαλε η 9μελής επιτροπή διερεύνησης 4 μήνες αργότερα, αποδίδει το ατύχημα σε παραβίαση των κανόνων πτήσης εξόψεως, με πιθανή παρερμηνεία της θέσης του αεροσκάφους από το πλήρωμα λόγω της αυξομειούμενης ορατότητας σε ορεινή περιοχή.

Το ατύχημα πάντως έφερε στο προσκήνιο το θέμα της έλλειψης σε ραδιοβοηθήματα εδάφους, με τη χρήση των οποίων θα ήταν ευκολότερος ο υπολογισμός της θέσης του αεροσκάφους.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το ατύχημα αυτό ελεγχόμενης πτήσης προς έδαφος (CFIT - Controlled Flight Into Terrain), θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί αν το αεροσκάφος διέθετε σύστημα προειδοποίησης επικίνδυνης προσέγγισης εδάφους (GPWS - Ground Proximity Warning System) που όμως την εποχή εκείνη όχι μόνο δεν ήταν υποχρεωτικός εξοπλισμός, αλλά βρισκόταν στο αρχικό στάδιο υλοποίησής του.

28.3 Ο Εθνικός Αερομεταφορέας την περίοδο 1977-1979

Το 1977 εγκαινιάζεται νέα αίθουσα στο Δυτικό αεροσταθμό του Ελληνικού, για τις αναχωρήσεις εξωτερικού, ενώ παράλληλα θεμελιώνεται το κτίριο του εμπορευματικού σταθμού έκτασης 7.000 τ.μ. Η επιβατική κίνηση παρουσιάζει αύξηση 10% σε σύγκριση με το 1976²⁸⁰, ενώ το τακτικό προσωπικό αυξάνεται στα 8.012 άτομα³²⁷.

Το 1978 υπογράφεται σύμβαση για εγκατάσταση σύγχρονου Η/Υ που θα φιλοξενήσει το μηχανογραφικό σύστημα κρατήσεων για το οποίο η Ολυμπιακή πλήρωνε σημαντικά ποσά στις Βρετανικές Αερογραμμές ("British Airways"), ενώ στις 28/3/1978 εγκαινιάζεται η επέκταση της γραμμής Αθηνών - Ιωαννίνων μέχρι τα Τίρανα (Αλβανία)²⁸⁰. Το τακτικό προσωπικό την χρονιά αυτή κυμαίνεται στα 8.079 άτομα³²⁷.

Το 1979 η Ολυμπιακή μπαίνει στην οικογένεια της Αιρμπάς. Στις 5/2/1979 παραλαμβάνει το πρώτο αεροσκάφος A300B4-103 (Airbus A300B4-103, με αριθμό σειράς 046, νπολόγιο SX-BEB, όνομα «ΟΔΥΣΣΕΥΣ»), ένα αεροσκάφος με συνολικό μήκος 53,62μ, εκπέτασμα πτερύγων 44,84μ, ύψος 16,53μ, με δυο κινητήρες τύπου CF6-50C2 της εταιρείας «Γενική Ηλεκτρική» (GE - General Electric) κάθε μια από τις οποίες είχε μέγιστη ώση 23,815 χγρ (52.500 λίβρες), με μέγιστο βάρος απογείωσης 157.500 χγρ (347.220 λίβρες) χωρητικότητας 255 επιβατών (14 α' θέσης και 241 τουριστικής θέσης) που μπορούσε να φθάσει τους 280 (τουριστικής θέσης), με 3 άτομα πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης (κυβερνήτης, συγκυβερνήτης, ιπτάμενος μηχανικός), που μπορούσε να πετά σε ύψη



Το 1979 η Ολυμπιακή Αεροπορία μπάκε στην οικογένεια της Airbus.

που έφθαναν 40.000 πόδια με ταχύτητες που έφθαναν τους 485 κόμβους, με εμβέλεια που έφθανε τα 5.550 χλμ.

Στις 15/2/1979 παραλαμβάνεται το δεύτερο (Airbus A300B4-103, με αριθμό σειράς 056, νπολόγιο SX-BEC, όνομα «ΑΧΙΛΛΕΥΣ»).

Το 1979 ανακοινώνεται 10ετές πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του στόλου. Μέσα στη χρονιά αποχωρούν ένα B720 και ένα YS-11. Στις 29/5/1979 υπογράφεται στο Ζάππειο η προσχώρηση της Ελλάδας στην ΕΟΚ (Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα, μετέπειτα Ευρωπαϊκή Ένωση) που επηρέασε αρκετά αργότερα καθοριστικά και την πορεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας καθώς και της Πολιτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα. Το τακτικό προσωπικό για το 1979 διαμορφώνεται στα 7.980 άτομα³²⁷.

Το έργο της περιόδου ήταν:

Στόλος	Περίοδος	1977	1978	1979
B707	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	6 14.906	6 15.163	6 14.174
B727	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	6 11.809	6 13.406	6 13.188
YS-11	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	6 9.143	6 9.422	5 9.181
B720	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	7 11.254	7 12.384	6 10.546
B747	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	2 7.378	2 7.417	2 7.534
B737	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	4 7.529	4 8.329	4 7.807
A300-B4	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	- -	- -	2 4.271
B707-100	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	- -	0 725	- -
Σύνολο	Ώρες Πτήσης	62.019	66.846	66.701

(*) Πλήθος αεροσκαφών στις 31 Δεκεμβρίου.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Δεν περιλαμβάνονται οι πτήσεις της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας.

28.4 Το «Χέρι του Θεού» (B747-284 νηολόγιο SX-OAA, Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών, Πτήση OA411 Αθηνών - Νέας Υόρκης, 9/8/1978)

Ο θρύλος της πτήσης αυτής κυκλοφορούσε μέσα στην εταιρεία από στόμα σε στόμα όπως περίπου οι φοβερές εκείνες ιστορίες των παλαιών ναυτικών που διηγούνται θαλάσσια τέρατα. Ωστόσο το περιστατικό είναι πραγματικό, αλλά τα μόνα διαθέσιμα στοιχεία προέρχονται από το αρχείο της Μπόινγκ και την ανάλυση που είχε κάνει για το συμβάν³²⁸.

Τα «Τζάμπο» χρησιμοποιούσαν 4 κινητήρες με έγχυση νερού που βοηθούσε την ώση τους ιδιαίτερα κατά την φάση της απογείωσης, οπότε είναι απαραίτητη η μεγαλύτερη δυνατή ώση, και οι κινητήρες έχουν την μεγαλύτερη καταπόνηση ολόκληρης της πτήσης.

Το Μπόινγκ 747 με νηολόγιο SX-OAA την Τετάρτη 9/8/1978 είχε προγραμματισθεί να εκτελέσει την πτήση OA411 Αθήνα - Νέα Υόρκη. Λόγω της μακρινής πτήσης υπήρχε και δεύτερο πλήρωμα που θα αναλάμβανε καθήκοντα στο τελευταίο μισό της πτήσης. Πήρε θέση στον διάδρομο 33R με κατεύθυνση προς Βορρά, του Κρατικού Αερολιμένα Αθηνών για απογείωση. Η θερμοκρασία τη στιγμή εκείνη ήταν 32° Κελσίου, η βαρομετρική πίεση 29,83 ίντσες Υδραργύρου, ο άνεμος ήταν ΒΔ μέχρι μέτριος (310° / 12 kt) και το υπολογιζόμενο βάρος του αεροσκάφους ήταν 350 τόνοι ("Airplane Gross Weight 350.000 kg [771.600 lb], Flaps 20°, a/c packs OFF").

Η τροχοδρόμηση υπήρξε κανονική όμως κατά την απογείωση (Rotation) βγήκε εκτός λειτουργίας ο κινητήρας Νο 3. Είτε από κακή συνεννόηση είτε από εσφαλμένη εκτίμηση ο Ιπτάμενος Μηχανικός έθεσε την αντλία του νερού εκτός λειτουργίας 7'' μετά την αστοχία του κινητήρα Νο 3. Το αποτέλεσμα ήταν η ισχύς των υπολοίπων κινητήρων να μειωθεί σημαντικά (EPR 1,343 για τον κινητήρα Νο 1, 1,337 για τον Νο 2 και 1,332 για τον Νο 4) και το αεροπλάνο να μην είναι σε θέση να πάρει ύψος.

Στο αεροδρόμιο του Ελληνικού προς Βορρά υπήρχε ένα ύψωμα. Όσοι έτυχε να παρακολουθούν την απογείωση, είδαν το «Τζάμπο» να περνά το ύψωμα και αμέσως μετά να πέφτει και να χάνεται πίσω από αυτό. Όλοι περίμεναν να ακούσουν την συντριβή του.

Τα επόμενα λεπτά υπήρξαν πραγματικά δραματικά. Σύμφωνα με τις φήμες η επικοινωνία του πληρώματος με τον Πύργο Ελέγχου του αεροδρομίου είχε αντικείμενο την καταλληλότερη τοποθεσία στην οποία θα μπορούσαν να «ρίξουν» το αεροπλάνο για να υπάρξουν λιγότερα θύματα από το έδαφος, αναφέροντας το «γήπεδο του Πανιωνίου» (στη Νέα Σμύρνη) ή το «όρος Αιγάλεω».

Αμέσως μετά την απογείωση (20'') το πλήρωμα ανέβασε το σύστημα προσγείωσης και ο κυβερνήτης σύμφωνα με το σχέδιο πτήσης ξεκίνησε αριστερή

³²⁸ Boeing Letter M-7210-4720-C/G, "Performance Analysis of the Olympic Airways Takeoff at Athens on August 9, 1978 with an Engine Failure at Rotation", 25/10/1978.



Το εικονιζόμενο Jumbo με νηολόγιο SX-OAA κινδύνευσε σοβαρά κατά την απογείωση της πτήσης OA411 της 9ης Αυγούστου του 1978.

στροφή. Ο δεύτερος κυβερνήτης που καθόταν πίσω από τον υπεύθυνο κυβερνήτη, βλέποντας την εξέλιξη της πτήσης έδειξε μεγαλύτερη ψυχραιμία, «έπεσε πάνω στα χειριστήρια» και διατήρησε το αεροσκάφος οριζόντιο ενώ παράλληλα αύξησε χειροκίνητα την ισχύ των κινητήρων Νο 1 και 2 στο μέγιστο δυνατό 30'' μετά την πτώση της ισχύος των κινητήρων ("Go-around EPR", 1,468 Νο 1, 1,460 Νο 2).

Το «Τζάμπο» πέταγε επί 325 δευτερόλεπτα με ταχύτητα 170 κόμβων (με ελάχιστο επιτρεπτό τους 182), σε ύψος 50 μέτρων, ξυστά στα σπίτια, κόβοντας με τα καυσάερά του τις κεραίες των τηλεοράσεων που υπήρχαν στις ταράτσες των πολυκατοικιών. Ο θρύλος αναφέρει ότι πέρασε ανάμεσα από τους πυλώνες φωτισμού του γηπέδου του Πανιωνίου στη Νέα Σμύρνη. Μετά όμως από τα πρώτα λεπτά, λόγω της μείωσης του βάρους του από την κατανάλωση του καυσίμου, το αεροσκάφος άρχισε αργά - αργά να κερδίζει κάποιο ύψος. Σύμφωνα με τις φήμες, διέσχισε το λεκανοπέδιο των Αθηνών, πέρασε μέσα από το «Σχιστό» και βγήκε στη θαλάσσια περιοχή της Ελευσίνας, όπου μπορούσε πλέον να κάνει απόρριψη καυσίμου και ελαφρύνοντας το βάρος του να κερδίσει σημαντικό ύψος που του επέτρεψε να κάνει στροφή, να επιστρέψει και να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο του Ελληνικού.

Στα πρώτα δευτερόλεπτα που το αεροπλάνο έχασε το ύψος του, δεν γνωρίζουμε αν εκείνο που το κράτησε στον αέρα ήταν «το Χέρι του Θεού», ο «Άγιος» που είχε κάποιος ή κάποιοι από όσους βρίσκονταν μέσα, το αεροδυναμικό φαινόμενο του εδάφους (Ground Effect), ή η παρέμβαση του δεύτερου κυβερνήτη. Όμως σύμφωνα με τη φημολογία, η Μπόινγκ θεώρησε το περιστατικό σαν συντριβή του αεροσκάφους (*«Loss of wet thrust in a situation where the airplane was takeoff climb limited severely reduced the ability to continue the flight with any significant amount of positive climb gradient. Once thrust was manually increased at a coordination time of approximately 325 seconds, the airplane climbed out in a normal manner.»*³²⁸). Από την εποχή εκείνη η Μπόινγκ κατάργησε την έγχυση νερού στους κινητήρες, και εκδόθηκε υποχρεωτική οδηγία τροποποίησης του παγκόσμιου στόλου.

29

Το ατύχημα της Ελβετικής Σουισαίρ

(αεροσκάφος DC8, HB-IDE, Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών 7/10/1979 22:16',

Πτήση Ζυρίχη - Γενεύη - Αθήνα - Βομβάν - Πεκίνο)

Το αεροσκάφος DC8-62 των Ελβετικών Αερογραμμών αναχώρησε από την Ζυρίχη στις 16:03'z (ώρα Γκρήνουιτς) της Κυριακής 7ης/10/1979 για την προγραμματισμένη πτήση SR316 για Πεκίνο μέσω Γενεύης, Αθηνών και Βομβάνς. Στις 16:46'z προσγειώθηκε στη Γενεύη. Από εκεί αναχώρησε στις 17:41'z (19:41' ώρα Ελλάδας). Κυβερνήτης ήταν ο 45χρονος Ελβετός Schmutz Fritz, συγκυβερνήτης ο 37χρονος Γερμανός Deuringer Martin και ιπτάμενος μηχανικός ο 32χρονος Ελβετός Lienhard Peter. Το πλήρωμα του θαλάμου επιβατών ήταν οι Acehrman Karl ετών 50, Fiabane Markus ετών 29, Hintermann Heidi ετών 30, Merki Erika ετών 26, Schöni Anita ετών 27, Taghezout Ester ετών 25 και Wenner Eva ετών 27. Υπήρχαν επίσης 144 επιβάτες.

Ο καιρός των Αθηνών της 7ης/10/1979 ήταν γενικά νεφελώδης με ασθενείς βροχές κατά το μεγαλύτερο μέρος της ημέρας. Στην περιοχή του αερολιμένα του Ελληνικού η μόνη πολύ ισχυρή βροχή πραγματοποιήθηκε από τις 16:10' - 16:20', ενώ κατά το διάστημα 17:00'-21:20' δεν σημειώθηκε βροχή. Γύρω στις 22:15' - 22:18' επικρατούσε ασθενής βροχή, άνεμος ανατολικός μέτριος μέχρι ισχυρός (090°/17 κόμβοι [=5 μποφόρ]), ορατότητα 7 χλμ, συννεφιά (1 CB / 2.000 πόδια, 2 CU / 2.500 πόδια, 5 SC / 3.000 πόδια, 8 AS / 9.000 πόδια), θερμοκρασία 18° C, σημείο δρόσου 15° C, ατμοσφαιρική πίεση (QNH) 1.020 mB.

Το αεροδρόμιο του Ελληνικού διέθετε έναν διάδρομο προσγείωσης ο οποίος στην κατεύθυνση από τον Νότο προς τον Βορρά ονομαζόταν 33R και διέθετε σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS) καθώς και σύστημα οπτικής προσέγγισης με κατάλληλους φωτεινούς ενδείκτες (VASI). Ο ίδιος διάδρομος στην κατεύθυνση από Βορρά προς Νότο ονομαζόταν 15L και ήταν εξοπλισμένος μόνο

με σύστημα οπτικής προσέγγισης, ενώ μπορούσε να χρησιμοποιηθεί και το σύστημα ενόργανης προσγείωσης του 33R αλλά με περιορισμούς και όχι για καθοδήγηση καθόδου στην αρχή του διαδρόμου (Glide Slope). Επίσης γεωφυσικά, στο βόρειο άκρο υπήρχε ένα ύψωμα (κορυφή στα 150 πόδια) ενώ στο νότιο άκρο υπήρχε αστικός δρόμος αλλά το έδαφος ήταν περίπου 4 μ. χαμηλότερα από τον διάδρομο.

Η πτήση ήταν ομαλή χωρίς προβλήματα. Στις 21:56' (ώρα Ελλάδας) το αεροπλάνο πλησίαζε πλέον στην Αθήνα, αναγνωρίστηκε από το Ραντάρ προσέγγισης του αεροδρομίου του Ελληνικού και του δόθηκαν οδηγίες προσέγγισης.

Σύμφωνα με τις οδηγίες το αεροπλάνο θα έπρεπε να προσεγγίσει από τον Νότο χρησιμοποιώντας το σύστημα ενόργανης προσγείωσης του 33R. Στο σημείο του εξωτερικού ραδιοσημαντήρα (Outer Marker) θα εγκατέλειπε το σύστημα ενόργανης προσγείωσης και θα εκτελούσε με πτήση εζ' όψεως κύκλο δυτικά του αεροδρομίου από την μεριά της θάλασσας. Προσπερνώντας το αεροδρόμιο θα εκτελούσε κλειστή δεξιά στροφή, ευθυγράμμιση και προσγείωση στον 15L.

Στις 22:08' το αεροσκάφος ευθυγραμμιζόταν στο σύστημα ενόργανης προσγείωσης του 33R και απαντώντας σε σχετική ερώτηση ανέφερε άνεμο ανατολικό-βορειοανατολικό μέτριο (070°/14 κόμβους).

Στις 22:13':42'' το αεροσκάφος ανέφερε είσοδο στο βασικό σκέλος και ενημερώθηκε ότι ο συντελεστής τριβής του διαδρόμου προσγείωσης τη στιγμή εκείνη ήταν «μέτριος προς πτωχό».

Στις 22:14':55'' έμπαινε στην τελική προσέγγιση ευθυγραμμιζόμενο με τον διάδρομο 15L και ο Πύργος Ελέγχου του έδωσε τον άνεμο δυτικό μέτριο (090°/12 κόμβοι). Τη στιγμή εκείνη το αεροσκάφος εμφάνισε μια ξαφνική αύξηση της ταχύτητάς του ως προς τον εξωτερικό αέρα κατά 10 - 15 κόμβους, ενώ ο άνεμος άλλαξε από αντίθετο σε ούριο. Η κατάσταση ερμηνεύτηκε από το πλήρωμα σαν πέρασμα μέσα από διατμητικό άνεμο (windshear). Πέρασε 350 πόδια πάνω από το βόρειο ύψωμα (βαρομετρικό ύψος 500 ποδών) με ταχύτητα υψηλή (150 κόμβων). Τελικά πάτησε στον διάδρομο 15L στο σημείο της διασταύρωσής του με τον μη χρησιμοποιούμενο διάδρομο 03 περί τα 870 μ. μετά την αρχή του διαδρόμου (μετατοπισμένο κατώφλι) και με ταχύτητα 150 κόμβων.

Το βάρος του αεροσκάφους τη στιγμή της προσγείωσης ήταν γύρω στα 107.000 χγρ με μέγιστο επιτρεπτό βάρος προσγείωσης τα 108.800 χγρ. Αυτό απέρρεε από την οικονομική πολιτική της Εταιρείας σύμφωνα με την οποία, το αεροσκάφος ήταν εφοδιασμένο με 13.000 - 15.000 χγρ καυσίμου πάνω από το προβλεπόμενο για την εκτέλεση της διαδρομής. Τη στιγμή εκείνη ο άνεμος ωθούσε το αεροπλάνο με ταχύτητα 5 κόμβων.

Η αναστροφείς της ώσας των κινητήρων τέθηκαν σε «βραδεία λειτουργία» (idle reverse) σχεδόν αμέσως μετά την επαφή με τον διάδρομο. Περί τα 24'' μετά την ενεργοποίηση των αναστροφέων ώσας ενεργοποιήθηκαν τα φρένα των τροχών. Το αεροσκάφος τη στιγμή εκείνη βρισκόταν περί τα 500 μ. πριν το τέλος του διαδρόμου και η ταχύτητά του είχε πέσει στους 93 κόμβους. Λίγο αρ-



Η θέση στην οποία καταστράφηκε το HB-IDE στις 7 Οκτωβρίου 1979.



γότερα, συνειδητοποιώντας τη μη αποτελεσματικότητα της επιβράδυνσης αύξησε την ισχύ των κινητήρων (ανάστροφη ώση).

Τελικά το αεροσκάφος βγήκε από το διάδρομο με ταχύτητα 40 κόμβων έσπασε την περίφραξη του αεροδρομίου και ακινητοποιήθηκε στον αστικό δρόμο νότια του αεροδρομίου. Με την πρόσκρουση στο φράκτη του αεροδρομίου και την πτώση του αεροσκάφους στον αστικό δρόμο, τα κύρια σκέλη προσγείωσης έσπασαν, με το δεξιό να περιστρέφεται 180° να κτυπάει την δεξιά πτέρυγα και να δημιουργεί ρήγμα στην δεξαμενή. Το αεροσκάφος τη στιγμή εκείνη είχε 22.000 χгр καύσιμο. Ξέσπασε αμέσως πυρκαγιά που πολύ σύντομα κάλυψε τις πτέρυγες αλλά και τον δρόμο στη δεξιά πλευρά του αεροσκάφους (λόγω του καυσίμου που έτρεχε).

Από τις 8 εξόδους κινδύνου οι 4 που βρίσκόντουσαν πάνω από τις πτέρυγες αλλά και οι 2 δεξιές δεν μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν λόγω της πυρκαγιάς. Η μπροστινή αριστερή έξοδος άνοιξε αμέσως, με την τσουλίθρα διαφυγής κανονικά φουσκωμένη. Η πίσω αριστερή άνοιξε δύσκολα και όταν άνοιξε, η τσουλίθρα διαφυγής παρέμεινε κλειστή.

Η καθυστέρηση στο άνοιγμα, η απουσία της τσουλίθρας με την ταυτόχρονη υψομετρική διαφορά από το έδαφος, αλλά και τα δηλητηριώδη αέρια που γέμιζαν τον θάλαμο, δημιούργησε σύγχυση στη συνάθροιση των επιβατών στο πίσω μέρος του αεροσκάφους οι οποίοι μετακινούνται πότε πίσω και πότε εμπρός.

Η εγκατάλειψη είχε διάρκεια γύρω στα 4 λεπτά με τη συντριπτική πλειοψηφία να διαφεύγουν από την μπροστινή αριστερή έξοδο. Η μόνη δυσκολία που υπήρξε εκεί ήταν η τσουλίθρα που μετά τους πρώτους 40 περίπου ξεφούσκωσε. Από την πίσω αριστερή έξοδο διέφυγαν γύρω στους 10 - 15 ανθρώπους.

Μόλις έπαψε η έξοδος των επιβαινόντων ο συγκυβερνήτης με έναν φροντιστή ξαναμπήκαν στο αεροσκάφος να κοιτάξουν αν υπήρχε κάποιος ακόμα. Ο πυκνός καπνός όμως δεν τους επέτρεπε να κάνουν το οτιδήποτε.

Παράλληλα, 3 λεπτά μετά το ατύχημα 3 πυροσβεστικά οχήματα του αερο-

δρομίου ξεκινούσαν την κατάσβεση της πυρκαγιάς από το όριο του φράκτη του αεροδρομίου. Ταυτόχρονα 3 πυροσβεστικά οχήματα της Αμερικάνικης Βάσης του Ελληνικού έβγαιναν από την νότια πύλη του αεροδρομίου, που βρισκόταν στην αριστερή πλευρά του αεροσκάφους για να επιχειρήσουν κατάσβεση της πυρκαγιάς στο ουριαίο τμήμα του αεροσκάφους και από εκεί στη δεξιά πλευρά του, στην οποία η πρόσβαση ήταν αδύνατη.

Την ώρα που η πυρκαγιά άρχιζε να ελέγχεται, ακούστηκαν μερικές μικρές εκρήξεις, πιθανόν από τις φιάλες οξυγόνου του αεροσκάφους, το οποίο τυλίχθηκε αμέσως ολοκληρω στις φλόγες. Τελικά η πυρκαγιά τέθηκε υπό έλεγχο στις 22:50' και κατασβέστηκε οριστικά γύρω στις 24:15'.

Οι 2 διασώστες πυροσβέστες που έφθασαν με ειδικές αντιπυρικές στολές και μάσκες καπνού, δεν μπόρεσαν να μπουν στο αεροσκάφος λόγω του ότι θα ήταν έξω από την εμβέλεια και προστασία των πυροσβεστικών μέσων με το αεροσκάφος ολικά ζωσμένο στις φλόγες.

Ο απολογισμός ήταν 14 επιβάτες νεκροί και το αεροσκάφος ολοκληρωτικά κατεστραμμένο από την πυρκαγιά. Όλα τα θύματα είχαν θέσεις στις σειρές 21 - 26 στο πίσω μέρος του αεροσκάφους (τελευταία σειρά καθισμάτων ήταν η 28η) ενώ οι 5 από τους 6 επιβάτες της σειράς 25 ήταν μεταξύ των θυμάτων. Παρέμεινε ανεξήγητο γιατί οι επιβάτες εκείνοι δεν μπόρεσαν να διαφύγουν, με πιθανή εξήγηση την απώλεια των αισθήσεών τους από τους δηλητηριώδεις καπνούς.

Το ογκώδες πόρισμα της 8μελούς επιτροπής στην οποία επιπρόσθετα συμμετείχαν Ελβετοί και Αμερικανοί εμπειρογνώμονες και το οποίο εκδόθηκε στις 9/7/1981, θεωρούσε σαν αίτιο ότι «το πλήρωμα προσγείωσε το αερ/φος αρκετά καθυστερημένα, με ταχύτητα μεγαλύτερη της κανονικής, μετά από μια μη σταθεροποιημένη τελική προσέγγιση. Το πλήρωμα δεν εφάρμοσε έγκαιρα και πλήρως τα συστήματα των φρένων (φρένα τροχών και ανάστροφη ώση). Ειδικότερα τα φρένα των τροχών, μετά την επαφή με τον διάδρομο κάτω από γνωστές δυσμενείς συνθήκες, έτσι που δεν ήταν πλέον δυνατόν το αεροσκάφος να σταματήσει τουλάχιστον πριν το τέλος της ζώνης ασφαλείας (του αεροδρομίου).»

Ωστόσο παρά το γεγονός ότι όλοι συμφωνούσαν ότι ήταν σφάλμα του πληρώματος διακυβέρνησης του αεροσκάφους η Ελλάδα και ο ΚΑΑ (Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών) βρέθηκαν στο στόχαστρο των ξένων εμπειρογνομώνων.

Παρόμοιο ατύχημα είχε συμβεί και στις 3/12/1975 στον ΚΑΑ όταν το B747-123F «Τζάμπο» με νπολόγιο OD-AGC των Λιβανικών αερογραμμών (TMA - Trans Mediterranean Airways SAL) βγήκε με παρόμοιο τρόπο εκτός αεροδιαδρόμου και έπεσε στον ίδιον αστικό δρόμο. Τότε όμως η πτήση ήταν εμπορευματική, δεν ξέσπασε πυρκαγιά και δεν υπήρξαν θύματα.

Σε 8σέλιδη εμπιστευτική αναφορά του στις 7/8/1981, ο επικεφαλής της Ελληνικής ομάδας διερεύνησης αναφέρει τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν από την Ελληνική πλευρά με κύριο την έλλειψη συντονισμού, τη μη αποτελεσματικότητα και την έλλειψη συστηματικής αντιμετώπισης των θεμάτων που πα-

ρουσιαζόντουσαν. Χειρότερη όμως αναφέρεται η αρνητική στάση των Ελληνικών Υπηρεσιών στη συνεργασία τους με τους ξένους εμπειρογνώμονες οι οποίοι γνώριζαν πλήρως από τη μια τα δικαιώματα που τους παρείχε το Προσάρτημα 13 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας που αναφέρεται στην διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων, αλλά και το αντικείμενό τους στη διερεύνηση του συγκεκριμένου ατυχήματος από την άλλη. Σύμφωνα με την αναφορά «Οι ανωτέρω έβλεπαν τη χώρα μας σαν κατηγορούμενη και έπρεπε να τους αντιμετωπίσουμε ανάλογα, πράγμα που δεν ήταν πάντοτε δυνατό λόγω έλλειψης ειδικών γνώσεων, εξοπλισμού, μέσων, διαδικασιών, σύγχρονης νομοθεσίας κλπ.». Τελικά το πόρισμα εκδόθηκε στην αγγλική και στην ελληνική γλώσσα με πρώτο εκείνο της αγγλικής για το οποίο χρησιμοποιήθηκαν οι Ελβετοί όχι σαν παρατηρητές αλλά σαν κανονικοί διερευνητές ετοιμάζοντας ένα σημαντικό μέρος του πορίσματος, το οποίο και συνυπόγραψαν.

30

Ο Εθνικός Αερομεταφορέας στην «χρυσή περίοδο» 1980-1985

Το 1980 παραλαμβάνονται 3 ακόμη Αιρμπάς, στις 28/3/1980 (Airbus, A300B4, αρ.σειράς 058, νπολόγιο SX-BED, όνομα «ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ»), στις 21/4/1980 (Airbus, A300B4, αρ.σειράς 103, νπολόγιο SX-BEE, όνομα «ΝΕΣΤΩΡ») και στις 30/4/1980 (Airbus, A300B4, αρ.σειράς 105, νπολόγιο SX-BEF, όνομα «ΑΙΑΣ»). Επίσης παραλαμβάνονται 5 ακόμη B737-284 ενώ τον Οκτώβριο πραγματοποιείται η τελευταία πτήση των B720. Οι παραλάβες των B737 πραγματοποιήθηκαν στις 25/6/1980 (B737-284, αρ. σειράς 22300, νπολόγιο SX-BCE, όνομα «ΔΙΟΝΥΣΟΣ»), στις 24/7/1980 (B737-284, αρ. σειράς 22301, νπολόγιο SX-BCF, όνομα «ΠΟΣΕΙΔΩΝ»), στις 21/8/1980 (B737-284, αρ. σειράς 22338, νπολόγιο SX-BCG, όνομα «ΦΟΙΒΟΣ»), στις 26/8/1980 (B737-284, αρ. σειράς 22339, νπολόγιο SX-BCH, όνομα «ΤΡΙΤΩΝ»), στις 11/9/1980 (B737-284, αρ. σειράς 22343, νπολόγιο SX-BCI, όνομα «ΠΡΩΤΕΥΣ» που χρησιμοποιείτο και σαν πρωθυπουργικό αεροσκάφος).

Για τις ανάγκες της Αεροπλοΐας παραλαμβάνονται 2 ελικοφόρα αεροσκάφη 30 θέσεων στις 15/5/1980 (κατασκευαστής Shorts, τύπος SD3-30-200, αρ. σειράς SH3043, με 2 κινητήρες κατασκευής Pratt & Whitney τύπος JT6A-45B Turboprop, νπολόγιο SX-BGA, όνομα «Νήσος Πάτριος»), και στις 27/6/1980 (Shorts, SD3-30-200, αρ. σειράς SH3048, νπολόγιο SX-BGB, όνομα «Νήσος Καστελόριζο») και 3 ελικοφόρα αεροσκάφη για αεροταξί χωρητικότητας 1 επιβάτη, στις 2/4/1980 (κατασκευαστής Cessna, τύπος F152 II, αρ. σειράς 1634, με 1 εμβολοφόρο κινητήρα κατασκευής Lycoming τύπου O-235-L2C, νπολόγιο SX-BDP), στις 7/4/1980 (Cessna, FA152 Aerobat, αρ. σειράς 0360, με 1 εμβο-

λοφόρο κινητήρα κατασκευής Lycoming τύπου 0-235-L2C, νπολόγιο SX-BDQ) και στις 26/9/1980 (Cessna, F152 II, αρ. σειράς 1747, νπολόγιο SX-BDR).

Από τον Μάρτιο του 1980 το Μπόινγκ 707 με νπολόγιο SX-DBO τροποποιείται από την Τεχνική Διεύθυνση της εταιρείας σε αεροσκάφος εμπορευματικών μεταφορών και αποσύρεται από την επιβατική κίνηση. Το τακτικό προσωπικό της Ολυμπιακής Αεροπορίας το 1980 ανέρχεται στα 7.869 άτομα³²⁷.

Στις 26/5/1980 το ελικόπτερο με νπολόγιο SX-HAI καταστρέφεται στα Λουκίσια Ευβοίας όταν λόγω απότομου ελιγμού το κύριο στροφέιο κτύπησε στον άξονα μετάδοσης κίνησης του ουριαίου στροφείου με αποτέλεσμα να χάσει τον έλεγχο, να πέσει και να τραυματίσει τους 3 επιβαίνοντες.

Το 1981 εγκαινιάζεται η γραμμή Αθήνα - Λυών, ενώ στην γραμμή Αθήνα - Ναϊρόμπι - Γιοχάνεσμπουργκ δρομολογείται 747. Στις γραμμές του Παρισιού, του Λονδίνου και της Ρώμης δημιουργούνται επιχειρηματικές θέσεις (Business Class). Παράλληλα η Θεσσαλονίκη αναβαθμίζεται σε κομβικό κέντρο και συνδέεται απευθείας με την Αλεξανδρούπολη, την Καβάλα, την Καστοριά και την Λήμνο (ενώ ήδη συνδέεται απευθείας με τα Ιωάννινα).

Το 1981 επίσης ανοίγει η εμπορευματική εξυπηρέτηση για τις γραμμές Αθηνών - Βασιλείας (Ελβετία), Αθηνών - Τρίπολης (Λιβύης) και Αθηνών - Άμστερνταμ.

Τον ίδιο χρόνο παραλαμβάνεται 1 επιπλέον Αιρμπάς στις 29/7/1981 (Airbus, A300B4, αρ.σειράς 148, νπολόγιο SX-BEG, όνομα «ΔΙΟΜΗΔΗΣ»), 2 B737 στις 10/6/1981 (B737-284, αρ. σειράς 22400, νπολόγιο SX-BCK, όνομα «ΝΗΡΕΥΣ») και στις 16/7/1981 (B737-284, αρ. σειράς 22401, νπολόγιο SX-BCL, όνομα «ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ»). Για τις ανάγκες της Αεροπλοΐας παραλαμβάνονται στις 7/4/1981, 2 ακόμη SD330 (Shorts, SD3-30-200, αρ. σειράς SH3065, νπολόγιο SX-BGC, όνομα «Νήσος Πάρος»), (Shorts, SD3-30-200, αρ. σειράς SH3066, νπολόγιο SX-BGD, όνομα «Νήσος Νάξος»). Επίσης στις 23/9/1981 παραλαμβάνεται 1 ακόμη ελικόπτερο χωρητικότητας 4 επιβατών (κατασκευαστής Bell, τύπος 206B, αρ. σειράς 3003, με 1 κινητήρα κατασκευής Allison τύπος 250-C20B, νπολόγιο SX-HBF), ενώ τον Νοέμβριο του 1981 παραλαμβάνεται 1 ακόμα 9θέσιο ελικοφόρο (κατασκευαστής Britten Norman, τύπος BN-2A Islander, αρ. σειράς 0461, με 2 εμβολοφόρους κινητήρες κατασκευής Lycoming τύπος 0-540-E4C5, νπολόγιο SX-BFH, όνομα «Νήσος Κάρπαθος»). Τον Οκτώβριο του 1981 (πιθανότερο μετά τις εκλογές της 18ης/10/1981) αποχωρούν πλέον οριστικά τα YS-11 από την εκμετάλλευση (αργότερα δίνονται στην Πολεμική Αεροπορία).

Τον ίδιο χρόνο, μετά την διακοπή της κατασκευής του αεροδρομίου στα Σπάτα και την διατήρηση σε λειτουργία του αεροδρομίου του Ελληνικού, κατα-

σκευάζεται νέο μεγάλο υπόστεγο, απαίτηση που είχε δημιουργηθεί από τα 747 το μήκος και το ύψος των οποίων δεν μπορούσε να καλυφθεί από το υπόστεγο του 1965. Με το νέο αυτό υπόστεγο μπορούσαν να καλυφθούν τόσο το 747 όσο και το A300. Το τακτικό προσωπικό το 1981 αυξήθηκε στα 8.725 άτομα³²⁷.

Το 1982 εγκαινιάζεται απευθείας γραμμή για Μαδρίτη, 3 φορές τη εβδομάδα. Παραλαμβάνονται 2 ακόμα Αιρμπάς στις 8/4/1982 (Airbus, A300B4, αρ.σειράς 184, νολόγιο SX-BEH, όνομα «ΠΗΛΕΥΣ») και στις 19/5/1982 (Airbus, A300B4, αρ.σειράς 189, νολόγιο SX-BEI, όνομα «ΝΕΟΠΤΟΛΕΜΟΣ»). Για τις ανάγκες της Αεροπλοΐας παραλαμβάνονται στις 13/5/1982, 2 ακόμη SD330 (Shorts, SD3-30-200, αρ. σειράς SH3083, νολόγιο SX-BGE, όνομα «Νήσος Μήλος»), (Shorts, SD3-30-200, αρ. σειράς SH3084, νολόγιο SX-BGF, όνομα «Νήσος Τήνος»). Επίσης για τις ανάγκες της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας παραλαμβάνονται 2 ελικόπτερα χωρητικότητας 5 επιβατών το καθένα, στις 4/6/1982 (κατασκευαστής Aerospatiale AS350B Ecureuil, αρ. σειράς 1482, με 1 κινητήρα κατασκευής Turbomeca τύπου Ariel 1B, νολόγιο SX-HBI) και στις 30/12/1982 (Aerospatiale AS350B Ecureuil, αρ. σειράς 1652, νολόγιο SX-HBP). Πιθανόν το δεύτερο αυτό ελικόπτερο προέκυψε σαν απαίτηση για αντικατάσταση του ελικοπτέρου με νολόγιο SX-HAH το οποίο, ενώ ήταν μισθωμένο στην Δημόσια Επιχείρηση Πετρελαίου για μεταφορά προσωπικού, συνετρίβη στις 13/7/1982 στην παραλιακή περιοχή του Επιταλίου στον Πύργο Ηλείας σκοτώνοντας μάλιστα τους 2 χειριστές που τη στιγμή εκείνη ήταν οι μοναδικοί επιβαίνοντες.

Η Σχολή Εκπαίδευσης Χειριστών της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας στις σύγχρονες εγκαταστάσεις εξομοιωτών πτήσης που διέθετε, αρχίζει να παρέχει εκπαίδευση σε χειριστές ξένων αεροπορικών εταιρειών (Ζιμπάμπουε). Τον Οκτώβριο του 1982 εγκαινιάζεται γραμμή για Πάρο. Η επιβατική κίνηση εξωτερικού παρουσιάζει το 1982 αύξηση 6,7% σε σύγκριση με το 1981²⁸⁰. Το τακτικό προσωπικό το 1982 ανέρχεται στα 8.735 άτομα³²⁷.

Το 1983 εγκαινιάζεται η γραμμή Αθήνα - Αμμάν με B737, 3 φορές την εβδομάδα. Το 1983 ξεκινά και η λειτουργία του συστήματος κρατήσεων θέσεων στο υπερσύγχρονο μηχανογραφικό κέντρο της εταιρείας, που σηματοδοτεί την ανεξαρτητοποίηση της εταιρείας και στο μηχανογραφικό τομέα, εξοικονομώντας 2,5 εκ. δολ. το χρόνο²⁸⁰. Το τακτικό προσωπικό το 1983 έφθασε τα 8.932 άτομα³²⁷.

Τον ίδιο χρόνο παραλαμβάνεται για τις ανάγκες της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας 1 ακόμα ελικόπτερο στις 1/8/1983 (Aerospatiale AS350B Ecureuil, αρ. σειράς 1558, νολόγιο SX-HBO).

Τον Μάρτιο του 1984 εγκαινιάζεται η γραμμή Αθήνα - Κοπεγχάγη 4 φορές την εβδομάδα και η γραμμή Αθήνα - Μασσαλία 2 φορές την εβδομάδα με B737.

Τον Ιούνιο του 1984 εγκαινιάζεται η γραμμή Αθήνα - Τορόντο, 2 φορές την εβδομάδα με B747. Στις 30/5/1984 για τις ανάγκες της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας παραλαμβάνεται 1 ελικοφόρο αεροσκάφος Ντορνιέ, χωρητικότητας 18 επιβατών (κατασκευαστής Dornier τύπος DO228-200, αρ. σειράς 8030, με 2 κινητήρες κατασκευής Aerosearch τύπος TPE331-5-252D, νπολόγιο SX-BHC, όνομα «Νήσος Λέρος»), και στις 12/7/1984 παραλαμβάνεται 1 ακόμα (Dornier DO228-200, αρ. σειράς 8034, νπολόγιο SX-BHD, όνομα «Νήσος Σκύρος»), τα οποία από τον Ιούλιο εγκαινιάζουν τις γραμμές Πάρος - Ηράκλειο και Πάρος - Ρόδος 3 φορές την εβδομάδα. Το τακτικό προσωπικό το 1984 αριθμούσε 9.423 άτομα³²⁷.

Στις 2/9/1984 παραδίδεται 1 ακόμα B747 (Boeing 747-212B, αρ. σειράς 21683 κατασκευής Ιουλίου 1979, με 4 κινητήρες Pratt&Whitney JT9D-7Q, νπολόγιο SX-OAC, προηγούμενο νπολόγιο Σιγκαπούρης 9V-SQH, όνομα «OLYMPIC SPIRIT», χωρητικότητας 443 επιβατών 16 α' θέσης & 427 τουριστικής θέσης) που από τις 6/12/1984 δρομολογείται στη γραμμή της Αυστραλίας και το δρομολόγιο Αθήνα - Σίδνεϋ αυξάνεται σε 2 φορές την εβδομάδα²⁸⁰.

Το 1985 εγκαινιάζεται η γραμμή Αθήνα - Δαμασκός και Αθήνα - Αλεξάνδρεια από 2 φορές την εβδομάδα με B737, αυξάνοντας τους προορισμούς της στην Αίγυπτο σε 2 (μετά το Κάιρο). Επίσης παραλαμβάνονται 2 ακόμα B747 στις 1/4/1985 (Boeing 747-212B, αρ. σειράς 21684, νπολόγιο SX-OAD, προηγούμενο νπολόγιο Σιγκαπούρης 9V-SQI, όνομα «OLYMPIC FLAME») και στις 20/12/1985 (Boeing 747-212B, αρ. σειράς 21935, νπολόγιο SX-OAE, προηγούμενο νπολόγιο Σιγκαπούρης 9V-SQJ, όνομα «OLYMPIC PEACE»), ενώ πωλείται το B747 με νπολόγιο SX-OAA ανεβάζοντας τον συνολικό αριθμό «Τζάμπο» της Ολυμπιακής Αεροπορίας στα 4 αεροσκάφη. Επίσης γύρω στον Απρίλιο του 1985 ενοικιάζονται 2 αεροσκάφη Αιρμπάς (A300-B2, αρ.σειράς 048, νπολόγιο F-BUAO και αρ. σειράς 052, νπολόγιο F-BUAP) τα οποία παραμένουν μέχρι τα μέσα περίπου του επόμενου χρόνου.

Στις 28/5/1985 καταστρέφεται κατά την προσγείωση στην περιοχή του Λιωρικίου το ελικόπτερο με νπολόγιο SX-HBO (σύμφωνα με το πόρισμα, λόγω κακής επιλογής πεδίου προσγείωσης).

Το 1985 μεταφέρονται 5.335.467 επιβάτες εσωτερικού, αυξημένοι κατά 8,8 % σε σύγκριση με το 1984, και 2.121.692 επιβάτες εξωτερικού, αυξημένοι κατά 7,5 % σε σύγκριση με το 1984, ενώ το τακτικό προσωπικό αυξήθηκε στα 11.014 άτομα³²⁷.

Το έργο της περιόδου ήταν:

Στόλος	Περίοδος	1980	1981	1982	1983	1984	1985
B707	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	5 11.387	5 8.578	5 4.288	5 3.495	6 5.518	5 5.264
B707 Cargo	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	1 169	1 594	1 332	1 169	1 96	1 303
B727	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	6 12.002	6 11.355	6 11.933	6 12.445	6 13.278	6 13.502
YS-11	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	3 5.477	0 2.376	- -	- -	- -	- -
B720	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	0 5.373	- -	- -	- -	- -	- -
B747	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	2 7.665	2 7.585	2 7.250	2 7.219	3 8.097	4 12.283
B737	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	9 10.265	11 8.329	11 20.026	11 21.547	11 23.557	11 13.502
A300-B4	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	5 8.685	6 10.591	8 13.960	8 15.276	8 16.428	8 16.487
A300-B2 (Leased)	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	- -	- -	- -	- -	- -	2 1.462
SD3-30	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	2 1.280	4 4.804	6 7.343	6 7.869	6 7.882	- -
Σύνολο	Ώρες Πτήσης	62.300	63.598	65.153	68.020	74.857	72.441

(*) Πλήθος αεροσκαφών στις 31 Δεκεμβρίου.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Δεν περιλαμβάνονται οι πτήσεις της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, εκτός των SD3-30 για την περίοδο 1980-1984.

31

Τρομοκρατικές ενέργειες που σημάδεψαν την δεκαετία του 1980³²⁹

31.1 Η αεροπειρατεία στις Αιγυπτιακές Αερογραμμές και το μακελειό της Μάλτας (Boeing 737-266, SU-AYH, πτήση Egyptair 648 Αθήνα - Κάιρο, 24/11/1985)³³⁰

Το Μπόινγκ 737 των Αιγυπτιακών Αερογραμμών με νολόγιο SU-AYH εκτελούσε την πτήση 648 στις 24/11/1985. Απογειώθηκε γύρω στις 19:00΄ από το αεροδρόμιο του Ελληνικού με 92 επιβάτες (25 Έλληνες) και 6μελές πλήρωμα με προορισμό το Κάιρο.

Γύρω στις 19:35΄ εκδηλώθηκε αεροπειρατεία από 3 μέλη της τρομοκρατικής οργάνωσης του Αμπού Νιντάλ (Abu Nidal). Στο αεροσκάφος επέβαινε φρουρός ασφαλείας ο οποίος πυροβόλησε και σκότωσε τον έναν από τους αεροπειρατές πριν τον πυροβολήσουν και τον δέσουν οι υπόλοιποι δυο. Από τη συμπλοκή το αεροσκάφος έπαθε ζημιά με αποτέλεσμα την αποσυμπίεση του θαλάμου των επιβατών. Οι αεροπειρατές ζήτησαν να πετάξουν στην Τυνησία ή την Λιβύη τελικά όμως συμφώνησαν να προσγειωθούν στην Μάλτα για ανεφοδιασμό. Η πολιτική της Μάλτας γενικά ήταν να αρνείται την προσγείωση αεροσκαφών που βρισκόντουσαν σε αεροπειρατεία, κάτι που επαναλήφθηκε και στην συγκεκριμένη περίπτωση.

Οι αεροπειρατές πίεσαν τον κυβερνήτη να πραγματοποιήσει προσγείωση στη Μάλτα, όπου οι αρχές σε μια τελευταία προσπάθεια να εμποδίσουν την εξέλιξη έσβησαν τα φώτα του αεροδρομίου.

³²⁹ www.aviation-safety.net, 2008.

³³⁰ <http://en.wikipedia.org>, 2008.

Στις 21:15΄ τελικά, το αεροσκάφος προσγειώθηκε στην Μάλτα, όπου οι αρχές αρνήθηκαν να ανεφοδιάσουν το αεροσκάφος με καύσιμα εκτός και αν ελευθερώνοντο όλοι οι επιβάτες.

Οι αεροπειρατές πυροβόλησαν και πέταξαν από το αεροσκάφος 5 επιβάτες.

Μετά από διαπραγματεύσεις 22 ωρών ειδικές δυνάμεις Αιγυπτίων καταδρομέων με τη βοήθεια αμερικανών αξιωματικών έκαναν μαζική μετωπική επίθεση στο αεροσκάφος με εκρηκτικά. Οι αεροπειρατές βλέποντας την εξέλιξη πέταξαν τις χειροβομβίδες που διέθεταν στον θάλαμο των επιβατών. Οι αλληπαλές εκρήξεις προκάλεσαν φωτιά στο εσωτερικό του αεροσκάφους.

Ο απολογισμός αυτής της μοναδικής στα χρονικά κατάληξης που έμεινε στην ιστορία σαν «το μακελειό της Μάλτας» ήταν 60 νεκροί από τους επιβαίνοντες (οι περισσότεροι εξαιτίας των καπνών) και το αεροσκάφος ολοκληρωτικά κατεστραμμένο.

Νωρίτερα οι ΗΠΑ, από την εποχή που έγινε πρωθυπουργός της Ελλάδας ο Ανδρέας Παπανδρέου που είχε χαρακτηριστεί σαν αντι-αμερικάνος (παρά την αμερικανίδα σύζυγό του), και συχνά είχε χαρακτηριστεί «τρομοκράτης» λόγω της πολιτικής του απέναντι στη Λιβύη και τους Παλαιστινίους, είχαν ήδη χαρακτηρίσει την Ελλάδα σαν επικίνδυνη σε θέματα ασφάλειας. Μετά από την αεροπειρατεία, η Μάλτα κατακρίθηκε από την παγκόσμια κοινότητα, και οι ΗΠΑ ξεκίνησαν έναν κύκλο έκδοσης ταξιδιωτικών οδηγιών για την αποφυγή της Ελλάδας από τους τουριστικούς προορισμούς των αμερικανών. Ήταν γνωστό ότι η οικονομία της Ελλάδας ενισχυόταν σημαντικά από τον τουρισμό, συνεπώς τέτοιου είδους ταξιδιωτικές οδηγίες ισοδυναμούσαν στην ουσία με οικονομικό πόλεμο.

31.2 *Η βόμβα στο αεροσκάφος της TWA (Boeing 727-231, N54340, Πτήση TWA 840 Ρώμη - Αθήνα, πάνω από το Άργος, Τετάρτη 2/4/1986)*

Την Τετάρτη 2/4/1986 το αεροσκάφος Μπόινγκ 727-231 με νπολόγιο N54340 της TWA εκτελούσε την πτήση 840 (Λος Άτζελες - Νέα Υόρκη - Ρώμη - Αθήνα - Κάιρο) και απογειώθηκε από το αεροδρόμιο της Ρώμης με 114 επιβάτες και 7μελές πλήρωμα με προορισμό την Αθήνα.

Στις 13:55΄ το αεροσκάφος ανέφερε στο ΚΕΠΑΘ την είσοδό του στον Ελληνικό εναέριο χώρο στο σημείο BAMBI και στο επίπεδο πτήσης 290.

Στις 14:06΄ το ΚΕΠΑΘ έδωσε άδεια στο αεροσκάφος να κατέβει στο επίπεδο πτήσης 250 και στις 14:10΄ να κατέβει στο επίπεδο πτήσης 150.

Στις 14:12΄ το αεροσκάφος ανέφερε τη διέλευσή του πάνω από τον Άραξο με υπολογιζόμενη άφιξη πάνω από το Δίδυμο στις 14:24΄, ενώ στις 14:13΄ ξεκίνησε την κάθοδό του στο επίπεδο πτήσης 150.

Στις 14:17΄ ενώ το αεροσκάφος βρισκόταν στο επίπεδο πτήσης 180 και συνέχιζε την κάθοδό του, του ζητήθηκε να ξεκινήσει την επικοινωνία του με τον



Η θέση στην οποία φαίνεται να διερχόταν το N54340 τη στιγμή που έσκασε η βόμβα στις 2 Απριλίου 1986.



Έλεγχο Προσέγγισης του αεροδρομίου του Ελληνικού.

Στις 14:18' το αεροσκάφος ανέφερε στον Έλεγχο Προσέγγισης του Ελληνικού ότι βρίσκεται στο επίπεδο πτήσης 165 συνεχίζοντας κάθοδο για το επίπεδο πτήσης 150, και ότι υπολόγιζε άφιξη πάνω από το Δίδυμο στις 14:24'. Ο Έλεγχος Προσέγγισης Ελληνικού εξουσιοδότησε το αεροσκάφος, μόλις περάσει πάνω από το Άργος, να συνεχίσει την κάθοδό του προς το επίπεδο πτήσης 110.

Στις 14:19' και ενώ το αεροσκάφος περνούσε το επίπεδο πτήσης 130, εξουσιοδοτήθηκε να ξεκινήσει την επικοινωνία του με το Radar Προσέγγισης Αθηνών. Την ίδια στιγμή ο κυβερνήτης ενημέρωσε ότι το αεροσκάφος είχε χάσει τη συμπίεση, και βρισκόταν στο επίπεδο πτήσης 100.

Στις 14:20' ζήτησε άμέσως προσγείωση ανάγκης στο Ελληνικό ενώ βρισκόταν στο επίπεδο πτήσης 90. Ο Έλεγχος Προσέγγισης έκανε αποδεκτό το αίτημα δίνοντας άμεση προτεραιότητα στην πτήση TWA 840, ενώ ζήτησε από το αεροσκάφος να επικοινωνήσει με το Radar Προσέγγισης Αθηνών για καλύτερη βοήθεια.

Στις 14:21' το Radar Προσέγγισης Αθηνών αναγνώρισε την πτήση και καθοδηγήθηκε για ενόργανη προσέγγιση στο διάδρομο 33R.

Ο κυβερνήτης παρά τις επανειλημμένες ερωτήσεις των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας για τον κίνδυνο που αντιμετώπιζε και την πιθανή βοήθεια που θα χρειαζόταν στο έδαφος, φαινόταν να μην έχει ξεκάθαρη εικόνα της κατάστασης, ενώ ανέφερε ότι έχασε κάποιο παράθυρο πιθανόν από έκρηξη βόμβας και ζήτησε αστυνομική κάλυψη.

Όπως διαπιστώθηκε στη δεξιά πλευρά του αεροσκάφους στην περιοχή της πίσω αποθήκης αποσκευών υπήρχε στην άτρακτο τρύπα διαστάσεων περίπου 1,40 x 1,60 μ. ενώ στο ίδιο σημείο το δάπεδο είχε καταστραφεί σε έκταση περίπου 0,30 x 1,20 μ και μια σειρά καθισμάτων που βρισκόταν στη θέση αυτή έλειπε. Αυτά ήταν τα αποτελέσματα εκρηκτικού μηχανισμού που είχε τοποθετη-

θεί στο σημείο της θέσης 10F. Τέσσερεις επιβάτες μεταξύ των οποίων ένα μωρό 9 μηνών που καθόντουσαν στην περιοχή εκείνη είχαν σκοτωθεί, είχαν δηλαδή εκτοξευθεί έξω από το αεροσκάφος, ενώ άλλοι 11 ήταν τραυματίες.

Μολονότι η έκβαση θα μπορούσε να είναι πολύ χειρότερη, το γεγονός έφερε για μιαν ακόμα φορά το θέμα της τρομοκρατίας στο προσκήνιο και διατήρησε ενεργή την πολιτική των ΗΠΑ για αποφυγή της Ελλάδας από τους προορισμούς των αμερικανών.

Ο Εθνικός Αερομεταφορέας

την περίοδο 1986-1990

32.1 Η «αργυρή περίοδος» (1986-1990)

Το 1986 ιδρύεται μια ακόμα θυγατρική, η ταξιδιωτική εταιρεία Ολυμπιακή Τουριστική. Το τακτικό προσωπικό το 1986 ανέρχεται στα 11.059 άτομα, ενώ το 1987 το σύνολο του προσωπικού που αριθμεί 12.262 άτομα είναι τακτικό προσωπικό, το πολυπληθέστερο στην ιστορία της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Το 1988 το τακτικό προσωπικό πέφτει στα 10.997 άτομα, το 1989 στα 10.882, ενώ το 1990 κυμαίνεται στα 11.100 άτομα³²⁷.

Το 1988 αποσύρονται τα B707 τα οποία κάνουν την τελευταία τους πτήση στις αρχές του 1989.

Το Μάρτιο του 1989 ενοικιάζονται 2 B737-200 (B737-219, αρ. σειράς 19929, νπολόγιο N321 και αρ. σειράς 19930, νπολόγιο N322) τα οποία μένουν μέχρι τον Μάρτιο του 1990. Το 1990 παραλαμβάνονται 3 μεταχειρισμένα B727 από την γερμανική Λουφτχάνσα στις 27/3/1990 (τύπος B727-230, αρ. σειράς 1093, κατασκευής Απρ-1974, νπολόγιο SX-CBG, προηγούμενο γερμανικό νπολόγιο D-ABKJ, όνομα «Όρος Μέναλον»), στις 2/4/1990 (τύπος B727-230, αρ. σειράς 1021, κατασκευής Μαρ-1974, νπολόγιο SX-CBH, προηγούμενο γερμανικό νπολόγιο D-ABTI, όνομα «Όρος Βέρμιον») και στις 7/4/1990 (τύπος B727-230, αρ. σειράς 1022, κατασκευής Μαρ-1974, νπολόγιο SX-CBI, προηγούμενο γερμανικό νπολόγιο D-ABVI, όνομα «Όρος Δίρφους»).

Στα τέλη της δεκαετίας του '80 παραγγέλθηκαν 3 καινούργια αεροσκάφη Μπόινγκ 767 με ημερομηνίες παράδοσης 12/3/1990 (κατασκευαστής Boeing, τύπος 767-284ER, αρ. σειράς 24716/297, με 2 κινητήρες P&W τύπου 4060, νπολόγιο SX-ERA), 19/4/1990 (κατασκευαστής Boeing, τύπος 767-284ER,

αρ. σειράς 24742/303, νπολόγιο SX-ERB) και 8/5/1990 (κατασκευαστής Boeing, τύπος 767-284ER, αρ. σειράς 24762/307, νπολόγιο SX-ERC). Ενώ είχαν γίνει τα συμβόλαια, είχαν πληρωθεί οι προκαταβολές, είχε παραληφθεί απόθεμα ανταλλακτικών για την συντήρησή τους, οι παραγγελίες ακυρώθηκαν λίγο πριν την παράδοση του πρώτου αεροσκάφους. Τελικά η κατασκευάστρια εταιρεία Μπόινγκ πούλησε τα 2 από αυτά στην Μεξικανική αεροπορική εταιρεία «Αερομέξικο» (Aeromexico, το SX-ERA έγινε ΧΑ-RVZ και το SX-ERC έγινε ΧΑ-RVY) και 1 στην Αμερικανική εταιρεία ενοικιάσεων «Αβιάνκα» (Avianca, το SX-ERB έγινε Ν988ΑΝ). Όσον αφορά τα χρήματα παρέμειναν σαν προκαταβολές για μελλοντικές παραγγελίες αεροσκαφών.

Στόλος	Περίοδος	1986	1987	1988	1989	1990
B707	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	5 5.161	5 6.603	3 7.159	0 511	- -
B707 Cargo	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	1 38	1 77	1 0	1 692	- -
B727	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	6 12.104	6 13.426	6 13.227	6 12.494	9 17.333
B747	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	4 11.396	4 12.501	4 13.139	4 14.736	4 16.004
B737-200	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	11 23.026	11 24.345	11 24.469	11 25.839	11 24.836
B737-200 (Leased)	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	- -	- -	- -	2 2.540	- 387
A300-B4	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	8 13.572	8 15.477	8 15.889	8 16.407	8 16.020
A300-B2 (Leased)	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	- 2.023	- -	- -	- -	- -
Σύνολο	Ώρες Πτήσης	67.320	72.429	73.883	73.219	74.580

(*) Πλήθος αεροσκαφών στις 31 Δεκεμβρίου.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Δεν περιλαμβάνονται οι πτήσεις της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας.

32.2 Ένα ακόμα ατύχημα ελικοφόρου, στη Σάμο (SX-BGE, Σάμος - Όρος Κερκερέας, 3/8/1989, 16:43' 30", ΟΑ545/733 Θεσσαλονίκη - Σάμος - Κως - Αθήνα)

Στις 3/8/1989 το ελικοφόρο αεροσκάφος SD3-30 της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας με νπολόγιο SX-BGE, και πλήρωμα έναν 42χρονο κυβερνήτη - εκπαιδευτή χειριστών, έναν 31χρονο συγκυβερνήτη και μια 27χρονη συνοδό, αφού είχε εκτελέσει το σκέλος Αθήνα - Κως - Σάμος - Θεσσαλονίκη χωρίς πρόβλημα, απογει-



Η θέση στην οποία κατέπεσε το SX-BGE στις 3 Αυγούστου 1989.



ώθηκε από την Θεσσαλονίκη στις 15:16' μμ από την Θεσσαλονίκη για το ταξίδι της επιστροφής, με 31 επιβάτες.

Στις 15:27' μμ το αεροσκάφος ανέφερε ότι βρίσκεται 35 ναυτικά μίλλια ανατολικά του αεροδρομίου Θεσσαλονίκης, σε ύψος 5.500 ποδών, και ζήτησε από το TOPSI (Radar της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας στο Χορτιάτη) να ακολουθήσει ευθεία πορεία προς την Χίο (Μεστά) και του δόθηκε έγκριση να ακολουθήσει πορεία 140°.

Το αεροσκάφος πέρασε κοντά από το αεροδρόμιο της Λήμνου χωρίς να έρθει σε επικοινωνία.

Στις 16:19' το αεροσκάφος προσπάθησε να επικοινωνήσει με το αεροδρόμιο της Χίου χωρίς να πάρει απάντηση γιατί το αεροδρόμιο ήταν κλειστό.

Συνέχισε πετώντας ΝΑ των Ψαρρών στα 5.600 πόδια με πορεία ΝΑ πάνω στον αεροδιάδρομο G-18. Έγινε αναγγελία προς τους επιβάτες ότι πετούν δεξιά της Χίου, και αφού πέρασε τα Μεστά Χίου, ακολούθησε τον αεροδιάδρομο H-59 σε ύψος 3.800 ποδών.

Στις 16:29'13'' μμ το αεροσκάφος καλεί τον ΠΕΑ Σάμου (Πύργο Ελέγχου Αεροδρομίου Σάμου) χωρίς αποτέλεσμα.

Στις 16:37'11'' μμ η επικοινωνία επιτυγχάνεται με δυσχέρεια, λόγω του χαμηλού ύψους του αεροσκάφους.

Στις 16:37'32'' μμ ο ΠΕΑ Σάμου διαβιβάζει στο αεροσκάφος τις πληροφορίες προσέγγισης - προσγειώσης «διάδρομος σε χρήση ο 09, άνεμος 120°/8 κόμβοι, ορατότητα 10 χλμ, νεφώσεις 2/8 στα 2.000 πόδια, θερμοκρασία 28° C, δρόσος 23, βαρομετρική πίεση (QNH) 1004 mB, δεν έχει αναφερθεί άλλη κυκλοφορία στην περιοχή». Η λήψη επιβεβαιώθηκε από το αεροσκάφος το οποίο πρόσθεσε ότι πλησιάζει στην τελική προσέγγιση του διαδρόμου 09.

Στις 16:43'01'' μμ σε ερώτηση του ΠΕΑ το αεροσκάφος ανέφερε ότι βρίσκεται 20 νμ έξω από το αεροδρόμιο, σύμφωνα όμως με τις ενδείξεις βρισκόταν 16νμ μακριά.

Στις 16:43'20'' μμ σε αίτημα του ΠΕΑ το αεροσκάφος ενάφερε ότι «θα σας καλέσουμε τελική του 09, Ολυμπιακή 545».

Στις 16:43'30'' μμ το αεροσκάφος προσέκρουσε στο όρος Κερκετέας, σε υψόμετρο 3.700 ποδών. Όλοι οι 34 επιβαίνοντες σκοτώθηκαν κατά την πρόσκρουση.

Το πόρισμα που εξέδωσε η 5μελής επιτροπή διερεύνησης σχεδόν 4 μήνες αργότερα αποδίδει το ατύχημα στην μη τήρηση των κανόνων πτήσης εξόψεως, την εσφαλμένη εκτίμηση της θέσης του αεροσκάφους και τη συνέχιση της πτήσης μέσα στα νέφη χωρίς αλλαγή του σχεδίου πτήσης σε ενόργανη πτήση, λόγω της καιρικής κατάστασης στην περιοχή.

33

Η απελευθέρωση των αερομεταφορών

33.1 Το νομοθετικό πλαίσιο

Μετά την προσχώρηση στην ΕΟΚ, η Ελλάδα όφειλε να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εξέδιδε το Συμβούλιο της Ευρώπης. Τα μονοπώλια σε οποιαδήποτε μορφή ή δραστηριότητα, ήταν αντίθετα με την φιλοσοφία ίδρυσης της ΕΟΚ. Ειδικότερα στην συνθήκη που υπογράφηκε στη Ρώμη στις 25/3/1957 «περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας» στο τμήμα τρίτο («κρατικές ενισχύσεις»), ορίζει:

«Άρθρο 92:

1. Ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα Κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό με την ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ Κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν η παρούσα συνθήκη ορίζει αλλιώς.
2. Συμβιβάζονται με την κοινή αγορά:
 - α) οι ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα προς μεμονωμένους καταναλωτές, με τον όρο ότι χορηγούνται χωρίς διάκριση προέλευσης των προϊόντων,
 - β) οι ενισχύσεις για την επανόρθωση ζημιών που προκαλούνται από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα,
 - γ) οι ενισχύσεις προς την οικονομία ορισμένων περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, οι οποίες θίγονται από την διαίρεση της Γερμανίας, κατά το μέτρο που είναι αναγκαίες για την αντιστάθμιση των οικονομικών μειονεκτημάτων που προκαλούνται από τη διαίρεση αυτή.

3. Μπορούν να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά:
- α) οι ενισχύσεις για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης περιοχών, στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθιστα χαμηλό ή στις οποίες επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση.
 - β) οι ενισχύσεις για την προώθηση σημαντικών σχεδίων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή για την άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας Κράτους μέλους,
 - γ) οι ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα εναντιονόταν στο κοινό συμφέρον. Οι ενισχύσεις για τις ναυπηγικές εργασίες, κατά το μέτρο που υπάρχουν την 1η Ιανουαρίου 1957 και αντιστοιχούν απλώς σε μια ελλειπή δασμολογική προσαρτία, μειώνονται ωστόσο κατά τους ίδιους όρους της κατάργησης των δασμών με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας συνθήκης που αφορούν την κοινή εμπορική πολιτική απέναντι σε τρίτες χώρες,
 - δ) άλλες κατηγορίες ενισχύσεων που καθορίζονται από το Συμβούλιο, το οποίο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία, με πρόταση της Επιτροπής.

Άρθρο 93

1. Η Επιτροπή σε συνεργασία με τα Κράτη μέλη εξετάζει διαρκώς τα καθεστάτα ενισχύσεων που υπάρχουν στα Κράτη αυτά. Τους προτείνει τα κατάλληλα μέτρα που απαιτεί η προοδευτική ανάπτυξη και η λειτουργία της κοινής αγοράς.
2. Αν η Επιτροπή διαπιστώσει, αφού ορίσει προηγουμένως στους ενδιαφερόμενους προθεσμία για να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, ότι ενίσχυση που χορηγείται από ένα Κράτος ή με κρατικούς πόρους δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά κατά το άρθρο 92, ή ότι η ενίσχυση αυτή εφαρμόζεται καταχρηστικά, αποφασίζει ότι το συγκεκριμένο Κράτος οφείλει να την καταργήσει ή να την τροποποιήσει στην προθεσμία που καθορίζει η ίδια.

Αν το συγκεκριμένο Κράτος δεν συμμορφωθεί με την απόφαση αυτή μέσα στην καθορισμένη προθεσμία, η Επιτροπή ή οποιοδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο Κράτος μπορεί να προσφύγει απευθείας στο Δικαστήριο, κατά παρέκκλιση των άρθρων 169 και 170.

Κατόπιν αίτησης Κράτους μέλους, το Συμβούλιο μπορεί να αποφασίσει ομόφωνα, ότι ενίσχυση που έχει θεσπιστεί από το Κράτος αυτό, θεωρείται συμβιβασίμη με την κοινή αγορά, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του άρθρου 92 ή των προβλεπόμενων από το άρθρο 94 κανονισμών, αν εξαιρετικές περιστάσεις δικαιολογούν μια τέτοιαν απόφαση. Αν η Επιτροπή έχει κινήσει, για την ενίσχυση αυτή, την διαδικασία που προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, η αίτηση του ενδιαφερόμενου Κράτους προς το Συμβούλιο έχει σαν αποτέλεσμα την αναστολή της σχετικής διαδικασίας μέχρι να αποφανθεί το Συμβούλιο.

Αν το Συμβούλιο δεν αποφανθεί μέσα σε τρεις μήνες από την υποβολή της αίτησης, αποφασίζει η Επιτροπή.

3. Η Επιτροπή ενημερώνεται έγκαιρα για τα σχέδια που αποβλέπουν να θεσπίσουν ή να τροποποιήσουν ενισχύσεις, ώστε να μπορεί να υποβάλει τις παρατηρήσεις της. Αν κρίνει, ότι το σχέδιο ενίσχυσης δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, κατά το άρθρο 92, κινεί αμέσως την διαδικασία που προβλέπεται από την προηγούμενη παράγραφο. Το ενδιαφερόμενο Κράτος μέλος δεν μπορεί να εφαρμόσει τα σχεδιαζόμενα μέτρα πριν η Επιτροπή καταλήξει σε τελική απόφαση.

Άρθρο 94

Το Συμβούλιο μπορεί με ειδική πλειοψηφία με πρόταση της Επιτροπής να εκδόσει κάθε αναγκαίο κανονισμό για την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 και ιδίως να καθορίσει τους όρους εφαρμογής του άρθρου 93 παράγραφος 3, και τις κατηγορίες των ενισχύσεων που εξαιρούνται από την διαδικασία αυτή.»

Τα άρθρα 92-93 θεωρήθηκαν τόσο σημαντικά ώστε να συμπεριληφθούν και πάλι το 1994 στην «Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Χώρο» σαν άρθρα 61-62³³¹.

Με τους κανονισμούς 2343/90³³² και 2408/92³³³ το Συμβούλιο της Ευρώπης θεσμοθέτησε την κατάρνηση των μονοπωλιακών προνομίων στις τακτικές δημόσιες αερομεταφορές.

Ειδικότερα με τον Κανονισμό 2343/90 όριζε:

«Άρθρο 6:

...

2. Ένα κράτος μέλος δέχεται επίσης την πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης με βάση ζεύγη πόλεων:
 - από την 1η Ιανουαρίου 1991, σε δρομολόγια στα οποία έχουν μεταφερθεί περισσότεροι από 140.000 επιβάτες κατά το προηγούμενο έτος ή στα οποία πραγματοποιούνται περισσότερες από 800 πτήσεις μετ' επιστροφής ετησίως,
 - από την 1η Ιανουαρίου 1992, σε δρομολόγια στα οποία έχουν μεταφερθεί

³³¹ Ευρωπαϊκή Ένωση, «Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο - Τελική πράξη - Κοινές δηλώσεις - Δηλώσεις των κυβερνήσεων των κρατών μελών των ΕΚ και των κρατών της ΕΖΕΣ - Διευθέτηση των διαφορών - Εγκεκριμένα πρακτικά - Δηλώσεις των συμβαλλομένων μερών.», επίσημη εφημερίδα Ευρωπαϊκής Ένωσης τεύχος L001, ημερομηνία έκδοσης 3/1/1994, σελ. 17 («Μέρος IV: Ανταγωνισμός και λοιποί κοινοί κανόνες - Κεφάλαιο 2: Κρατικές ενισχύσεις.»).

³³² Κανονισμός 2343/90, «για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών και για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας επιβατών μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ κρατών μελών.», Συμβούλιο της Ευρώπης 24/7/1990, επίσημη εφημερίδα Ευρωπαϊκής Ένωσης τεύχος L217, ημερομηνία έκδοσης 11/8/1990, σελ. 8-14.

³³³ Κανονισμός 2408/92, «για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών.», Συμβούλιο της Ευρώπης 23/7/1992, επίσημη εφημερίδα Ευρωπαϊκής Ένωσης τεύχος L240, ημερομηνία έκδοσης 24/8/1992, σελ. 8-14.

περισσότεροι από 100.000 επιβάτες κατά το προηγούμενο έτος ή στα οποία πραγματοποιούνται περισσότερες από 600 πτήσεις μετ' επιστροφής ετησίως.»

Η Ελλάδα ανταποκρινόμενη στην υποχρέωση που είχε να συμμορφωθεί, με το ΠΔ276/1991³³⁴ κατάργησε μερικά, το μονοπωλιακό προνόμιο από την Ολυμπιακή Αεροπορία, όπως περιγράφεται στο άρθρο 1:

- «1. Από το προνομιακό δικαίωμα που προβλέπεται στο άρθρο 1 της μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και Ολυμπιακής Αεροπορίας Σύμβασης όπως αυτή κυρώθηκε με το Ν.Δ. 3560/1956 (ΦΕΚ 222/Α) και τροποποιήθηκε με το Ν.Δ. 4262/1962 (ΦΕΚ 187/Α) και το Β.Δ. 862/1966 (ΦΕΚ 221/Α), εξαιρούνται οι κάτωθι δραστηριότητες Αεροπορικής Εκμετάλλευσης, δυνάμενες να εκτελούνται από αεροσκάφη ελληνικού νηολογίου:
- α) Οι τακτικές ή έκτακτες πτήσεις μεταφοράς εμπορευμάτων και πάσης φύσεως φορτίων, περιλαμβανομένου και του ταχυδρομίου, μεταξύ των σημείων της Ελληνικής Επικράτειας ή εκτός αυτής, ή του ενός σημείου εντός και του άλλου εκτός αυτής. Ειδικά για τη μεταφορά ταχυδρομείου αυτή μπορεί να εκτελείται και με αεροσκάφη ξένου νηολογίου.
 - β) Οι έκτακτες ναυλωμένες επιβατικές πτήσεις από και προς την Ελλάδα ή μεταξύ σημείων εντός ή εκτός αυτής κειμένων.
 - γ) Οι έκτακτες ναυλωμένες πτήσεις «ΑΕΡΟΤΑΞΙ» στο εσωτερικό με αεροσκάφη μέχρι δεκατεσσάρων (14) θέσεων.
 - δ) Οι χρήσεις ελαφρών αεροπλάνων ή ελικοπτέρων για τη μεταφορά ασθενών ή παροχή οδικής βοήθειας και εν γένει αεροπορικές εργασίες έστω και αν αυτές αποτελούν δευτερεύουσα απασχόληση μη αεροπορικών εταιρειών, όπως π.χ. η παροχή οδικής βοήθειας ή η μεταφορά από εταιρείες που προβλέπουν, μεταξύ των άλλων και αυτού του είδους την εξυπηρέτηση.
2. Για την παροχή αδείας εμπορικής και τεχνικής εκμετάλλευσης στις περιπτώσεις της προηγούμενης παραγράφου εφαρμόζονται οι εκάστοτε ισχύουσες επί των θεμάτων αυτών διατάξεις.»

Το ΠΔ276/1991 ήταν η πρώτη φάση της απελευθέρωσης και δημιούργησε ένα καινούργιο κλίμα που πυροδότησε τη δημιουργία μιας πλειάδας αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα.

Πιθανόν το ΠΔ276/1991 που κυκλοφόρησε την 1η/7/1991 να βρήκε την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας απροετοίμαστη για την εξέλιξη αφού οι άδειες εκμετάλλευσης άρχισαν να εκδίδονται περίπου 8 μήνες αργότερα.

³³⁴ ΠΔ 276/17-6-1991, « Τροποποίηση διατάξεων της μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ολυμπιακής Α.Ε. σύμβασης, που κυρώθηκε με το Ν.Δ. 3560/1956, όπως αυτή η Σύμβαση τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα.», ΦΕΚ Α100, 1/7/1991 σελ. 1500.

Ο Κανονισμός 2408/92 της Ευρωπαϊκής Ένωσης σηματοδότησε την πλήρη απελευθέρωση των αερομεταφορών:

«Άρθρο 1

1. Ο παρών κανονισμός αφορά την πρόσβαση σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια για τις τακτικές και μη τακτικές αεροπορικές γραμμές.

...

4. Οι αερολιμένες των ελληνικών νησιών και οι αερολιμένες των νησιών του Ατλαντικού που αποτελούν την αυτόνομη περιοχή των Αζορών εξαιρούνται από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως τις 30 Ιουνίου 1993. Η εξαίρεση αυτή εφαρμόζεται για περαιτέρω περίοδο πέντε ετών δυναμένη να παραταθεί επί μία ακόμη πενταετία, εκτός εάν το Συμβούλιο, ύστερα από πρόταση της Επιτροπής, λάβει διαφορετική απόφαση.

...

Άρθρο 3

1. Με την επιφύλαξη του παρόντος κανονισμού, το(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) επιτρέπει(ουν) στους κοινοτικούς αερομεταφορείς να ασκούν δικαιώματα μεταφορών σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια.
2. Παρά την παράγραφο 1, κανένα κράτος μέλος δεν υποχρεούται να επιτρέψει, πριν την 1η Απριλίου 1997, την άσκηση δικαιωμάτων ενδομεταφορών (καμποτάζ) μέσα στην επικράτειά του εκ μέρους κοινοτικών αερομεταφορέων στους οποίους έχει χορηγηθεί άδεια εκμετάλλευσης από άλλο κράτος μέλος, εκτός εάν:
 - i) τα δικαιώματα μεταφορών ασκούνται σε μια γραμμή που συνιστά, και έχει προγραμματιστεί ως επέκταση μιας γραμμής με προέλευση το κράτος εγγραφής του αερομεταφορέα, ή μια προκαταρκτική γραμμή με προορισμό το κράτος αυτό,
 - ii) ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί, για ενδομεταφορές άνω του 50 % της εποχιακής μεταφορικής ικανότητας που χρησιμοποιεί στη συγκεκριμένη γραμμή, της οποίας οι ενδομεταφορές αποτελούν την επέκταση ή την προκαταρκτική γραμμή.
3. Αερομεταφορέας που εκτελεί ενδομεταφορές (καμποτάζ) σύμφωνα με την παράγραφο 2 παρέχει, εφόσον του ζητηθούν, στο(α) ενεχόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) κάθε πληροφορία αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων της εν λόγω παραγράφου.
4. Ανεξάρτητα από τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1, ένα κράτος μέλος δικαιούται να ρυθμίζει μέχρι την 1η Απριλίου 1997 χωρίς να κάνει διακρίσεις με βάση την εθνικότητα του ιδιοκτήτη και την ταυτότητα του αερομεταφορέα, είτε αυτός είναι κάτοχος δικαιώματος είτε έχει υποβάλει αίτηση για τα αντίστοιχα δρομολόγια, την πρόσβαση στα εντός του εδάφους του δρομολόγια αερομεταφορέων στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, χωρίς κατά τα άλλα να θίγει την κοινοτική νομοθεσία και ιδίως τους κανόνες του ανταγωνισμού.»

Παράλληλα, με τον κανονισμό 2407/92³³⁵ το Συμβούλιο της Ευρώπης θέσπισε νέους όρους στην έκδοση αδειών των αερομεταφορέων λαμβάνοντας υπόψη και την οικονομική βιωσιμότητα της επιχείρησης:

«Άρθρο 1

1. Ο παρών κανονισμός αφορά τις απαιτήσεις για τη χορήγηση από τα κράτη μέλη αδειών εκμετάλλευσης σε αερομεταφορείς εγκατεστημένους στην Κοινότητα και τη διατήρηση των αδειών αυτών σε ισχύ.
2. Η αεροπορική μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου ή/και φορτίων με μη μηχανοκίνητα ή/και υπερελαφρά μηχανοκίνητα αεροσκάφη καθώς και οι τοπικές πτήσεις που δεν συνεπάγονται μεταφορά μεταξύ διαφορετικών αεροδρομίων δεν υπόκεινται στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Στις δραστηριότητες αυτές εφαρμόζονται η τυχόν υπάρχουσα εθνική νομοθεσία για τις άδειες εκμετάλλευσης και η κοινοτική και εθνική νομοθεσία σχετικά με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα.

...

Άρθρο 5

1. Κάθε αιτούσα επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών στην οποία χορηγείται άδεια εκμετάλλευσης για πρώτη φορά πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύει κατά τρόπο ικανοποιητικό στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους που έχει εκδώσει την άδεια:
 - α) ότι μπορεί να ανταποκριθεί, ανά πάσα στιγμή, στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της, που έχουν καθοριστεί με βάση ρεαλιστικές εκτιμήσεις, για περίοδο 24 μηνών από την έναρξη των δραστηριοτήτων του και
 - β) ότι μπορεί να ανταποκριθεί στα λογικώς αναμενόμενα πάγια και λειτουργικά έξοδα τα οποία συνεπάγονται οι δραστηριότητες αυτές, σύμφωνα με το επιχειρηματικό του πρόγραμμα, για περίοδο τριών μηνών από την έναρξή τους, χωρίς να χρησιμοποιήσει τα εξ αυτών έσοδα.
2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, κάθε αιτών υποβάλλει επιχειρηματικό πρόγραμμα για τα πρώτα δύο έτη λειτουργίας τουλάχιστον. Το επιχειρηματικό πρόγραμμα περιγράφει επίσης λεπτομερώς τις οικονομικές διασυνδέσεις μεταξύ του αιτούντος και οποιωνδήποτε άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσει, είτε άμεσα είτε μέσω συγγενών επιχειρήσεων. Ο αιτών παρέχει επίσης κάθε σημαντική πληροφορία, ιδίως δε τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα μέρος Α.

...

Άρθρο 12

Ένα κράτος μέλος δεν επιτρέπει σε αερομεταφορέα, εναντίον του οποίου έχουν κινηθεί διαδικασίες κήρυξης αφερεγγυότητας ή παρόμοιες διαδικασίες, να δια-

³³⁵ Κανονισμός 2407/92, «περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων», Συμβούλιο της Ευρώπης 23/7/1992, επίσημη εφημερίδα Ευρωπαϊκής Ένωσης, τεύχος L240, 24/8/1992, σελ. 1-7.

τηρήσει την άδεια εκμετάλλευσης εάν η αρμόδια αρχή του έχει πειστεί ότι δεν υφίσταται ρεαλιστική προοπτική ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής αναδιοργάνωσης σε λογικό χρονικό διάστημα.»

33.2 Η εμπλοκή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Στα τέλη του 1992, το συσσωρευμένο χρέος της Ολυμπιακής Αεροπορίας εκτιμάτο στα 444 δις Δρχ. (1,61 δις Ecu) με σύνολο ενεργητικού να εκτιμάται στα 155 δις Δρχ (0,562 δις Ecu). Λίγο νωρίτερα, κλήθηκε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να εξετάσει σύμφωνα με το άρθρο 92 της συνθήκης ίδρυσης της ΕΟΚ και 61 της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, τις διάφορες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν ή προβλέποντο να χορηγηθούν από το Ελληνικό Δημόσιο στην Ολυμπιακή Αεροπορία³³⁶. Με πρόσκλησή της, η Επιτροπή καλεί την Ελληνική Κυβέρνηση για κοινοποίηση των εγγυήσεων που κατέβαλε το Ελληνικό Δημόσιο για την Ολυμπιακή Αεροπορία την περίοδο 1986-1992 σύμφωνα με το άρθρο 6 του Ν.96/1975. Η Ελληνική Κυβέρνηση απάντησε με γράμμα της 14ης Ιουλίου 1992 που καταχωρήθηκε στις 16/7/1992. Στις 8/12/1992, η επιτροπή καταχώρησε με τον φάκελο NN133/92 τις εγγυήσεις αυτές σαν «μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση» (σύμφωνα με το άρθρο 93 της συνθήκης ίδρυσης της ΕΟΚ).

Η Ελληνική Κυβέρνηση στις αρχές του 1993 κάλεσε την εταιρεία οικονομικών ελεγκτών «Cooper & Lybrand», την εταιρεία συμβούλων «Avmark», κάτω από τον συντονισμό της αμερικανικής τράπεζας «Bear Sterns», με τη βοήθεια των οποίων προχώρησε η ανάλυση των οικονομικών μεγεθών των ετών 1990-1992 και καταρτίστηκε 5ετές πρόγραμμα εξυγίανσης (1993-1997) για την μετατροπή της Ολυμπιακής Αεροπορίας σε βιώσιμη, σύμφωνα με τους Ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Με γράμμα της Ελληνικής Κυβέρνησης της 16ης Ιουλίου 1993 που καταχωρήθηκε στις 2/8/1993 κατατέθηκε στην Επιτροπή το πρόγραμμα εξυγίανσης σύμφωνα με το άρθρο 93 της συνθήκης. Στην επιστολή κοινοποίησης του προγράμματος, οι Ελληνικές Αρχές ζήτησαν από την Επιτροπή να συνεκτιμήσει τα ιδιαίτερα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της Ελλάδας, καθώς και τον νησιωτικό χαρακτήρα της. Υποστήριξαν επίσης ότι η επίμαχη ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά σύμφωνα με το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο β) της συνθήκης, δεδομένου ότι αποσκοπεί στην άρση μιας σοβαρής διαταραχής της ελληνικής οικονομίας. Η υπόθεση καταχωρήθηκε με τον αριθμό Ν514/93.

Η Επιτροπή θέωρησε τον φάκελο ελλιπή, επειδή δεν περιείχε διευκρινήσεις για τις παραδοχές που χρησιμοποιήθηκαν για τους υπολογισμούς των οι-

³³⁶ 94/696/ΕΚ, «Απόφαση της Επιτροπής της 7ης Οκτωβρίου 1994 σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγεί το Ελληνικό Δημόσιο στην Ολυμπιακή Αεροπορία.», Επίσημη Εφημερίδα Ευρωπαϊκής Ένωσης, φύλλο L273, 25/10/1994, σελ. 22-37 (βλέπε επίσης: <http://eur-lex.europa.eu>, CELEX: 31994D0696).

κονομικών μεγεθών για την περίοδο 1993-1997, ενώ το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης δεν περιείχε ακριβείς λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή του και την επίδρασή του στα μελλοντικά οικονομικά αποτελέσματα της επιχείρησης. Εξίσου ελλειπής θεωρήθηκε και η αναφορά στη μέθοδο με την οποία υπολογίστηκαν τα διαφυγόντα κέρδη της εταιρείας λόγω της κυβερνητικής πολιτικής για την περίοδο 1975-1991. Επίσης θεωρήθηκε σκόπιμο να περιληφθούν ακριβή οικονομικά δεδομένα για το 1993. Για τους λόγους αυτούς η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικά στοιχεία με αίτησή της που υποβλήθηκε στα γαλλικά στις 16/8/1993 και στις 23/8/1993 στα ελληνικά.

Στις 10/3/1994 και αφού οι Ελληνικές Αρχές δεν είχαν απαντήσει στην αίτηση, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει την διαδικασία που προβλέπεται από το άρθρο 93 παράγραφος 2 της συνθήκης. Με επιστολή της 23/3/1994 η Επιτροπή γνωστοποίησε στην Ελληνική Κυβέρνηση την απόφασή της, θέτοντας παράλληλα προθεσμία για υποβολή παρατηρήσεων. Η επιστολή δημοσιεύθηκε στην επίσημη εφημερίδα (C94, 31/3/1994, σελ. 4) καλώντας και τα υπόλοιπα κράτη μέλη καθώς και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

Παρατηρήσεις υπέβαλαν η Μεγάλη Βρετανία, η Νορβηγία η Φινλανδία και η Σουηδία, ενώ από τους ανταγωνιστές οι κυριώτερες παρατηρήσεις ήταν των Σκανδιναβικών Αερογραμμών (SAS), της Ελληνικής νεοσυσταθείσας SEEA και των Βρετανικών Αερογραμμών (British Airways). Από τα υπόλοιπα ενδιαφερόμενα μέρη κυριώτερες ήταν οι παρατηρήσεις της Ελληνικής εταιρείας εφοδιασμού αεροσκαφών Abela Corp., και της Ένωσης Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών (AEA). Επίσης η τράπεζα "Credit Lyonnais/PK Airfinance" ανέφερε ότι δεν είναι σε θέση να εκτιμήσει την κατάσταση και εξέφρασε τους φόβους της για το ενδεχόμενο να μην της επιστραφεί το δάνειο που σύναψε με την Ολυμπιακή Αεροπορία με εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου για χρηματοδοτική μίσθωση αεροσκαφών.

Η Ελληνική Κυβέρνηση με επιστολή της 16ης/5/1994 διαβίβασε στην Επιτροπή αφενός τις παρατηρήσεις της στην επιστολή της Επιτροπής (23/3/1994), καθώς και τις διευκρινήσεις που ζητήθηκαν τον Αύγουστο του 1993 (23/8/1993).

Τον Ιούνιο του 1994 η Ελληνική πλευρά κλήθηκε σε σειρά συσκέψεων στις Βρυξέλλες για πρόσθετες διευκρινήσεις. Στις συσκέψεις αυτές η Ελληνική πλευρά ανέλαβε σημαντικές δεσμεύσεις.

Τελικά με την απόφαση 94/696/ΕΚ της 7ης/10/1994 η Επιτροπή ενέκρινε το πρόγραμμα εξυγίανσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, με μια σειρά δεσμεύσεων από την Ελληνική πλευρά που περιγράφονται στο άρθρο 1, οι σημαντικότερες από τις οποίες ήταν:

«α) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να καταργήσει, πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1994, το άρθρο 6 του νόμου αριθ. 96/1975, βάσει του οποίου επι-

τρέπεται στο ελληνικό Δημόσιο να παρέχει εγγυήσεις για τα δάνεια που συνάπτει η Ολυμπιακή Αεροπορία-

- β) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να μην επεμβαίνει στο μέλλον στη διαχείριση της ΟΑ, πέραν του αυστηρού ορίου λόγω της ιδιότητάς της ως μετόχου-

...

- ε) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να μην χορηγήσει πλέον ενισχύσεις, υπό οιαδήποτε μορφή, στην ΟΑ, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο-

...

- ζ) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να αποδέχεται την ενδεχόμενη διεξαγωγή επαληθεύσεων, εκ μέρους της Επιτροπής, των κυριότερων αποτελεσμάτων που θα αποδώσει το πρόγραμμα, καθώς και της εφαρμογής των παρόντων όρων από τους οποίους εξαρτάται η έγκριση της ενίσχυσης, από έναν ανεξάρτητο σύμβουλο τον οποίο επιλέγει η Επιτροπή σε συνεννόηση με την ελληνική κυβέρνηση-

...

- ια) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να βελτιώσει τη διαδικασία για τη νηολόγηση αεροσκαφών ή για την έκδοση πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΑΟC), προς όφελος των αεροπορικών εταιρειών της Κοινότητας, ιδίως προς όφελος εκείνων που διαθέτουν άδεια στην Ελλάδα, πλην της ΟΑ, γεγονός το οποίο συνεπάγεται ότι δεν μεσολαβούν υπερβολικές καθυστερήσεις, ούτε επιβάλλονται πολύπλοκες και αδικαιολόγητες διαδικασίες-

- ιβ) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να συμμορφωθεί προς τις αρχές ερμηνείας όσον αφορά την εφαρμογή της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 και της σχέσης μεταξύ της διαδικασίας χορήγησης άδειας του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 και των διατάξεων των άλλων κανονισμών της τρίτης δέσμης και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, όπως αναπτύσσονται στο έγγραφο που της απεστάλη από την Επιτροπή, στα γαλλικά στις 18 Νοεμβρίου 1993 και στα ελληνικά στις 26 Ιανουαρίου 1994-

- ιγ) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να απαντά γραπτώς, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος, στις αιτήσεις για νηολόγηση αεροσκαφών, για την έκδοση πιστοποιητικών αερομεταφορέων ή χορήγηση αδειών εκμετάλλευσης, οι οποίες υποβάλλονται από τις κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες, ιδίως από τις εταιρείες, πλην της ΟΑ, που διαθέτουν άδεια στην Ελλάδα-

...

- ιδ) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει, σύμφωνα με την οποία η εξαίρεση από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, στην οποία υπάγονται τα αεροδρόμια των ελληνικών νησιών σύμφωνα με τους όρους της παραγράφου 4 του άρθρου 1 του εν λόγω κανονισμού, θα παύσει να ισχύει στις 30 Ιουνίου 1998, γεγονός το οποίο συνεπάγεται ότι θα καταργηθεί, το αργότερο κατά την ημερομηνία αυτή, το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης που έχει παραχωρηθεί στην ΟΑ για την τακτική σύνδεση των νησιών αυτών-»

Σε εφαρμογή του κανονισμού 2408/92 της ΕΟΚ αλλά και της απόφασης 94/696/ΕΚ, το Ελληνικό Κράτος κατάργησε οριστικά πλέον κάθε προνόμιο της Ολυμπιακής Αεροπορίας με το ΠΔ 359/1996³³⁷:

«Άρθρο 1

1. Καταργείται το προνομιακό δικαίωμα που προβλέπεται από το άρθρο 1 της μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ολυμπιακής Αεροπορίας Σύμβασης, όπως αυτή κυρώθηκε με το Ν.Δ. 3560/1956 (ΦΕΚ 222/Α) και τροποποιήθηκε με το Ν.Δ. 4262/1962 (ΦΕΚ 187/Α) το Β.Δ. 862/1966 (ΦΕΚ 221/Α) και το Π.Δ. 276/91 (ΦΕΚ 100/Α) της αποκλειστικής εκμετάλλευσης των υπό Ελληνική σημαία αεροπορικών μεταφορών εξωτερικού που εκτελούνται με τακτικά δρομολόγια για τη μεταφορά αεροπορικής κίνησης (επιβατών, φορτίου και ταχυδρομίου) μεταξύ Ελλάδος και χωρών εκτός Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.
2. Τα ανωτέρω δρομολόγια θα εκτελούνται με αεροσκάφη Ελληνικού νηολογίου με την επιφύλαξη των οριζόμενων στην παρ. 3 του άρθρου 8 του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου.
3. Η ΥΠΑ έχει τη διακριτική ευχέρεια να προβαίνει σε αναθέσεις εκμετάλλευσης και σε άλλους πλην της Ο.Α. αερομεταφορείς λαμβάνοντας υπόψη για κάθε περίπτωση την ικανότητα αποτελεσματικής εκτέλεσης των δρομολογίων της αγοράς, αξιολογώντας προς τούτο όλα τα σχετικά αιτήματα των Ελληνικών αεροπορικών εταιρειών.

Άρθρο 2

1. Καταργείται από 1ης Ιανουαρίου 1996, το προνομιακό δικαίωμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας που προβλέπεται από το άρθρο 1 της μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ολυμπιακής Αεροπορίας Σύμβασης όπως αυτή κυρώθηκε με το Ν.Δ. 3560/1956 (ΦΕΚ 222/Α) και τροποποιήθηκε μεταγενέστερα, της αποκλειστικής εκμετάλλευσης τακτικών δρομολογίων εσωτερικού μεταξύ σημείων της ηπειρωτικής Ελλάδας.
2. Ομοίως καταργείται το προνομιακό δικαίωμα, που προβλέπεται στο άρθρο 1 της μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ολυμπιακής Αεροπορίας Σύμβασης όπως αυτή κυρώθηκε με το Ν.Δ. 3560/1956 (ΦΕΚ 222/Α) και τροποποιήθηκε μεταγενέστερα, της αποκλειστικής εκμετάλλευσης τακτικών δρομολογίων εσωτερικού μεταξύ σημείων της ηπειρωτικής Ελλάδας προς/από τα οποία δεν εκτελούσε πτήσεις η Ολυμπιακή Αεροπορία πριν την 1η Ιανουαρίου 1993 ή προς/από τα οποία δεν εκτελούσε πτήσεις κατά συνεχή τρόπο από την ημερομηνία αυτή και εφεξής ιδίως των δρομολογίων που παρουσιάζουν εποχιακό χαρακτήρα.

³³⁷ ΠΔ 359/13-9-1996, «Τροποποίηση διατάξεων της μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ολυμπιακής Αεροπορίας Α.Ε. Σύμβασης που κυρώθηκε με το Ν.Δ. 3560/1956 όπως η Σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα.», ΦΕΚ Α231, 19/9/1996, σελ. 4383-4384.

3. Περιορισμοί που προβλέπονται από το άρθρο 3 του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου ως προς την άσκηση δικαιωμάτων ενδομεταφοράς (καμποτάζ) μέσα στην Ελληνική επικράτεια εκ μέρους κοινοτικών αερομεταφορέων δεν θίγονται από τις διατάξεις του άρθρου αυτού.»

33.3 Η έκρηξη την απελευθέρωσης των αερομεταφορών³³⁸

Η απελευθέρωση των αερομεταφορών στην Ελλάδα πυροδότησε τη δημιουργία μιας πλειάδας αεροπορικών εταιρειών, από τις οποίες άλλες παρέμειναν μόνο στα χαρτιά, άλλες αναγκάστηκαν να διακόψουν την λειτουργία τους λίγο καιρό αργότερα, ενώ μερικές κατόρθωσαν μέσα από μια αλληλουχία συνεργασιών και συγχωνεύσεων να συνεχίσουν. Στην συγκεκριμένη αναδρομή αναφέρονται μόνο οι κυριότερες, που παρούσασαν πτητικό έργο.

Στην πρώτη φάση της απελευθέρωσης κυριάρχησαν οι εταιρείες εμπορευματικών μεταφορών και ναυλωμένων πτήσεων.

33.3.1 Η Αεροπορία Αιγαίου (Aegean Aviation, 17/2/1992 - Μάρτιος 1999)



Ιδρύθηκε το 1987 από τους Αντώνη & Νίκο Σιμιγδαλά. Πήρε άδεια εκμετάλλευσης στις 17/2/1992 και λειτούργησε σαν εταιρεία αεροταξί υψηλών προσώπων (Business Jets). Γραφεία είχε στη Αθήνα, στη Λεωφόρο Βουλιαγμένης 572, Αργυρούπολη.

Το πρώτο αεροσκάφος (1993) ήταν 1 Σέσνα (Cessna 421C Golden Eagle II, αρ. σειράς 421C-0219, νπολόγιο SX-BSL) και λίγο αργότερα 2 Λήαρτζετ, τον Φεβρουάριο 1995 (Gates Learjet 35A, αρ.σειράς 35A-228, νπολόγιο SX-BNT) και τον Δεκέμβριο του 1995 (Gates Learjet 55, αρ.σειράς 55-072, νπολόγιο SX-BNS).

Το 1994-5 η εταιρεία εντάχθηκε στον όμιλο Βασιλάκη, για να μετεξελιχθεί τελικά τον Μάρτιο του 1999 στις «Αερογραμμές Αιγαίου» («Aegean Airlines»).

33.3.2 Η SEEA (South East European Airlines, 1991-1996)



Ιδρύθηκε από τους Πιλαδάκη & Πανταζόπουλο το 1991 αρχικά σαν αεροταξί με 1 αεροσκάφος Σέσνα που παρέλαβε τον Ιούνιο του 1991 (Cessna 421B

³³⁸ Εβδομαδιαία εφημερίδα «Το Ποντίκι», Πέμπτη 6/7/2006, («Αυτοί που ονειρεύτηκαν να γίνουν... Ονάσπιδες.»).

Golden Eagle II, αρ.σειράς 421B0570, νπολόγιο SX-AOS)²⁰⁸.

Σύντομα προσπάθησε τακτικές πτήσεις ανταγωνιστικές της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Είχε ενεργό εμπλοκή στη διαμάχη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με την Ολυμπιακή Αεροπορία. Τον Απρίλιο του 1992 παρέλαβε το πρώτο αεροσκάφος Fairchild-Swearingen SA226TC Metro II (αρ. σειράς TC-301, νπολόγιο SX-BSC) και τον Οκτώβριο του 1992 παρέλαβε ένα ακόμα (αρ. σειράς TC-264, νπολόγιο SX-BSD)²⁰⁸, ξεκινώντας τακτικές πτήσεις προς Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Ρόδο και Χανιά.

Τον Νοέμβριο του 1992 υπέγραψε συνεργασία με την Βρετανική «Virgin Atlantic» για κοινή εκτέλεση των πτήσεων Αθηνών - Λονδίνου - Αθηνών. Η συμφωνία προέβλεπε αεροσκάφος και πλήρωμα διακυβέρνησης από την Βρετανική εταιρεία με πλήρωμα θαλάμου επιβατών Έλληνες.

Το 1993 παρέλαβε τον Ιούλιο, 1 αεροσκάφος Fokker 50 (αρ. σειράς 20105, νπολόγιο SX-BSF)²⁰⁸ και τον Σεπτέμβριο, 1 επιπλέον Fairchild-Swearingen SA226TC Metro II (αρ. σειράς TC-411, νπολόγιο SX-BSG)²⁰⁸, προσθέτοντας στους προορισμούς της την Αλεξανδρούπολη και την Κέρκυρα.

Από τον Μάρτιο του 1993 μέχρι τον Απρίλιο του 1994 χρησιμοποίησε επιπλέον 1 αεροσκάφος Μπόινγκ (B737-4Y0, αρ. σειράς 24344, νπολόγιο G-UKLB)²⁰⁸ της «Virgin Atlantic».

Το 1994 παρέλαβε 4 ακόμα αεροσκάφη. Τον Ιανουάριο παρέλαβε 1 ακόμα αεροσκάφος Fokker 50 (αρ. σειράς 20104, νπολόγιο SX-BSE) και 1 αεροσκάφος Αιρμπάς (A320-321, αρ. σειράς 441, νπολόγιο SX-BSV, όνομα «SPIRIT OF MELINA»)²⁰⁸. Τον Μάιο παρέλαβε 2 ακόμα Αιρμπάς (A320-321, αρ. σειράς 225, νπολόγιο SX-BSH και αρ. σειράς 230, νπολόγιο SX-BSJ)²⁰⁸. Το καλοκαίρι εκείνο βρισκόταν σε μεγάλη άνθιση, με πτήσεις μεταξύ των Ελληνικών νησιών και Ευρωπαϊκών πόλεων.

Τον Οκτώβριο του 1994 ξεκίνησαν οι αποχωρήσεις των αεροσκαφών ενώ τον ίδιο χειμώνα η εταιρεία κήρυξε πτώχευση³³⁹ διακόπτοντας και την λειτουργία της.

33.3.3 Η Aviator (Aviator Airways, 1992-)



Η εταιρεία πήρε άδεια λειτουργίας το 1992 παρέχοντας υπηρεσίες αεροταξί, εμπορευματικών μεταφορών και μεταφοράς ασθενών με έδρα στην Αθήνα στη Λεωφόρο Συγγρού 379.

³³⁹ Εφημερίδα «Το Βήμα», Κυριακή 15/12/1996, σελ. Δ12 («Κλείνουν οι ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες - Ο έντονος ανταγωνισμός και ο πόλεμος των τιμών τις οδήγησε σε οικονομικό αδιέξοδο - Ανακλήθηκε η άδεια και της Venus Airlines.»).

Το πρώτο της αεροσκάφος το έφερε αμέσως μετά την δημοσίευση του ΠΔ276/1991, δηλαδή τον Αύγουστο του 1991 (Piper Aztec 27, αρ. σειράς 27-2310, νπολόγιο SX-APC). Ένα ακόμα εντάχθηκε τον Φεβρουάριο 1992 (Cessna 402, αρ. σειράς 402-0055, νπολόγιο SX-APD) και ένα ακόμα τον Μάιο του 1994 (Beechcraft Super King Air 200, αρ. σειράς BB-401, νπολόγιο SX-APJ).

33.3.4 Η InterJet (1992-)



Η εταιρεία πήρε άδεια εκμετάλλευσης το 1992 παρέχοντας υπηρεσίες αεροταξί υψηλών προσώπων και εμπορευματικών μεταφορών, με έδρα στην Γλυφάδα, οδός Ελ. Βενιζέλου 32.

Το πρώτο της αεροσκάφος ήταν ένα ιδιωτικό τζετ τον Δεκέμβριο 1992 (Dassault Falcon 20E, αρ. σειράς 275, νπολόγιο SX-DKI), ενώ τον Ιούνιο του 1996 παρέλαβε ένα ακόμα (Cessna 560 Citation V, αρ. σειράς 560-0366, νπολόγιο SX-DCI).

33.3.5 Οι Κρητικές Αερογραμμές (Cretan Airlines 1993-1995)



Ιδρύθηκε το 1993 από 15 μεγαλοξενοδόχους της Κρήτης με σκοπό την μεταφορά των ενοικιαστών τους από τις διάφορες πόλεις της Ευρώπης με αεροσκάφη Αιρμπάς Α320.

Το 1993, τον Μάρτιο παρέλαβε το πρώτο αεροσκάφος (Α320-231, αρ. σειράς 113, νπολόγιο SX-BAT, όνομα «ZORBAS»)²⁰⁸, ενώ τον Απρίλιο παρέλαβε 1 ακόμα (Α320-231, αρ. σειράς 43, νπολόγιο SX-BAS, όνομα «MINOS»)²⁰⁸.

Το 1994 τον Απρίλιο παρέλαβε 1 ακόμα (Α320-231, αρ. σειράς 114, νπολόγιο SX-BAU, όνομα «THESSALONIKI»)²⁰⁸. Η επιχειρήσεις κατά την χειμερινή περίοδο είχαν αποδειχθεί ασύμφορες, με αποτέλεσμα να γίνει προσπάθεια εποχικής εκμετάλλευσης. Προς την κατεύθυνση αυτή τον Νοέμβριο τα 2 αεροσκάφη (SX-BAT & SX-BAU) αποχώρησαν.

Το 1995 τον Ιανουάριο αποχώρησε και το τελευταίο αεροσκάφος, για να γίνουν νέα παραλαβή τον Φεβρουάριο (Α320-231, αρ. σειράς 361, νπολόγιο SX-BAX)²⁰⁸, και φαίνεται ότι τον Μάρτιο προγραμματιζόταν 1 ακόμα (Α320-231, αρ. σειράς 405)²⁰⁸. Η εταιρεία κύρηξε πτώχευση³³⁹ με αποτέλεσμα τον Απρίλιο του 1995 τα αεροσκάφη να επιστρέψουν στον ιδιοκτήτη τους (ILFC)²⁰⁸.

Μέχρι τότε η εταιρεία είχε μεταφέρει περί τους 100.000 επιβάτες με τις ναυλωμένες πτήσεις της.

33.3.6 Η Venus (Αύγ. 1993-Φεβ. 1997)



Ιδρύθηκε το 1993 από τους Καραμπάτη, Γιακουσιτίδη και την εταιρεία «Nordic East Airlines» με γραφεία στη Λεωφ. Ιασονίδου 2 & Λ. Βουλιαγμένης, στο Ελληνικό.

Τον Απρίλιο (του 1993) παρέλαβε 1 αεροσκάφος Mc Donnell Douglas MD-83 (αρ. σειράς 49663/1437, νπολόγιο SE-DPH που αργότερα καταχωρήθηκε στο Ελληνικό SX-BAQ)²⁰⁸ με το οποίο ξεκίνησε τις ναυλωμένες πτήσεις της και το οποίο αποχώρησε τον Σεπτέμβριο. Τον Μάιο του 1993 παρέλαβε 1 αεροσκάφος Mc Donnell Douglas MD-87 (αρ. σειράς 49389/1333, νπολόγιο SX-BAW)²⁰⁸. Τον Σεπτέμβριο του 1993 παρέλαβε 1 ακόμα MD-83 (αρ. σειράς 49557/1436, νπολόγιο SE-DPI)²⁰⁸, το οποίο αποχώρησε τον Οκτώβριο. Τον Νοέμβριο (1993) παρέλαβε ένα άλλο ίδιου τύπου (αρ. σειράς 49710/1547, νπολόγιο και πάλι SX-BAQ)²⁰⁸.

Το 1994 τον Απρίλιο παρέλαβε 1 ακόμα MD-87 (αρ. σειράς 49706/1614, νπολόγιο SX-BAV)²⁰⁸.

Το 1995 τον Ιανουάριο αποχώρησαν τα SX-BAW και SX-BAV. Τον Μάρτιο παρέλαβε 1 Μπόινγκ 757 (Boeing 757-236, αρ. σειράς 24792/279, νπολόγιο SX-BBZ)²⁰⁸ και 1 MD-82 (Mc Donnell Douglas MD-82, αρ. σειράς 48087/1035, νπολόγιο SX-BBW)²⁰⁸. Τον Απρίλιο παρέλαβε 1 B757 (Boeing 757-2Y0, αρ. σειράς 25268/400, νπολόγιο EI-CLP)²⁰⁸ και 1 MD-82 (Mc Donnell Douglas MD-82, αρ. σειράς 48048/1005, νπολόγιο SX-BBV)²⁰⁸. Τον Μάιο παρέλαβε 1 B757 (Boeing 757-2Y0, αρ. σειράς 26151/472, νπολόγιο SX-BBY)²⁰⁸. Τον Ιούλιο του 1995 παρέλαβε 1 αεροσκάφος B727 (Boeing 727-230 Adv., αρ. σειράς 21114/1178, νπολόγιο ZS-NOV)²⁰⁸. Τον Οκτώβριο του 1995 αποχώρησαν τα SX-BAQ, ZS-NOV, ενώ τον Δεκέμβριο αποχώρησαν τα SX-BBW και SX-BBV.

Το 1996 τον Μάρτιο παρέλαβε 1 B727 (Boeing 727-2K5 Adv., αρ. σειράς 21851/1551, νπολόγιο SX-CAR)²⁰⁸ και 1 MD-83 (Mc Donnell Douglas MD-83, αρ. σειράς 49396/1305, νπολόγιο SX-BFO)²⁰⁸. Τον Απρίλιο αποχώρησε το SX-BBY, ενώ τον Μάιο παρέλαβε 1 ακόμα B727 (Boeing 727-260 Adv., αρ. σειράς 21978/1520, νπολόγιο SX-CAO)²⁰⁸. Τον Οκτώβριο αποχώρησε το SX-CAR, ενώ τον Νοέμβριο του 1996 αποχώρησαν τα SX-BBZ, EI-CLP και SX-BFO.

Το 1994 και το 1995 ήταν κερδοφόρα, ενώ μέχρι τον Δεκ. 1996 είχε μεταφέρει περίπου 1,8 εκ. επιβάτες²⁰⁸.

Τον Δεκέμβριο του 1996 διέκοψε κάθε δραστηριότητα μετά την ανάκληση της άδειας εκμετάλλευσης της εταιρείας λόγω υπέρογκων χρεών ύψους 7 δις δρχ.³³⁹ (τόσο σε εσωτερικούς προμηθευτές όπως η ΥΠΙΑ και η Ολυμπιακή Αεροπορία όσο και σε εξωτερικούς όπως τα αεροδρόμια της Γαλλίας)²⁰⁸, ενώ είχαν ζητηθεί νέα οικονομικά στοιχεία από την ΥΠΙΑ τα οποία ουδέποτε υποβλήθηκαν και ενώ φαίνεται ότι υπήρχε σαφής αδυναμία της εταιρείας να εξασφαλίσει δάνειο. Μερικά χρόνια αργότερα οι ίδιοι άνθρωποι ίδρυσαν μιαν ακόμα αεροπορική εταιρεία την «Princess Airlines».

33.3.7 *H Apollo Airlines (1994-1996)*

Ιδρύθηκε το 1994 από τον Γεώργιο Χατζή με γραφεία στη Λεωφ. Βουλιαγμένης 2 στο Ελληνικό.

Μέσα στο 1995 παρέλαβε 3 αεροσκάφη Αιρμπάς Α300Β4. Συγκεκριμένα η πρώτη παραλαβή ήταν τον Μάρτιο (Airbus Α300Β4-203, αρ. σειράς²⁰⁸, νπολόγιο SX-BAY, όνομα «ATHENS»)²⁰⁸, η δεύτερη τον Μάιο (Airbus Α300Β4-203, αρ. σειράς 210, νπολόγιο SX-BAZ, όνομα «THESSALONIKI»)²⁰⁸ και η τρίτη τον Δεκέμβριο του 1995 (Airbus Α300Β4-203, αρ. σειράς 204, νπολόγιο SX-BFI, όνομα «CRETE»)²⁰⁸. Στα τέλη του 1995 εκτελούσε τακτικές πτήσεις με προορισμούς την Θεσσαλονίκη, την Κω, την Ρόδο, την Κολονία, την Μαδρίτη το Παρίσι και τη Στοκχόλμη.

Όμως τα Α300Β4 αποδείχθηκαν μεγάλα για τις δυνατότητες που υπήρχαν, ιδιαίτερα κατά τις χειμερινές περιόδους ενώ ταυτόχρονα η συντήρησή τους ήταν πολυδάπανη. Στα τέλη του 1996 η εκμετάλλευση της εταιρείας διακόπηκε όταν μετά από οικονομική διαφορά ύψους 70 εκ. δρχ. η Γαλλική «Frances Sogerma» απέσυρε την τεχνική υποστήριξη των αεροσκαφών τα οποία καθηλώθηκαν³³⁹ και τελικά επέστρεψαν στους ιδιοκτήτες τους.

33.3.8 *H Air Greece (1994-1999)*

Ιδρύθηκε το 1994 από Κρητικούς επιχειρηματίες και κυρίως ξενοδόχους με έδρα το Ηράκλειο της Κρήτης.

Το πρώτο αεροσκάφος ΑΤΡ72 παρέλαβε τον Απρίλιο του 1994 (Aerospatial-AerItalia ΑΤΡ72-202, αρ. σειράς 326, νπολόγιο SX-BAO, όνομα «PEGASUS»)²⁰⁸ και το 2ο τον Μάιο του ίδιου έτους (Aerospatial-AerItalia ΑΤΡ72-202, αρ. σειράς 330, νπολόγιο SX-BAP, όνομα «GRIPAS»)²⁰⁸ με τα οποία ξεκίνησε την εκτέλεση τακτικών πτήσεων. Μέχρι τα τέλη του 1995 είχε μεταφέρει περισσότερους από 150.000 επιβάτες.

Το 1996 αντιμετώπισε σοβαρά οικονομικά προβλήματα, που την έφεραν στο κατώφλι της άρσης της άδειας λειτουργίας της³³⁹.

Τον Απρίλιο του 1997 απέκτησε 1 ακόμα ΑΤΡ72 (Aerospatial-AerItalia ΑΤΡ72-202, αρ. σειράς 313, νπολόγιο SX-BFK, όνομα «MACEDONIA»)²⁰⁸. Οι προορισμοί ήταν Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ρόδος, Άραξος, Καβάλα, Μυτιλήνη, Ιωάννινα Σαντορίνη και Χανιά.

Το 1999 οι Μινωικές Γραμμές απέκτησαν το 51% των μετοχών. Τον Μάρτιο του 1999 απέκτησε 1 αεροσκάφος τύπου Fokker 100 (Fokker 100, αρ. σειράς 11387, νπολόγιο SX-BGL, όνομα «NIKOS KAZANTZAKIS»)²⁰⁸ και τον Μάιο 1

ακόμα (Fokker 100, αρ. σειράς 11476, νπολόγιο SX-BGM, όνομα «EL GRECO»)²⁰⁸ με τα οποία άρχισε πτήσεις προς την Γερμανία και συγκεκριμένα προς Κολονία, Ντίσελντορφ και Στουτγάρδη.

Ο ανταγωνισμός όμως ήταν ήδη μεγάλος και ξεκίνησε συνεργασία με την «Aegean Airlines», στην οποία και συγχωνεύθηκε τον Μάρτιο του 2000, με την πώληση των μετοχών από τις «Μινωικές Γραμμές». Οι υπόλοιποι μέτοχοι και κυρίως ο Κώστας Μπαντουβάς σχεδίαζαν την ίδρυση μιας άλλης αεροπορικής εταιρείας, της «Κρητικής Αεροπορίας» («Cretan Airways») με τη μίσθωση αεροσκαφών ίδιου τύπου, κάτι που δεν πέτυχε αφού δεν κατάφερε να πάρει άδεια εκμετάλλευσης.

33.3.9 Η Cronus Airlines (1994-2001)²⁰⁸



Ιδρύθηκε το 1994 από τον όμιλο Λασκαρίδη με γραφεία στη Λεωφ. Βουλιαγμένης 500, στο Ελληνικό και Όθωνος 10 στο Σύνταγμα στην Αθήνα.

Ξεκίνησε την επιχειρησιακή της δραστηριότητα με 1 μισθωμένο B737-300 που παρέλαβε τον Απρίλιο του 1995 (Boeing 737-33A, αρ. σειράς 25743/2206, νπολόγιο SX-BBU, όνομα «JOANNA») εκτελώντας πτήσεις εσωτερικού. Η ανάπτυξη της υπήρξε σταθερή και μάλιστα στα τέλη του 1996 ήταν ο μόνος ιδιωτικός αερομεταφορέας που δεν εμφάνιζε οικονομικά προβλήματα³³⁹. Τον Απρίλιο του 1997 προχώρησε στην μίσθωση 1 ακόμα B737-300 (Boeing 737-33A, αρ. σειράς 25011/2012, νπολόγιο SX-BBT, όνομα «KASTALIA»). Τον Απρίλιο του 1998 μίσθωσε το τρίτο αεροσκάφος της (Boeing 737-4Y0, αρ. σειράς 23866/1589, νπολόγιο SX-BGH, όνομα «INIOCHOS»). Το 1999 μίσθωσε τρία επιπλέον αεροσκάφη, τον Μάρτιο (Boeing 737-3L9, αρ. σειράς 27061/2347, νπολόγιο SX-BGI, όνομα «DROMEAS»), τον Μάιο (Boeing 737-4S3, αρ. σειράς 25595/2233, νπολόγιο SX-BGJ, όνομα «ALKYON») και τον Νοέμβριο (Boeing 737-3Y0, αρ. σειράς 24679/1897, νπολόγιο SX-BGK, όνομα «THESSALONIKI») αυξάνοντας το στόλο της σε 6 αεροσκάφη, δηλαδή 4 B737-300 (136 θέσεων) και 2 B737-400 (156 θέσεων).

Τον Φεβρουάριο του 2001 πρόσφερε «πρόγραμμα συχνών επιβατών» («Frequent Flyer Program») με την επωνυμία «Cronus Club». Οι τακτικές πτήσεις ήταν προς την Αλεξανδρούπολη, το Ηράκλειο, τη Θεσσαλονίκη, την Καβάλα, τη Ρόδο, τα Χανιά, το Λονδίνο, το Μόναχο, το Ντίσελντορφ, το Παρίσι, τη Ρώμη, τη Στουτγάρδη και την Φρανκφούρτη.

Τον Μάρτιο του 2001 υπέγραψε συμφωνία με την «Aegean Airlines» με αποτέλεσμα από τις 23/4/2001 οι πτήσεις των δυο εταιρειών να είναι κοινές. Λίγο αργότερα τα αεροσκάφη της εταιρείας πήραν τα χρώματα της «Aegean Airlines» με τον μεταβατικό τίτλο «Aegean Cronus Airlines», ενώ από τις 28/10/2001 η εταιρεία ενσωματώθηκε πλήρως στην «Aegean Airlines».

33.3.10

**Η Princess Airlines (5/1998-17/2/2000)**²⁰⁸

Αμέσως μετά το κλείσιμο της Venus οργανώθηκε η Princess από τους ίδιους ανθρώπους με τα ίδια γραφεία. Ξεκίνησε τον Μάιο του 1998 όταν παρέλαβε το πρώτο αεροσκάφος της, ένα Μπόινγκ 737-300 (Boeing 737-3Q8, αρ. σειράς 24470, νπολόγιο SX-BFT). Τον Μάρτιο του 1999 παρέλαβε το δεύτερο, ένα 737-200 (Boeing 737-2P5, αρ. σειράς 21440, νπολόγιο SX-BFX) το οποίο εξυπηρετούσε αποκλειστικά το ταξιδιωτικό γραφείο Σιόκα (Siokas Reisen) της Γερμανίας. Προγραμματιζόταν η παραλαβή και τρίτου αεροσκάφους, όμως τον Ιούλιο του 1999 το γραφείο Σιόκα κήρυξε πτώχευση αφήνοντας ένα μεγάλο χρέος στην Princess. Τελικά και η Princess διέκοψε τις δραστηριότητές της τον Νοέμβριο του 1999.

33.3.11

**Η Hellenic Star Airways (9/3/1999-8/10/2006)**²⁰⁸

Ιδρύθηκε το 1998 με έδρα την Σύρο, κυρίως για να μεταφέρει επιβάτες στο καζίνο της Σύρου. Το πρώτο αεροσκάφος παρέλαβε στις 9/3/1999 ένα ΝτεΧάβιλαντ 7 (De Havilland DHC-7-102, αρ. σειράς 70, νπολόγιο SX-BNA, όνομα «ΣΥΡΟΣ») ενώ τις πρώτες πτήσεις τις έκανε τον Αύγουστο του 1999.

Το καλοκαίρι του 2001 συνεργάστηκε με το πρακτορείο «Chronus Tours», μια συνεργασία που δεν αποδείχθηκε ιδιαίτερα επιτυχημένη. Τον χειμώνα από τον Οκτώβριο 2001 μέχρι τις 15/5/2002, δεν πραγματοποίησε πτήσεις.

Τον Αύγουστο του 2002 παρέλαβε 2 ακόμη αεροσκάφη Σάαμπ 340 (SAAB 340B, αρ. σειράς 360, νπολόγιο SX-BTD, όνομα «ANGELIKI B.»), (SAAB 340B, αρ. σειράς 357, νπολόγιο SX-BTE, όνομα «MARIA B.») τα οποία κράτησε μέχρι τον Ιούλιο του 2003 οπότε διέκοψε τις δραστηριότητές της.

33.3.12

**Η Air Manos (2/6/1999-5/2001)**²⁰⁸**air manos**

Το ταξιδιωτικό πρακτορείο «Manos Travel» του Μάνου Τσατσάκη με έδρα στην Αθήνα, Κατεχάκη 56, ξεκίνησε να δραστηριοποιείται στον τομέα των επιβατικών αερομεταφορών σε συνεργασία με την εταιρεία AVIONIC. Παρέλαβε 2 αεροσκάφη Σόρτς 360 στις 2/6/1999 (Shorts 360-300, αρ. σειράς SH.3738, νπολόγιο SX-BFN), (Shorts 360-300, αρ. σειράς SH.3739, νπολόγιο SX-BFW) με τα οποία ξεκίνησε το καλοκαίρι του 2000 πτήσεις εσωτερικού. Διέκοψε τις δραστηριότητες στα τέλη του 2000, ενώ στις 1/2/2001 εγκρίθηκε η μεταβίβαση του 67% των μετοχών στην Autohellas. Λίγες εβδομάδες αργότερα κήρυξε πτώχευση.

33.3.13 **H AXON Airlines (8/1999-9/2002)**²⁰⁸



Ιδρύθηκε από τον Θωμά Λιακουνάκο στις 18/3/1999, με γραφεία στην Λ. Κηφισίας 4 στο Μαρούσι. Το πρώτο αεροσκάφος Μπόινγκ 737-700 παρέλαβε στις 7/6/1999 (Boeing 737-7K9, αρ. σειράς 28090, νπολόγιο SX-BLT, όνομα «SEFERIS»). Το δεύτερο ίδιου τύπου παρέλαβε στις 11/6/1999 (Boeing 737-7K9, αρ. σειράς 28091, νπολόγιο SX-BLU, όνομα «MARIA NEFELI»).

Η πρώτη της πτήση ήταν στις 26/6/1999 με προορισμούς τις Βρυξέλλες, το Μιλάνο και την Ρώμη. Μέχρι τα τέλη του 1999 μετέφερε γύρω στους 60.000 επιβάτες. Την συντήρηση των αεροσκαφών ανέλαβε η Βελγική Sabena.

Τον Μάρτιο του 2001 παρέλαβε ένα Μπόινγκ 737-400 (Boeing 737-42C, αρ.σειράς 24813, νπολόγιο SX-BLM, όνομα «MARIA CALLAS»), τον Απρίλιο ένα ακόμα (Boeing 737-4Y0, αρ.σειράς 24688, νπολόγιο SX-BLN, όνομα «MIKIS THEODORAKIS»). Στις 5/6/2001 παρέλαβε 2 αεροσκάφη Εμπραέρ (Embraer RJ-145LU, αρ σειράς 145426, νπολόγιο SX-BLO, όνομα «ΚONSTANTINOS KAVAFIS»), (Embraer RJ-145LU, αρ σειράς 145440, νπολόγιο SX-BLP, όνομα «MANOS HADJIDAKIS»). Τον ίδιο μήνα παρέλαβε ένα ακόμα Εμπραέρ (Embraer RJ-145LU, αρ σειράς 145444, νπολόγιο SX-BLR, όνομα «DIONYSIOS SOLOMOS»).

Ήταν ένας από τους ενδιαφερόμενους αγοραστές της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Στις 31/11/2001, αμέσως μετά την ανακοίνωση ότι ο διαγωνισμός για την Ολυμπιακή κηρύσσεται άγονος, ανακοίνωσε την παύση των δραστηριοτήτων της.

33.3.14 **H Galaxy Airways** (29/5/1999-30/5/2001)²⁰⁸



Στις 29/5/1999 η εταιρεία «Ξιφίας Α.Ε. Ιχθυηρά Καβάλας» ίδρυσε την αεροπορική εταιρεία «Galaxy Airways» με γραφεία στην Καβάλα, Βενιζέλου 30B και στην Αθήνα, Λ. Βουλιαγμένης 26 Ελληνικό.

Τον Αύγουστο του 1999 παρέλαβε το πρώτο αεροσκάφος Μπόινγκ 737-400 (Boeing 737-430, αρ. σειράς 27004, νπολόγιο SX-BFV, όνομα «CITY OF KAVALA»). Εκτελούσε πτήσεις από την Καβάλα, τη Θεσσαλονίκη και την Πρέβεζα προς Γερμανικές πόλεις (Βερολίνο, Ντίσελντορφ, Νυρεμβέργη, Στουτγάρδη) προσφέροντας ιδιαίτερα χαμηλές τιμές. Στις 12/12/1999 παρέλαβε το δεύτερο αεροσκάφος ένα 737-500 (Boeing 737-5K5, αρ. σειράς 25062, νπολόγιο SX-BFP, όνομα «CITY OF THASSALONIKI») το πρώτο αεροσκάφος αυτού του τύπου στην Ελλάδα. Μέχρι τα τέλη του 1999 μετέφερε 140.000 επιβάτες.

Στις 5/5/2000 παρέλαβε το τρίτο (Boeing 737-4Q8, αρ. σειράς 26300, νπολόγιο SX-BFA, όνομα «CITY OF PREVEZA»).

Τον Σεπτέμβριο του 2000 ανακοίνωσε ότι περιορίζεται μόνο στις μισθωμένες πτήσεις (Charter). Στις 20/11/2000 επέστρεψε το αεροσκάφος SX-BFA, ενώ στις 29/12/2000 επέστρεψε και το SX-BFV. Από τις 30/5/2001 έπαψε να έχει άδεια πτητικής εκμετάλλευσης επιστρέφοντας και το τελευταίο αεροσκάφος.

33.3.15 Η Electra Airlines (3/7/2000-20/6/2003)²⁰⁸



Η Electra Airlines ιδρύθηκε το καλοκαίρι του 2000 από την Βελγική Skyjet με γραφεία στη Γλυφάδα, στην οδό Γούναρη 187 και με γενικό διευθυντή τον Κων. Καβαδία.

Στις 3/7/2000 παρέλαβε το πρώτο αεροσκάφος ένα Ντάγκλας DC-10 (McDonnell Douglas DC-10-15, αρ. σειράς 48294, νπολόγιο αρχικά SX-CPH τελικά όμως παρελήφθη σαν SX-CVP, όνομα «GERHARD MERCATOR», 378 θέσεων). Εκτελούσε ναυλωμένες πτήσεις στην Αφρική, την Σαουδική Αραβία, και την Αγγλία (Μάντσεστερ), ενώ η κυριώτερη βάση της ήταν οι Βρυξέλλες.

Στις 8/5/2001 παρέλαβε το δεύτερο αεροσκάφος της (McDonnell Douglas DC-10-15, αρ. σειράς 48258, νπολόγιο SX-CVH, 353 θέσεων) και στις 5/9/2001 το τρίτο που ήταν καθαρά εμπορευματικών μεταφορών (McDonnell Douglas DC-10-30F, αρ. σειράς 47843, νπολόγιο SX-CVC, cargo).

Τον Νοέμβριο του 2002 παρέλαβε ένα Μπόινγκ 757 (Boeing 757-2G5, αρ. σειράς 24497, νπολόγιο SX-BVN, όνομα «BRAVEHEART», 219 επιβατών οικονομικής θέσης) που δρομολογήθηκε τα Χριστούγεννα της ίδιας χρονιάς. Τον Ιανουάριο 2003 παρέλαβε ένα ακόμα (Boeing 757-2G5, αρ. σειράς 24451, νπολόγιο SX-BVM, όνομα «CALEDONIA», 219 επιβατών οικονομικής θέσης). Τα 2 αυτά αεροσκάφη τον Απρίλιο του 2003 ξεκίνησαν να εκτελούν ναυλωμένες πτήσεις για την Air Scotland από την Σκωτία σε διάφορους τουριστικούς προορισμούς (κυρίως προς την Ισπανία και την Σκανδιναυία). Στα τέλη του Απριλίου 2003 όμως, η Air Scotland ακύρωσε τη σύμβασή της με την Electra Airlines. Τον Μάιο και τον Ιούνιο του 2003 η εταιρεία άφησε το προσωπικό της απλήρωτο. Τελικά στις 20/6/2003 η ΥΠΑ ανακάλεσε την Άδεια Πτητικής Εκμετάλλευσης της εταιρείας με την αιτιολογία ότι η συντήρηση των αεροσκαφών της δεν πληρούσε πλέον τους διεθνείς κανονισμούς. Τελικά τα αεροσκάφη επιστράφηκαν στους ιδιοκτήτες τους.

34

Η τελευταία δεκαετία του «προνομίου» της Ολυμπιακής Αεροπορίας (1991-2000)

34.1 Ο «Πόλεμος του Κόλπου» (17/1/1991 - 28/2/1991)

Ο «Πόλεμος του Κόλπου» σήμανε το τέλος της εισβολής του Ιράκ στο Κουβέιτ, μιας έντασης που ξεκίνησε στις 2/8/1990. Στα άμεσα αποτελέσματα ήταν οι 200.000 νεκροί και η πρωτοφανής στα παγκόσμια χρονικά περιβαλλοντική καταστροφή που προκάλεσε η πυρπόληση όλων των πετρελαιοπηγών της περιοχής³³⁰.

Στα έμμεσα αποτελέσματα του πολέμου ήταν η σημαντική μείωση της τουριστικής κίνησης στην ευρύτερη περιοχή μέσα στην οποία βρισκόταν και η Ελλάδα όχι μόνο κατά τη διάρκεια της έντασης αλλά και για τις αμέσως επόμενες χρονιές. Κάτι που επηρέασε και την επιβατική αεροπορική κίνηση συμπαρασύροντας και τα οικονομικά των αεροπορικών επιχειρήσεων. Η επιβατική αεροπορική κίνηση στην Ελλάδα την περίοδο εκείνη ήταν³⁴⁰:

Έτος	Κίνηση Εξωτερικού			Κίνηση Εσωτερικού		
	Αφιξο- αναχωρήσεις αεροσκαφών	Αφίξεις επιβατών	Αναχωρήσεις επιβατών	Αφιξο- αναχωρήσεις	Αφίξεις επιβατών	Αναχωρήσεις επιβατών
1989	120.674	6.800.081	6.860.606	123.988	4.507.859	4.508.007
1990	123.606	7.002.336	7.087.999	121.070	4.077.892	3.979.100
1991	118.074	6.408.535	6.541.712	105.306	3.318.846	3.318.712
1992	143.206	8.079.572	8.100.144	115.898	3.340.391	3.341.487
1993	149.398	8.528.791	8.580.017	127.499	3.271.677	3.271.813

³⁴⁰ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας / Δ10/Τ, «Δελτίο Στατιστικής Αεροπορικής Κινήσεως Ελληνικών Αερο-
λιμένων» (ετήσια έκδοση).

34.2 Η μακρά πορεία της «Εξυγίανσης» (1991-1998)

Το 1991 η Ολυμπιακή Αεροπορία παραλαμβάνει 6 B737-400, αξιοποιώντας έτσι τις προκαταβολές που εκκρεμούσαν από την παραγγελία των 767 που ματαιώθηκε. Οι παραλαβές έγιναν στις 12/9/1991 (κατασκευαστής Boeing τύπος B737-484HGW, αρ.σειράς 25313, με 2 κινητήρες κατασκευής CFMI τύπου CFM56-3C1, νπολόγιο SX-BKA, χωρητικότητας 150 επιβατών, όνομα «Βεργίνα»), στις 20/9/1991 (B737-484HGW, αρ. σειράς 25314, νπολόγιο SX-BKB, όνομα «Όλυνθος»), στις 30/9/1991 (B737-484HGW, αρ. σειράς 25361, νπολόγιο SX-BKC, όνομα «Φίλιπποι»), στις 17/10/1991 (B737-484HGW, αρ. σειράς 25362, νπολόγιο SX-BKD, όνομα «Αμφίπολη»), στις 13/11/1991 (B737-484HGW, αρ. σειράς 25417, νπολόγιο SX-BKE, όνομα «Στάγνηρα») και στις 1/12/1991 (B737-484HGW, αρ. σειράς 25430, νπολόγιο SX-BKF, όνομα «Δίον»).

Στις 18/8/1991 ξεκινά η απόσυρση των B727-284 με την απόσυρση του παλαιότερου (το SX-CBF ήταν το πρώτο 727 που κατασκευάστηκε από την Μπόινγκ) ενώ μέσα στον χρόνο αποσύρθηκε ένα ακόμα. Το τακτικό προσωπικό κυμαίνεται στα 10.800 άτομα³²⁷.

Στις 4/6/1992 παραλαμβάνει ένα αεροσκάφος Αιρμπάς A300-600 (Airbus A300-605R, αρ. σειράς 632, νπολόγιο SX-BEK, όνομα «Μακεδονία»).

Το 1992, ιδρύεται μια ακόμα θυγατρική εταιρεία οι «Μακεδονικές Αερογραμμές» καταρχήν σαν αντίβαρο των «Μακεδονικών Αερογραμμών» των Σκοπίων οι οποίες μάλιστα χρησιμοποιούσαν σαν έμβλημα το αστέρι της Βεργίνας. Οι Μακεδονικές Αερογραμμές ιδρύθηκαν σαν Εταιρεία ναυλωμένων πτήσεων ώστε να αποτελέσουν και το αντίβαρο στην απελευθέρωση του συγκεκριμένου τομέα. Αρχικά χρησιμοποιούσαν αεροσκάφη 737-284 της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Το 1992 αποσύρονται όλα τα B727-284 ενώ το SX-CBI αποσύρεται από την εκμετάλλευση στις 2/3/1992, μετατρέπεται σε πρωθυπουργικό, και μετονομάζεται σε «Μέγας Αλέξανδρος». Το 1992 το τακτικό προσωπικό κυμαίνεται στα 10.250 άτομα, το 1993 στα 9.950 ενώ το 1994 στα 9.980 άτομα³²⁷.

Στις 3/6/1993 παραλαμβάνει το τελευταίο Μπόινγκ 737-400 (Boeing B737-484HGW, αρ. σειράς 27149, νπολόγιο SX-BKG, όνομα «Πέλλα»), ενώ στις 1/10/1993 παραλαμβάνει ένα ακόμα Αιρμπάς A300-600 (Airbus A300-605R, αρ.σειράς 696, νπολόγιο SX-BEL, όνομα «Αθηνά»).

Το 1993 για την Ολυμπιακή Αεροπορία ήταν χρονιά αναμονής. Με την απόφασή της 8ης/12/1992 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε κηρύξει τον Ν.96/1975 ασύμβατο με την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα, και αναζητείτο η αποδεκτή λύση. Τελικά με την απόφαση 94/696/ΕΚ της 7ης/10/1994 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμφώνησε στη μορφή της εξυγίανσης που επικυρώθηκε από το Ελληνικό Κοινοβούλιο με τον Ν.2271/1994³⁴¹.

³⁴¹ Ν.2271/1994, «Εξυγίανση της Ολυμπιακής Αεροπορίας Α.Ε.», ΦΕΚ Α229, 23/12/1994, σελ. 4061-4066.



Η Ένταξη της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση επέβαλε περιορισμούς που επηρέασαν την λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

(Boeing 737-484, SX-BKF, LGAV 21/2/2006)

Το σχέδιο περιλάμβανε απαλλαγή των χρεών, και αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας για αντικατάσταση του στόλου της σε 3 ετήσιες δόσεις. Πρόβλεπε επίσης εθελούσια έξοδο προσωπικού, πάγωμα μισθών, μετατάξεις προσωπικού, ενώ στις συμφωνίες με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπήρχε και η διακοπή ζημιογόνων δρομολογίων όπως εκείνο του Τόκιο, αποχωρήσεις αεροσκαφών A300B4 κλπ. Η διάρκεια του προγράμματος ήταν μέχρι τις 31/12/1997.

Το 1994 επανέρχονται στην εκμετάλλευση δυο B727-284 (τα SX-CBC & SX-CBD) και στις αρχές του 1995 επανέρχεται και το πρωθυπουργικό B727.

Το πτητικό έργο της περιόδου ήταν:

Στόλος	Περίοδος	1991	1992	1993	1994	1995
B747	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	4 13.736	4 14.835	4 15.890	4 15.233	4 12.235
A300-B4	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	8 13.465	8 15.016	8 14.607	6 12.910	6 11.680
A300-600	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	- -	1 1.762	2 3.811	2 5.291	2 5.747
B737-200	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	11 22.380	11 24.935	11 25.377	11 25.262	11 25.026
B737-400	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	6 2.996	6 16.779	7 19.164	7 20.465	7 20.317
B727	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	7 13.719	2 4.559	2 1.684	4 3.769	5 4.720
B727 VIP	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	-	1 358	1 79	1 59	- -
Σύνολο	Ώρες Πτήσης	66.296	78.244	80.612	82.989	79.725

(*) Πλήθος αεροσκαφών στις 31 Δεκεμβρίου.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Δεν περιλαμβάνονται οι πτήσεις της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας.

Στους ελέγχους που πραγματοποίησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις αρχές του 1996 για την χορήγηση της 3ης δόσης αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας, εντόπισε στο Ν.2271/1994, άρθρο 2 παράγραφος 12, το στοιχείο α) που αφορούσε την εξαγορά της στρατιωτικής υπηρεσίας για την θεμελίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος των εργαζομένων σαν κίνητρο για τις εθελούσιες αποχωρήσεις, και το οποίο θεωρήθηκε ότι δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά.

Υπήρχε πάντως την εποχή εκείνη, μια διάχυτη δυσaráσκεια της Επιτροπής για τον τρόπο με τον οποίον χειριζόταν η Ελληνική Κυβέρνηση το πρόγραμμα της εξυγίανσης, καθώς θεωρήθηκε ότι συνέχιζε να παρεμβαίνει στη διαχείριση της Ολυμπιακής και να μην της επιτρέπει να λειτουργήσει με καθαρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, κατά παράβαση δεσμεύσεων που είχε αναλάβει. Ειδικότερα όπως αναφέρεται στην απόφαση 1999/332/ΕΚ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής³⁴²:

«Η Ελληνική κυβέρνηση φαίνεται ότι διορίζει απευθείας τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου των πέντε θυγατρικών της ΟΑ, μολονότι το καθήκον αυτό έχουν νομίμως δυο εκπρόσωποι του διοικητικού συμβουλίου της ΟΑ.

Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της ΟΑ, τα οποία είναι όλα διορισμένα από το κράτος ως μοναδικό μέτοχο, εμφανίζουν την τάση να παρεμβαίνουν μονίμως και απροσδόκτα στην καθημερινή διαχείριση της εταιρείας...

... οπότε δημιουργούνται αμφιβολίες κατά πόσον η ΟΑ διαθέτει αυτονομία απέναντι στην Ελληνική Κυβέρνηση από νομική άποψη όπως θα έπρεπε σαν ανώνυμη εταιρεία.

...

Η ΟΑ φαίνεται ότι ακόμη δεν έχει πλήρη ελευθερία να καθορίζει και να οργανώνει το δίκτυο της. Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, η θυγατρική εσωτερικών γραμμών της ΟΑ, είναι υποχρεωμένη να εκτελεί δρομολόγια σε έξι με επτά μικρές ασύμφορες γραμμές μεταξύ ηπειρωτικής Ελλάδας και νήσων, για τις οποίες δεν έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών [ΕΕ L240 της 24.8.1992, σ. 8].

Η ΟΑ μεταφέρει τον Ελληνικό Τύπο με εξαιρετικά χαμηλές τιμές σε σύγκριση με το κόστος που συνεπάγεται η δραστηριότητα αυτή. Μολονότι η Ελλάδα δεν επιβάλλει επίσημα την υποχρέωση αυτή στην ΟΑ, η Επιτροπή κρίνει ότι αυτή η αφύσικη κατάσταση δεν θα διαιωνιζόταν στην περίπτωση πραγματικά αυτόνομης διαχείρισης.

Η κυβέρνηση και η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) δεν έχουν μέχρι στιγμής καταβάλει τα εισιτήρια που εξέδωσε η ΟΑ για τους μόνιμους υπαλλήλους, τους

³⁴² Απόφαση 1999/332/ΕΚ, «Απόφαση της Επιτροπής, της 14ης Αυγούστου 1998, για ενίσχυση που χορήγησε η Ελλάδα στην Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1998)2423].», Επίσημη Εφημερίδα Ευρωπαϊκής Ένωσης, φύλλο L128, 21/5/1999, σελ. 1-24 (βλέπε επίσης: <http://eur-lex.europa.eu, CELEX: 31999D0332>).



Το 1991 ξεκίνησε η παραλαβή των πρώτων Boeing 737-400 που σηματοδότησε την αλλαγή του στόλου της δεκαετίας του 1990.
(Boeing 737-484, SX-BKA, αρχείο ΟΑ)



Τα αεροσκάφη Airbus A300-600 που πρωτοεμφανίστηκαν στον στόλο της Ολυμπιακής το 1992, δεν αποδείχθηκαν το ίδιο επιτυχημένα με τους άλλους τύπους αεροσκαφών, εξαιτίας του υψηλού λειτουργικού τους κόστους.
(Airbus A300-605R, SX-BEK, προσγείωση στον Κρατικό Αερολιμένα Αθηνών στο Ελληνικό, αρχείο ΟΑ)



Τα αεροσκάφη A340 ήταν η τελευταία πράξη αντικατάστασης του στόλου με πρώτη παραλαβή το 1998. Με τα αεροσκάφη αυτά σταμάτησε η εποχή των "JUMBO".
(Airbus A340-313, SX-DFA, απογείωση από τον Κρατικό Αερολιμένα Αθηνών στο Ελληνικό, με θέα την Τεχνική Βάση, αρχείο ΟΑ)

συμβασιούχους και το πολιτικό προσωπικό τους. ... Η Επιτροπή κρίνει ότι η μη καταβολή του ποσού αυτού καταδεικνύει τη συνεχιζόμενη σχέση εξάρτησης μεταξύ Ελληνικού Κράτους και Εθνικού Αερομεταφορέα.

...

... από τη μελέτη του καθεστώτος της ΟΑ εξάγεται επίσης το συμπέρασμα ότι το χρέος του Ελληνικού Δημοσίου έναντι της ΟΑ συνίσταται στην εξόφληση υπηρεσιών οι οποίες παρασχέθηκαν όχι μόνον στην ΥΠΑ αλλά και σε διάφορα άλλα κρατικά όργανα μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται Υπουργεία, Κυβερνητικές Υπηρεσίες και Δημόσιες Επιχειρήσεις. Εκτός από το χρέος του Δημοσίου, τα Ελληνικά πολιτικά κόμματα έχουν επίσης συσσωρεύσει σημαντικό χρέος απέναντι στην ΟΑ.»

Επίσης η διαδικασία των προσλήψεων σύμφωνα με το Ν. 2271/1994 άρθρο 4 παράγραφος 4 παρέμενε εκείνη των υπηρεσιών του Ελληνικού Δημοσίου. Η Επιτροπή έκρινε³⁴² ότι «οι διατάξεις αυτές αποτελούν δυσκίνητη διοικητική διαδικασία προσλήψεων, ακατάλληλη για την διαχείριση του προσωπικού μιας εταιρείας

όπως η ΟΑ και ότι η εξαίρεση αυτή αποδεικνύει την εμμονή του Ελληνικού Κράτους να ελέγχει ένα αποφασιστικής σημασίας στοιχείο στη διαχείριση της εταιρείας», στοιχείο μη συμβατό με την κοινή αγορά. Επίσης η Επιτροπή θεωρεί τον ίδιο τον Ν.2271/94 προβληματικό³⁴²:

«Ο ίδιος ο νόμος αριθ. 2271/94 αποτελεί παρέμβαση στις υποθέσεις της επιχείρησης... Από την ημερομηνία κοινοποίησης της αρχικής απόφασης (94/696/ΕΚ, της 7ης/10/1994) η ΟΑ έπρεπε να διέπεται μόνον από τις κοινές διατάξεις της Ελληνικής νομοθεσίας με συμπληρωματική εφαρμογή, όπου χρειάζεται, των εσωτερικών συμφωνιών της εταιρείας, ιδίως σε ό,τι αφορά τα θέματα εργατικού δικαίου και κοινωνικής ασφάλισης.»

Παράλληλα, η οικονομική κατάσταση της εταιρείας ενώ είχε βελτιωθεί, δεν ήταν η προβλεπόμενη από το πρόγραμμα, και κρίθηκε ότι δεν εξασφάλιζε τη μόνη βιωσιμότητά της.

Η Επιτροπή δέσμευσε την χορήγηση της 2ης δόσης για την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας, ενώ με επιστολή της 31ης/5/1996 κοινοποίησε στην Ελλάδα την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης καλώντας την επίσημα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της. Η ίδια επιστολή δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ζητώντας και από τα υπόλοιπα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

Η Ελλάδα έστειλε λεπτομερείς παρατηρήσεις & σχόλια με επιστολή της 1ης/7/1996. Παρατηρήσεις υπέβαλαν οι κυβερνήσεις της Βρετανίας και της Δανίας ενώ μεταξύ των ενδιαφερομένων που επίσης υπέβαλαν παρατηρήσεις ήταν οι Βρετανικές Αερογραμμές (British Airways), οι Σκανδιναβικές Αερογραμμές (SAS), η Ολυμπιακή Αεροπορία, η IACA (International Air Carrier Association) η ACE (European Community Air Carrier) η Γερμανική Ένωση Αερομεταφορέων Ναυλωμένων Πτήσεων (ADL) και με επιστολή της 11ης/6/1996 η Ένωση Ελληνικών Αερογραμμών. «Με εξαίρεση την ΟΑ, όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη κατήγγειλαν το μονοπώλιο της ΟΑ στην επίγεια εξυπηρέτηση για λογαριασμό τρίτων στον Ελληνικό αερολιμένα, πράγμα που έχει σαν αποτέλεσμα χαμηλή ποιότητα εξυπηρέτησης και υψηλές τιμές.». Σύμφωνα με τις καταγγελίες, η ΥΠΙΑ δεν είχε δώσει καμιά απάντηση σε αιτήσεις που είχαν γίνει για χορήγηση άδειας αυτοεξυπηρέτησης της Lufthansa που υποβλήθηκε τον Ιανουάριο 1996, της Venus Airlines για την Κω, της Cronus Airlines για την Θεσσαλονίκη, της KAL για το Ηράκλειο και τη Ρόδο που υποβλήθηκαν τον Δεκέμβριο 1995.

Η Επιτροπή με επιστολή της 4ης/12/1996 ζήτησε πληροφορίες για όλα τα θέματα που αφορούσαν την αθέτηση των δεσμεύσεων που είχαν οριστεί στην απόφαση της Επιτροπής της 30ης/4/1996 σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας και όλα τα θέματα που είχαν προκύψει.

Στις 12/8/1997 η Ολυμπιακή έχασε ένα αεροσκάφος 727 με νπολόγιο SX-CBI όταν κατά την προσγείωσή του στον αερολιμένα «Μακεδονία» της Θεσσα-

λονίκης κάτω από καταρρακτώδη βροχή, βγήκε εκτός διαδρόμου με αποτέλεσμα μολονότι δεν υπήρξαν τραυματισμοί ή θάνατοι, το αεροσκάφος να υποστεί βλάβες μεγαλύτερες από την αξία του και να θεωρείται κατεστραμμένο.

Το 1997 ήταν χρονιά συνεχών επαφών μεταξύ Επιτροπής και Ελληνικών Αρχών.

Στις 13/6/1997 η Επιτροπή υπέδειξε ότι έπρεπε να εξεταστούν τα αποτελέσματα του προγράμματος αναδιάρθρωσης. Η Ελλάδα υπέβαλε στην Επιτροπή την έκθεση σχετικά με τη δημοσιονομική κατάσταση της ΟΑ για την περίοδο 1995-1997 όπου περιλαμβάνονταν οι προβλέψεις έως το 2001. Η εκτίμηση της εφαρμογής του προγράμματος ανατέθηκε στον ανεξάρτητο σύμβουλο «Deloitte & Touche», ο οποίος υπέβαλε την έκθεσή του στις 10/11/997. Στις 21/11/1997 η Επιτροπή υπέβαλε τα πορίσματά της στη διοίκηση της ΟΑ, η οποία συμφώνησε σε μεγάλο βαθμό με τα πορίσματα αυτά, σημειώνοντας ότι το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης ήταν υπό αναπροσαρμογή με βάση έκθεση που εκπόνησε η διορισμένη από την ΟΑ εταιρεία οικονομικών συμβούλων «McKinsey».

Η συνολική επιβατική κίνηση για το 1997 έφθασε τα 7,06 εκ. επιβάτες (4.188.478 εσωτερικού, 2.872.343 εξωτερικού)³⁴³.

Τον Δεκέμβριο του 1997 η Ελληνική κυβέρνηση αποφάσισε την αντικατάσταση της διοίκησης της ΟΑ. Η νέα διοίκηση ανέλαβε τον Ιανουάριο του 1998 και ξεκίνησε αμέσως την αναθεώρηση του προγράμματος βασίζοντάς την σε νέους κανονισμούς εργασίας που υλοποιούσαν συστάσεις της έκθεσης «McKinsey» και επρόκειτο να συμφωνηθούν μεταξύ της εταιρείας και των 17 συνδικαλιστικών ενώσεων με πρόθεση να υποβάλει το αναθεωρημένο πρόγραμμα τον Απρίλιο του 1998.

Οι συνδικαλιστικές οργανώσεις απέρριψαν τους νέους κανονισμούς εργασίας και στα τέλη Μαρτίου 1998 η εταιρεία αντιμετώπισε σοβαρή κοινωνική κρίση που προκάλεσε σοβαρή διαταραχή των δραστηριοτήτων της. Την ίδια στιγμή η δέσμευση της 3ης δόσης της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου της είχε ήδη προκαλέσει σοβαρά προβλήματα ρευστότητας, επειδή όφειλε να προβεί σε προκαταβολές για τα αεροσκάφη Αιρμπάς 340 που είχε παραγγείλει σύμφωνα με το πρόγραμμα εξυγίανσης (που προέβλεπε ανανέωση του στόλου και αντικατάσταση των «Τζάμπο»).

Τελικά η κυβέρνηση αποφάσισε την επιβολή των κανονισμών εργασίας που πρότεινε η ΟΑ με τον Ν.2602/1998³⁴⁴ που ψηφίστηκε από το Ελληνικό Κοινοβούλιο την 9η/4/1998 με ισχύ από τις 16/4/1998.

³⁴³ Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας, «Κίνηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας των γραμμών εσωτερικού και εξωτερικού», πηγή: ΟΑ, www.statistics.gr («Στατιστικά Στοιχεία» - «Εμπόριο και Υπηρεσίες» - «Μεταφορές» - «Αεροπορικές Μεταφορές»), 2009.

³⁴⁴ Ν.2602/1998, «Για την ολοκλήρωση της εξυγίανσης και την ανάπτυξη της Ολυμπιακής Αεροπορίας Α.Ε.», ΦΕΚ Α83, 16/4/1998, σελ. 1429-1456.

Οι επαφές μεταξύ Επιτροπής, Ελληνικής κυβέρνησης και ΟΑ, όπως και οι ανταλλαγές πληροφοριών με άξονα το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης συνεχίστηκαν σε Αθήνα και Βρυξέλλες με κυριότερες εκείνες της 19ης Φεβρουαρίου, 16ης Μαρτίου, 30ης Απριλίου και 5ης, 9ης, 22ης και 29ης Ιουνίου 1998. Τελικά το αναθεωρημένο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας κάλυπτε την περίοδο 1998-2002 και υποβλήθηκε από την Ελλάδα σε 2 επιστολές της 3ης & 6ης Ιουλίου 1998, παρέχοντας παράλληλα πρόσθετες πληροφορίες για τα θέματα που είχε θέσει η Επιτροπή στην επιστολή της 4ης/12/1996.

Το αναθεωρημένο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης πρόβλεπε την αντικατάσταση του στόλου των B747 από 4 A340 και την προμήθεια 8 Μπόινγκ 737-800 το έτος 2000. Επίσης κάλυπτε την μετεγκατάσταση της Εταιρείας στο αεροδρόμιο των Σπάτων, για την οποία πρόβλεπε κόστος 75 δις δρχ. από τα οποία τα 35 δις δρχ. θα προέρχοντο από αποζημίωση του Ελληνικού Δημοσίου για την απώλεια των εγκαταστάσεων της Εταιρείας στο αεροδρόμιο του Ελληνικού.

Το αναθεωρημένο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης έγινε τελικά αποδεκτό από την επιτροπή με την απόφασή της 2423/1998 της 14ης/8/1998 που δημοσιεύθηκε στις 21/5/1999 σαν απόφαση 332/1999³⁴². Στην απόφαση η Ελλάδα δεσμευόταν και πάλι ότι θα τηρήσει όλες τις δεσμεύσεις που ανέλαβε με την απόφαση 696/1994, όμως είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ δημοσιεύθηκε με 9 μήνες καθυστέρηση, περιείχε δεσμεύσεις που έπρεπε να εξασφαλιστούν αρκετούς μήνες πριν την δημοσίευσή της (άρθρο 1, παράγραφος 1)³⁴²:

«δ. Η Ελλάδα εξασφαλίζει ότι την 1η Δεκεμβρίου 1998, η Ολυμπιακή Αεροπορία θα έχει εφαρμόσει ένα πλήρως λειτουργικό και κατάλληλο σύστημα διαχείρισης πληροφοριών. Η Ελλάδα θα υποβάλει, την 1η Δεκεμβρίου 1998, σχετική έκθεση στην Επιτροπή.»

Επίσης λόγω της καθυστέρησης στη χορήγηση της προβλεπόμενης 2ης και 3ης δόσης αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας για τον εκσυγχρονισμό του στόλου που προβλεπόταν τον Ιανουάριο 1996 και Ιανουάριο 1997 αντίστοιχα, τελικά ματαιώθηκε η παραγγελία των 8 αεροσκαφών 737-800.

Στο μεταξύ προχώρησε μέσα στο 1998 η μακροχρόνια ενοικίαση 7 αεροσκαφών Μπόινγκ 737. Στις 15/4/1998, 1 737-300 (Boeing 737-33R, αρ. σειράς 28869, νπολόγιο SX-BLA, χωρητικότητας 136 επιβατών τουριστικής θέσης) και 6 αεροσκάφη 737-400 χωρητικότητας 150 επιβατών, στις 6/5/1998 (Boeing 737-4Q8, αρ. σειράς 24915, νπολόγιο SX-BKL), στις 23/5/1998 (Boeing 737-4Q8, αρ. σειράς 25371, νπολόγιο SX-BKK), στις 22/6/1998 (Boeing 737-4Q8, αρ. σειράς 24703, νπολόγιο SX-BKH), στις 23/6/1998 (Boeing 737-4Q8, αρ. σειράς 24704, νπολόγιο SX-BKI), στις 10/7/1998 (Boeing 737-4Q8, αρ. σειράς 26281, νπολόγιο SX-BKN) και στις 23/7/1998 (Boeing 737-4Q8, αρ. σειράς 24709, νπολόγιο SX-BKM). Παράλληλα αποσύρθηκαν από την εκμετάλλευση τα 4 A300B4 με νπολόγιο SX-BEI, SX-BEH, SX-BEF και SX-BEG.

Η συνολική επιβατική κίνηση για το 1998 ανήλθε στα 6,40 εκ. επιβάτες (3.782.612 εσωτερικού, 2.620.565 εξωτερικού)³⁴⁵.

Μέσα στο 1999 πάντως παραλήφθηκαν τα 4 νέα 4-κινητήρια αεροσκάφη A340-300 που προβλεπόταν να αντικαταστήσουν τα «Τζάμπο». Συγκεκριμένα στις 28/1/1999 παραλήφθηκαν τα 2 που αρχικά προβλεπόταν για τον Σεπτέμβριο (κατασκευαστής Airbus A340-313, αρ. σειράς 235, με 4 κινητήρες κατασκευής CFMI τύπου CFM56-5C4, νπολόγιο SX-DFA, όνομα «DELPHI», χωρητικότητας 295 επιβατών - 32 α΄ θέσης και 263 τουριστικής θέσης) και Οκτώβριο (A340-313, αρ. σειράς 239, νπολόγιο SX-DFB, όνομα «OLYMPIA») του 1998, και ακολούθησαν τα επόμενα 2 στις 14/10/1999 (A340-313, αρ. σειράς 280, νπολόγιο SX-DFC, όνομα «MARATHON») και στις 25/10/1999 (A340-313, αρ. σειράς 292, νπολόγιο SX-DFD, όνομα «EPIDAURUS»). Παράλληλα προχώρησε η απόσυρση και των υπολοίπων A300B4 με νπολόγιο SX-BED και SX-BEE ενώ ξεκίνησε και η απόσυρση των «Τζάμπο» με πρώτο το νπολόγιο SX-OAB.

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο αναδιάρθρωσης, οι «Μακεδονικές Αερογραμμές» έπρεπε να αναπτύξουν έμπρακτη δραστηριότητα στις ναυλωμένες πτήσεις, οπότε τον Μάιο του 1999 προχώρησαν στην ενοικίαση 2 αεροσκαφών Μπόινγκ 737-400 (Boeing 737-46J, αρ. σειράς 27171, νπολόγιο SX-BMA), (Boeing 737-46J, αρ. σειράς 27213, νπολόγιο SX-BMB).

34.3 Η περίοδος των «Εγγλέζων» (1999-2000)



Στις 12/2/1999 προκηρύχθηκε διεθνής διαγωνισμός από τον οίκο «Salomon Smith Barney» και την τράπεζα ETEBA, για την ανάληψη της διοίκησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας για διάστημα 30 μηνών, με σκοπό την εξυγίανσή της και εξαγορά μέσα σε 12 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης ποσοστού 20% των μετοχών³⁴⁵, παραχωρώντας στον ανάδοχο και την διοίκηση της εταιρείας. Ο ανάδοχος είχε την υποχρέωση σε διάστημα 10 εβδομάδων από την ανάληψη της διοίκησης να αποφασίσει για τους πόρους και τον τρόπο λειτουργίας της εταιρείας. Στη συνέχεια έπρεπε να εκπονήσει 5ετές επιχειρησιακό πρόγραμμα. Ο διαγωνισμός ανέδειξε νικήτρια την εταιρεία συμβούλων αεροπορικών θεμάτων «Speedwing International Limited», θυγατρική των Βρετανικών Αερογραμμών (British Airways), η οποία είχε ηγετικό ρόλο σε μια από τις μεγαλύτερες συμμαχίες αεροπορικών εταιρειών, την «One World». Για την ανάληψη της διοίκησης το Ελληνικό Κοινοβούλιο ψήφισε τροπολογία στις 23/6/1999. Οι «Εγγλέζοι» ανέλαβαν την διοίκηση την 1η/7/1999 και προβλεπόταν μέχρι τις 31/12/2001.

³⁴⁵ «Απόφαση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2002 για ενίσχυση που χορήγησε η Ελλάδα στην Ολυμπιακή Αεροπορία», Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, φύλλο L 132 σελ 1 - 40, 28/5/2003 (βλέπε επίσης: <http://eur-lex.europa.eu>, CELEX: 32003D0372).

Την ίδια περίοδο, στη γειτονική Γιουγκοσλαβία η ένταση που υπήρχε στην περιοχή του Κοσόβου από το 1995 εξελίχθηκε σε σύρραξη, με τις συμμαχικές δυνάμεις, επικεφαλής των οποίων ήταν οι ΗΠΑ με τη συμμετοχή χωρών-μελών του ΝΑΤΟ, της Αλβανίας και των ανταρτικών ομάδων της περιοχής, να επιτίθενται στη Γιουγκοσλαβία στις 24/3/1999. Οι στρατιωτικές επιχειρήσεις κράτησαν ολόκληρη την άνοιξη, μέχρι τις 10/6/1999. Σε κάθε παρόμοια περίπτωση η επίπτωση στον τουρισμό είναι αρνητική. Ωστόσο η Ολυμπιακή Αεροπορία προχώρησε σε σημαντική αύξηση του πηπτικού της έργου, που συνολικά για το 1999 ήταν της τάξης του 14%. Θα πρέπει μάλιστα να σημειώσουμε ότι και η συνολική επιβατική κίνηση στα αεροδρόμια της χώρας παρουσίασε αντίστοιχη αύξηση (οι αφίξεις 1998 ήταν συνολικά 14,5 εκ. επιβάτες ενώ το 1999 έφθασαν τους 16,5 εκ. επιβάτες³⁴⁰).

Παράλληλα, τον Μάιο του 1999 η Ελλάδα υπέβαλε στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του προγράμματος αναδιάρθρωσης της ΟΑ, την οποία συμπλήρωσε τον επόμενο μήνα με υποβολή αιτιολογικής έκθεσης. Η έκθεση παραδόθηκε και εξετάστηκε από την εταιρεία ανεξάρτητων εμπειρογνομόνων «Deloitte & Touche». Η ανάλυση της έκθεσης δεν επέτρεπε στην Επιτροπή να καταλήξει σε απελευθέρωση της δόσης αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΑ και διαβιβάστηκε στην Ελληνική κυβέρνηση με επιστολές της 12ης και 19ης Μαΐου και της 27ης Ιουλίου 1999.

Με επιστολή της 26ης/8/1999 η Ελληνική κυβέρνηση ενημέρωσε την Επιτροπή ότι χρειαζόταν περισσότερο χρόνο να την αναθεώρηση του προγράμματος αναδιάρθρωσης που επεξεργάζονταν οι νέοι διαχειριστές της ΟΑ.

Στις 18/10/1999 ήταν έτοιμο το νέο επιχειρησιακό πρόγραμμα το οποίο πρόβλεπε εκατοντάδες αλλαγές με σημαντικότερες τον εκσυγχρονισμό του στόλου, την ριζική αναδιάρθρωση των δρομολογίων, ριζική αναδιάρθρωση των θυγατρικών εταιρειών με ανάπτυξη των παρεχόμενων υπηρεσιών αλλά και μετοχοποίηση / πώληση αρκετών από τις θυγατρικές. Το πρόγραμμα πρόβλεπε ανάπτυξη πλήρους πληροφορικού συστήματος διοίκησης, μισθοδοσία των υπαλλήλων βασισμένη στην αποδοτικότητα τους (πριμ παραγωγικότητας) και κερδοφορία για το 2001. Το αναθεωρημένο επιχειρησιακό πρόγραμμα υποβλήθηκε στην Επιτροπή στις 19/11/1999. Όπως επισήμανε η ίδια η Επιτροπή, «η βασική διαφορά ανάμεσα στο πρόγραμμα της *Speedwing* και το πρόγραμμα που εγκρίθηκε με την απόφαση της Επιτροπής του 1998, ... συνίσταται στην επικέντρωση στην αύξηση των εσόδων και την επέκταση των δραστηριοτήτων της εταιρείας, ... αντί για την συγκράτηση των δαπανών και το οποίο δεν ήταν δυνατόν να γίνει με τη μορφή του αυτή αποδεκτό από την Επιτροπή.»³⁴⁵.

Παράλληλα, η Ελληνική κυβέρνηση δεν προχώρησε στις απαραίτητες ενέργειες για την καταβολή της δόσης αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου που προβλεπόταν για τις 15/6/1999 ύψους 7,8 δις δρχ. ενώ με επιστολές προς την Επιτροπή της 17ης & 27ης/12/1999 ενημέρωνε ότι είχε αποφασιστεί η αναστολή της εξέτασης για την καταβολή της δόσης.

Στο μεταξύ, η Επιτροπή ανέθεσε στην εταιρεία «Deloitte & Touche» τον έλεγχο του επιχειρησιακού προγράμματος. Το τελικό σχέδιο της έκθεσης που θεωρούσε το πρόγραμμα «αισιόδοξο», διαβιβάστηκε από την Επιτροπή στην Ελληνική κυβέρνηση στις 20/3/2000 και περιείχε ανησυχίες για την εκπλήρωση του προγράμματος αναδιάρθρωσης «σύμφωνα με την απόφαση του 1998».

Μέσα στο 1999 αποσύρθηκε και το τελευταίο Αιρμπάς Α300Β4 από την εκμετάλλευση, ενώ μέσα στο 2000 αποσύρθηκε και το τελευταίο Β747 «Jumbo». Για την ενίσχυση του πιπτικού έργου, από τις 1/4/2000 ενοικιάστηκε μακροχρόνια 1 ακόμα Α300-600 (Airbus Α300-605R, αρ. σειράς 603, νπολόγιο SX-BEM, όνομα «ΚΡΗΤΗ»).

Η συνολική επιβατική κίνηση για το 1999 ανήλθε στα 6,26 εκ. επιβάτες (3.643.540 εσωτερικού, 2.623.625 εξωτερικού)³⁴³.

Το πιπτικό έργο της περιόδου 1996-2000 ήταν:

Στόλος	Περίοδος	1996	1997	1998	1999	2000
B747	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	4 14.079	4 13.973	4 14.726	3 9.535	0 959
A340-313	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	- -	- -	- -	4 8.481	4 18.878
A300-B4	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	6 12.238	6 12.311	2 6.278	0 2.853	- -
A300-600	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	2 6.073	2 6.800	2 6.400	2 5.503	3 6.861
B737-200	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	11 24.718	11 26.687	11 24.480	11 24.410	11 26.287
B737-400	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	7 21.920	7 21.695	13 28.890	13 37.299	13 46.566
B737-400 Μακεδ.	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	- -	- -	- -	2 3.592	3 5.162
B737-300	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	- -	- -	1 1.680	1 2.599	1 2.416
B727	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	5 4.945	2 4.725	2 2.443	1 2.424	0 664
Σύνολο	Ώρες Πτήσης	83.973	86.191	84.897	96.696	107.793

(*) Πλήθος αεροσκαφών στις 31 Δεκεμβρίου.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Δεν περιλαμβάνονται οι πτήσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Στα τέλη Μαΐου 2000 η Speedwing έπρεπε να υποβάλει πρόταση εξαγοράς του ποσοστού μετοχών της Ολυμπιακής Αεροπορίας (πλησίαζε το 12μνο από την υπογραφή της σύμβασης). Όμως λόγω διαφωνίας η κυβέρνηση ακύρωσε την σύμβαση παύοντας την διοίκηση των «Εγγλέζων». Σύμφωνα με την κυβέρνηση οι «Εγγλέζοι» αρνήθηκαν να υποβάλουν πρόταση εξαγοράς του 20% των μετοχών

της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Σύμφωνα με τους «Εγγλέζους», επιθυμία τους ήταν να εξαγοράσουν το 50% + 1 των μετοχών κάτι που η κυβέρνηση αρνήθηκε.

Η συνολική επιβατική κίνηση για το 2000 έφθασε τα 6,69 εκ. επιβάτες (3.715.055 εσωτερικού, 2.976.290 εξωτερικού)³⁴³.

Ο βίαιος τερματισμός της διοίκησης των «Εγγλέζων» άφησε χάος. Ήδη βρισκόταν στην τελική φάση ολοκλήρωσης ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών που θα αντικαθιστούσε τον αερολιμένα του Ελληνικού μετά από μερικούς μήνες, στις 28/3/2001, που σήμαινε ένα σημαντικό κόστος μετεγκατάστασης για την Ολυμπιακή Αεροπορία. Ήταν φανερό ότι το πρόγραμμα εξυγίανσης απέιχε από την απόφαση της Επιτροπής, ενώ η χρηματοοικονομική κατάσταση της εταιρείας δεν κρίνόταν ικανοποιητική.

35

Το ατύχημα του Γιάκοβλεφ

(Yak-42, UR-42334, Πιέρια Όρη - θέση «Πέντε Πύργοι»,

17/12/1997 21:12':45''b, πτήση AEW241 Οδησσός - Θεσσαλονίκη)

Η πτήση AEW241 της Ουκρανικής εταιρείας Aerosweet μετά από συμφωνία ήταν κοινή με την Ολυμπιακή Αεροπορία από την Οδησσό στη Θεσσαλονίκη. Η συμφωνία προέβλεπε την πραγματοποίηση της πτήσης με αεροσκάφος Μπόινγκ 737 της Aerosweet.

Την 17n/12/1997, το αεροσκάφος Μπόινγκ 737 που επρόκειτο να εκτελέσει την συγκεκριμένη πτήση παρουσίασε τεχνικό πρόβλημα και η Aerosweet συμφώνησε με την επίσης Ουκρανική εταιρεία Air Lviv (Lviv State Aviation Enterprises) την διάθεση ενός αεροσκάφους τύπου Γιάκοβλεφ 42 μαζί με το πλήρωμα για την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης πτήσης.

Το πλήρωμα της Air Lviv δεν είχε ξαναπετάξει στη Θεσσαλονίκη και σύμφωνα με τις Ουκρανικές διαδικασίες έπρεπε να συμμετέχει στο πλήρωμα και ένας εκπαιδευτής χειριστής.

Στις 14:07'z (ώρα Γκρήνουιτς), το Γιάκοβλεφ απογειώθηκε από το Lviv και προσγειώθηκε στην Οδησσό στις 15:23'z. Από τα συστήματα ραδιοναυτιλίας εκείνο του κυβερνήτη (VHF/NAV#1) ήταν εκτός λειτουργίας λόγω τεχνικού προβλήματος για το οποίο στην Οδησσό εξετάστηκε για μισή ώρα πριν αποδεσμευτεί, με το πρόβλημα να εξακολουθεί. Το αντίστοιχο σύστημα του συγκυβερνήτη λειτουργούσε κανονικά.

Το πλήρωμα του θαλάμου διακυβέρνησης αποτελείτο από τον 49χρονο Ρώσο κυβερνήτη (με 9.850 ώρες πτήσης), τον 51χρονο Ρώσο εκπαιδευτή χειριστή (θέση συγκυβερνήτη με 16.210 ώρες πτήσης), τον 40χρονο Ρώσο συγκυβερνήτη (εφεδρική - ανακλινόμενη θέση με 6.700 ώρες πτήσης) και τον 43χρονο Ουκρανό ιπτάμενο μηχανικό (με 3.900 ώρες πτήσης).

Το πλήρωμα, μελέτησε τις διαθέσιμες πληροφορίες για τις διαδικασίες του αερολιμένα «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης όπου, στον χάρτη προσέγγισης για

τον διάδρομο 16 της εταιρείας Jeppesen Sanderson που χρησιμοποιούντο διεθνώς στην αεροναυτιλία, υπήρχε η καταχώρηση του συμβόλου (R) που υποδήλωνε την ύπαρξη Ραντάρ στον αερολιμένα της Θεσσαλονίκης.

Το Γιακόβλεφ απογειώθηκε στις 17:23'z από την Οδησσό, εκτελώντας την πτήση AEW241. Σύμφωνα με τα δηλωτικά της πτήσης στο αεροσκάφος υπήρχαν 4 άτομα πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης, 4 πλήρωμα θαλάμου επιβατών και 62 επιβάτες. Αναμενόμενη ώρα άφιξης στη Θεσσαλονίκη 19:03'z.

Το αεροσκάφος από τον Ουκρανικό εναέριο χώρο μπήκε στον Βουλγαρικό, όπου στις 18:39':31''z μπήκε στον Ελληνικό εναέριο χώρο από το σημείο CCO (Chouchouligono), στο επίπεδο πτήσης 230 (FL230, 23.000 πόδια ύψος). Ήταν ήδη νύκτα με νεφώσεις κατά στρώματα και καλή ορατότητα κάτω από τα νέφη.

Στις 18:40':09''z έκανε την πρώτη κλήση στον έλεγχο προσέγγισης του αεροδρομίου «Μακεδονία» (MAK/APP).

Στις 18:41':20''z ο MAK/APP εξουσιοδότησε την AEW241 να κατέβει στο επίπεδο πτήσης 100 (FL100, 10.000 πόδια) και να αναφέρει στο σημείο LAMBI. Επίσης τους ενημέρωσε ότι ήταν δεύτεροι για προσγείωση με τη διαδικασία LAMBI 1F, με προσέγγιση VOR/DME/ILS στο διάδρομο 16 και θα έπρεπε να περιμένουν στον «βόρειο χώρο κράτησης» (north holding pattern).

Η διαδικασία προέβλεπε την πτήση πάνω σε τόξο μέχρι τον ραδιοφάρο του αεροδρομίου (TSL/NDB), κάτι που η πτήση AEW241 δεν ακολούθησε, αλλά όπως ανέφερε και στον MAK/APP, κατευθύνθηκε κατευθείαν πάνω στον ραδιοφάρο.

Στις 18:46':12''z η AEW241 ανέφερε στον MAK/APP ότι έπιασαν 344 (πορεία) κατεβαίνοντας στα 5.000 πόδια. Αμέσως (18:46':22''z) ο MAK/APP ρώτησε την AEW241 αν εγκαταλείπει τώρα το επίπεδο πτήσης 100 κάτι που η AEW241 επιβεβαίωσε.

Στις 18:47':24''z ακούστηκε διακοπόμενη προειδοποίηση επικίνδυνης προσέγγισης εδάφους για 4'' στο θάλαμο διακυβέρνησης κάνοντας το πλήρωμα να σχολιάσει ότι υπήρχαν βουνά στην περιοχή.

Στις 18:48':08''z η AEW241 ανέφερε στον MAK/APP ότι κατέβηκαν στα 5.000 πόδια (με QNH 1035).

Αμέσως (18:48':15''z) ο MAK/APP ρώτησε την 241 αν βρίσκονται πάνω στο τόξο, την εξουσιοδότησε (18:48':22''z) να κατέβει στα 3.500 πόδια (με QNH 1035), να αναφέρει στη θέση LLZ και να προχωρήσει για προσέγγιση στο διάδρομο 16 με χρήση ILS. Η AEW241 απάντησε ότι κατεβαίνει στα 3.400 πόδια (με QNH 1035) για να πιάσει τον διάδρομο 16.

Στις 18:48':45''z ο MAK/APP ανακοίνωσε στην 241 ότι είναι οι πρώτοι για είσοδο στο ILS (σύστημα ενόργανης προσέγγισης) του διαδρόμου 16 στο ύψος των 3.500 ποδών. Η λήψη επιβεβαιώθηκε από την AEW241 και ο MAK/APP ζήτησε και πάλι αναφορά στο σημείο LLZ (έναρξη Localizer του ILS) για παραπέρα εξουσιοδότηση για προσέγγιση. Η AEW241 επιβεβαίωσε ότι θα αναφέρει στο σημείο LLZ.



Η θέση στην οποία κατέπεσε το UR-42334 στις 17/12/1997.



Στις 18:49':04'' μετά από αίτημα του MAK/APP η AEW241 ανέφερε ότι περνά τα 4.500 πόδια.

Στις 18:49':41'' και ενώ ο MAK/APP είχε μόλις ζητήσει το ύψος της AEW241, στο θάλαμο διακυβέρνησης ήχισε διακοπόμενο σήμα επικίνδυνης προσέγγισης εδάφους για 3,5''.

Στις 18:49':45'' η AEW241 ανέφερε στον MAK/APP ότι έφτασε τα 3.500 πόδια.

Στις 18:51':11'' η AEW241 ανέφερε στον MAK/APP ότι έφθασε στο σημείο LLZ. Ο MAK/APP ρώτησε αν έχουν αφήσει τα 3.500 πόδια και η AEW241 απάντησε ότι βρίσκονται στα 3.500 πόδια.

Στις 18:51':22'' ο MAK/APP εξουσιοδότησε την AEW241 να συνεχίσει την κάθοδο VOR-DME-ILS μέχρι τα ελάχιστα (minima - δηλ. το ύψος όπου θα έπρεπε να έχει οπτική επαφή με τον διάδρομο) και να καλέσει τον πύργο ελέγχου (MAK/TWR).

Στις 18:51':32'' η AEW241 διασταύρωσε το ILS του αεροδρομίου και προσπάθησε με αριστερή στροφή να μπει στη δέσμη του.

Στις 18:51':42'' η AEW241 κάλεσε τον MAK/TWR αναφέροντας ότι έχουν πιάσει το ILS του διαδρόμου 16.

Στις 18:51':49'' ο MAK/TWR ενημέρωσε την AEW241 ότι είναι πρώτοι για προσέγγιση και να αναφέρουν στον εξωτερικό ραδιοσημαντήρα (outer marker). Η AEW241 επιβεβαίωσε τη λήψη του μηνύματος.

Στις 18:54':02'' η AEW241 ζήτησε από τον MAK/TWR την κατεύθυνση (heading - του διαδρόμου 16). Ο MAK/TWR ζήτησε να επαναλάβουν, και μετά την επαλήθευση ρώτησε την 241 να αναφέρει τη θέση της.

Στις 18:54':22'' η AEW241 ανέφερε ότι έχει κατεύθυνση 140 μοίρες.

Στις 18:54':37'' ο MAK/TWR ενημέρωσε την AEW241 ότι έχουν περάσει πάνω από το αεροδρόμιο και τους ζήτησε να καλέσουν τον MAK/APP (έλεγχο προσέγγισης).

Στις 18:55':03''z η AEW241 ξαναζήτησε από τον MAK/TWR την κατεύθυνση, οπότε ο MAK/TWR απάντησε ότι δεν ακούγονται καλά και θα πρέπει να καλέσουν τον MAK/APP.

Στις 18:55':43''z η AEW241 κάλεσε τον MAK/APP αναφέροντας κατεύθυνση 150. Ο MAK/APP απάντησε ρωτώντας το ύψος του αεροσκάφους.

Στις 18:55':54''z η AEW241 ανέφερε ύψος 1.500 πόδια. Αμέσως ο MAK/APP ρώτησε αν βρίσκονται «*Νότια του TSL (= το VOR της Θεσσαλονίκης) στην ακτίνα 150*» («*you are south of TSL on radial 150?*»). Η AEW241 απάντησε «*ακτίνα 150*» («*radial 150*»).

Στις 18:56':05''z ο MAK/APP τους ζήτησε να ανέβουν στα 6.000 πόδια με QNH 1035. Η AEW241 απάντησε ότι ανεβαίνει στα 6.000 πόδια με QNH 1031.

Στις 18:56':17''z ο MAK/APP τους ζήτησε να παραμείνουν στον «*νότιο χώρο κράτησης*» («*north holding pattern*») στα 6.000 πόδια. Η AEW241 απάντησε ότι ανεβαίνει στα 6.000 πόδια. Αμέσως ο MAK/APP τους ζήτησε να συνεχίσουν στην ακτίνα 150 απομακρυνόμενοι, ανεβαίνοντας στα 6.000 πόδια («*Continue radial 150 outbound climbing 6000 ft*»). Η AEW241 απάντησε «*απομακρυνόμενοι 6.000 πόδια*».

Στις 18:56':56''z μετά από σχετική ερώτηση του MAK/APP, η AEW241 ανέφερε ότι ξεπέρασε τα 3.500 πόδια ύψος.

Στις 18:57':05''z μετά από σχετική ερώτηση του MAK/APP, η AEW241 ανέφερε ότι βρίσκεται σε απόσταση 7 μιλίων σύμφωνα με την ένδειξη DME («*DME now seven*»). Αμέσως ο MAK/APP ζήτησε επιβεβαίωση ότι βρίσκονται 7 μίλια από το TSL (VOR) κάτι που η AEW241 επιβεβαίωσε.

Στις 18:57':19''z μετά από σχετική ερώτηση του MAK/APP, η AEW241 ανέφερε ότι ξεπέρασε τα 3.500 πόδια ύψος ανεβαίνοντας στα 6.000 πόδια.

Στις 18:57':53''z μετά από σχετική ερώτηση του MAK/APP, η AEW241 ανέφερε ότι ξεπέρασε τα 4.500 πόδια ύψος.

Αμέσως μετά, στις 18:57':58''z ο MAK/APP τους ζήτησε να συνεχίσουν την άνοδο μέχρι τα 6.000 πόδια και να στρίψουν δεξιά πλησιάζοντας το VOR «TSL». Η AEW241 επιβεβαίωσε ότι θα στρίψει δεξιά για να πλησιάσει το TSL.

Στις 18:58':16''z ο MAK/APP τους ζήτησε να αναφέρουν στο VOR «TSL» διατηρώντας τα 6.000 πόδια ύψος.

Στο μεταξύ στο θάλαμο διακυβέρνησης φαίνεται ότι το πλήρωμα του θαλάμου διακυβέρνησης δεν συμφωνεί πλέον για την θέση του αεροσκάφους και την πορεία που πρέπει να ακολουθήσουν. Ο κυβερνήτης ακούγεται να ρωτά «*λοιπόν, τι πορεία να πάρουμε, ρίξε μια ματιά*» (18:58':40''z). Ο συγκυβερνήτης απαντά «*προς τα δεξιά*» (18:58':43''z) και ο ιπτάμενος μηχανικός «*Συντονίζω το VOR*» (18:58':44''z). Ο κυβερνήτης συνεχίζει «*έχω συντονίσει το ADF*» (18:58':54''z). Ο συγκυβερνήτης «*πρέπει να συντονίσουμε το VOR*» (18:58':57''z). Ο εκπαιδευτής-χειριστής παρεμβαίνει «*συντόνισε το VOR*» (18:58':58''z), για να συμπληρώσει λίγο αργότερα «*Συνέχισε στο VOR, πήγαινε στο VOR, στο VOR*» (18:59':13''z). Και τον κυβερνήτη να απαντά «*λοιπόν, πρέπει να προχωρήσουμε αριστερά.*» (18:59':50''z).

Στις 18:59':20''z ο MAK/APP τους ζήτησε να αναφέρουν τη θέση τους και η AEW241 ανέφερε 6.000 πόδια, 5 μίλια από το TSL.

Στις 18:59':32''z ο MAK/APP τους ζήτησε να αναφέρουν αν πράγματι έπιασαν την ακτίνα πλησιάζοντας. Η AEW241 επιβεβαίωσε.

Στις 18:59':46''z ο MAK/APP επανέλαβε την εξουσιοδότηση να διατηρήσουν τα 6.000 πόδια και να αναφέρουν μόλις φθάσουν στο VOR «TSL», τη λήψη επιβεβαίωσε η AEW241.

Στις 19:00':07''z ο MAK/APP ρώτησε την AEW241 να επιβεβαιώσει ότι διατηρεί τα 6.000 πόδια, κάτι που η AEW241 επιβεβαίωσε. Ο MAK/APP επανέλαβε την ερώτηση και η AEW241 επαναβεβαίωσε.

Στις 19:00':20''z ο MAK/APP επανέλαβε την οδηγία να διατηρήσουν τα 6.000 πόδια και να αναφέρουν πάνω από το VOR της Μίκρας, κάτι που η AEW241 επιβεβαίωσε. Λίγο αργότερα (γύρω στις 19:00':45''z) ο κυβερνήτης ρωτά «ποιο είναι το VOR που μας λείει;» και τον εκπαιδευτή να απαντά «περνάμε ήδη προς αυτό.».

Στις 19:01':08''z ο MAK/APP ρώτησε την AEW241 αν έχει περάσει πάνω από το TSL στην εκτέλεση προσέγγισης VOR. Η AEW241 απάντησε «προσεγγίζουμε TSL». Και αμέσως (19:01':31''z) ο εκπαιδευτής σχολιάζει «το VOR (στα αγγλικά) είναι το VOR (στα ουκρανικά)» και αμέσως μετά επαναλαμβάνει την ίδια φράση. Αμέσως ακούγεται η ερώτηση (από τον συγκυβερνήτη) «ποια είναι η διαφορά;».

Στις 19:01':39''z ο εκπαιδευτής παρατηρεί «ήδη περνάμε απομακρυνόμενοι.»

Στις 19:02':19''z ο MAK/APP ζήτησε αναφορά θέσης και η AEW241 ανέφερε 10 μίλια από το TSL. Ο MAK/APP συνέχισε με την ερώτηση «είστε 10 DME (μίλια) απομακρυνόμενοι από το TSL προς Βορρά;» και η AEW241 επιβεβαίωσε. Αμέσως ο MAK/APP συνέχισε με την ερώτηση «ακτίνα 344 απομακρυνόμενοι;». Η AEW241 δεν απάντησε συγκεκριμένα.

Στις 19:02':56''z ο MAK/APP εξουσιοδότησε την AEW241 να συνεχίσει μέχρι το «βόρειο χώρο κράτησης» και να κατέβει στα 4.500 πόδια με QNH 1035.

Στις 19:03':16''z η AEW241 ανέφερε ότι συνεχίζουν περνώντας το βόρειο χώρο κράτησης κατεβαίνοντας στα 4.500 πόδια με QNH 1035.

Στις 19:03':26''z ο MAK/APP ζήτησε επιβεβαίωση ότι βρίσκονται βόρεια του TSL, κάτι που η AEW241 επιβεβαίωσε.

Στις 19:03':43''z ο MAK/APP εξουσιοδότησε την AEW241 να συνεχίσει την κάθοδο στα 3.500 πόδια για προσέγγιση VOR-DME-ILS στον διάδρομο 16 και να αναφέρει στο σημείο LLZ σαν πρώτος για προσέγγιση. Την λήψη επιβεβαίωσε η AEW241. Στο θάλαμο διακυβέρνησης άρχισε μια συζήτηση μεταξύ των οποίων αναφέρθηκε η πορεία του αεροσκάφους που στις 19:04':37''z ήταν 270 μοίρες. Στις 19:05':00''z ο κυβερνήτης ζητά από τον εκπαιδευτή να δώσει κατεύθυνση και ύψος που πρέπει να ακολουθήσουν. Ο εκπαιδευτής μοιάζει να ψάχνει αξιόπιστο ραδιοφάρο (ADF), και τελικά στις 19:05':07''z ακούγεται ο κυβερνήτης να προτείνει «ακόμη και αν είναι έτσι, ζητά καθοδήγηση Ραντάρ (vectoring)». Στη συνέχεια γίνονται έλεγχοι για προσγείωση (σύστημα προσγείωσης κάτω).

Στις 19:05':30''z ο MAK/APP ζητά τη θέση και η AEW241 απαντά «Θέση τώρα, 8 μίλια DME από TSL» (19:05':35''z).

Αμέσως ο MAK/APP ζητά επιβεβαίωση ότι η AEW241 βρίσκεται βόρεια του TSL 8 μίλια. Η AEW241 απαντά «επιβεβαιώνουμε, 3.500 πόδια» (19:05':49''z). Αμέσως ο MAK/APP επανέρχεται «Εντάξει, 241 επιβεβαιώστε ότι είστε βόρεια του TSL». Στις 19:05':57''z η AEW241 απαντά «επιβεβαιώνουμε».

Στις 19:05':58''z ο MAK/APP τους εξουσιοδοτούσε «241 ελήφθη, συνεχίστε την προσέγγιση VOR-DME-ILS, καλέστε μόλις πιάσετε το LLZ». Η AEW241 απαντά (19:06':05''z) «Εντάξει, θα καλέσουμε μόλις πιάσουμε το LLZ του διαδρόμου 16».

Στις 19:06':16''z ο κυβερνήτης ρωτά «δεν καταλαβαίνω, τι έχετε πάρει;». Και αμέσως μετά (19:06':22''z) συνεχίζει «τι πορεία περνάμε;». Ο συγκυβερνήτης απαντά «270». Εκπαιδευτής «περνάμε τώρα.» (19:06':25''z). Κυβερνήτης «Τι έχετε πάρει;» (19:06':27''z).

Στις 19:06':49''z ο εκπαιδευτής προτείνει «πάμε, στρίψε στις 160°» και συνεχίζει η συζήτηση για το ύψος και την ταχύτητα.

Στις 19:07':03''z ο εκπαιδευτής σχολιάζει «για εμένα για κάποιο λόγο δεν πρέπει να δουλέψουμε έτσι. Πυξίδα έτσι;» και ο κυβερνήτης συμφωνεί «ακριβώς για αυτό μιλούσα». Ο εκπαιδευτής συνεχίζει «Το πρώτο κανάλι; Το πρώτο κανάλι; Έχουμε συντονίσει τα πάντα αλλά δεν έχουμε ένδειξη.»

Στις 19:07':27''z ο κυβερνήτης προτείνει «ζήτα καθοδήγηση ραντάρ». Ακολουθεί συζήτηση μεταξύ των οποίων ο συγκυβερνήτης προτείνει να ζητήσουν να πάνε στην Αθήνα. Τελικά ο κυβερνήτης επιμένει για καθοδήγηση ραντάρ.

Στις 19:07':50''z η AEW241 καλεί τον έλεγχο προσέγγισης «Μακεδονία η AEW241, ζητάμε καθοδήγηση ραντάρ (vectoring) για τον διάδρομο 16». Στις 19:08':00''z ο MAK/APP ζητά επανάληψη και η AEW241 επαναλαμβάνει το αίτημα.

Στις 19:08':08''z ο MAK/APP απαντά «Δεν υπάρχει ραντάρ κύριε, δεν υπάρχει δεν μπορούμε, δεν μπορούμε να παράσχουμε καθοδήγηση ραντάρ. Παρακαλώ ακολουθήστε προσέγγιση VOR-DME-ILS για τον διάδρομο 16». Η AEW241 απαντά (19:08':24''z) «Ελήφθη».

Ο MAK/APP συνεχίζει (19:08':26''z) «αναφέρατε μόλις πιάσετε το LLZ του διαδρόμου 16 στα 3.500 πόδια». Η AEW241 επιβεβαίωσε. Ακολούθησε συζήτηση στο θάλαμο διακυβέρνησης πάνω στη μέθοδο που έπρεπε να ακολουθήσουν για την προσέγγιση και την θέση τους. Στο τέλος της συζήτησης ο εκπαιδευτής ρωτά «γύρνα στο VOR, στρίψε», ο κυβερνήτης συνεχίζει «λοιπόν, τι, αριστερή στροφή;» και τον εκπαιδευτή να σχολιάζει (19:09':33''z) «στα βουνά, έ;».

Στις 19:09':40''z μετά από αίτημα του MAK/APP η AEW241 αναφέρει «θέση... 28 μίλια».

Στις 19:09':47''z ο MAK/APP ρωτά «ελήφθη, AEW μπορείτε να εκτελέσετε την προσέγγιση VOR-DME-ILS για τον διάδρομο 16;». Η AEW241 απαντά «μπορούμε», όμως την ίδια στιγμή στο θάλαμο διακυβέρνησης ακούγεται κάποιος να λέει «λοι-

πόν, που πάμε;».

Στις 19:10':04''z ο MAK/APP ρωτά «AEW241 γνωρίζετε την διαδικασία προσέγγισης VOR-DME-ILS;». Η AEW241 απάντησε (19:10':10''z) «τώρα πλησιάζουμε το VOR στα 3.500 πόδια. Επιβεβαιώστε.»

Στις 19:10':18''z ο MAK/APP συνεχίζει «επιβεβαιώνουμε κύριε, πιάστε το LLZ του ILS στα 3.500 πόδια, ακολουθήστε το ILS, προσεγγίζοντας, μέχρι τα ελάχιστα του διαδρόμου 16, τα δημοσιευμένα ελάχιστα.».

Στις 19:10':33''z η AEW241 απαντά «εντάξει». Αμέσως ξεκινά συζήτηση στο θάλαμο διακυβέρνησης για το τι πρέπει να κάνουν.

Στις 19:10':50''z ο κυβερνήτης παρατηρεί «λοιπόν... *ας προσανατολιστούμε, απομακρυνόμαστε από τον ραδιοφάρο με κατεύθυνση 210°*», τον εκπαιδευτή να ρωτά «*άρα, που βρίσκεται ο ραδιοφάρος σου;*». Ο κυβερνήτης συνεχίζει (19:10':57''z) «*λοιπόν, είναι πίσω μας*». Κάποιος ρώτησε «*λοιπόν, τι;*» και ο συγκυβερνήτης απαντά (19:11':03''z) «*λοιπόν, στροφή προς τα αριστερά. Πρέπει να γυρίσουμε προς...*» για να διακόψει κάποιος λέγοντας «*βουνά*». Ξανάγινε συζήτηση αν έχει συντονιστεί σωστά το σύστημα στον «*μη κατευθυντικό ραδιοφάρο*» της Θεσσαλονίκης στη συχνότητα 345 και τι τους έδειχνε. Αφού επιβεβαίωσαν ότι είχαν συντονιστεί στον ραδιοφάρο, στις 19:11':39''z ο κυβερνήτης πρότεινε «*Λοιπόν, γυρνώντας δεξιά παίρνουμε κατεύθυνση προς τον εντοπιστή θέσης*» και συνέχισε (19:11':42''z) «*ακούστε, *ας σηκώσουμε τα flaps**», ο ιπτάμενος μηχανικός συμπλήρωσε (19:11':46''z) «*ας αυξήσουμε την ταχύτητα. Αυξάνουμε την ταχύτητα, σηκώστε τα flaps*».

Στις 19:11':51''z ο MAK/APP ζήτησε το επίπεδο πτήσης της AEW241 για να απαντήσει (19:11':54''z) «*3.500 πόδια*».

Στις 19:11':57''z ο MAK/APP ρωτά «*ελήφθη, έχετε πιάσει το LLZ;*». Αμέσως ο συγκυβερνήτης λέει «*στρίψε δεξιά... στρίψε δεξιά τώρα*». Και τελικά η AEW241 απαντά «*στρίβουμε δεξιά προς το ραδιοφάρο (THS)*».

Στις 19:12':32''z ξεκινά διακοπόμενη προειδοποίηση επικίνδυνης προσέγγισης εδάφους και αμέσως ο εκπαιδευτής λέει «*έλα, ανέβα, ανέβα*.» και ο ιπτάμενος μηχανικός συμπληρώνει «*έχει ανάψει ο πίνακας*.» και ο εκπαιδευτής συνεχίζει «*το "επικίνδυνο έδαφος" στον πίνακα*». Κάποια φωνή ακούγεται «*πόσο είπες να ανέβω; Πόσο είπες να ανέβω;*».

Στις 19:12':45''z το αεροσκάφος συνετρίβη στα Πιέρια Όρη στην περιοχή «Πέντε Πύργοι» ανάμεσα στο τρίγωνο που σχηματίζουν τα χωριά Φωτεινά, Σκοτεινά και Μηλιά, στη γεωγραφική θέση 40°:13':33'' βόρειο πλάτος, 22°:15':03'' ανατολικό μήκος σε δασώδη ακατοίκητη πλαγιά σε ύψος 3.300 ποδών. Όλοι οι επιβαίνοντες βρήκαν ακαριαίο θάνατο από την πρόσκρουση. Συνολικά ανασύρθηκαν 74 νεκροί δηλαδή 4 περισσότεροι από όσους βρισκότουσαν στα επίσημα έγγραφα της πτήσης.

Οι καιρικές συνθήκες τις ημέρες εκείνες ήταν αντίξοες με πυκνή ομίχλη και η έρευνα κράτησε 3 ημέρες. Συνολικά έγιναν 167 έξοδοι έρευνας και διάσωσης που κάλυψαν 377 ώρες πτήσης. Στις επιχειρήσεις συμμετείχαν το Γ' Σώμα Στρα-

τού με 5.000 άνδρες, η ΕΜΑΚ (Ειδική Μονάδα Αντιμετώπισης Καταστροφών), η Ελληνική Αστυνομία, ορειβατικοί και χιονοδρομικοί όμιλοι καθώς και εθελοντές κάτοικοι της περιοχής. Την 20η/12/1997 στις 9:10' πμ της ένα αεροσκάφος C130 της Πολεμικής Αεροπορίας απογειώθηκε από την Ελευσίνα με σταθμό στην Τανάγρα για παραλαβή 80 καταδρομέων που θα ενίσχυαν την έρευνα για το Γιάκοβλεφ. Στην προσπάθειά του να βρεθεί το συντομότερο στην περιοχή των ερευνών, εκτελώντας χαμηλή πτήση μέσα σε ξαφνική τοπική πυκνή νέφωση, στις 9:15' πμ συνετρίβη στο βουνό «Πιάστρα» της Οινόης Βοιωτίας, κοντά στο μοναστήρι του Οσίου Μελετίου, σκοτώνοντας τα 5 μέλη του πληρώματος. Στις 10:30' πμ της ίδιας ημέρας βρέθηκαν τα συντρίμια του Γιάκοβλεφ μέσα στα χιόνια.

Η επιτροπή διερεύνησης παρέδωσε το πόρισμά της στο Ανακριτικό Συμβούλιο Αεροπορικών Ατυχημάτων. Το 5μελές Ανακριτικό Συμβούλιο Αεροπορικών Ατυχημάτων με τη βοήθεια 2 εισηγητών και των διαπιστευμένων αντιπροσώπων της Ουκρανίας και της Ρωσίας, εξέδωσε το πόρισμά του στις 19/11/1998. Για την διερεύνηση του ατυχήματος απαιτήθηκαν αρκετοί εργαστηριακοί έλεγχοι, έρευνα και προσομοιώσεις.

Σύμφωνα με το πόρισμα το αίτιο του ατυχήματος ήταν η ανεπαρκής σχεδίαση και εκτέλεση της προσέγγισης για τον διάδρομο 16 του αεροδρομίου Μακεδονία από το πλήρωμα του θαλάμου διακυβέρνησης, η αποτυχία του να χρησιμοποιήσει σωστά τις ραδιοναυτιλιακές συσκευές του αεροσκάφους και τις πληροφορίες που απεικόνιζαν, η παράλειψή του να δηλώσει κατάσταση ανάγκης όταν έχασε τον προσανατολισμό του παρά τις πολυάριθμες ενδείξεις για αυτό (περίπτωση κατά την οποία ο αερολιμένας θα μπορούσε να ζητήσει την συνδρομή του στρατιωτικού ραντάρ που υπήρχε στην περιοχή), η μη εκτέλεση μέγιστης δυνατής ανόδου μόλις ξεκίνησε η προειδοποίηση επικίνδυνης προσέγγισης εδάφους και η έλλειψη ηγετικής προσωπικότητας στο θάλαμο διακυβέρνησης ώστε να λαμβάνονται αποφάσεις τη στιγμή που ήταν απαραίτητες. Τέλος σαν αίτιο κρίθηκε και η ανεπαρκής εποπτεία της εταιρείας στην πτητική της λειτουργία, που επέτρεψε «να προγραμματιστεί ένα ανεπαρκώς προετοιμασμένο και οριακά καταρτισμένο Πλήρωμα πτήσης, καθώς και ένα αεροπλάνο, το οποίο δεν πληρούσε τους εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς πτητικής ικανότητας - πλοϊμότητας (δεν είχε εκδοθεί Πιστοποιητικό Τύπου, με την αντίστοιχη Τροποποίηση για διεθνείς πτήσεις), για να εκτελέσει μία κανονική επιβατική πτήση με τον Νο 1 VHF/NAV δέκτη εκτός ενεργείας.».

36

Η αλλαγή στη φιλοσοφία του αεροναυτικού συστήματος από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)^{346/347/348}

Ηδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 άρχισαν να φαίνονται καθαρά τα πρώτα προβλήματα σε περιοχές υψηλής εναέριας κυκλοφορίας. Οι καθυστερήσεις που προκαλούντο από την υψηλή εναέρια κυκλοφορία στις περιοχές αυτές, άρχισαν να γίνονται υπολογίσιμες. Η πρόβλεψη για σταθερή ανάπτυξη των αερομεταφορών θα επιδείνωνε την κατάσταση τις επόμενες δεκαετίες.

Για τον λόγο αυτό ο ΔΟΠΑ (Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας, ICAO - International Civil Aviation Organization) όρισε το 1983 την ειδική επιτροπή «FANS» (Future Air Navigation Systems) με αντικείμενο την μελέτη, ανεύρεση και εκτίμηση νέων τεχνολογιών, συμπεριλαμβανομένων των δορυφορικών και την εισήγηση προτάσεων για την μελλοντική ανάπτυξη της αεροναυτιλίας και της πολιτικής αεροπορίας για τα επόμενα 25 χρόνια. Η ειδική επιτροπή ολοκλήρωσε τις εργασίες της στα τέλη του 1985. Η διεθνής κοινότητα όμως δεν ήταν έτοιμη να υλοποιήσει τις προτάσεις.

Τον Ιούλιο του 1989 το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ όρισε την νέα ειδική επιτροπή «FANS Phase II» για την παρακολούθηση, τον συντονισμό και τον σχεδιασμό της μετάβασης στο «Μελλοντικό Σύστημα Αεροναυτιλίας» (Future Air Navigation System).

³⁴⁶ ICAO Doc 9854, «Global Ait Traffic Management Operational Concept», 1η έκδοση, Μόντρεαλ 2005, ISBN 92-9194-554-4.

³⁴⁷ ICAO Doc 9750, «Global Air Navigation Plan», ICAO, 3η έκδοση, Μόντρεαλ 2007, ISBN 92-9194-930-2.

³⁴⁸ Κωνσταντίνος Ανδρικοπούλου, Ι. Νικολακόπουλου, «Αεροναυτικό Σύστημα Επικοινωνιών, Αεροναυτιλίας, [Επιτήρησης,] Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας - CNS/ATM», Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας - Γενική Διεύθυνση Αεροναυτιλίας - Διεύθυνση Τηλεπικοινωνιών, Αθήνα, Μάιος 1997.

Το 1991 η 10η συνδιάσκεψη Αεροναυτιλίας του ΔΟΠΑ υιοθέτησε τη φιλοσοφία του FANS, με την ακριβέστερη μετονομασία του σε «Επικοινωνίες, Αεροναυτιλία, Επιτήρηση / Διαχείριση Εναέριας Κυκλοφορίας» (CNS/ATM - Communications, Navigation, Surveillance / Air Traffic Management).

Οι εργασίες της επιτροπής «FANS Phase II» που ολοκληρώθηκαν τον Οκτώβριο του 1993, αναγνώριζαν την ανάγκη συνεργασίας με τη βιομηχανία. Τα συστήματα που υπήρχαν ήδη, έπρεπε να διαφοροποιηθούν ώστε να παρέχουν τα ζητούμενα αποτελέσματα, ενώ σε λίγες περιπτώσεις έπρεπε να δημιουργηθούν νέα συστήματα.

Η νέα φιλοσοφία, στόχευε στη δημιουργία αεροναυτικού συστήματος που θα μπορούσε να επιτρέψει την «Ελεύθερη Πτήση» («Free Flight Concept»). Η «Ελεύθερη Πτήση» ήταν η ιδέα της απευθείας πτήσης από οποιοδήποτε σημείο του πλανήτη σε οποιοδήποτε άλλο ακολουθώντας την συντομότερη διαδρομή, χωρίς δηλαδή υποχρέωση πτήσης πάνω σε συγκεκριμένους αεροδιαδρόμους. Η οικονομία καυσίμου και η συνεπαγόμενη μείωση εκπομπής καυσαερίων θα ήταν ιδιαίτερα σημαντική, ενώ αξιοσημείωτη θα ήταν και η μείωση της διάρκειας των μακρινών ταξιδιών.

Το 1994 το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ενέκρινε την νέα φιλοσοφία (δόγμα) CNS/ATM. Τα προβλήματα που προέκυπταν ήταν πολλά, σύνθετα και σημαντικά. Έπρεπε να διασφαλιστεί η εδαφική ακεραιότητα των κρατών, να καθοριστεί τι θα γινόταν πάνω από εμπόλεμες περιοχές και αρκετά ακόμη προβλήματα νομικής φύσης. Από την άλλη πλευρά, θα έπρεπε να καθοριστεί τι θα γίνεται πάνω από μεγάλους ωκεανούς ή άλλες ερμηκικές περιοχές όπως η Σαχάρα ή η Σιβηρία που δεν είχαν ραδιοβοηθήματα εδάφους. Το σημαντικότερο όμως ήταν η Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας πάνω από τέτοιες απομακρυσμένες περιοχές³⁴⁹ και ιδιαίτερα, το τι θα γινόταν σε περίπτωση κινδύνου, αν χρειαζόταν «Έρευνα και Διάσωση».

Οι αλλαγές που προβλέποντο ήταν τόσες σε πλήθος και τόσο μεγάλες που ήταν φανερό ότι δεν ήταν δυνατόν ούτε από τεχνολογικής αλλά κυρίως ούτε από οικονομικής άποψης να πραγματοποιηθούν σύντομα. Απαιτείτο αντικατάσταση στόλων αεροσκαφών & υποδομών εδάφους. Οι οικονομικοί περιορισμοί επέβαλαν τη σταδιακή υλοποίηση τόσο τοπικά όσο και χρονικά. Σαν πρώτος στόχος μπήκε η εφαρμογή του FANS στις ωκεάνιες περιοχές του Ειρηνικού και του Ατλαντικού.

Σύμφωνα με το αρχικό χρονοδιάγραμμα, μέχρι το 1999 προβλεπόταν η ανάπτυξη των νέων συστημάτων και η αρχική δοκιμαστική λειτουργία τους, την περίοδο 2000 - 2005 όλες οι υπηρεσίες CNS/ATM θα ήταν διαθέσιμες παράλληλα με τα παραδοσιακά συστήματα, την περίοδο 2005 - 2010 ο επίγειος εξοπλισμός

³⁴⁹ RTCA DO-306, «Safety and Performance Standard for Air Traffic Data Link Services in Oceanic and Remote Airspace (Oceanic SPR Standard)», RTCA 11/10/2007.

που δεν χρειαζόταν για το CNS/ATM θα αποσυρόταν σταδιακά, ενώ από το 2010 μόνον τα συστήματα του CNS/ATM θα ήταν διαθέσιμα. Από το 2015 όλα θα ήταν έτοιμα για την εκτέλεση «Ελεύθερων Πτήσεων»³⁵⁰.

Όσον αφορά το απαραίτητο είδος του εξοπλισμού^{351/352/353} αυτό κυμαινόταν ανάλογα με την περιοχή. Όπου υπήρχαν αξιόπιστα ραδιοβοηθήματα εδάφους, αυτά επρόκειτο να ενσωματωθούν στο CNS/ATM, όμως τον συνολικό σχεδιασμό καθόριζαν κυρίως οι ωκεάνιες περιοχές που παρουσίαζαν και τα περισσότερα προβλήματα. Κυρίως εξαιτίας των ωκεάνιων περιοχών, ο απαραίτητος εξοπλισμός βασιζόταν σε δορυφορικά συστήματα, τόσο για την ναυσιπλοΐα (GPS, GNSS) όσο και για τις επικοινωνίες. Η ακρίβεια των δορυφορικών συστημάτων ναυσιπλοΐας όμως, δεν ήταν στα επιθυμητά επίπεδα για όλες τις φάσεις της πτήσης γιαυτό στο σχεδιασμό υπήρχαν προβλέψεις για την λειτουργία βοηθητικών συστημάτων εποπτείας / διόρθωσης της ακρίβειας των δορυφορικών (WAAS³⁵⁴, LAAS³⁵⁵, DGPS, LAD-GPS³⁵⁶) με τη βοήθεια σταθερών σταθμών ελέγχου στο έδαφος οι οποίοι αναμετέδιδαν τα σφάλματα / διορθώσεις κάθε στιγμή.

Σε κάθε περίπτωση ο υπολογιστής διαχείρισης πτήσης (FMS) αναλάμβανε το έργο του καθορισμού των συστημάτων που θα χρησιμοποιούνται ανάλογα με τη γεωγραφική θέση και τον έλεγχο της θέσης, της ναυσιπλοΐας αλλά και της πλοήγησης του αεροσκάφους (με έλεγχο πάνω στον «αυτόματο πιλότο» του αεροσκάφους), ενώ το σύστημα αερεπίγειας ψηφιακής επικοινωνίας (ACARS) αναβαθμιζόταν³⁵⁷ ώστε να αναλάβει και την «Επικοινωνία Ελεγκτή - Πιλότου» (CPDLC = Controller - Pilot Data Link Communication)^{358/359} που προβλεπόταν να γίνεται τηλετυπικά³⁶⁰. Με την μέθοδο αυτή, ο «Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας» μελλοντικά δεν αποκλειόταν να είναι κάποιος ή κάποιοι Η/Υ. Για τη νέα μορφή επικοινωνίας μεταξύ του πληρώματος του αεροσκάφους και του παραδοσιακού

³⁵⁰ RTCA REPORT, «Free Flight Action Plan», RTCA 15/8/1996.

³⁵¹ RTCA DO-193, «User Requirements for Future Communications, Navigation, and Surveillance Systems, Including Space Technology Applications», RTCA 19/9/1986.

³⁵² RTCA DO-305, «Future Air Navigation System 1/A (FANS 1/A) - Aeronautical Telecommunications Network (ATN) Interoperability Standard», RTCA 26/6/2007.

³⁵³ ARINC Report 660A, «CNS/ATM Avionics, Functional Allocation and Recommended Architectures», ARINC 15/1/2001.

³⁵⁴ RTCA DO-229D, «Minimum Operational Performance Standards for Global Positioning System / Wide Area Augmentation System Airborne Equipment», RTCA 13/12/2006.

³⁵⁵ RTCA DO-245A, «Minimum Aviation System Performance Standards for Local Area Augmentation System (LAAS)», RTCA 9/12/2004.

³⁵⁶ RTCA DO-217, «Minimum Aviation System Performance Standards DGNSS Instrument Approach System: Special Category 1 (SCAT-1)», RTCA 27/8/1993.

³⁵⁷ ARINC Characteristic 758, «Communications Management Unit (CMU) Mark 2», ARINC 9/12/1996.

³⁵⁸ ARINC Spec 622, «ATS Data Link Applications Over ACARS Air-Ground Network», ARINC 15/1/1993.

³⁵⁹ RTCA DO-258A, «Interoperability Requirements for ATS Applications Using ARINC 622 Data Communications», RTCA 7/4/2005.

³⁶⁰ ARINC Spec 623, «Character-Oriented Air Traffic Service (ATS) Applications», ARINC 23/12/1994.

Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας προβλεπόταν μια νέα οθόνη στο θάλαμο διακυβέρνησης που θα απεικόνιζε σταθερά το τελευταίο μήνυμα κάθε φορά. Με τη μέθοδο αυτή εξασφαλιζόταν η σωστή και σταθερή απεικόνιση της τελευταίας κάθε φορά οδηγίας του Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, εξαφανίζοντας ταυτόχρονα και την πιθανότητα παρερμηνείας από τους χειριστές του αεροσκάφους. Και μόνον αυτή η δυνατότητα, αναβάθμιζε σημαντικά την ασφάλεια των πτήσεων, αφού τα χειρότερα ατυχήματα είχαν πραγματοποιηθεί από τέτοιες παρερμηνείες.

Όμως για την επιτήρηση των πτήσεων έπρεπε να δημιουργηθούν μερικά πρόσθετα συστήματα. Το κυριότερο μετά από τα παραπάνω, ήταν το σύστημα της «Αυτόματης Εξαρτημένης Επιτήρησης» (ADS - Automatic Dependent Surveillance)^{361/362} που αποδείχθηκε και το δυσκολότερο από τα συστήματα του CNS/ATM. Το ADS σκοπό είχε την επιτήρηση της εναέριας κυκλοφορίας στην περιοχή πτήσης κάθε αεροσκάφους, και την κατάλληλη καθοδήγησή τους, ώστε να αποκλειστεί ο κίνδυνος εναέριων συγκρούσεων. Το σύστημα επρόκειτο να χρησιμοποιήσει για την ανταλλαγή της θέσης μεταξύ των αεροσκαφών το σύστημα «ATC-Mode S»³⁶³, που ήδη χρησιμοποιείτο από το σύστημα «αποφυγής εναέριων συγκρούσεων» TCAS. Όμως η διαφορά μεταξύ του ADS και του TCAS ήταν ότι σκοπός του πρώτου ήταν η πρόβλεψη αποφυγής των συγκρούσεων πριν υπάρξει τέτοιος κίνδυνος, ενώ του δεύτερου ήταν η αποφυγή της εναέριας σύγκρουσης όταν ο κίνδυνος ήταν άμεσος (τα τελευταία 30'' πριν την σύγκρουση). Το ADS έπρεπε να είναι αυτόνομο και αυτόματο, δηλαδή να βασίζεται στη λειτουργία ενός H/Y που θα είχε στη διάθεσή του όλα τα απαιτούμενα στοιχεία. Όμως η κατασκευή ενός H/Y με το κατάλληλο λογισμικό για ασφαλή και έγκυρη λειτουργία του συστήματος αποδείχθηκε πολύπλοκη³⁶⁴ αναδεικνύοντας αρκετά προβλήματα και στον τομέα των επικοινωνιών³⁶⁵.

Τελικά το ADS και το CPDLC δημιούργησαν τις σημαντικότερες καθυστερήσεις στην υλοποίηση του CNS/ATM.

³⁶¹ ARINC Characteristic 745, «Automatic Dependent Surveillance (ADS)», ARINC 6/11/1990.

³⁶² RTCA DO-212, «Minimum Operational Performance Standards for Airborne Automatic Dependent Surveillance (ADS) Equipment», RTCA 26/10/1992.

³⁶³ RTCA DO-218B, «Minimum Operational Performance Standards for the Mode S Airborne Data Link Processor», RTCA 12/6/2001.

³⁶⁴ RTCA DO-303, «Safety, Performance and Interoperability Requirements Document for the ADS-B Non-Radar-Airspace (NRA) Application», RTCA 13/12/2006.

³⁶⁵ RTCA DO-269, «Concepts for Services Integrating Flight Operations and Air Traffic Management Using Addressed Data Link», RTCA 12/6/2001.

37

Ο «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών

- Ελ. Βενιζέλος»

(Έναρξη λειτουργίας 28/3/2001)

Ο «Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών» του Ελληνικού είχε εξαντλήσει πλέον κάθε δυνατότητα κάλυψης της συνεχώς αυξανόμενης επιβατικής κίνησης. Η μόνη διέξοδος ήταν ο διαγωνισμός «για την ανάπτυξη του νέου διεθνούς αερολιμένα στα Σπάτα», που προκηρύχθηκε στις 23/12/1991. Ο διαγωνισμός αφορούσε στην κατασκευή του νέου αερολιμένα με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης, και της παραχώρησης της εκμετάλλευσης για 30 χρόνια με δυνατότητα παράτασης.



Ο νικητής του διαγωνισμού ήταν η κοινοπραξία των γερμανικών εταιρειών «Χόχτιφ» (Hochtief Aktiengesellschaft vöm), ABB (ABB Calor Emag Schaltanlagen AG), Κραντζ (Krantz-TKT GmbH) και Φλουνγκκάφεν (Flughafen Athen-Spata Projektgesellschaft mbH). Στις 31/7/1995 υπογράφηκε η σύμβαση μεταξύ Ελληνικής Κυβέρνησης και κοινοπραξίας η οποία κυρώθηκε με τον Ν.2338/1995³⁶⁶. Με τον Ν.2338/1995 ιδρύθηκε η εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» στην οποία συμμετείχαν το Ελληνικό Δημόσιο με ποσοστό 55%, η Χόχτιφ με 36,125%, η ABB με 5%, η Κραντζ με 3,75% και η Φλουνγκκάφεν με 0,125%. Με τον Ν.2338/1995 επίσης, η παλαιότερη εταιρεία «Αερολιμήν Αθηνών Α.Ε.» που είχε ιδρυθεί με τον Ν.811 /1978 τέθηκε υπό εκκαθάριση, ενώ οι εκτάσεις που είχαν απαλλοτριωθεί το 1973 και 1978, πέρασαν στην δικαιοδοσία του «Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών» για την κατασκευή του νέου αερολιμένα, μαζί με την επικαρπία της έκτασης.

Η συμβατική ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του νέου αερολιμένα ήταν η 1η/3/2001. Από την έναρξη της λειτουργίας του αερολιμένα στα Σπάτα, διακοπτόταν η λειτουργία των αερολιμένων Ελληνικού και Μαραθώνα. Τελικά, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ξεκίνησε τη λειτουργία του την 28η/3/2001 με αρκετά προβλήματα λόγω της καθυστέρησης στην ολοκλήρωση των έργων πρόσβασης και κυρίως της «Αττικής Οδού».

Από την πρώτη στιγμή ο νέος αερολιμένας κέρδισε πολλούς επαίνους, κυρίως σαν ο τελειότερος και ασφαλέστερος αερολιμένας στην Ευρώπη. Το 2002 απέσπασε 4 διακρίσεις, το 2003 απέσπασε 6 ενώ μεταξύ των διακρίσεων που απέσπασε το 2004 ήταν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και αφορούσε την περιβαλλοντική διαχείριση («GreenLight Award»).

Από την πρώτη στιγμή θεωρήθηκε από τις αεροπορικές εταιρείες του εξωτερικού σαν ο ακριβότερος αερολιμένας στην Ευρώπη, κάτι που λειτούργησε ανασταλτικά αφού αρκετές από αυτές επέλεξαν να προσγειώνονται σε άλλα γειτονικά αεροδρόμια. Το 2001 η κίνηση εξωτερικού των αεροσκαφών στο αεροδρόμιο της Αθήνας ήταν μειωμένη κατά 5,8% (ως προς το 2000) ενώ για το 2002 μειώθηκε ακόμη 7,5% (ως προς το 2001)³⁴⁰ μειώσεις ιδιαίτερα σημαντικές για να εξηγηθούν μόνον από την ύφεση της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Παράλληλα, γειτονικοί αερολιμένες όπως εκείνος της Κωνσταντινούπολης (Αερολιμένας «Κεμάλ Ατατούρκ») άρχισαν να αυξάνουν σημαντικά την επιβατική τους κίνηση.

³⁶⁶ Ν.2338/1995, «Κύρωση Σύμβασης Ανάπτυξης του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα, ίδρυση της εταιρείας "Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.", έγκριση περιβαλλοντικών όρων και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ Α202, 14/9/1995, σελ 5661-6137.

Η 11η Σεπτεμβρίου 2001³⁶⁷

Το πρωινό της Τρίτης 11ης Σεπτεμβρίου 2001 οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής γνώρισαν μια πρωτοφανή, καλά οργανωμένη, μαζική τρομοκρατική επίθεση αυτοκτονίας από τον αέρα, που σηματοδότησε μια μεγάλη αλυσίδα ενεργειών και αλλαγών.

38.1 Το κτύπημα (11/9/2001 07:59' - 10:29' ώρα ανατολικών ακτών Αμερικής)

Σύμφωνα με την επίσημη εκδοχή, 19 νεαροί μουσουλμάνοι αεροπειρατές «οπλισμένοι με μαχαίρια, κοπίδια, ρόπαλα και σπρέι πιπεριού» επιβιβάστηκαν σε 4 διαφορετικές επιλεγμένες πτήσεις των δυο σημαντικότερων αμερικανικών αερομεταφορέων (American Airlines και United Airlines). Οι 4 από αυτούς είχαν εκπαιδευτεί σαν χειριστές αεροσκαφών, και μετά την εξουδετέρωση του πληρώματος, ανέλαβαν την καθοδήγηση των αεροσκαφών σε συγκεκριμένους στόχους. Το πολύ καλά οργανωμένο σχέδιο που αποδόθηκε στην οργάνωση Αλ Κάιντα (al Qaeda) πρόβλεπε την ταυτόχρονη προσβολή 4 επιλεγμένων στόχων που αντιπροσώπευαν ολόκληρη την πολιτική των ΗΠΑ.

Τα μέσα της προσβολής ήταν μεγάλα αεροσκάφη (Μπόινγκ) που εκτελούσαν τακτικές επιβατικές αεροπορικές πτήσεις, στο ξεκίνημα πολύωρων πτήσεων, με τις δεξαμενές τους γεμάτες με πολλούς τόνους καυσίμου.

Ο κύριος στόχος των επιθέσεων ήταν το «Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου» (WTC - "World Trade Center"), και συγκεκριμένα οι περίφημοι μέχρι τότε «δί-

³⁶⁷ National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States, «The 9/11 Commission Report - Final Report», "Government Printing Office" ΗΠΑ, 22/7/2004.

δυμοί πύργοι» (“Twins” ή “Twin Towers”), στην καρδιά της Νέας Υόρκης, που ήταν οι 2 από τους 4 στόχους, ενώ ο επόμενος σημαντικότερος στόχος ήταν το αμερικανικό «Πεντάγωνο». Ο τέταρτος στόχος παρέμεινε άγνωστος αφού το αντίστοιχο αεροσκάφος συνετρίβη (σύμφωνα με την επίσημη εκδοχή λόγω μάχης στο θάλαμο διακυβέρνησης, ενώ ανεπίσημα θεωρήθηκε ότι καταρρίφθηκε) πριν πλήξει τον στόχο του.

Το αεροσκάφος Μπόινγκ 767-223ER με νολόγιο N334AA, απογειώθηκε στις 7:59' b (τοπική ώρα) εκτελώντας την πτήση 11 των Αμερικανικών Αερογραμμών (American Airlines πτήση 11, Boston - Los Angeles) με 92 επιβαίνοντες. Λίγη ώρα αργότερα στο αεροσκάφος εκδηλώθηκε αεροπειρατεία. Στις 8:46':40'' b, έπεσε πάνω στον «Βόρειο Πύργο» (WTC κτίριο 1, 110 ορόφων, ύψους 410 μ ή 1350 ποδών), μεταξύ του 93ου και 99ου ορόφου, με περίπου 10 χιλ. γαλόνια καυσίμου προκαλώντας μεγάλη έκρηξη και πυρκαγιά. Αρχικά θεωρήθηκε σαν ατύχημα. Ξεκίνησε μια πολύ μεγάλη επιχείρηση για την εγκατάλειψη του κτιρίου και την κατάσβεση της πυρκαγιάς.

Το αεροσκάφος Μπόινγκ 767-222ER με νολόγιο N612UA, απογειώθηκε στις 8:14' b εκτελώντας την πτήση 175 των Ηνωμένων Αερογραμμών (United Airlines πτήση 175, Boston - Los Angeles), με 65 επιβαίνοντες. Λίγη ώρα αργότερα στο αεροσκάφος εκδηλώθηκε αεροπειρατεία. Στις 9:03':11'' b, έπεσε πάνω στον «Νότιο Πύργο» (WTC κτίριο 2, 110 ορόφων, ύψους 410 μ ή 1350 ποδών), μεταξύ του 77ου και 85ου ορόφου, με περίπου 10 χιλ. γαλόνια καυσίμου προκαλώντας μεγάλη έκρηξη και πυρκαγιά.

Ήταν πλέον φανερό ότι επρόκειτο για οργανωμένη τρομοκρατική ενέργεια, και μη γνωρίζοντας το μέγεθος, έπρεπε όλες οι πτήσεις που βρισκόντουσαν πάνω από τον αμερικανικό εναέριο χώρο (γύρω στις 1.500) να προσγειωθούν αμέσως. Ο εναέριος χώρος των ΗΠΑ έκλεισε για αρκετές ημέρες μέχρι να αποφασισθεί η τακτική που έπρεπε να ακολουθηθεί.

Στις 9:30':44' b, σύμφωνα με την επίσημη αναφορά το αεροσκάφος Μπόινγκ 757-223 με νολόγιο N644AA, που είχε απογειωθεί στις 8:20' b εκτελώντας την πτήση 77 των Αμερικανικών Αερογραμμών (American Airlines πτήση 77, Washington D.C. - Los Angeles) με 64 επιβαίνοντες, ενώ λίγη ώρα αργότερα είχε εκδηλωθεί αεροπειρατεία, έπεσε πάνω στον δυτικό τοίχο του Αμερικανικού «Πενταγώνου», σκοτώνοντας όλους τους επιβαίνοντες και 125 υπαλλήλους του «Πενταγώνου». Σύμφωνα όμως με ανεπίσημη εκδοχή, το «Πεντάγωνο» χτυπήθηκε από πύραυλο «κρουζ» και δεν γνωρίζουμε πως ακριβώς χάθηκε το συγκεκριμένο αεροσκάφος.

Στις 9:59':04'' b ο «Νότιος» (WTC2) από τους «Δίδυμους Πύργους» κατέρρευσε μέσα σε ελάχιστα δευτερόλεπτα, παρασύροντας στον θάνατο όλους όσους δεν είχαν προλάβει να τον εγκαταλείψουν, αλλά και τους ανθρώπους των σωστικών συνεργείων. Ένα σύννεφο σκόνης από τα συντρίμια κάλυψε ολόκληρο το νότιο Μανχάταν.

Στις 10:03' b το αεροσκάφος Μπόινγκ 757-222 με νολόγιο N591UA, που είχε απογειωθεί στις 8:42' b εκτελώντας την πτήση 93 των Ηνωμένων Αερογραμμών (United Airlines πτήση 93, New York - San Francisco - Tokyo), με 44 επιβαίνοντες ενώ λίγη ώρα αργότερα είχε εκδηλωθεί αεροπειρατεία, συνετρίβη στην περιοχή της Πενσυλβάνιας (Stonycreek Township, Somerset County, Pennsylvania). Οι εκδοχές είναι είτε ότι έγινε μάχη μέσα στο θάλαμο διακυβέρνησης του αεροσκάφους, είτε ότι καταρρίφθηκε.

Στις 10:28':25'' b ο «Βόρειος» (WTC1) από τους «Δίδυμους Πύργους» κατέρρευσε μέσα σε ελάχιστα δευτερόλεπτα παρασύροντας στον θάνατο όλους όσους δεν είχαν προλάβει να τον εγκαταλείψουν αλλά και τους ανθρώπους των σωστικών συνεργείων. Ο αέρας στο νότιο Μανχάταν ακόμη και σε απόσταση από τους «Δίδυμους Πύργους» είχε γίνει αποπνικτικός, από τη σκόνη των Δίδυμων Πύργων.

38.2 Ο απολογισμός της 11ης Σεπτεμβρίου

Ο επίσημος απολογισμός της πρωτοφανούς επίθεσης ήταν 2.973 νεκροί, μεταξύ των οποίων 2.152 εγκλωβισμένοι στους «Δίδυμους Πύργους», (οι περισσότεροι στον «Βόρειο Πύργο»), 125 στο «Πεντάγωνο», 265 επιβαίνοντες στις πτήσεις, 343 πυροσβέστες και 60 αστυνομικοί. Αν και η συντριπτική πλειοψηφία των 17.000 ανθρώπων που εκτιμάται ότι βρισκόντουσαν τη στιγμή εκείνη στους «Δίδυμους Πύργους» είχε διαφύγει, το πλήθος των θυμάτων ήταν μεγαλύτερο από εκείνο της Ιαπωνικής αεροπορικής επίθεσης στο «Περλ Χάρμπορ» κατά τον β' παγκόσμιο πόλεμο, (2.402 νεκροί) εξαιτίας του οποίου οι ΗΠΑ ξεκίνησαν τον πόλεμο με την Ιαπωνία.

Σύμφωνα με τη «Δημόσια Δήλωση» κατά την παρουσίαση της αναφοράς της επιτροπής 9/11 στις 22 Ιουλίου 2004, που έκανε ο πρόεδρος Thomas H. Kean και ο αντιπρόεδρος της επιτροπής Lee H. Hamilton, οι 19 νεαροί μουσουλμάνοι «διαπέρασαν τις άμυνες του ισχυρότερου έθνους του κόσμου. Κατάφεραν αφόρητο τραύμα στους ανθρώπους μας και γύρισαν τα πάνω-κάτω στη διεθνή τάξη» («On September 11, 2001, 19 men armed with knives, box-cutters, mace and pepper spray penetrated the defenses of the most powerful nation in the world. They inflicted unbearable trauma on our people, and turned the international order upside down.»).

38.3 Ο «πόλεμος κατά της τρομοκρατίας»

Οι ΗΠΑ «κήρυξαν τον πόλεμο κατά της τρομοκρατίας». Ο πόλεμος στο Αφγανιστάν που ξεκίνησε στις 7/10/2001 ήταν η άμεση απάντηση των ΗΠΑ με

στόχο την καταστροφή του στρατηγείου της οργάνωσης Αλ Κάιντα στην οποία αποδόθηκε ο σχεδιασμός και η οργάνωση της επίθεσης, με πρώτο στόχο τον ηγέτη της, Οσάμα Μπιν Λάντεν (Usāmah bin Muḥammad bin `Awaḍ bin Lāḍin - أسامة بن محمد بن عوض بن لادن). Οι επιχειρήσεις κράτησαν επίσημα μέχρι περρίπου τις 6/3/2002 αν και τα αμερικανικά στρατεύματα παρέμειναν για χρόνια αργότερα.

Ακολούθησε άλλος πόλεμος «κατά της τρομοκρατίας», η εισβολή στο Ιράκ (19/3/2003 - 1/5/2003).

Παράλληλα με τους πολέμους αυτούς ξεκίνησε μια μεγάλη σειρά αστυνομικών μέτρων. Χάρη στα μέτρα «κατά της τρομοκρατίας» τέθηκαν σε δοκιμασία πολλά από τα «ανθρώπινα δικαιώματα». Σε αρκετές περιπτώσεις το να είσαι μουσουλμάνος ή αραβικής καταγωγής ήταν αρκετό για να γίνεις ύποπτος σαν τρομοκράτης. Οι ΗΠΑ, απαίτησαν την μεταβίβαση των προσωπικών στοιχείων όλων των επιβατών που ταξίδευαν προς τον εναέριο χώρο τους, κάτι που δημιούργησε πρόβλημα στην Ευρωπαϊκή Ένωση όπου η μεταβίβαση των στοιχείων θεωρήθηκε χορήγηση προσωπικών δεδομένων και καταπάτηση ανθρώπινων δικαιωμάτων.

Ένα άλλο πρωτοφανές μέτρο ήταν η απόφαση να καταρρίπτεται κάθε πολιτικό αεροσκάφος επιβατικών αερομεταφορών που θα θεωρείτο ύποπτο αεροπειρατείας ('Renegade' flights) ακόμη και αν αυτό πετά σε διεθνή εναέριο χώρο.

38.4 Η ύφεση στις αερομεταφορές

Οι αερομεταφορές, που υπήρξαν το πεδίο μιας σειράς αστυνομικών μέτρων, ήδη ξεκινούσαν μια δύσκολη περίοδο όπου έπρεπε να πραγματοποιηθούν μεγάλες αλλαγές που έφθαναν μέχρι αντικαταστάσεις στόλων. Μεγάλες τροποποιήσεις προστέθηκαν σε όλα τα αεροσκάφη ώστε να μην είναι δυνατή η πρόσβαση στο θάλαμο διακυβέρνησης. Στην Αμερική μάλιστα η αστυνόμευση της πρόσβασης μπήκε σε μεγαλύτερη προτεραιότητα και από την ίδια την ασφάλεια του αεροσκάφους (security first), ενώ στην Ευρώπη μόνον η ασφάλεια του αεροσκάφους κρατήθηκε σε υψηλότερη προτεραιότητα (safety first).

Τα χρόνια που ακολούθησαν τα γεγονότα της 11/9/2001 και του «πόλεμου κατά της τρομοκρατίας», ο τομέας των δημόσιων αερομεταφορών γνώρισε μιαν ύφεση πρωτοφανή. Ακολούθησε ένας κύκλος απολύσεων προσωπικού και μαιταιώσεων παραγγελιών νέων αεροσκαφών. Η αεροπορική βιομηχανία χρειάστηκε 3 - 4 χρόνια μέχρι να ανακάμψει.

Τα στοιχεία για τις τακτικές πτήσεις:

Έτος	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Επιβάτες Τακτικών Πτήσεων ³⁶⁸ (x1.000.000)	1.471	1.562	1.656	1.624	1.639	1.691	1.888	2.022
Πληρότητα Τακτικών Πτήσεων ³⁶⁸	68%	69%	71%	69%	71%	71%	73%	75%
Έσοδα Αεροπορικών Εταιρειών ³⁶⁸ (δισ USD)	295,5	305,5	328,5	307,5	306,0	321,8	378,8	413,3
Έξοδα Αεροπορικών Εταιρειών ³⁶⁸ (δισ USD)	279,6	293,2	317,8	319,3	310,9	323,3	375,5	409,0
Παραδόσεις αεροσκαφών Boeing ¹³⁸	564	620	492	527	381	281	285	290
Παραδόσεις αεροσκαφών Airbus ³⁶⁹	229	294	311	325	303	305	320	378
Παραδόσεις αεροσκαφών Boeing & Airbus	793	914	803	852	684	586	605	668

³⁶⁸ Περιοδικό «ICAO Journal», www.icao.int, 2000-2007.³⁶⁹ www.airbus.com, 2008.

Οι Αερογραμμές Αιγαίου (Aegean Airlines, Μάρτιος 1999)³⁷⁰



Τον Μάρτιο του 1999 η «Αεροπορία Αιγαίου» μετονομάστηκε σε «Αερογραμμές Αιγαίου», με κεντρικά γραφεία στην Κηφισιά, στην οδό Βιλτανιώτη αρ. 31.

Στις 30/4/1999 παρέλαβε 2 αεροσκάφη Βρετανικής κατασκευής 4-κινητήρια αεριωθούμενα (British Aerospace Jet Avro RJ100, αρ.σειράς E-3341, νπολόγιο SX-DVA, όνομα «DEFKALION»)²⁰⁸, (British Aerospace Jet Avro RJ100, αρ.σειράς E-3343, νπολόγιο SX-DVB, όνομα «ION»)²⁰⁸. Στις 28/5/1999 ξεκίνησε τις πρώτες τακτικές πτήσεις, Αθήνα - Θεσσαλονίκη και Αθήνα - Ηράκλειο.

Τον Ιούνιο του 1999 προστέθηκαν σαν προορισμοί η Ρόδος και τα Χανιά.

Στις 24/9/1999 παρέλαβε 1 ακόμα αεροσκάφος (British Aerospace Jet Avro RJ100, αρ.σειράς E-3358, νπολόγιο SX-DVC, όνομα «ELLIN»)²⁰⁸, με τις πρώτες πτήσεις του οποίου προστέθηκαν σαν προορισμοί η Αλεξανδρούπολη, η Καβάλα και η Κέρκυρα.

Στις 15/12/1999 παραλαμβάνει 1 ακόμα αεροσκάφος (British Aerospace Jet Avro RJ100, αρ.σειράς E-3362, νπολόγιο SX-DVD)²⁰⁸, με τις πρώτες πτήσεις του οποίου προστίθενται σαν προορισμοί η Μυτιλήνη και τα Ιωάννινα. Συνολικά την περίοδο αυτή (Μάιο - Δεκέμβριο 1999) μετέφερε γύρω στους 300.000 επιβάτες.

Τον Μάρτιο του 2000 ολοκλήρωσε την εξαγορά της «Air Greece» ενσωματώνοντας τα 3 ενοικιασμένα αεροσκάφη της, ATR-72 4-κινητήρια ελικοφόρα, στον υπάρχοντα στόλο (νπολόγιο SX-BAO, SX-BAP και SX-BFK)²⁰⁸.

³⁷⁰ www.aegeanair.com, 2008.

Τον Μάιο του 2000, στους προορισμούς των δρομολογίων προστίθεται η Σαντορίνη. Τον Ιούνιο παραλαμβάνει 1 ακόμα αεροσκάφος (British Aerospace Jet Avro RJ100, αρ.σειράς E-3374, νπολόγιο SX-DVE)²⁰⁸ και τον Ιούλιο ακόμα 1 (British Aerospace Jet Avro RJ100, αρ.σειράς E-3375, νπολόγιο SX-DVF)²⁰⁸. Συνολικά το 2000 μετέφερε 1,5 εκ. επιβάτες.

Στις 23/4/2001 ξεκινά στενή συνεργασία με την Cronus Airlines την οποία τελικά ενσωμάτωσε στις 28/10/2001 μαζί με τα 6 B737-300/-400 που εκμεταλλευόταν.

Τον Απρίλιο του 2002 μισθώνει το αεροσκάφος SX-BLM που χρησιμοποιούσε η AXON²⁰⁸ και τον Μάιο ένα ακόμα (Boeing 737-408, αρ. σειράς 25063, νπολόγιο SX-BGR)²⁰⁸. Το 2002 μετέφερε 2,4 εκ. επιβάτες.

Τον χειμώνα του 2002-3 ήταν η μοναδική αεροπορική εταιρεία στην Ελλάδα εκτός από την Ολυμπιακή, που επιβίωνε. Τον Φεβρουάριο του 2003 αποχώρησε το SX-BGI²⁰⁸. Τον Απρίλιο του 2003 ξεκινά τη μίσθωση του SX-BGS (Boeing 737-4Q8, αρ. σειράς 26279, νπολόγιο SX-BGS)²⁰⁸.

Τον Σεπτέμβριο του 2003 υπογράφει συνεργασία με τον συνασπισμό αεροπορικών εταιρειών «Air One» για συγκεκριμένες πτήσεις με κοινούς κωδικούς. Τον Οκτώβριο του 2003 ξεκινά τη διάθεση ηλεκτρονικού εισιτηρίου (που επιτρέπει την έκδοση του εισιτηρίου μέσω της ιστοσελίδας που διαθέτει στο διαδίκτυο). Παράλληλα, αποχωρούν τα 3 αεροσκάφη ATR προέλευσης «Air Greece» SX-BAO, SX-BFK (Οκτ. 2003)²⁰⁸ και SX-BAP (Νοεμ. 2003)²⁰⁸. Το Νοέμβριο του 2003 ξεκινά τη μίσθωση του SX-BGV (Boeing 737-4Q8, αρ. σειράς 26308, νπολόγιο SX-BGV)²⁰⁸ και τον Δεκέμβριο του SX-BGN (Boeing 737-45D, αρ. σειράς 28753, νπολόγιο SX-BGN)²⁰⁸. Το 2003 ήταν η πρώτη χρονιά που έκλεισε με κέρδη, ενώ μετέφερε συνολικά 2,8 εκ. επιβάτες.

Μολονότι στα τέλη του 2003 είχαν μπει στην ελληνική αγορά και οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους (LCC - Low Cost Carriers), την άνοιξη του 2004 προχώρησε στην ενοικίαση 3 ακόμα αεροσκαφών, στις 1/4/2004 (Boeing 737-31S, αρ. σειράς 29264, νπολόγιο SX-BGW)²⁰⁸, στις 28/4/2004 (Boeing 737-31S, αρ. σειράς 29100, νπολόγιο SX-BGY)²⁰⁸ και στις 5/5/2004 (Boeing 737-31S, αρ. σειράς 29265, νπολόγιο SX-BGZ)²⁰⁸.

Το 2004 συνολικά μετέφερε 3,6 εκ. επιβάτες (2.567.746 επιβάτες εσωτερικού και 1.008.842 εξωτερικού²⁰⁸) με μέσο πλήθος 78 επιβατών ανά πτήση.

Στις αρχές του 2005 υπέγραψε συμφωνία συνεργασίας με την Γερμανική Λουφτιχάνσα (Lufthansa) που περιελάμβανε και μια πτήση της, που από τον Νοέμβριο εκτελούσε με δικά της μέσα. Τον Μάρτιο του 2005 αποχώρησε το SX-BBT²⁰⁸.

Στα τέλη του 2005 ξεκίνησε πρόγραμμα αντικατάστασης του στόλου, με την υπογραφή παραγγελίας 27 καινούργιων αεροσκαφών A320 και A321 από την Αιρμπάς (3 για το 2007, 10 για το 2008, 8 για το 2009 και 6 για το 2010). Συνολικά το 2005 μετέφερε 4,0 εκ. επιβάτες (2.788.983 επιβάτες εσωτερικού και 1.218.532 εξωτερικού²⁰⁸) με μέσο πλήθος 88 επιβατών ανά πτήση.

Το 2006 προχώρησε στη μίσθωση των τελευταίων 4 Μπόινγκ, τον Ιανουάριο (Boeing 737-46B, αρ. σειράς 24124, νπολόγιο SX-BGX)²⁰⁸ σε αντικατάσταση του SX-BGN που αποχώρησε στις αρχές του μήνα, στις 20/3/2006 (Boeing 737-43Q, αρ. σειράς 28494, νπολόγιο SX-BTN)²⁰⁸, στις 7/5/2006 (Boeing 737-33A, αρ. σειράς 25033, νπολόγιο SX-BTO)²⁰⁸ και στις 21/6/2006 (Boeing 737-4Y0, αρ. σειράς 25177, νπολόγιο SX-BGQ)²⁰⁸.

Το 2006 μετέφερε συνολικά 4,45 εκ. επιβάτες (3.060.732 επιβάτες εσωτερικού και 1.386.749 εξωτερικού²⁰⁸) με μέσο πλήθος 92 επιβατών ανά πτήση.

Τον Φεβρουάριο του 2007 ξεκίνησε η υλοποίηση του προγράμματος αντικατάστασης του στόλου, με την παραλαβή του πρώτου Αιρμπάς (Airbus A320-232, αρ. σειράς 3033, νπολόγιο SX-DVG, όνομα «ETHOS»)²⁰⁸, και άλλων 2 τον Μάρτιο (Airbus A320-232, αρ. σειράς 3066, νπολόγιο SX-DVH, όνομα «NOSTOS»)²⁰⁸, (Airbus A320-232, αρ. σειράς 3074, νπολόγιο SX-DVI, όνομα «KINESIS»)²⁰⁸. Τον Νοέμβριο του 2007 ξεκίνησαν οι αποχωρήσεις των Μπόινγκ με το SX-BTO. Το 2007 μετέφερε συνολικά 5,2 εκ. επιβάτες (3.355.962 επιβάτες εσωτερικού και 1.870.201 εξωτερικού²⁰⁸).

Η Ολυμπιακή Αεροπορία στην περίοδο της ύφεσης



Αμέσως μετά την αποχώρηση των «Εγγλέζων», στις 17/7/2000 η Ελλάδα κοινοποίησε στην Επιτροπή την πρόθεσή της να χρησιμοποιήσει την εναπομένουσα εγκεκριμένη ενίσχυση για τις εγγυήσεις των δανείων που επρόκειτο να συναφθούν πριν τα τέλη του 2000 για τις επενδύσεις ενόψει της μετεγκατάστασης στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών στα Σπάτα, και να παρατείνει την προθεσμία για τις εγγυήσεις των δανείων έως τις 31/3/2001.

Για τις ανάγκες του πιπτικού έργου, οι Μακεδονικές Αερογραμμές προχωρούν τον Αύγουστο του 2000 στην μακροχρόνια ενοικίαση 1 επιπλέον αεροσκάφους Μπόινγκ 737-400 (Boeing 737-42J, αρ. σειράς 27143, νπολόγιο SX-BMC).

Στις 12/10/2000 η «Ένωση Ελλήνων Αερομεταφορέων» με μέλη τις εταιρείες Aegean Airlines, Cronus Airlines, Hellenic Star Airways, CAL Aviation, Trans European Airlines, Interjet, Avionic Aviator, υπέβαλαν στην Επιτροπή καταγγελία για προνομιακή μεταχείριση της Ολυμπιακής Αεροπορίας από την κυβέρνηση [πρωτοκολλήθηκε από την Επιτροπή σαν TREN(2000)A/69305].

Παράλληλα, η Επιτροπή αποδέχθηκε με επιστολή της 10ης Νοεμβρίου 2000 [SG(2000) D/108307]³⁴⁵ το από 17/7/2000 αίτημα της Ελληνικής κυβέρνησης.

Παράλληλα, η Ελληνική κυβέρνηση ενημέρωσε την Επιτροπή για την απόφασή της να προχωρήσει σε πώληση του πλειοψηφικού πακέτου της Ολυμπια-

κής Αεροπορίας. Για τον λόγο αυτό η Ελληνική κυβέρνηση διόρισε τον Σεπτέμβριο του 2000 την εταιρεία χρηματοοικονομικών συμβούλων CSFB (Credit Suisse First Boston), ενώ με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων στις 20/12/2000 ξεκίνησε η διαδικασία πώλησης³⁷¹.

Ο κατάλογος των ενδιαφερόμενων που ανακοινώθηκε, αποτελείτο από τους³⁷²: Κυπριακές Αερογραμμές, Axon Airlines (συμφερόντων Θ. Λιακουνάκου), Sanywa (Ιαπωνική Τράπεζα), Chrysler Aviation (συμφερόντων του Ελληνοαμερικανού Στ. Ράππ), IAS (Αυστραλιανός όμιλος στον οποίο στη συνέχεια συμμετείχαν πιλότοι της ΟΑ και ο Π. Βαρδινογιάννης), και η Golden Aviation (συμφερόντων Στ. Ρέστη). Προκρίθηκε η Axon, όμως μετά τις 9/11/2001 όταν της ζητήθηκε να καταθέσει το πλήρες ποσό της επένδυσης ύψους 100 εκ. ευρώ σε λογαριασμό εγγύησης, η Axon δεν προχώρησε³⁷³. Στις 15/11/2001 η Axon κηρύχθηκε έκπτωτη. Τα γεγονότα όμως της 11ης Σεπτεμβρίου είχαν δημιουργήσει νέα κατάσταση στον παγκόσμιο αεροπορικό κλάδο. Οι διαπραγματεύσεις που συνεχίστηκαν με την IAS και την Golden Aviation δεν καρποφόρησαν, οι ενδιαφερόμενοι απέσυραν ο ένας μετά τον άλλον τις υποψηφιότητές τους και ο διαγωνισμός αποδείχθηκε άγονος.

Το 2001 επίσης, ξεκινά η απόσυρση των αεροσκαφών Μπόινγκ 737-284 με πρώτο το SX-BCA να διακόπτει τις πτήσεις από τις 29/7/2001, ενώ από τις 3/12/2001 σπάνια χρησιμοποιείται και το SX-BCC. Για την ενίσχυση του πηπτικού έργου, από τις 6/6/2001 ενοικιάζεται 1 ακόμα Μπόινγκ 737-300 (Boeing 737-33R, αρ. σειράς 25015, νολόγιο SX-BLB).

Η συνολική επιβατική κίνηση για το 2001 ανήλθε στα 6,12 εκ. επιβάτες (3.239.633 εσωτερικού, 2.888.704 εξωτερικού)³⁴³.

Μέσα στο 2002 αποσύρονται όλα τα αεροσκάφη Μπόινγκ 737-284 με τελευταίο να πετά συστηματικά το SX-BCH μέχρι και τις 30/11/2002.

Παράλληλα, η καταγγελία της «Ένωσης Ελλήνων Αερομεταφορέων» με ημερομηνία 12/10/2000 διαβιβάστηκε από την Επιτροπή με επιστολή της 5ης/12/2000 στην Ελληνική κυβέρνηση, η οποία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της με επιστολή της 19ης/2/2001. Η «Ένωση Ελλήνων Αερομεταφορέων» υπέβαλε συμπληρωματική καταγγελία στις 24/7/2001 [με στοιχεία πρωτοκόλλησης TREN(2001)A/63511]. Η Ελληνική κυβέρνηση απάντησε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή με επιστολές που έστειλε στις 7/11/2001, 11/12/2001 και 12/3/2002.

³⁷¹ «ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ - ΕΛΛΑΔΑ: Ενίσχυση C11/04 (πρώην NN 4/03) - Ολυμπιακή Αεροπορία - Αναδιάρθρωση και ιδιωτικοποίηση. Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων δυνάμει του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.», Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, φύλλο C192, 28/7/2004, σελ. 2-28.

³⁷² Εφημερίδα «Ελευθεροτυπία», Σάββατο 27/8/2005, (Ν. ΜΟΥΜΟΥΡΗ - Γ. ΚΙΟΥΣΗ, «Από τον Ωνάση ως τα σημερινά αδιέξοδα»).

³⁷³ Εφημερίδα «Ελευθεροτυπία», Δευτέρα 3/12/2001, (Οικονομία: Το χρονικό: «Η Axon φεύγει - η IAS έρχεται.»).



Η μεταφορά της Ολυμπιακής Αεροπορίας στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και ιδιαίτερα της Τεχνικής Βάσης, σήμαινε μια σοβαρή οικονομική επιβάρυνση στην ήδη δυσχερή οικονομική κατάσταση της εταιρείας.

(Η Τεχνική Βάση της Ολυμπιακής Αεροπορίας στο ΔΑΑ - Αρχείο ΟΑ)

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 6/3/2002 αποφάσισε να κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (φύλλο C98 της 23/4/2002, σελ 8) όπου καλούσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις προτάσεις τους. Μέχρι τις 23/5/2002 που έληγε η προθεσμία, η Επιτροπή δεν έλαβε καμία παρατήρηση από οποιοδήποτε από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η Ελλάδα διαβίβασε τις παρατηρήσεις της με επιστολή στις 12/4/2002 όπου όμως δεν καλύπτοντο όλα τα θέματα που απαιτούσε η Επιτροπή, η οποία εξέδωσε στις 9/8/2002 εντολή χορήγησης πληροφοριών που διαβίβασε με επιστολή της 12ης/8/2002 στην Ελληνική κυβέρνηση.

Η απάντηση της Ελλάδας διαβιβάστηκε τελικά την 1η/10/2002 [με στοιχεία πρωτοκόλλησης DG TREN(2002)A/67131], ενώ στις 16/10/2002 πραγματοποιήθηκε συνάντηση με τις Ελληνικές Αρχές όπου οι Έλληνες εκπρόσωποι υπέβαλαν «Μνημόνιο προς την Επιτροπή» («Reporting to the Commission») [με στοιχεία πρωτοκόλλησης DG TREN(2002)A/69882]. Ο Υπουργός Μεταφορών έστειλε στις 21/11/2002 στην αρμόδια Επίτροπο νέα έκθεση με «Συνοπτική παρουσίαση από την Ελληνική Δημοκρατία βασικών ζητημάτων της υπόθεσης σχετικά με την Ολυμπιακή Αεροπορία» («Synopsis of Hellenic Republic's Case for Olympic Airways on key issues»). Με επιστολή του στις 2/12/2002 ο Υπουργός Μεταφορών ενημέρωσε την αρμόδια Επίτροπο ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας βρίσκεται σε εξέλιξη και ότι έχουν υπο-

βληθεί έξι εκδηλώσεις ενδιαφέροντος για την απόκτηση του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών στην εταιρεία.

Τελικά, στις 11/12/2002, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καταδίκασε την Ελλάδα για μη τήρηση των όρων της απόφασης του 1998 και παράνομη ενίσχυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας «υπό τη μορφή της ανοχής που επέδειξε στο θέμα της διαιωνιζόμενης μη καταβολής των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, του ΦΠΑ που οφειλόταν από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα επί των καυσίμων και των ανταλλακτικών, των μισθωμάτων που οφείλονταν στους διάφορους αερολιμένες, των αερολιμενικών τελών στο Διεθνή Αερολιμένα των Αθηνών και σε άλλους αερολιμένες, του τέλους που επονομάζεται “Σπατόσημο”»³⁷⁴.

Η συνολική επιβατική κίνηση για το 2002 ανήλθε στα 5,57 εκ. επιβάτες (2.883.535 εσωτερικού, 2.693.074 εξωτερικού)³⁴³.

Στις 10/3/2003 το SX-BLB αποσύρεται από την εκμετάλλευση λόγω λήξης της μίσθωσής του.

Ενώ τα προβλήματα της ταμειακής ρευστότητας είχαν γίνει ήδη εμφανή, η Ελληνική κυβέρνηση σε μιαν ακόμα προσπάθεια ιδιωτικοποίησης της εταιρείας, ψήφισε τον Ν.3185/2003³⁷⁵ (μέρος «άλλες διατάξεις») όπου το άρθρο 27 («Μετασχηματισμός Ομίλου Ολυμπιακής Αεροπορίας»), προέβλεπε την συγχώνευση των εταιρειών του ομίλου με σκοπό την απόσχιση των κλάδων που ενδεχομένως θα προσέλκυαν επενδυτικό ενδιαφέρον με σκοπό την πώλησή τους. Οι λεπτομέρειες θα καθοριζόντουσαν με αποφάσεις της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων.

Σύμφωνα με το άρθρο 27 του Ν.3185/2003:

«3. Η μεταβίβαση των στοιχείων του ενεργητικού και του παθητικού και των στοιχείων και δικαιωμάτων, που αναφέρονται στον ισολογισμό μετασχηματισμού και την έκθεση, συντελείται αυτοδικαίως και ατελώς απαλλασσόμενη κάθε φόρου, τέλους, δικαιώματος του Δημοσίου, Ν.Π.Δ.Δ. ή Οργανισμού, με μόνη την καταχώρηση της απόφασης της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της απορροφούσας εταιρείας περί εγκρίσεως των ισολογισμών μετασχηματισμού, ως τίτλου, στις κατά περίπτωση αρμόδιες Αρχές και Υπηρεσίες, χωρίς να απαιτείται για τον σκοπό αυτόν οποιαδήποτε άλλη έγκριση, βεβαίωση, πιστοποιητικό, φορολογική δήλωση ή πράξη. Η νπολόγηση των αεροσκαφών, η μεταφορά του προσωπικού και των λοιπών στοιχείων και δικαιωμάτων στην απορροφούσα εταιρεία θα ισχύσει από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας εμπορικής εκμετάλλευσης από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.»

³⁷⁴ «ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 11ης Δεκεμβρίου 2002 για ενίσχυση που χορήγησε η Ελλάδα στην Ολυμπιακή Αεροπορία [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2002) 4831] (2003/372/EK)», Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, φύλλο L132, 28/5/2003, σελ. 1-40.

³⁷⁵ Ν.3185, «Τροποποίηση του Ν. 2668/1998 (ΦΕΚ 282 Α'), εναρμόνιση με την Οδηγία 2002/39/EK, ρυθμίσεις θεμάτων του Οργανισμού ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ (ΕΛ.ΤΑ.) και άλλες διατάξεις.», ΦΕΚ 229 τεύχος Α, 26/9/2003, σελ. 4207-4222.

Τελικά το πιπτικό έργο ανέλαβαν οι μέχρι τότε «Μακεδονικές Αερογραμμές» που μετονομάστηκαν σε «Ολυμπιακές Αερογραμμές» και ξεκίνησαν τη λειτουργία τους στις 12/12/2003³⁷⁶. Η υπόλοιπη εταιρεία μετονομάστηκε σε «Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες»³⁷⁷ από την οποία προβλεπόταν η απόσχιση της Επίγειας Εξυπηρέτησης και της Τεχνικής Βάσης.

Η συνολική επιβατική κίνηση για το 2003 ανήλθε στα 5,33 εκ. επιβάτες (2.947.662 εσωτερικού, 2.392.492 εξωτερικού)³⁴³.

Σύμφωνα με το επιχειρησιακό τους σχέδιο, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές δεν επρόκειτο να χρησιμοποιήσουν αεροσκάφη A300-600 γιατί η εκμετάλλευσή τους κρινόταν ασύμφορη. Για τον λόγο αυτό από 12/12/2003 το SX-BEK αποσύρθηκε από την εκμετάλλευση.

Η απόσχιση όμως του πιπτικού έργου, βρέθηκε μπροστά σε εμπόδια που δεν είχαν υπολογιστεί, όπως η διαφωνία των ιδιοκτητών των αεροσκαφών να μεταβιβαστούν στις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Το αποτέλεσμα ήταν η καθήλωση των 2 αεροσκαφών από τα 4 A340, με νολόγιο SX-DFC και SX-DFD για 5 και 6 μήνες αντίστοιχα. Αποτέλεσμα της δυσχέρειας ήταν να ενταχθεί και πάλι το SX-BEK στην εκμετάλλευση, από τα τέλη Φεβρουαρίου του 2004. Εξάλλου από τις 25/6/2004 ξεκίνησε η μακρόχρονη ενοικίαση 1 Μπόνινγκ 737-300 (Boeing 737-3Q8, αρ. σειράς 26303, νολόγιο SX-BLC) σε αντικατάσταση των SX-BMB και SX-BMA που αποσύρθηκαν στις 4 και 11 Μαΐου του 2004 λόγω λήξης της μίσθωσής τους.

Δεν γνωρίζουμε το βαθμό στον οποίον οι πολιτικές ανακατατάξεις της περιόδου εκείνης επηρέασαν το αποτέλεσμα, όμως στα τέλη Απριλίου 2004 ο διαγωνισμός για την ιδιωτικοποίηση των Ολυμπιακών Αερογραμμών κυρήχθηκε άκαρπος, λόγω έλλειψης επενδυτικού ενδιαφέροντος³⁷⁸. Την ίδια τύχη ακολούθησαν οι προσπάθειες ιδιωτικοποίησης και των υπόλοιπων 2 τομέων.

Η συνολική επιβατική κίνηση για το 2004 ανήλθε στα 5,72 εκ. επιβάτες (3.130.243 εσωτερικού, 2.596.902 εξωτερικού)³⁴³.

Στις 11 και 26 Ιανουαρίου 2005 αποσύρονται τα 2 A300-600, SX-BEL και SX-BEK αντίστοιχα, για να πουληθούν.

Από τις 17/10/2005 η Ολυμπιακή μπήκε σε καθεστώς νομικής προστασίας έναντι των οφειλετών της, με τον Ν.3404/2005, άρθρο 22, σύμφωνα με το οποίο:

³⁷⁶ «Ισολογισμός Μετασχηματισμού και της συνοδευτικής Έκθεσης της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία "ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΕ", της 29.11.2003», ΦΕΚ Τ.Α.Ε.-Ε.Π.Ε. 13623, 23/12/2003.

³⁷⁷ «Ανακοίνωση καταχώρησης στο Μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών της τροποποίησης του καταστατικού της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία "ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ Α.Ε.", ΦΕΚ Τ.Α.Ε.-Ε.Π.Ε. 1485, 19/2/2004.

³⁷⁸ Εφημερίδα «Η Καθημερινή», Κυριακή 9/5/2004, (Αριστέας Μπουγάτσου, «Προς τέταρτο διαγωνισμό ιδιωτικοποίησης της Ο.Α.»).

«... δεν επιτρέπονται οι διαδικασίες και η λήψη μέτρων ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης, συμπεριλαμβανομένων και των ασφαλιστικών μέτρων, καθώς και των προσωρινών διαταγών, εντός ή εκτός της χώρας, σε βάρος των Εταιρειών “ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.”, “ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ Α.Ε.”, και “ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ Α.Ε.” και οποιουδήποτε περιουσιακού τους στοιχείου, ομοίως δε και κατά παντός παραρτήματος τούτου, αναγκαίου ή πρόσφορου προς εξυπηρέτηση αυτού ή των χρηστών του, οι δε τυχόν ανωτέρω εκκρεμείς διαδικασίες, καθώς και οι συνέπειες των μέτρων τούτων αναστέλλονται κατά το άνω διάστημα. Των ανωτέρων περιορισμών εξαιρείται το Ελληνικό Δημόσιο.»³⁷⁹

Το πτητικό έργο της περιόδου ήταν:

Στόλος	Περίοδος	2001	2002	2003	2004	2005
A340-313	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	4 18.080	4 14.985	4 14.380	4 12.540	4 16.528
A300-600	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	3 8.100	3 6.658	3 6.867	3 7.529	1 2.930
B737-200	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	8 23.079	0 8.114	- -	- -	- -
B737-400	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	13 38.398	13 38.711	16 35.503	16 45.160	14 44.671
B737-400 Μακεδ.(**)	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	3 6.087	3 7.671	0 9.029	- -	- -
B737-300	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	1 2.497	2 4.361	1 3.498	2 4.398	1 3.606
Σύνολο	Ώρες Πτήσης	96.241	80.500	69.277	69.626	67.735

(*) Πλήθος αεροσκαφών στις 31 Δεκεμβρίου.

(**) Τα αεροσκάφη των Μακεδονικών Αερογραμμών από τις 12/12/2003 ενσωματώθηκαν στον στόλο των Ολυμπιακών Αερογραμμών.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Δεν περιλαμβάνονται οι πτήσεις αεροσκαφών Ολυμπιακής Αεροπλοΐας.

Η συνολική επιβατική κίνηση για το 2005 ανήλθε στα 5,70 εκ. επιβάτες (2.902.404 εσωτερικού, 2.800.007 εξωτερικού)³⁴³.

³⁷⁹ Ν.3404/2005, «Ρύθμιση θεμάτων του Πανεπιστημιακού και Τεχνολογικού Τομέα της Ανώτατης Εκπαίδευσης και λοιπές διατάξεις», ΦΕΚ Α260, 17/10/2005, σελ. 4357-4368, (άρθρο 22, σελ. 4366, που παρτάθηκε με το Ν.3492/2006, άρθρο 35Β, [ΦΕΚ Α210], και το Ν.3607/2007, άρθρο 21, [ΦΕΚ Α245]).

41

Το ατύχημα της «Ήλιος»

(5B-DBY, Γραμματικό Αττικής, 14 Αυγούστου 2005 12:03':32"b,

πτήση HCY522 Λάρνακα - Αθήνα - Πράγα)³⁸⁰

Το αεροσκάφος Μπόινγκ 737-300 με νολόγιο 5B-DBY προγραμματίστηκε να εκτελέσει την πτήση της Κυπριακής αεροπορικής εταιρείας χαμηλού κόστους «Helios Airways» Λάρνακα - Αθήνα - Πράγα, με κωδικό HCY522.

Η πτήση απογειώθηκε από τη Λάρνακα στις 06:07':13"z (ώρα Γκρήνουιτς) με 2 μέλη πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης, 4 μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών και 115 επιβάτες.

Το αεροσκάφος στην προηγούμενη πτήση είχε καταγραφή για πρόβλημα συμπίεσης του αέρα στο θάλαμο των επιβατών, για το οποίο ελέγχθηκε στο έδαφος και αποδεσμεύτηκε από το τεχνικό προσωπικό χωρίς να μπορέσει να εντοπιστεί κάποιο πρόβλημα.

Στις 06:11':21"z το αεροσκάφος ανέφερε διέλευση από τη θέση LOSOS σε ύψος 10.000 ποδών.

Στις 06:11':45"z εξουσιοδοτήθηκε από το ΚΕΠ (Κέντρο Ελέγχου Περιοχής) Λευκωσίας για άνοδο στο επίπεδο πτήσης 340 και πορεία προς Ρόδο. Τη λήψη του μηνύματος επιβεβαίωσε ο κυβερνήτης.

Στις 06:12'z το ΚΕΠ Λευκωσίας διαβίβασε τα στοιχεία της πτήσης στο ΚΕ-ΠΑΘ (Αθηνών). Ο εκτιμώμενος χρόνος άφιξης στο σημείο EVENO (όρια FIR Αθηνών) ήταν 06:37'z.

Στις 06:12':38"z και ενώ περνούσε το ύψος των 12.040 ποδών στο θάλαμο διακυβέρνησης ήχησε το προειδοποιητικό σήμα χαμηλής πίεσης του αέρα του θαλάμου (cabin altitude warning horn).

³⁸⁰ www.aaiasb.gr, 2008.

Στις 06:14':11''z και ενώ το αεροσκάφος περνούσε το ύψος των 15.966 ποδών ο κυβερνήτης επικοινωνήσε με την Επιμελητεία Πτήσεων της εταιρείας αναφέροντας ότι είχε «προειδοποιητικό σήμα διαμόρφωσης απογείωσης» («Take-off configuration warning») καθώς και όλα τα συστήματα ψύξης του ηλεκτρονικού εξοπλισμού του αεροσκάφους εκτός ενεργείας. Η επιμελητεία πτήσεων ζήτησε από τον τεχνικό εδάφους να επικοινωνήσει με το αεροσκάφος όπως και έγινε.

Στο μεταξύ (06:14'z) το αεροσκάφος έφθασε σε ύψος περίπου 18.000 ποδών, και στο αεροσκάφος έπεσαν οι μάσκες οξυγόνου του θαλάμου επιβατών (κάτι που συμβαίνει όταν η πίεση του αέρα στο θάλαμο μειωθεί επικίνδυνα, δηλαδή πέρα από εκείνη που αντιστοιχεί σε ύψος 14.000 ποδών).

Ακολούθησε η επικοινωνία του μηχανικού εδάφους με τον κυβερνήτη η οποία δεν φάνηκε να είναι ιδιαίτερα αποτελεσματική. Κάποια στιγμή ο μηχανικός εδάφους ζήτησε από τον κυβερνήτη να επιβεβαιώσει ότι το σύστημα ελέγχου συμπίεσης του αέρα στο θάλαμο ήταν σε κατάσταση αυτόματης λειτουργίας (ο αντίστοιχος διακόπτης στον πίνακα ελέγχου του συστήματος σε θέση «Auto»). Ο κυβερνήτης χωρίς να επιβεβαιώσει ρώτησε που βρίσκονται οι ασφάλειες του συστήματος ψύξης του ηλεκτρονικού εξοπλισμού του αεροσκάφους και ο μηχανικός εδάφους απάντησε ότι βρίσκονται πίσω από το κάθισμα του κυβερνήτη.

Στις 06:20':21''z τελείωσε η τελευταία συνομιλία του κυβερνήτη με τον μηχανικό εδάφους, ενώ το αεροσκάφος περνούσε το ύψος των 28.900 ποδών. Λίγο αργότερα η επιμελητεία πτήσεων της εταιρείας κάλεσε και πάλι το αεροσκάφος αλλά χωρίς ανταπόκριση.

Στις 06:23':32''z ο υπολογιστής διαχείρισης της πτήσης του αεροσκάφους (FMC - Flight Management Computer) έδωσε εντολή στον αυτόματο πιλότο του αεροσκάφους, το οποίο οριζοντιώθηκε στο επίπεδο πτήσης 340.

Από τις 06:30':40''z μέχρι τις 06:34':44''z το ΚΕΠ Λευκωσίας μετά από αίτημα της επιμελητείας πτήσεων της εταιρείας καλούσε επανειλημμένα την πτήση χωρίς ανταπόκριση.

Στις 06:36':12''z το ΚΕΠ Λευκωσίας ενημέρωσε το ΚΕΠΑΘ ότι η πτήση διερχόταν το σημείο EVENO χωρίς να απαντά στις κλήσεις και ζήτησε αν το ΚΕΠΑΘ λάβει απάντηση να ενημερώσει.

Το αεροσκάφος αναγνωρίστηκε από Ραντάρ του ΚΕΠΑΘ αλλά οι αλληπάλληλες προσπάθειες επικοινωνίας έμειναν χωρίς ανταπόκριση.

Στις 06:51':58''z το αεροσκάφος πέρασε πάνω από τη Ρόδο (RDS VOR) με τον υπολογιστή διαχείρισης πτήσης και τον αυτόματο πιλότο να συνεχίζουν την πτήση στο επίπεδο πτήσης 340.

Στις 07:20':59''z το αεροσκάφος έφθασε πάνω από την Κέα (KEA VOR) και ο υπολογιστής διαχείρισης πτήσης του έδωσε εντολή και μπήκε σε διαδικασία προσέγγισης του διαδρόμου 03 αριστερού του ΔΑΑ (Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών).

Στις 07:29'z με το αεροσκάφος να διέρχεται πάνω από το ΔΑΑ σε επίπεδο πτήσης 340, ο υπολογιστής διαχείρισης πτήσης έθεσε σε εφαρμογή τη διαδικασία αποτυχημένης προσέγγισης, έστριψε δεξιά και στις 07:37':39''z έβαλε το αερο-

σκάφος σε διαδικασία κράτησης πάνω από το ΚΕΑ VOR.

Στις 07:53':50"z το ΚΕΠΑΘ αδυνατώντας να επικοινωνήσει με το αεροσκάφος που φαινόταν να εκτελεί ελεγχόμενη πτήση, το κήρυξε σε φάση συναγερμού ενημερώνοντας το ΕΚΣΕΔ (Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης).

Στις 08:23':51"z η πτήση που είχε ήδη χαρακτηριστεί σαν «Ρενεγκέιτ» ('Renegade' flight)³⁸¹ περικυκλώθηκε από 2 αεροσκάφη F-16 της Πολεμικής Αεροπορίας τα οποία προσπάθησαν να «αναχαιτίσουν» την πτήση και να την καθοδηγήσουν για προσγείωση. Τη στιγμή εκείνη το αεροσκάφος εκτελούσε τον έκτο κύκλο πάνω από την Κέα (ΚΕΑ VOR). Οι προσπάθειες των πολεμικών αεροσκαφών να αποσπάσουν την προσοχή των χειριστών της πτήσης στάθηκε άκαρπη. Στο τέλος ο αρχηγός του σχηματισμού ανέφερε ότι δεν υπήρχαν ίχνη ζημιάς, καπνού ή φωτιάς στην άτρακτο του αεροσκάφους.

Στις 8:32'z ο σχηματισμός ανέφερε ότι η θέση του κυβερνήτη φαινόταν κενή ενώ στη θέση του συγκυβερνήτη υπήρχε ένας άνθρωπος που φαινόταν πεσμένος πάνω στο χειριστήριο. Ο θάλαμος των επιβατών φαινόταν σκοτεινός αλλά από την αντανάκλαση του ήλιου μέσα από τα παράθυρα μπορούσαν να διακριθούν οι μάσκες οξυγόνου των επιβατών που είχαν πέσει. Στην αριστερή πλευρά διακρίνοντο 2 επιβάτες που φορούσαν τις μάσκες τους να κάθονται στις θέσεις τους ακίνητοι και άλλος ένας στη δεξιά πλευρά σε παρόμοια κατάσταση.

Στις 8:34':00"z το ΚΕΠΑΘ κήρυξε την πτήση σε φάση κινδύνου.

Στις 8:49':40"z, κατά τη διάρκεια του δέκατου κύκλου πάνω από την Κέα, ο σχηματισμός παρατήρησε έναν άνδρα με ανοικτό μπλε πουκάμισο και σκούρο γιλέκο να μπαίνει στο θάλαμο διακυβέρνησης. Ήταν ο ιπτάμενος φροντιστής, ο οποίος άνοιξε την θωρακισμένη πόρτα του θαλάμου διακυβέρνησης κάθισε στη θέση του κυβερνήτη και προσπάθησε να ελέγξει το αεροσκάφος, χωρίς να είναι σε καλή φυσική κατάσταση (κάθε λίγο έγερνε προς τα εμπρός).

Στις 8:49':50"z έσβησε ο αριστερός κινητήρας λόγω έλλειψης καυσίμων. Το αεροσκάφος που εκτελούσε απότομους ελιγμούς άρχισε την κάθοδο από το επίπεδο πτήσης 340 (34.000 πόδια).

Στις 8:54':18"z στο ύψος των 21.150 ποδών με πορεία βόρεια-βορειοδυτική πάνω από το όρος Όχη της νότιας Εύβοιας, ο ιπτάμενος φροντιστής προσπάθησε να στείλει σήμα κινδύνου («Mayday, mayday, mayday, helios airways flight 522 Athens... mayday, mayday»), αλλά ο ασύρματος ήταν συντονισμένος στη συχνότητα της Λευκωσίας όπου δεν είχε δυνατότητα να ακουστεί. Όταν το αεροσκάφος έφθανε στο ύψος των 7.000 ποδών περίπου πάνω από την Κύμη της Εύβοιας, ο ιπτάμενος φροντιστής φάνηκε να συνειδητοποιεί την παρουσία των πολεμικών αεροσκαφών. Η πορεία του άλλαξε σε νοτιοδυτική (8:59':20"z). Ο χειριστής του F-16 έκανε με το χέρι του το τυποποιημένο σήμα για να ακολουθήσει το αεροσκάφος προς το αεροδρόμιο, όμως ο ιπτάμενος φροντιστής ένευσε με το χέρι του «αρνητικό» (8:59':45"z, 7.120 πόδια).

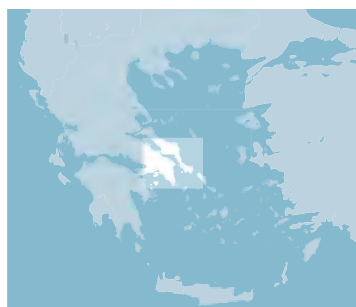
³⁸¹ Εφημερίδα «Ελευθεροτυπία», Τρίτη 23/8/2005 [Αλίκης Μάτσι: «Κάλυψη στον διοικητή.»].

Στις 08:59':47'' z σε ύψος 7.084 ποδών πάνω από το Αλιβέρι της Εύβοιας, έσβησε και ο δεξιός κινητήρας λόγω έλλειψης καυσίμων. Το αεροσκάφος συνέχισε κάθοδο με μεγάλο ρυθμό.

Στις 09:03':32'' z συνετρίβη στην περιοχή του Γραμματικού Αττικής, στη θέση 38°13'53,64'' βόρειο πλάτος 23°58'12,84'' ανατολικό μήκος και σε ύψος 1.420 ποδών. Όλοι οι επιβαίνοντες βρήκαν ακαριαίο θάνατο από την πρόσκρουση.

Σύμφωνα με το πόρισμα που εξέδωσε η 5-μελής ΕΔΑΑΠ (Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων) περίπου ενάμιση χρόνο αργότερα, το πλήρωμα του θαλάμου διακυβέρνησης δεν μπόρεσε να εντοπίσει ότι η θέση του διακόπτη στον πίνακα ελέγχου του συστήματος συμπίεσης του αέρα του θαλάμου ήταν σε θέση «Χειροκίνητης» («MAN» - Manual) και όχι «Αυτόματης» («AUTO») λειτουργίας. Το αποτέλεσμα ήταν να απαιτείται χειροκίνητος χειρισμός για να κλείσουν οι βαλβίδες εξαγωγής του αέρα, ώστε το σύστημα να είναι σε θέση να συμπίεσει τον αέρα στον θάλαμο του αεροσκάφους. Στη συνέχεια το πλήρωμα ερμήνευσε εσφαλμένα την ηχητική προειδοποίηση για χαμηλή πίεση του αέρα του θαλάμου («cabin altitude warning horn») σαν προειδοποίηση διαμόρφωσης απογείωσης. Στη συνέχεια και χωρίς να κάνουν χρήση του συστήματος πρόσθετου οξυγόνου, έχασαν τις αισθήσεις τους λόγω υποξίας. Ο κυβερνήτης βρισκόταν στο διάδρομο και ο συγκυβερνήτης στο κάθισμά του. Το αεροσκάφος συνέχισε κανονικά την πορεία του με τον υπολογιστή διαχείρισης πτήσης και τον αυτόματο πιλότο, σύμφωνα με τον προγραμματισμό που είχε γίνει στον υπολογιστή διαχείρισης πτήσης. Τέλος το αεροσκάφος κατέπεσε και συνετρίβη όταν έσβησαν οι κινητήρες λόγω έλλειψης καυσίμων.

Το πόρισμα εντόπισε επίσης οργανωτικές και εκπαιδευτικές αδυναμίες του αερομεταφορέα τις οποίες δεν μπόρεσε να εντοπίσει η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας της χώρας του αερομεταφορέα.



Η θέση στην οποία κατέπεσε το 5B-DBY στις 14 Αυγούστου 2005.



Η τελευταία περίοδος της Δημόσιας Ολυμπιακής Αεροπορίας

Η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 11ης/12/2002³⁷⁴ σηματοδότησε μια σειρά καταδικαστικών αποφάσεων. Στις 24/2/2003 η Ολυμπιακή Αεροπορία (- Υπηρεσίες) προσέφυγε στο Πρωτοδικείο κατά της αποφάσεως της Επιτροπής (υπόθεση T-68/03). Δεδομένου ότι η Ελλάδα δεν είχε προβεί σε καμία ανάκτηση ενισχύσεων, στις 3/10/2003 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσέφυγε στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για μη εκτέλεση της απόφασης της 11ης/12/2002 (υπόθεση C-415/03 Επιτροπή κατά Ελλάδας). Στις 16/3/2004 η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει διαδικασία έρευνας σχετικά με την Ολυμπιακή Αεροπορία³⁸². Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εξέδωσε απόφαση (για την υπόθεση C-415/03) στις 12/5/2005 καταδικάζοντας την Ελλάδα για την μη ανάκτηση των ενισχύσεων που κρίθηκαν παράνομες σύμφωνα με την απόφαση της 11ης/12/2002, με εξαίρεση εκείνων που αφορούσαν τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης. Στις 14/9/2005 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε την τελική αρνητική απόφαση 2005/2706/EK. Η Ελληνική Δημοκρατία, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές και η Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες άσκησαν έφεση κατά της απόφασης της Επιτροπής (υπόθεση T-415/05 «Ελληνική Δημοκρατία κατά Επιτροπής», T-416/05 «Ολυμπιακές Αερογραμμές κατά Επιτροπής» T-417/05 «Ολυμπιακή Αεροπορία κατά Επιτροπής»), ενώ οι δυο εταιρείες υπέβαλαν επίσης αίτηση αναστολής της εκτέλεσης της απόφασης (υπόθεση T-416/05 R «Ολυμπιακές Αερογραμμές κατά Επιτροπής» T-423/05 R «Ολυμπιακή Αεροπορία κατά Επιτροπής»). Στις 26/4/2006 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε απόφαση

³⁸² Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, φύλλο C 192 της 28/7/2004, σελ. 2.

(C(2006)1580, κρατική ενίσχυση NN 119/2002) που ενέκρινε σαν συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά, αποζημίωση που καταβλήθηκε για τις ζημιές που προέκυψαν κατά το διάστημα 11-14/9/2001 και αφορούσαν απώλειες εσόδων της Ολυμπιακής από ματαίωση υπερατλαντικών πτήσεων και μόνο. Η Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες προσέφυγε κατά της απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επιτυγχάνοντας αύξηση του ύψους των νόμιμων επιδοτήσεων κατά 1,7 εκ. € (υπόθεση T-268/06 «Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες ΑΕ κατά Επιτροπής», για την οποία το Πρωτοδικείο εξέδωσε απόφαση στις 25/6/2008). Στις 6/6/2006 το Πρωτοδικείο απέρριψε την προσφυγή των Ολυμπιακών Αερογραμμών για μη εκτέλεση της απόφασης της ΕΕ της 14ης/9/2005 (απόφαση προέδρου Πρωτοδικείου στην υπόθεση T-416/05 R, Ολυμπιακές Αερογραμμές κατά Επιτροπής [2005], συλλογή II-45). Στις 12/9/2007 το Πρωτοδικείο εξέδωσε την απόφασή του σχετικά με την προσφυγή της Ολυμπιακής της 24ης/2/2003 κατά της απόφασης της ΕΕ της 11ης/12/2002 (υπόθεση T68/03 «Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες κατά Επιτροπής»). Στην απόφαση της 12ης/9/2007 το Πρωτοδικείο απέρριψε το σύνολο των ισχυρισμών της Ολυμπιακής Αεροπορίας σχετικά με τον υποτιθέμενο εσφαλμένο χαρακτήρα της απόφασης της ΕΕ της 11ης/12/2002, ακυρώνοντας όμως παράλληλα ένα μέρος της απόφασης που αφορούσε τη «νέα, μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση», αλλά μόνο όσον αφορά τη διαιωνιζόμενη μη καταβολή των οφειλόμενων αερολιμενικών τελών στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, του ΦΠΑ επί των καυσίμων και του ΦΠΑ επί των ανταλλακτικών της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας. Στις 19/12/2007 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να κινηθεί και πάλι διαδικασία έρευνας για την Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές³⁸³.

Όλα τα παραπάνω, μαζί με την αποτυχία του διαγωνισμού του 2003-4 και την ένταξη του ομίλου σε καθεστώς νομικής προστασίας με τον Ν.3404/2005 προοιωνίζαν ήδη το τέλος της Εταιρείας, ακολουθώντας τα αχνάρια άλλων παραδοσιακών Ευρωπαϊκών Αεροπορικών εταιρειών που έκλεισαν απότομα. Όμως η Ολυμπιακή Αεροπορία συνέχιζε την λειτουργία της, αφού ένα απότομο κλείσιμο θα είχε αλυσιδωτές επιπτώσεις στην ήδη εύθραυστη οικονομία ολόκληρης της Ελλάδας.

Μετά τις 29/1/2006 αποσύρεται ένα ακόμα αεροσκάφος, το SX-BKK, λόγω λήξης της μίσθωσής του.

Από τις 4/4/2006 οι Ολυμπιακές Αερογραμμές ξεκινούν την ενοικίαση αεροσκάφους της Ισπανικής «HOLA Airlines» (EC-JQX, ενοικίαση «Wet Lease») για την κάλυψη του πτητικού τους έργου, ενώ από τις 9/6/2006 εντάσσεται στην ίδια σύμβαση ένα ακόμα (EC-JTV).

³⁸³ Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, φύλλο C 50, της 23/2/2008, σελ. 13.

Η συνολική επιβατική κίνηση για το 2006 ανήλθε στα 5,63 εκ. επιβάτες (3.025.816 εσωτερικού, 2.609.456 εξωτερικού)³⁴³.

Από τις 9/3/2007 η HOLA εντάσσει ένα ακόμα αεροσκάφος στην εξυπηρέτηση των Ολυμπιακών Αερογραμμών, με την ίδια σύμβαση (EC-KBO). Στις 1/4/2007 εντάσσεται ένα αεροσκάφος (Airbus A320, SX-BVD) της εταιρείας HellasJet στην εξυπηρέτηση των Ολυμπιακών Αερογραμμών (ενοικίαση «Wet Lease»). Μετά τις 14/4/2007 αποσύρεται ένα ακόμα αεροσκάφος, το SX-BKL, λόγω λήξης της μίσθωσής του, ενώ την 1η/6/2007 η HOLA εντάσσει ένα ακόμα αεροσκάφος στην ίδια σύμβαση με τις Ολυμπιακές Αερογραμμές (αρχικά το EC-JRT, B757 που από τις 10/7/2007 αντικατέστησε με το EC-KHI, B737-300). Στις 6/6/2007 ξεκινά η μακρόχρονη μίσθωση ενός ακόμα αεροσκάφους Μπόϊνγκ 737 (Boeing 737-4Q8, αρ. σειράς 25377, νπολόγιο SX-BKT), ενώ στις 27/7/2007 ξεκινά η μακρόχρονη μίσθωση ενός ακόμα (Boeing 737-4Q8, αρ. σειράς 27000, νπολόγιο SX-BKX).

Από τις αρχές Οκτωβρίου 2007 λόγω τεχνικού προβλήματος το EC-KBO καθηλώθηκε στο έδαφος όπου παρέμεινε μέχρι την αποχώρησή του στα μέσα Νοεμβρίου. Ακολούθησε μεγάλος θόρυβος^{384/385} για τις συγκεκριμένες ενοικιάσεις (με συμφωνίες Wet Lease) και τελικά οι σχετικές συμβάσεις δεν ανανεώθηκαν. Το EC-JTV έπαψε να χρησιμοποιείται μετά τις 31/12/2007, το EC-JQX παρέμεινε μέχρι τις 6/1/2008, το EC-KHI παρέμεινε μέχρι τις 16/10/2008, ενώ το SX-BVD συνέχισε να εκτελεί πτήσεις ολόκληρο το 2008. Κατά το ίδιο διάστημα (Απρίλιος - Δεκέμβριος 2007) πραγματοποιήθηκαν διάφορες πτήσεις με αρκετά κατά περίπτωση ενοικιαζόμενα αεροσκάφη.

Η συνολική επιβατική κίνηση για το 2007 ανήλθε στα 5,93 εκ. επιβάτες (3.251.591 εσωτερικού, 2.683.118 εξωτερικού)³⁴³.

Η απομάκρυνση των μισθωμένων αεροσκαφών της HOLA, δεν αντιμετωπίστηκε με μείωση του προγράμματος δρομολογίων. Το συγκεκριμένο όμως πρόγραμμα είχε βασιστεί στην ύπαρξη των αεροσκαφών αυτών και η ανάγκη αντικατάστασής τους με άλλα, μακρόχρονης ενοικίασης ήταν άμεση.

Η ενοικίαση νέων αεροσκαφών καθυστέρησε σημαντικά. Το πρώτο νέο αεροσκάφος που ενοικιάστηκε εντάχθηκε στο πρόγραμμα δρομολογίων στις 8/8/2008 (Boeing 737-48E, αρ. σειράς 25764, νπολόγιο SX-BKU), ενώ το επόμενο εντάχθηκε στις 23/8/2008 (Boeing 737-3M8, αρ. σειράς 25071, νπολόγιο SX-BLD) για να αποσυρθεί οριστικά μετά τις 6/9/2008 όταν εντοπί-

³⁸⁴ Εφημερίδα «Καθημερινή», Κυριακή 25/11/2007 (Γ. ΜΑΝΤΕΛΑ: «Ένα “HOLA” που στοίχισε 90 εκατ. ευρώ - “Λεφτά για πέταμα”, για μία ακόμα φορά, από τις Ο.Α. που θα μπορούσαν να ενοικιάσουν τον ίδιο στόλο στη μισή τιμή ακριβώς»).

³⁸⁵ Εφημερίδα «Το Βήμα», Σάββατο 17/11/2007 (Π. ΜΠΟΥΛΟΥΚΟΥ: «“Τρύπες” στην Ολυμπιακή εν αγνοία των επιβατών - Συμβάσεις μισθώσεων με παρασκηνιακές συγκρούσεις μεταξύ ανταγωνιστικών συμφερόντων»).

στηκαν τεχνικά προβλήματα και παρέμεινε καθηλωμένο στο έδαφος. Το τελευταίο εντάχθηκε στις 5/11/2008 (Boeing 737-48E, αρ. σειράς 25765, νηολόγιο SX-BMD).

Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν οι ματαιώσεις πτήσεων της τελευταίας στιγμής να αυξηθούν από το 3,9% που ήταν το 2006 και το 4,8% που ήταν το 2007, στο 12,9% (2008). Οι αρνητικές επιπτώσεις των ματαιώσεων αυτών ξεκινούσαν από τη δημιουργία έντονης δυσάρεσκειας στους επιβάτες οι οποίοι μειώθηκαν από τα 5,9 εκ. (2007) στα 5,2 εκ. (2008) και οι οποίοι διακινήθηκαν κυρίως με τις Αερογραμμές Αιγαίου (που άγγιξε τα 6 εκ. επιβάτες σημειώνοντας αύξηση 14%)

³⁸⁶, συνέχιζαν με την σημαντική οικονομική επιβάρυνση των νόμιμων αποζημιώσεων των επιβατών³⁸⁷ και κορυφωνόντουσαν με την απώλεια των χρονοθυρίδων πραγματοποίησης πτήσεων στα αεροδρόμια του Gatwick του Λονδίνου (για την πτήση OA272, τέλη Μαΐου 2008)³⁸⁸, του Μονάχου (για την πτήση OA177, αρχές Ιουνίου) και της Φραγκφούρτης (για τη νυκτερινή πτήση OA170, μέσα Ιουνίου)³⁸⁹. Η απώλεια των χρονοθυρίδων σήμαινε ότι για τα συγκεκριμένα δρομολόγια οι ματαιώσεις ξεπέρασαν το 20% των προγραμματισμένων (σύμφωνα με την αρχή του «use it or lose it»).

Στις 27/6/2008 η Ελλάδα κοινοποίησε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τα σχέδιά της να προβεί στην πώληση ορισμένων περιουσιακών στοιχείων των δυο εταιρειών (αριθμ. Καταχώρησης N321/2008 «Πώληση ορισμένων περιουσιακών στοιχείων μέσω της “PANTHEON”», N322/2008 «Πώληση ορισμένων περιουσιακών στοιχείων μέσω της “GROUND HANDLING NEWCO”», N323/2008 «Πώληση ορισμένων περιουσιακών στοιχείων μέσω της “MRO NEWCO”») και στη συνέχεια να προβεί στην εκκαθάριση των επιχειρήσεων. Η Ελλάδα ζητούσε την έγκριση των σχεδίων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με το σκεπτικό ότι:

«... με την εκκαθάριση και μόνο των δύο εταιρειών ούτε μεγιστοποιείται η αξία τους προς όφελος των πιστωτών τους ούτε εξασφαλίζεται η καλύτερη λύση για τους έλληνες καταναλωτές. Με μια τέτοια εκκαθάριση μπορεί επίσης να προκύψουν σοβαρά προβλήματα για το Δημόσιο...

³⁸⁶ Εφημερίδα «Το Βήμα», Τετάρτη 28/1/2009 (Π. ΜΠΟΥΛΟΥΚΟΥ: «Η Aegean Airlines ξεπέρασε σε επιβάτες την Ολυμπιακή - Ο στόλος της μετέφερε 6.000.000 άτομα το 2008»).

³⁸⁷ Μελέτη Δρ Λαΐνου Ι., «Οι Επιπτώσεις της κακοδιαχείρισης στη βιωσιμότητα του Εθνικού Αερομεταφορέα», ΕΠΤΑΟΑ, Αθήνα 27/11/2008, σελ. 61 («Τεράστια επιβάρυνση του λειτουργικού κόστους των Ο.Α. από αποζημιώσεις επιβατών και λουπά έξοδα λόγω των ακυρώσεων χιλιάδων προγραμματισμένων πτήσεων τους.»).

³⁸⁸ Τσαντίλα Μ., «Χάνει slots σε περιζήτητα αεροδρόμια η Ολυμπιακή», 29/5/2008, www.euro2day.gr.

³⁸⁹ Deutsche Welle, «Η Ολυμπιακή έχασε τα σλοτ στη Φραγκφούρτη και στο Μόναχο», www.dw-world.de, «Greek Language», «Το θέμα της ημέρας», 17/6/2008.

Βάσει θετικής απόφασης που θα εκδώσει η Επιτροπή για την κοινοποιηθείσα πώληση έως τον Σεπτέμβριο του 2008, οι ελληνικές αρχές αναμένουν ότι η διαδικασία πώλησης θα ολοκληρωθεί πριν τον Μάιο του 2009 και ότι στη συνέχεια οι Ολυμπιακές Αερογραμμές θα τεθούν υπό εκκαθάριση. Σε κάθε περίπτωση, οι ελληνικές αρχές δεσμεύτηκαν ότι στις 31 Δεκεμβρίου 2009 θα καθοριστεί οριστική και τελική προθεσμία για την εκκαθάριση των Ολυμπιακών Αερογραμμών και της Ολυμπιακής Αεροπορίας - Υπηρεσίες.»

Στις 17/9/2008 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ολοκλήρωσε την έρευνα που ξεκίνησε στις 19/12/2007 (απόφαση C61/2007, «κρατική ενίσχυση υπέρ της Ολυμπιακής Αεροπορίας - Υπηρεσίες και των Ολυμπιακών Αερογραμμών») κρίνοντας παράνομη ενίσχυση την συνεχή ανοχή του Ελληνικού Δημοσίου προς τις δυο εταιρείες σχετικά με τις φορολογικές οφειλές τους, τις οφειλές κοινωνικής ασφάλισης, καθώς και τις οφειλές στις αερολιμενικές αρχές και την ΥΠΑ. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πάντως ενέκρινε τα σχέδια της Ελλάδας και στις 17/9/2008 το Ελληνικό Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ανακοίνωσε επίσημα τα σχέδια πώλησης των δυο εταιρειών. Σύμφωνα με τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για να μην περάσουν οι καταδικαστικές αποφάσεις στις νέες εταιρείες ήταν δεσμευτικό τα μεταβιβαζόμενα περιουσιακά στοιχεία να πουληθούν όχι λιγότερο από τις εκτιμώμενες αξίες, χωρίς δυνατότητα μεταβίβασης προσωπικού, μέσα από διαφανείς διαδικασίες.

Ο διαγωνισμός πώλησης προκηρύχθηκε στις 26/9/2008 από συμβούλους αποκρατικοποίησης που ήταν η Βρετανική Lazard σε συνεργασία με τρεις Ελληνικές Τράπεζες, την Εθνική, την Εμπορική και την Άλφα, βάσει του Ν. 3429/2005, όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 40 του Ν.3710/2008³⁹⁰ (η τροποποίηση κατατέθηκε στη Βουλή στις 25/9/2008 ψηφίστηκε στις 3/10/2008 και κυκλοφόρησε στις 23/10/2008) και κάτω από την επίβλεψη του Επιτρόπου Παρακολούθησης που συμφωνήθηκε με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Η κυβέρνηση ανέμενε την επιτυχία του διαγωνισμού με προσδοκίες σε πχηρές Αραβικές αεροπορικές επιχειρήσεις όπως η Qatar και η Etihad. Στο μεταξύ η κυβέρνηση στις 20/10/2008 κατέθεσε νομοσχέδιο για το προσωπικό των εταιρειών που ψηφίστηκε στις 11/11/2008 και κυκλοφόρησε σαν Ν.3717/2008³⁹¹.

³⁹⁰ Ν.3710/2008, «Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών και άλλες διατάξεις.», ΦΕΚ Α216, 23/10/2008, σελ. 3784-3787, άρθρο 40 (περί ειδικής εκκαθάρισης δημόσιων επιχειρήσεων).

³⁹¹ Ν.3717/2008, «Κοινωνικές ρυθμίσεις για τους εργαζόμενους στις εταιρείες “Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε.”, “Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες Α.Ε.” και “Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε.” και άλλες διατάξεις.», ΦΕΚ Α239, 26/11/2008, σελ. 3965-3972.

Το πιπτικό έργο της περιόδου ήταν:

Στόλος	Περίοδος	2006	2007	2008	2009 (1/1 έως 27/9)
A340-313	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	4 16.055	4 17.205	4 17.155	4 11.075
A300-600	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	1 2.811	1 2.641	- 0	- -
B737-OA	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	14 45.039	16 45.234	17 48.501	13 31.361
Wet Leased	Συνολο α/φών Ώρες Πτήσης	2 3.602	15 10.552	9 4.003	8 8.158
Σύν. OAL	Ώρες Πτήσης	67.508	75.632	69.660	50.594
ATR-42	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	6 14.924	6 14.070	6 12.130	6 8.954
ATR-72	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	7 14.816	7 15.659	7 15.433	7 9.653
DH8	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	4 5.435	4 5.046	4 4.206	4 2.786
B717	Αεροσκάφη (*) Ώρες Πτήσης	2 4.421	0 413	- -	- -
Σύν. OLAV	Ώρες Πτήσης	39.596	35.187	31.770	21.374
Σύνολο	Ώρες Πτήσης	107.104	110.819	101.430	71.968

(*) Πλήθος αεροσκαφών στις 31 Δεκεμβρίου.

Με ανακοίνωση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων στις 4/2/2009 ο διαγωνισμός κηρύχθηκε άγονος, μιας και «οι προσφορές που πληρούσαν τους όρους (2 για το πιπτικό έργο, 4 για την επίγεια εξυπηρέτηση και 1 για την τεχνική βάση μεταξύ των οποίων δεν υπήρχε κανένα από τα πχηρά ονόματα) ήταν χαμηλότερες σε σχέση με τις αποτιμήσεις του ανεξάρτητου εκτιμητή και για τις τρεις εταιρείες, ενώ ορισμένες από τις προσφορές που κατατέθηκαν δεν πληρούσαν τους όρους και τις προϋποθέσεις του διαγωνισμού». Για το πιπτικό έργο το προσφερόμενο τίμημα έφθασε τα 24,5 εκ. € από 45,7 εκ. € που έφθανε η ελάχιστη αποτίμηση, για την επίγεια εξυπηρέτηση η προσφορά έφθασε τα 33 εκ. € με αποτίμηση 44,8 εκ. € και για την τεχνική βάση η προσφορά έφθασε τα 15 εκ. € με αποτίμηση 16,7 εκ. €. Στην ίδια ανακοίνωση, η κυβέρνηση αποφάσισε «να συνεχίσει τη διαδικασία αποκρατικοποίησης, με βάση τις προβλέψεις του νόμου περί αποκρατικοποιήσεων απευθύνοντας δημόσια ανοικτή πρόταση σε επιχειρηματικούς ομίλους - πολύ περισσότερο σε επιχειρηματικούς ομίλους που αντιλαμβάνονται την αξία της Ολυμπιακής για την Ελλάδα - με τη μέθοδο της απευθείας διαπραγμάτευσης και με στόχο τη συνολική, υγιή και βιώσιμη λύση στο θέμα της Ολυμπιακής.» Για τον σκοπό αυτό αποφασίστηκε «να ζητηθεί αμέσως η έγκριση της Ευρωπαϊκής

Επιτροπής έτσι ώστε να συμπληρωθεί, με βάση τις εξελίξεις του διαγωνισμού, η απόφαση του περασμένου Σεπτεμβρίου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το συγκεκριμένο θέμα.».

Την επόμενη ημέρα (5/2/2009), ο όμιλος MIG («MARFIN INVESTMENT GROUP») εξέδωσε Δελτίο Τύπου σύμφωνα με το οποίο «η MIG αποφάσισε σήμερα να ανταποκριθεί στην έκκληση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων και είναι έτοιμη να προσέλθει σε απ' ευθείας διαπραγματεύσεις ώστε η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ να συνεχίσει να λειτουργεί στα πλαίσια της ελληνικής επιχειρηματικότητας. Εφ' όσον οι διαπραγματεύσεις καταλήξουν σε συμφωνία προτιθέμεθα να παραχωρήσουμε οικειοθελώς στο Ελληνικό Δημόσιο τη δυνατότητα επανακρατικοποίησης της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ σε χρονικό διάστημα μέχρι 3 μήνες μετά τη διεξαγωγή των επόμενων εκλογών.»

Στις 13/2/2009 υποβλήθηκαν δεσμευτικές προσφορές (MIG σε συνεργασία με τη Swissport) με αίτημα τη χορήγηση περιόδου αποκλειστικής διαπραγμάτευσης. Μέσα σε 2 ημέρες αποφασίστηκε η έναρξη αποκλειστικών διαπραγματεύσεων που συμφωνήθηκε να είναι διάρκειας 3 εβδομάδων (μέχρι τις 6/3/2009).

Στις 24/2/2009 με δελτίο τύπου «η Marfin Investment Group (MIG) ανακοινώνει την πρόσληψη των κ.κ. Αντώνη Ν. Σιμιγδαλά και κ. Σταύρου Δαλιάκα στο επιτελείο που ανέλαβε την επεξεργασία των σχεδίων της εταιρείας στον τομέα των αερομεταφορών.». Σύμφωνα με την ανακοίνωση ο κ. Σιμιγδαλάς «είναι από τους ιδρυτές της Aegean Aviation και της Aegean Airlines και την περίοδο 1988 έως το 2009 κατείχε ανώτερες διοικητικές θέσεις μεταξύ των οποίων του Γενικού Διευθυντή καθώς και του εκτελεστικού μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου», ενώ για τον κ. Δαλιάκα αναφέρει ότι «έχει διατελέσει στέλεχος της Ολυμπιακής Αεροπορίας από την οποία αποχώρησε το 1998 ως Γενικός Διευθυντής πωλήσεων και υπήρξε από τα πρώτα βασικά στελέχη της Aegean Airlines της οποίας ήταν Εμπορικός Διευθυντής μέχρι πρόσφατα».

Στις 3/3/2009 διαρρέει στον τύπο³⁹² η παραίτηση του τεχνικού διευθυντή των Αερογραμμών Αιγαίου, κ. Θάνου Πασχάλη για την στελέχωση των προσπαθειών της MIG.

Στις 4/3/2009, 2 ημέρες πριν εκπνεύσει η προθεσμία διαβουλεύσεων με την MIG, οι Αερογραμμές Αιγαίου υποβάλουν προσφορά για την αγορά των Ολυμπιακών Αερογραμμών και των Τεχνικών Υπηρεσιών, ενώ ταυτόχρονα υποβάλει παρόμοια προσφορά και η «Crysler Aviation».

Στις 6/3/2009 λίγο πριν τα μεσάνυχτα ανακοινώθηκε από τον αρμόδιο Υπουργό η επιτυχής ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων με τη MIG, με τελική συμφωνία πώλησης του πηπτικού έργου και των τεχνικών υπηρεσιών. Η συμφωνία επικυρώθηκε από τη Διυπουργική Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων στις 11/3/2009. Για την επίγεια εξυπηρέτηση, δόθηκε παράταση μέχρι τις 13/3/2009 για τις διαπραγματεύσεις που πραγματοποιούνται με την Swissport (σε συνεννόηση

³⁹² Σ.Ι., «Aegean: Αποχωρούν στελέχη κλειδιά.», InBusinessNews 3/3/2009, www.sigmalive.com/inbusiness/news/greek/129575.

με τη MIG). Οι διαπραγματεύσεις αυτές δεν κατέληξαν σε συμφωνία με αποτέλεσμα η Διυπουργική Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων να εγκρίνει στις 18/3/2009 την πώληση της επίγειας εξυπηρέτησης στη MIG. Στις 23/3/2009 σε ειδική τελετή στο Ζάππειο υπογράφηκε η συμφωνία πώλησης του συνόλου του ομίλου της Ολυμπιακής, ανάμεσα στην κυβέρνηση και τη MIG.

Η συμφωνία κυρώθηκε από την Βουλή των Ελλήνων στις 9/4/2009 και κυκλοφόρησε σαν Ν.3759/2009³⁹³ αποτελούμενος από 823 σελίδες που περιλάμβανε τις 3 συμφωνίες στα Ελληνικά και στα Αγγλικά. Ειδικότερα οι πρώτες 254 σελίδες (σελ. 4102-4355) περιλάμβαναν την συμφωνία για το πιπτικό έργο, οι επόμενες 256 (4356-4611) την συμφωνία για την τεχνική βάση και οι επόμενες 311 (4612-4922) την συμφωνία για την επίγεια εξυπηρέτηση. Κάθε συμφωνία, περιέγραφε σαν «τελειωτική ημερομηνία» (δηλ. την ημερομηνία κτήσης του 100% των μετοχών), τις 30/9/2009 με δυνατότητα αλλαγής αν υπήρχε κοινή συμφωνία μεταξύ των συμβαλλομένων.

³⁹³ Ν.3759/2009, «Κύρωση (1) της Σύμβασης Πώλησης και Αγοράς Μετοχών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Εταιρειών Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε., Pantheon Airways Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία και Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών, (2) της Σύμβασης Πώλησης και Αγοράς Μετοχών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Εταιρειών Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες Α.Ε., Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης και Επισκευής Αεροσκαφών Α.Ε. και Martin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών και (3) της Σύμβασης Πώλησης και Αγοράς Μετοχών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Εταιρειών Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες Α.Ε., Ανώνυμη Εταιρεία Επίγειας Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών Α.Ε. και Martin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών.», ΦΕΚ Α69, 5/5/2009, σελ. 4101-4924.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Οι αεροπορικές μεταφορές έχουν γίνει μια αναγκαιότητα. Οι ταχύτερες μεταφορές σε όλο και περισσότερο απομακρυσμένα σημεία του πλανήτη κάτω από όλο και περισσότερο αντίξοες καιρικές συνθήκες είναι πλέον απαίτηση. Είναι μια επιταγή της παγκοσμιοποίησης.

Οποιοσδήποτε δυσχέρειες ή καταστροφές και αν υπάρξουν δεν μπορούν να σταματήσουν την εξέλιξη. Αυτό επιβάλλει η διαχρονική πορεία ολόκληρης της ανθρωπότητας. Αυτή είναι μια από τις εφαρμογές του «πόλεμος, πατήρ πάντων» του Ηράκλειτου.

Ολόκληρη η έρευνα που σχετίζεται με τις δημόσιες αερομεταφορές στρέφεται ακριβώς σε αυτή την εξέλιξη³⁹⁴. Να κάνει τα αεροπορικά ταξίδια όλο και περισσότερο ασφαλή³⁹⁵, όλο και ταχύτερα, σε όλο και μεγαλύτερες αποστάσεις και όλα αυτά σε ένα περιβάλλον όπου η εναέρια κυκλοφορία αυξάνεται διαρκώς, πέρα από τα όρια αντοχής που έχει το υπάρχον κάθε φορά σύστημα εναέριας κυκλοφορίας³⁴⁶.

Η ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας ή των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας, ανεξάρτητα από το αν αποδειχθούν επιτυχημένες ή όχι, είναι πτυχές της εξελικτικής πορείας μιας ιστορίας που συνεχίζεται.

³⁹⁴ www.jpdo.gov, 2008.

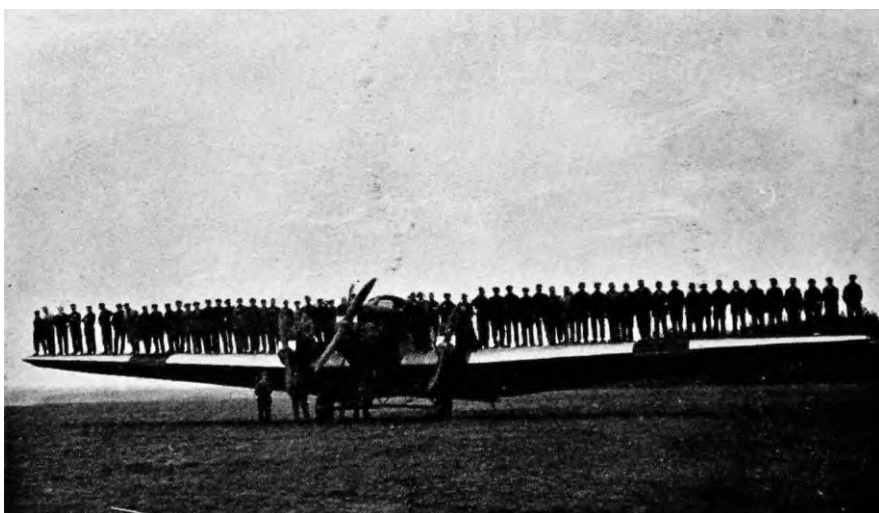
³⁹⁵ NTSB [National Transportation Safety Board - USA], «Safety Report on the Treatment of Safety-Critical Systems in Transport Airplanes», Aviation Safety Report Number SR--06-02, 25-Apr-2006, www.nts.gov.

Παράρτημα Α

Ιστορικές Φωτογραφίες



Εικόνα 1 Ο Σέργιος Ουτόσκιν ήταν ο πρώτος που πραγματοποίησε πτήση στην Αθήνα και έδωσε ώθηση στην δημιουργία της αεροπορίας.



Εικόνα 2 Δοκιμή πτερυγίων junkers (Αεροπορικός Οδηγός 1931).



Εικόνα 3 Η Ακρόπολη των Αθηνών (Αεροπορικός Οδηγός 1931).



Ἡ προκυμαία τῆς ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ἀπὸ ἀεροπλάνου

Εικόνα 4 Η Προκυμαία της Θεσσαλονίκης από αεροπλάνο (Αεροπορικός Οδηγός 1931)

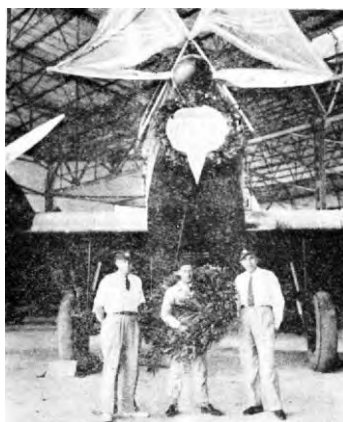


Τὰ ΙΩΑΝΝΙΝΑ ἀπὸ ἀεροπλάνου

Εικόνα 5 Τα Ιωάννινα από αεροπλάνο (Αεροπορικός Οδηγός 1931).



Εικόνα 6 Τροφοδοσία καυσίμου του SX-AAA στο Αεροδρόμιο της Κέρκυρας το 1937.



Εικόνα 7 Ολοκλήρωση της 1ης Βαριάς Συντήρησης 1000 ωρών πτήσης στην Τεχνική Βάση της ΕΕΕΣ (από το βιβλίο του Κώστα Λώμη, "Η Εξέλιξη της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας", έκδοση ΕΠΤΑΟΑ, 1988)



Εικόνα 8 De Havilland Δοκιμή Συμπίεσης Θαλάμου Tristar. Μετά τα ατυχήματα με τον κομήτη, δοκιμές σαν αυτές έγιναν υποχρεωτικές για τους κατασκευαστές.



Εικόνα 9 Βαριά Συντήρηση B707 στο υπόστεγο της ΟΑ στο Ελληνικό (Αρχείο ΟΑ).



Εικόνα 10 Ο τελευταίος Πύργος Ελέγχου του Ελληνικού (1971).



Εικόνα 11 Η αίθουσα αναχωρήσεων του ανατολικού αεροσταθμού Ελληνικού στα 1970.

Παράρτημα Β

Συμπλήρωμα Ατυχημάτων

Περιεχόμενα

Παράρτημα Β.....	369
B1. Αλέξανδρος Καραμανλάκης 29/8/1912.....	370
B2. Εμμανουήλ Αργυρόπουλος 4/4/1913.	370
B3. Aero Espresso Italiana S.A., I-AZDA, 25-Ιαν.-1929.	370
B4. Aero Espresso Italiana S.A., I-AZDB, 24-Δεκ.-1929.....	371
B5. Aero Espresso Italiana S.A., I-AZDH, 10-Ιουν.-1930.	372
B6. Lufthansa, D-2018, 13-Ιαν.-1933.	372
B7. Aero Espresso Italiana S.A., I-AZDE, 18-Ιουλ.-1933.....	373
B8. Imperial Airways, G-ABFA, 22-Αυγ.-1936.....	373
B9. LOT, SP-AYB, 1-Δεκ.-1936.	374
B10. Imperial Airways, G-EBVG, 28-Δεκ.-1936.....	374
B11. Imperial Airways, G-ADVC, 1-Οκτ.-1937.	374
B12. TAE, SX-BAB, 3/9/1947.	375
B13. AB Aerotransport, SE-BBG, 26/10/1947.	375
B14. TAE, SX-BAH, 12/9/1948.	375
B15. CSA – Czech Airlines, OK-KDN, 21/12/1948.	375
B16. TAE, SX-BAI, 6/6/1949.	376
B17. Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-BAD, 29/10/1959.	376
B18. Don Everall, G-AMNK, 24/8/1960.	378
B19. TMA, OD-AEL, 10/3/1966.	378
B20. BEA, G-ARCO, 12/10/1967.....	379
B21. Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-DAE, 8/12/1969.....	379
B22. Αερολέσχη Αθηνών, SX-ADO, 21/6/1971.	380
B23. Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-ASO, 18/2/1972.....	383
B24. British Caledonian, G-AWYS, 19/7/1972.....	383
B25. Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-BBQ, 21/10/1972.	384
B26. Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-HAK, 5/1/1973.	385
B27. Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-BDC, 22/1/1973.....	385

B28.	TWA, N8734, 8/9/1974.....	387
B29.	TMA, OD-AGC, 3/12/1975.	387
B30.	Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-BBR, 23/11/1976.....	387
B31.	Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-OAA, 9/8/1978.	387
B32.	Swiss Air, HB-IDE, 7/10/1979.....	387
B33.	TWA, N54340, 2/4/1986.....	387
B34.	Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-BGE, 3/8/1989.....	388
B35.	Sudan Air, ST-ALX, 24/3/1992.....	388
B36.	Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-CBI, 12/8/1997.	389
B37.	Ολυμπιακή Αεροπορία, UR-42334, 17/12/1997.	389
B38.	Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-OAD, 6/6/1998.....	389
B39.	Ελληνική Δημοκρατία, SX-ECH, OA3838, 14/9/1999.....	390
B40.	Helios Airways, 5B-DBY, 14/8/2005.....	395
B41.	Ασφάλεια Πτήσεων στην Ελλάδα.....	396

B1. Αλέξανδρος Καραμανλάκης 29/8/1912.

Πλήρης περιγραφή στην §5.2 σελ. 55-68.

B2. Εμμανουήλ Αργυρόπουλος 4/4/1913.

Πλήρης περιγραφή στην §5.1 σελ. 47-55.

B3. Aero Espresso Italiana S.A., I-AZDA, 25-Ιαν.-1929.

Η Aero Espresso Italiana, εκτελούσε τακτικά αεροπορικά δρομολόγια. Το συγκεκριμένο υδροπλάνο τύπου Dornier Do J Wal Asso 500 Cabina, αρ. σειράς 073, ιταλικού νηολογίου I-AZDA³⁹⁶ την Παρασκευή 25/1/1929 εκτελούσε πτήση Αθήνα-Μπρίντζι, με 4-μελές πλήρωμα και 5 επιβάτες. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι την εποχή εκείνη δεν είχε συσταθεί ακόμα η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία και τα πληρώματα δεν γνώριζαν τον καιρό κατά τη διαδρομή τους. Η πτήση ξεκίνησε το πρωί από το Φάληρο με καλό καιρό. Μέχρι και το τελευταίο τηλεγράφημα από τα παρατηρητήρια εδάφους στις 11πμ, εκείνο της Αγ. Μαύρας Λευκάδας, ανέφεραν την κανονική διέλευση του υδροπλάνου. Όταν όμως στις 12 έφτασε στην Κέρκυρα, ο κυβερνήτης ανέφερε ξαφνική ανεμοθύελλα ενώ μπήκε σε σύννεφα. Πιστεύοντας ότι πρόκειται για τοπικό φαινόμενο, πήρε ύψος να βγει από τα σύννεφα, αλλά η θύελλα ήταν γενική. Επειδή κάτω από αυτές τις συνθήκες δεν μπορούσε να συνεχίσει το ταξίδι, αποφάσισε να κατέβει στην Κέρκυρα. Προσπάθησε να προσθαλασσωθεί στον όρμο των Μακράδων στα δυτικά του νησιού. Τη στιγμή

³⁹⁶ Εφημερίδα «Σκριπ», Κυριακή 27/1/1929, σελ.6 («Υπό ποίας περιστάσεις συνέβη το αεροπορικών δυστύχημα»).

της καθόδου το αεροσκάφος συνάντησε ανοδικά ρεύματα αέρα. Λίγες εκατοντάδες μέτρα πάνω από τη θάλασσα, το ρεύμα άλλαξε και έγινε καθοδικό. Το υδροπλάνο έπεσε στη θάλασσα με μεγάλη δύναμη και κλίση, αναπήδησε λίγα μέτρα και ξανάπεσε στη θάλασσα. Ο συγκυβερνήτης και ο ασυρματιστής αφού κτύπησαν σε μεταλλικά εξαρτήματα του αεροσκάφους από τα τραντάγματα, τινάχτηκαν στη μαινόμενη θάλασσα χάνοντας τις ζωές τους. Οι υπόλοιποι από τους οποίους 2 τραυματίες, κατάφεραν να αποβιβαστούν στις Μακράδες και από εκεί στην Κέρκυρα³⁹⁷. Κατ' άλλη εκδοχή το υδροπλάνο μετά την αρχική προσθαλάσωση προσέκρουσε στην βραχώδη ακτή. Σε κάθε περίπτωση καταστράφηκε ολοσχερώς.



Εικόνα 1 Αεροσκάφος Dornier Do J Wal Asso 500 Cabina της Aero Espresso Italiana (ΠΗΓΗ: «Αεροπορικός Οδηγός», Υπουργείο Αεροπορίας, 1931, σελ 72 – «Δρομολόγια Ιταλικής Εταιρείας "AEROEXPRESSO"»).

B4. Aero Espresso Italiana S.A., I-AZDB, 24-Δεκ.-1929.

Το συγκεκριμένο υδροπλάνο τύπου Dornier Do J Wal Asso 500 Cabina, αρ. σειράς 079, ιταλικού νηολογίου I-AZDB εκτελούσε πτήση επιστροφής μεταφοράς ταχυδρομείου από την Κωνσταντινούπολη προς την Αθήνα με μοναδικούς επιβαίνοντες το 5μελές πλήρωμα (2 χειριστές, 2 μηχανικοί, 1 ασυρματιστής) που σκοτώθηκαν. Σύμφωνα με την επικοινωνία με τον σταθμό της εταιρείας στο Φάληρο (Αθήνα) συνέχισε τη διαδρομή μέσω ισχυρού νοτιοανατολικού ανέμου δίνοντας αναφορά³⁹⁸:

11:16' πμ	Δαρδανέλια
11:50' πμ	Κουμ-Καλέ
12:15' μμ	Λήμνος
12:39' μμ	Άγιος Ευστράτιος

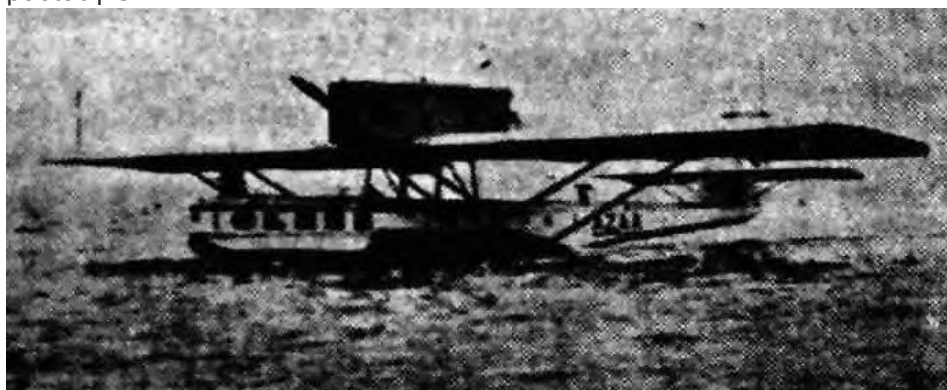
³⁹⁷ Εφημερίδα «Εμπρός», Κυριακή 27/1/1929, σελ.6 («Πώς συνέβη το αεροπορικόν δυστύχημα»).

³⁹⁸ Εφημερίδα «Σκριπ», Παρασκευή 27/12/1929, σελ. 4 («Απωλέσθη εν υδροπλάνον της 'ΑΕΡΟΕΞΠΡΕΣΣΟ'»).

Λίγο μετά τις 1 μμ ανέφερε πρόβλημα σε ένα κινητήρα και αναγκαστική προσθαλάσωση περίπου 50 μίλια νότια του Άη-Στράτη στη θέση 39,5 Βόρειο, 24,55 Ανατολικό. Στην έρευνα και διάσωση συμμετείχαν το καταδρομικό «Έλλη» και 2 υδροπλάνα από τη βάση του Φαλήρου (Κ.Ε.Α.), αλλά χωρίς αποτέλεσμα³⁹⁹.

B5. Aero Espresso Italiana S.A., I-AZDH, 10-Ιουν.-1930.

Το συγκεκριμένο υδροπλάνο τύπου Dornier Do J Wal Asso 500 Cabina, αρ. σειράς 085, ιταλικού νηολογίου I-AZDH εκτελούσε πτήση Κωνσταντινούπολη – Μυτιλήνη με 4-μελές πλήρωμα και 7 επιβάτες την Τρίτη 10-Ιουν.-1930. Προσθαλασώθηκε κανονικά στη Μυτιλήνη στις 12:30 το μεσημέρι, και ανεφοδιάστηκε με καύσιμα. Κατά την αποθαλάσωσή του με επόμενο προορισμό το Φάληρο στην Αθήνα, παρατηρήθηκε πυρκαγιά στο ένα καρμπυρατέρ. Το σκάφος επέστρεψε στο λιμένα της Μυτιλήνης και αποβιβάστηκαν όλοι οι επιβάτες με τη βοήθεια του ασυρματιστή, ενώ στη συνέχεια το υδροπλάνο χωρίς επιβαίνοντες, καταστράφηκε ολοσχερώς και βυθίστηκε⁴⁰⁰.



Εικόνα 2 Το υδροπλάνο I-AZDH της Aero Espresso Italiana, που καταστράφηκε στη Μυτιλήνη (ΠΗΓΗ: Εφημερίδα «Ακρόπολις», 12/6/1930, σελ. 7).

B6. Lufthansa, D-2018, 13-Ιαν.-1933.

Το αεροσκάφος ένα Junkers W.33f με αρ. σειράς 2576, την Παρασκευή 13/1/1933, εκτελούσε πτήση ταχυδρομείου, χωρίς επιβάτες, με 2-μελές πλήρωμα. Στο αεροδρόμιο της Τανάγρας που ήταν ο ενδιαμέσος προορισμός του σκάφους, ο καιρός ήταν άσχημος και η προσγείωση ήταν αδύνατη. Ο κυβερνήτης κατευθύνθηκε προς την Αταλάντη με την ελπίδα ότι στο εκεί αεροδρόμιο οι καιρικές συνθήκες θα ήταν καλύτερες. Αποδείχθηκε όμως ότι ο

³⁹⁹ Εφημερίδα «Εμπρός», Παρασκευή 27/12/1929, σελ. 6 («Πτώσις υδροπλάνου της 'Αεροεσπρέσσο' »).

⁴⁰⁰ Εφημερίδα «Ακρόπολις», Πέμπτη 12/6/1930, σελ. 7 («Το αναφλεγέν εις Μυτιλήνην υδροπλάνον της "Αεροεσπρέσσο" »).

καιρός εκεί ήταν χειρότερος. Ενώ ο άνεμος γινόταν ισχυρότερος επέστρεψε για προσγείωση στην Τανάγρα, αλλά το σκάφος άρχισε να παρασύρεται από τον αέρα. Τελικά κατάφερε να προσγειωθεί σε ένα χωράφι κοντά στο αεροδρόμιο της Τανάγρας με μόνη απώλεια τα ελαστικά του συστήματος προσγείωσης⁴⁰¹.

B7. Aero Espresso Italiana S.A., I-AZDE, 18-Ιουλ.-1933.

Το συγκεκριμένο υδροπλάνο τύπου Dornier Do J Wal Asso 500 Cabina, αρ. σειράς 083, ιταλικού νηολογίου I-AZDE την Τρίτη 18-Ιουλ.-1933 αποθαλασσώθηκε στις 3:10' μμ από το Φάληρο (Αθήνα) με προορισμό τη Ρόδο, με 4-μελές πλήρωμα ο συγκυβερνήτης του οποίου ήταν ο Έλληνας Μ. Παπαδάκης και 2 επιβάτιδες. Μισή ώρα όμως μετά την αναχώρηση, έπαψε να αναφέρει τη θέση του. Τελευταία φορά, θεάθηκε από διερχόμενα πλοία, μεταξύ Σουνίου και Μακρονήσου. Σύμφωνα με εκτιμήσεις, η μέση ταχύτητά του ήταν 120 – 130 km/hr συνεπώς η εκτίμηση του σημείου πτώσης του ήταν μεταξύ Κέας και Κύθνου και σίγουρα πριν την Ανάφη ή τη Σαντορίνη⁴⁰². Ο σταθμός της Σύρου, ανέφερε ότι το σκάφος ουδέποτε έφτασε εκεί⁴⁰³. Στην έρευνα και διάσωση ανατολικά της Κέας και μεταξύ Πάρου και Νάξου, συμμετείχαν το αντιτορπιλικό «Ψαρά» και 2 υδροπλάνα χωρίς αποτέλεσμα⁴⁰⁴.

B8. Imperial Airways, G-ABFA, 22-Αυγ.-1936.

Το υδροπλάνο τύπου Short S.17 Kent με αρ. σειράς S.758 της Βρετανικής Imperial Airways, με νηολόγιο G-ABFA, εκτελούσε πτήση από Αλεξάνδρεια με 4-μελές πλήρωμα και 7 επιβάτες. Φτάνοντας στην Κρήτη, ανέφερε ξαφνική βλάβη κινητήρα και προσθαλάσσωσε στον κόλπο Μιραμπέλλου. Στο υδατοδρόμιο Ελούντας η εταιρεία είχε βάση εξυπηρέτησης. Κατά την προσέγγιση όμως, έπεσε σε κενά αέρος με αποτέλεσμα τη βίαιη πρόσκρουση στην επιφάνεια της θάλασσας, με αποτέλεσμα και οι επιβαίνοντες να τιναχθούν και να τραυματιστούν, με το σκάφος να υποστεί ρωγμή και να αρχίσει να βυθίζεται προς την αριστερή πλευρά. Φαίνεται το ρυμουλκό που προσέγγισε το σκάφος για να το ρυμουλκήσει στην ακτή να καθυστέρησε κάπως, με αποτέλεσμα 2 από τους επιβάτες να χάσουν τη ζωή τους, είτε από την πρόσκρουση είτε κατά άλλες πληροφορίες επειδή δεν πρόλαβαν να εγκαταλείψουν το σκάφος που τελικά βυθίστηκε⁴⁰⁵.

⁴⁰¹ Εφημερίδα «Βραδυνή», Σάββατο 13/1/1933, σελ. 6 («Εξηφανίσθη ο αεροπόρος Χίνλερ ο οποίος διήρχετο εξ Αθηνών κατευθυνόμενος εις Αυστραλίαν - Το δυστύχημα των Γερμανών αεροπόρων εις το αεροδρόμιον Τανάγρας»).

⁴⁰² Εφημερίδα «Εσπερινή», Τετάρτη 19/7/1933, σελ. 1 («Το υδροπλάνον της Αεροεσπρέσσο υπάρχει φόβος ότι εβυθίσθη ολίγον έξω του Φαλήρου»).

⁴⁰³ Εφημερίδα «Ακρόπολις», Πέμπτη 20/7/1933, σελ. 3 («Το υδροπλάνον της Αεροεσπρέσσο "D.2." ενώ ήπτατο εκ Φαλήρου προς την Ρόδον απωλέσθη αυτόανδρον μεταξύ Σουνίου και Σύρου»).

⁴⁰⁴ Εφημερίδα «Η βραδυνή», Τετάρτη 19/7/1933, σελ. 1 («Εις αναζήτησιν του απωλεσθέντος υδροπλάνου»).

⁴⁰⁵ Εφημερίδα «Ακρόπολις», Κυριακή 23/8/1936, σελ. 5 («Υδροπλάνον της "ΙΜΠΗΡΙΑΛ" εβυθίσθη εις το κρητικόν πέλαγος με θύματα δυο εκ των επιβατών του»).

B9. LOT, SP-AYB, 1-Δεκ.-1936.

Το αεροσκάφος τύπου Lockheed 10A Electra με αρ. σειράς 1046 και νηολόγιο SP-AYB της Πολωνικής LOT, την Τρίτη 1/12/1936 εκτελούσε ενδιάμεση πτήση Θεσσαλονίκη – Αθήνα με 4-μελές πλήρωμα και 5 επιβάτες. Προσπαθώντας να προσγειωθεί στο Τατόι, λόγω πυκνής ομίχλης χτύπησε σε δένδρα και έκανε αναγκαστική προσγείωση στην πλαγιά που ακολουθούσε, με αποτέλεσμα να σκοτωθεί ο κυβερνήτης και να τραυματιστεί ο συγκυβερνήτης και ένας από τους επιβάτες. Αυτό ήταν και πρώτο θανατηφόρο ατύχημα της εταιρείας⁴⁰⁶.

B10. Imperial Airways, G-EBVG, 28-Δεκ.-1936.

Το υδροπλάνο Short S.8 Calcutta με αρ. σειράς S.712 και νηολόγιο G-EBVG της Imperial Airways, ήταν δεμένο στον Κόλπο Μιραμπέλλου στην Κρήτη για διανυκτέρευση. Λόγω έντονης θύελλας και θαλασσοταραχής, έσπασαν τα συρματόσχοινα πρόσδεσης στην προκυμαία, το υδροπλάνο ανατράπηκε και καταστράφηκε ολοσχερώς⁴⁰⁷.

B11. Imperial Airways, G-ADVC, 1-Οκτ.-1937.

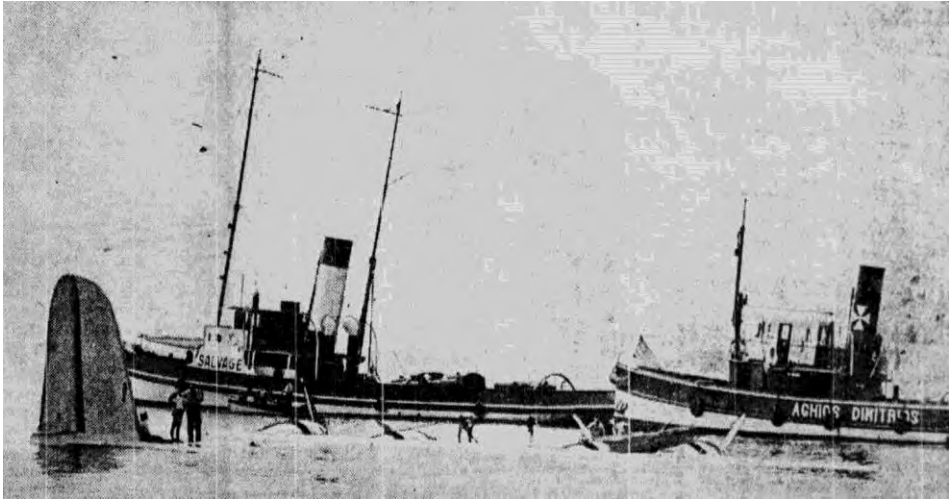
Το ολοκαίνουργιο γιγαντιαίο (4-κινητήριο, 20 τόνων) για την εποχή του υδροπλάνο Short S.23 Empire Flying Boat Mk I, με αρ. σειράς S.820, με νηολόγιο G-ADVC την Παρασκευή 1/10/1937 στις 6:15 πμ αναχώρησε από την Αλεξάνδρεια και έφτασε για προσθαλάσωση στο Φαληρικό όρμο στην Αθήνα στις 10:30 πμ, με 5-μελές πλήρωμα και 9 επιβάτες. Στο Φάληρο ο καιρός ήταν αίθριος και η θάλασσα «λάδι». Αυτό με τη φορά του υδροπλάνου για προσθαλάσωση, δημιουργούσε αντικατοπτρισμό με αποτέλεσμα να μην καταφέρει ο κυβερνήτης να αντιληφθεί το πραγματικό ύψος του υδροπλάνου, φαίνεται να σταμάτησε τους κινητήρες σε ύψος αρκετών μέτρων⁴⁰⁸, να πέσει με ορμή στην επιφάνεια, να αναπηδήσει και να ξαναπέσει στη θάλασσα. Το αποτέλεσμα ήταν αφενός να τραυματιστούν οι επιβαίνοντες, μερικοί σοβαρά, αφετέρου να υποστεί ρωγμή και να αρχίσει να βυθίζεται γρήγορα. Έσπευσαν στο σημείο σωστικά μέσα, το υδροπλάνο όμως είχε δύο καταστρώματα με το κάτω να είναι ολόκληρο κάτω από το νερό και η πρόσβαση σε αυτό δύσκολη. Έγιναν πολλές προσπάθειες αλλά 3 από τους επιβάτες που εγκλωβίστηκαν τελικά πνίγηκαν⁴⁰⁹.

⁴⁰⁶ Εφημερίδα «Ακρόπολις», Πέμπτη 3/12/1936, σελ. 6 («Το δυστύχημα του Πολωνικού Αεροπλάνου – Ανακοινωθέν της Εταιρείας»).

⁴⁰⁷ Εφημερίδα «Η Βραδυνή», Δευτέρα 28/12/1936, σελ. 8 («Ανατροπή υδροπλάνου εις Κρήτην»).

⁴⁰⁸ Εφημερίδα «Η Πρωία», Σαββάτο 2/10/1937, σελ. 1 («Το χθεσινόν αεροπορικόν δυστύχημα εις το Παλαιόν Φάληρον – τρεις νεκροί και ένδεκα τραυματίαι»).

⁴⁰⁹ Εφημερίδα «Ακρόπολις», Σαββάτο 2/10/1937, σελ. 1 («Ένα Αγγλικόν υδροπλάνον με δεκατέσσαρας επιβάτας κατέπεσε και συνετρίβη ειςτον όρμον του Παλ. Φαλήρου»).



Εικόνα 3 Το υδροπλάνο G-ADVC βυθισμένο στον Φαληρικό όρμο (ΠΗΓΗ: εφημερίδα «Ακρόπολις» 2/10/1937).

B12. ΤΑΕ, SX-BAB, 3/9/1947.

Πλήρης περιγραφή §11.2 , σελ. 132-135.

B13. AB Aerotransport, SE-BBG, 26/10/1947.

Πλήρης περιγραφή §11.5 , σελ. 137-140.

B14. ΤΑΕ, SX-BAH, 12/9/1948.

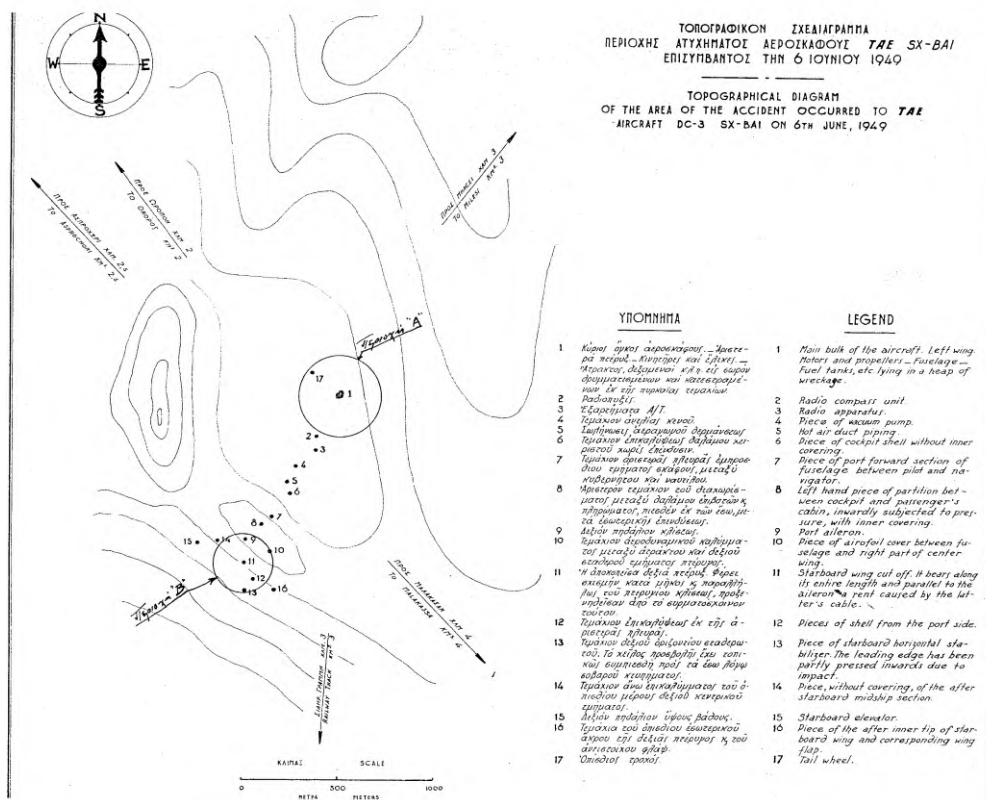
Πλήρης περιγραφή §11.7 , σελ. 146-151.

B15. CSA – Czech Airlines, OK-KDN, 21/12/1948.

Πλήρης περιγραφή §11.8 , σελ. 151-153.

B16. TAE, SX-BAI, 6/6/1949.

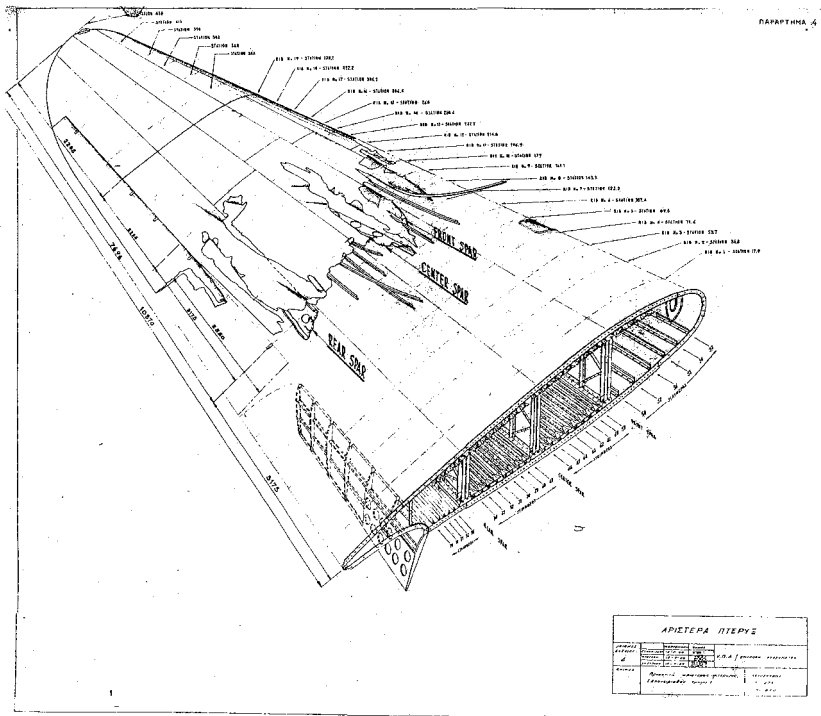
Πλήρης περιγραφή §11.9 , σελ. 153-155. Επιπρόσθετα:



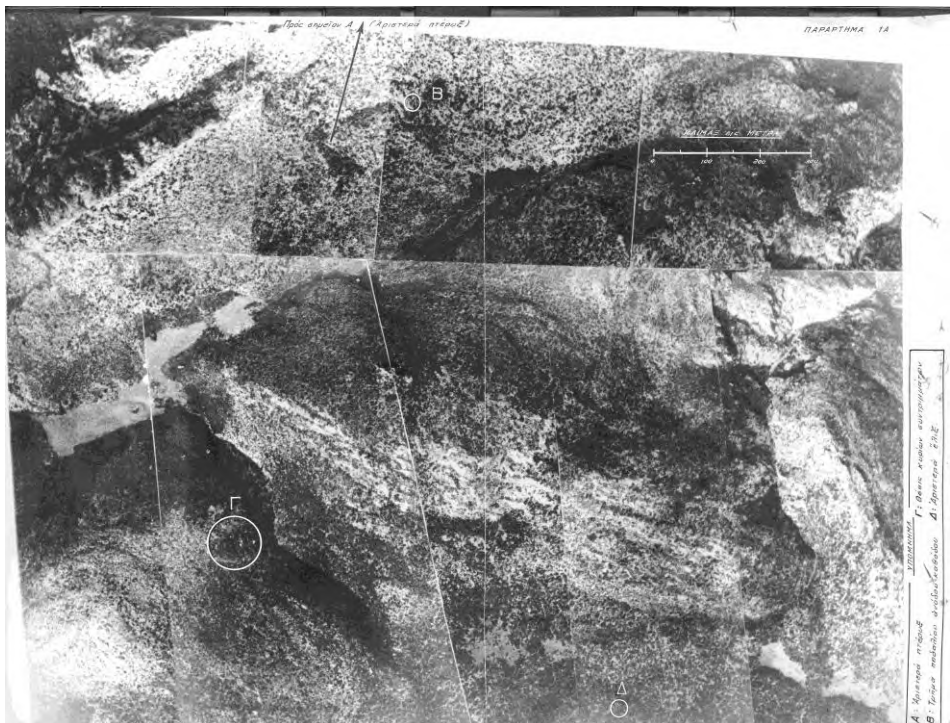
Εικόνα 4 Η αποτύπωση του χώρου του ατυχήματος όπως έγινε από την ομάδα διερεύνησης («εντός 48 ωρών»).

B17. Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-BAD, 29/10/1959.

Πλήρης περιγραφή §18 , σελ. 199-201. Επιπρόσθετα:



Εικόνα 5 Η αριστερή πτέρυγα του SX-BAD όπως βρέθηκε σε απομακρυσμένη θέση.

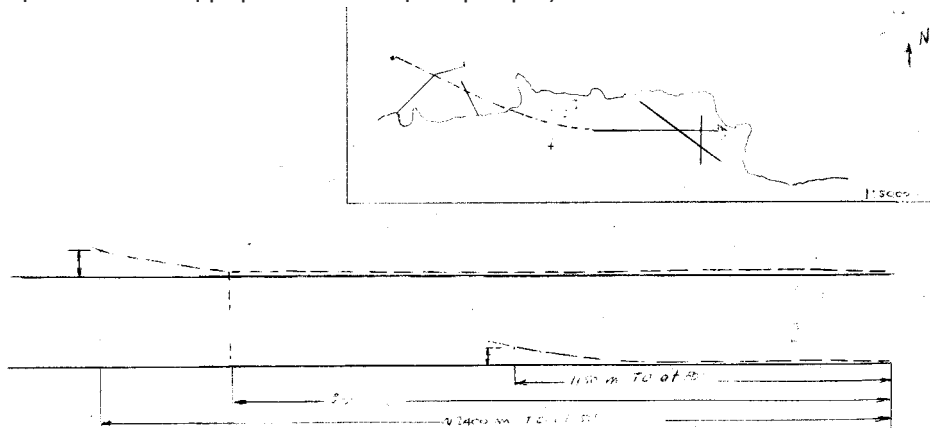


Εικόνα 6 Η αεροφωτογραφία της διασποράς των συντριμμιών του SX-BAD.

B18. Don Everall, G-AMNK, 24/8/1960.

Το αεροσκάφος τύπου Vickers 634 Viking 1B με αρ. σειράς 210 με νηολόγιο G-AMNK, της εταιρείας Don Everall Aviation με 3-μελές πλήρωμα, εκτελούσε εμπορευματική πτήση μεταφοράς τσιγάρων. Την Τρίτη 23/8/1960 έκανε την πτήση Μπρίντιζι – Ηράκλειο, όπου και διανυκτέρευσε. Την επόμενη μέρα, Τετάρτη 24/8/1960 αφού έγιναν οι προβλεπόμενοι έλεγχοι, στις 21:36' έλαβε άδεια απογείωσης από τον διάδρομο 27 για πτήση προς Κάιρο. Διάνυσε 1800 μ στον διάδρομο πριν απογειωθεί. Όταν έφθασε σε ύψος 90 – 100 ποδών, ο ήχος των κινητήρων ακουγόταν καθαρά με διαλείψεις. Όταν έφτασε σε απόσταση περίπου 650 μ από το τέλος του διαδρόμου άρχισε να χάνει ύψος κλίνοντας προς αριστερά. Τελικά συνετρίβη στη θάλασσα, γύρω στα 1700 μ από το φάρο του λιμανιού του Ηρακλείου και 1520μ από το φρούριο Κουλέ σκοτώνοντας τους επιβαίνοντες, με πλήρη καταστροφή του αεροσκάφους.

Το ατύχημα αποδόθηκε σε πρόβλημα της τροφοδοσίας καυσίμου ή της ανάφλεξης το οποίο όμως υπήρχε ήδη πριν την απογείωση γιαυτό και το αεροσκάφος χρειάστηκε περίπου 50% μεγαλύτερη απόσταση μέχρι να απογειωθεί, και το οποίο το πλήρωμα δεν κατάφερε να εντοπίσει έγκαιρα επειδή στην παραμονή του στο Ηράκλειο αντί να αναπαυθεί, είχε αποδοθεί στην κατανάλωση μεγάλων ποσοτήτων μπίρας.

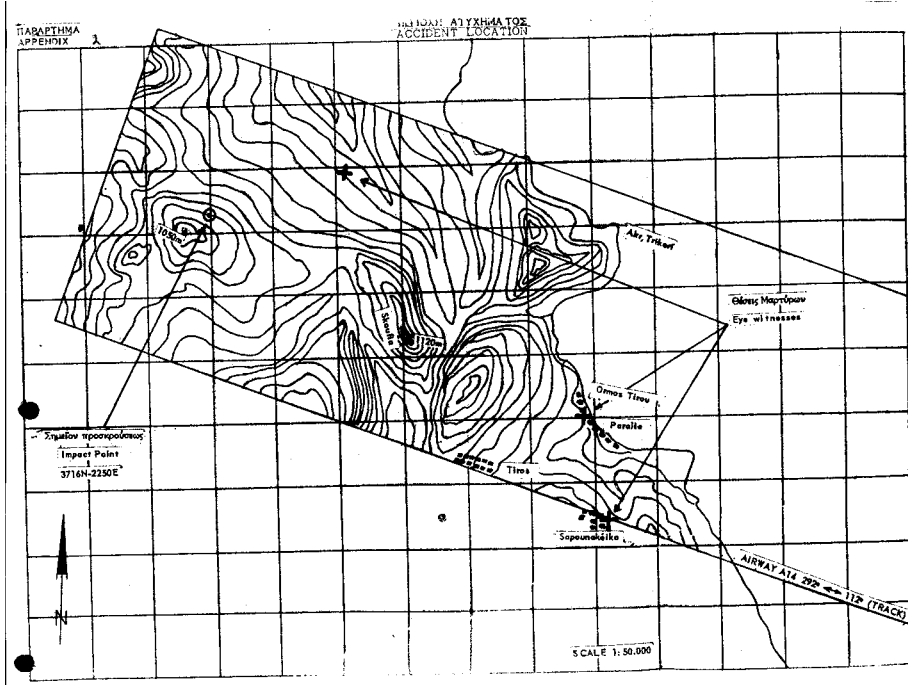


Εικόνα 7 Το σχεδιάγραμμα της σύντομης πτήσης και της πτώσης του G-AMNK.

B19. TMA, OD-AEL, 10/3/1966.

Το αεροσκάφος τύπου DC-6A με αρ. σειράς 45504/1009 και νηολόγιο OD-AEL, της εταιρείας TMA (Trans Mediterranean Airways), με 4-μελές πλήρωμα, την Πέμπτη 10/3/1966 εκτελούσε εμπορευματική πτήση από τη Βηρυτό (15:21'z) προς τη Φρανκφούρτη, όταν διερχόμενο από τον Ελληνικό χώρο, στον Αργολικό κόλπο, σε ύψος 14000 ποδών, εθεάθη από τη γύρω περιοχή να είναι τυλιγμένο στις φλόγες, να πέφτει σε περιδίνηση και να συντρίβεται στην ΒΑ

πλαγιά του όρους Σκούφια(18:20' – 18:25' GMT). Τα αίτια της πυρκαγιάς δεν μπόρεσαν να προσδιοριστούν.



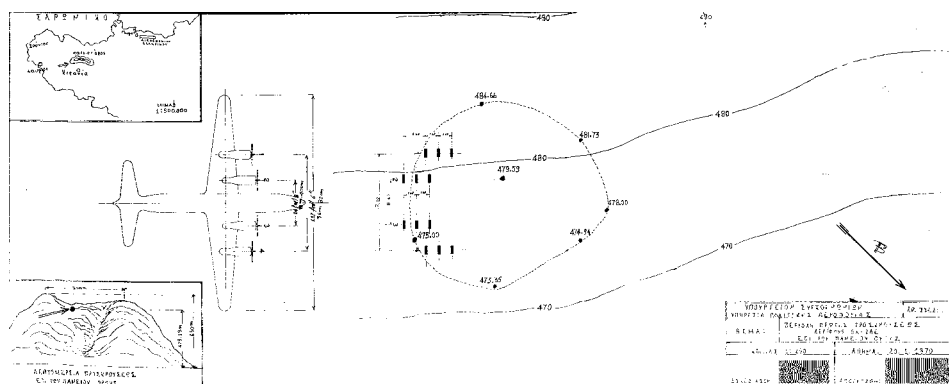
Εικόνα 8 Η τελική πορεία και το σημείο συντριβής του OD-AEL.

B20. BEA, G-ARCO, 12/10/1967.

Το αεροσκάφος de Havilland Comet 4B, με αρ. σειράς 6449, και νηολόγιο G-ARCO, την Πέμπτη 12/10/1967 εκτελούσε την πτήση της British European Airways BE284 ή Cyprus Airways CY284 από την Αθήνα στην Λευκωσία με 7 άτομα πλήρωμα και 59 επιβάτες. Κατά την πτήση 100 μίλια ανατολικά της Ρόδου σε ύψος FL290 περίπου στις 3:25' GMT, στην είσοδο του εναέριου χώρου Κύπρου το αεροσκάφος ανατινάχθηκε από εκρηκτικό μηχανισμό σκοτώνοντας και του 66 επιβαίνοντες. Στη συγκεκριμένη πτήση επρόκειτο να επιβιβαστεί και ο στρατηγός Γεώργιος Γρίβας, ο οποίος σύμφωνα με τη φημολογία ήταν και ο στόχος της επίθεσης.

B21. Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-DAE, 8/12/1969.

Πλήρης περιγραφή §20.3 , σελ. 217-219. Επιπρόσθετα:

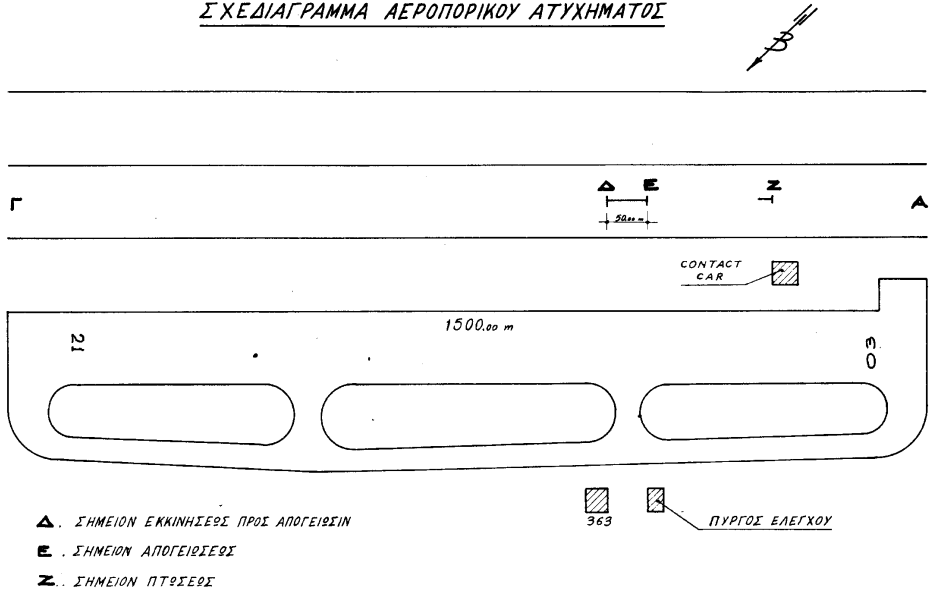
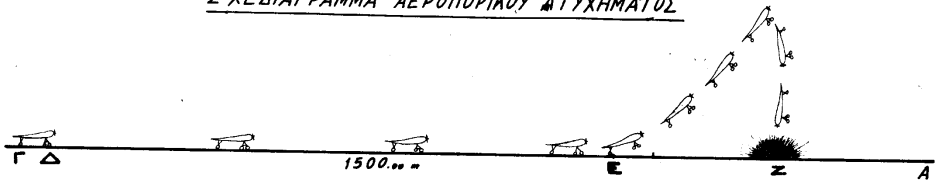


Εικόνα 9 Η τελική πορεία και το σημείο πτώσης του SX-DAE.

B22. Αερολέσχη Αθηνών, SX-ADO, 21/6/1971.

Το ατύχημα αυτό της Αερολέσχης Αθηνών καμία σχέση δεν έχει με τις Δημόσιες Αερομεταφορές, εκτός από την απόλυτη ομοιότητά του με το ατύχημα του SX-BDC στο οποίο έχασε τη ζωή του ο Αλέξανδρος Ωνάσης γεγονός που έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην ιστορία των Δημοσίων Αερομεταφορών. Αναλυτικότερα, τη Δευτέρα 21/6/1971 το αεροσκάφος τύπου Piper-19 με αρ. σειράς 18-4923 και νηολόγιο SX-ADO, της Αερολέσχης Αθηνών στις 14:50' έλαβε άδεια απογείωσης από τον Πύργο Ελέγχου Αεροδρομίου Τατοΐου προκειμένου να εκτελέσει δοκιμαστική πτήση, μετά από εκτεταμένη συντήρηση του αεροσκάφους, για ανανέωση του πιστοποιητικού πλοϊμότητάς του, με πλήρωμα τον μηχανικό και τον εκπαιδευτή της Αερολέσχης. Απογειώθηκε από τον διάδρομο «Γ» με την αρχική απογείωση να μην παρουσιάζει κάποια ασυνήθιστη εικόνα. Στο ύψος των 50-60 ποδών το αεροσκάφος πήρε πολύ μεγάλη γωνία ανόδου (70-75°) και αφού έφτασε μέχρι το ύψος των 120-150 ποδών πήρε αριστερή κλίση και έπεσε κάθετα στο έδαφος, συνετρίβη στον διάδρομο σε θέση 95°-100° από τον άξονα του Βορρά.

Από τη διερεύνηση βρέθηκε το πηδάλιο ανόδου-καθόδου συνδεδεμένο ανάστροφα, εξαιτίας του οποίου το αεροσκάφος πήρε μεγάλη γωνία ανόδου, έπεσε σε απώλεια στήριξης και συνετρίβη.

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Εικόνα 10 Το σχεδιάγραμμα του ατυχήματος του SX-ADO.

Ωστόσο, από τα έγγραφα που υπέβαλε ο μηχανικός στην ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) δεν προκύπτει ότι πραγματοποιήθηκε κανενός είδους εργασία στα πηδάλια.



ΑΕΡΟΛΕΙΧΗ ΑΘΗΝΩΝ
CLUB D'ATHÈNES

AGHNAL. ATHÈNES. / 7^η Ιουνίου 1971 197
ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 27. RUE DE L'ACADEMIE 27 TEL. 616.205

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΝ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ PIPER CUB J9 ΥΠΟ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΝ SX-ADO.

1.- ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑ:
Το αεροσκάφος υπόστη γενικήν επίσκεψιν. Ήλθθησαν άπαντα τά σημεία προσδέσεως των παρεόντων επί του συστήματος προσγειώσεως. Εγένετο επίκλησις δι ειδικού δάσματος του οίκου RUDLE Γερμανίας, έχρσθη δι εμαγίτου ΒΕΧΡΩ χρώματος κιντρώσεως.

2.- ΕΛΕΓΧΟΙ:
Αντίθετοι δι πτέρυγες είναι του ίδιου σκάφους SX-ADO. Εγένετο έλεγχος, γενική επίσκεψις, επίκλησις δι ειδικού δάσματος RUDLE καί έχρσθησαν δι εμαγίτου ΒΕΧΡΩ.

3.- ΟΡΓΑΝΑ ΠΡΟΕΙΣΙΟΕΣΕΩΣ:
Τά ηλθθηκα θύρους /ράθους/ διευθύνσεως καί ή όριζόντιος σταθερά επιρύνεια έπικαλύφθησαν έπικαλύφθησαν καί έπικαλύφθησαν δι ειδικού δάσματος του οίκου RUDLE έχρσθησαν δι εμαγίτου ΒΕΧΡΩ καί RANDOLPH. Τά άνωτέρω μέρη προσέχονται επί του ίδιου σκάφους SX-ADO.

4.- ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΡΟΕΙΣΙΟΕΣΕΩΣ:
Άρριττερα τά σκάφη ήλθθησαν, έπικαλύφθησαν καί έχρσθησαν δι εμαγίτου ΒΕΧΡΩ.

5.- ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑ ΤΑ ΠΑΡΕΛΚΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ:
Άπαντα τά παρελκόμενα του σκάφους, ήτοι σερματόσχοινα, χειριστήρια, ποδιστήρια κ.λ. προσέχονται επί του ίδιου αεροσκάφους SX-ADO ή δι κατάστασις των είναι ικανοποιητική.

6.- ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ:
Τά όργανα κινητήρος καί πλεώσεως είντι έπιθεωρημένα επί του έργοστασίου 202 Κ.Ε.

7.- ΚΙΝΗΤΗΡ:
Τύπου CONTINENTAL C90-EP. Άριθμός σειράς C50076. Οκινητήρ προέρχεται επί της αεροπλάτης θεσσαλονίκης μέ ώρας λειτουργίας από τελευταίας γενικής επίσκεψης C90:00. Εγένετο ΙΟΟωρος έπιθεωρήσις έτοποθετήθη δι εις τό άνωτέρω σκάφος καί δοκιμασθείς απέδωκεν Ο.Κ.

Μετά πώσης τιμής

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ

Ο ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΤΗΣ ΑΑΑ

Κ. ΧΡΕΤΑΚΗΣ.
* 1961

Εικόνα 11 Η βεβαίωση που υποβλήθηκε στην ΥΠΑ για το SX-ADO βεβαιώνει ότι «Άπαντα τα παρελκόμενα του σκάφους, ήτοι σερματόσχοινα, χειριστήρια, ποδιστήρια κ.λ.π. προσέχονται εκ του ίδιου αεροσκάφους SX-ADO ή δε κατάστασις των είναι ικανοποιητική».

B23. Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-ASO, 18/2/1972.

Το αεροσκάφος αυτό, τύπου Learjet 25B, με αρ. σειράς 25-074 και νηολόγιο SX-ASO (Αριστοτέλης-Σωκράτους-Ωνάσης), ήταν το προσωπικό αεροσκάφος του Αριστοτέλη Ωνάση που χρησιμοποιούσε συνήθως για να πηγαίνει στην οικεία του στο Monte Carlo. Την συντήρηση και εκμετάλλευση του αεροσκάφους είχε η Ολυμπιακή Αεροπορία της οποίας ήταν και ο ιδιοκτήτης. Σε μια τέτοια πτήση, οι αδελφοί Δημήτρης & Γιώργος Κουρή που ήταν και το πλήρωμα του αεροσκάφους, πέταγαν στην Νίκαια της Γαλλίας προκειμένου να παραλάβουν κάποιο μέλος της οικογένειας. Στην τελική προσέγγιση στο αεροδρόμιο, το αεροσκάφος συνετρίβη στη θάλασσα. Η Γαλλική Υπηρεσία διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων, ουδέποτε εξέδωσε πόρισμα για το συγκεκριμένο ατύχημα. Μέχρι τη δεκαετία του 2010-2020, ο τρίτος αδελφός των επιβαινόντων, κυβερνήτης αεροσκαφών Γρηγόρης Κουρής, πίστευε ότι επρόκειτο για δολιοφθορά.



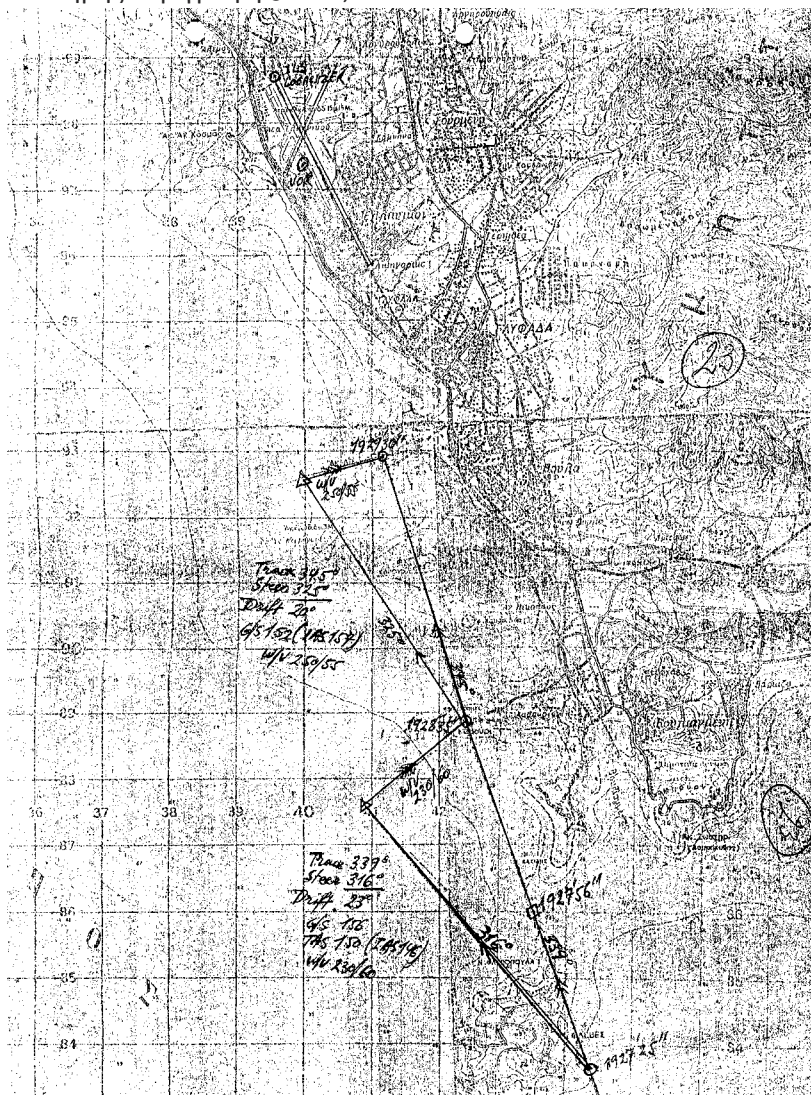
Εικόνα 12 Φωτογραφία της δεξιάς πλευράς της ατράκτου ακριβώς πάνω από την πτέρυγα του SX-ASO, από το ηλεκτρονικό βιβλίο του Γρηγόρη Κουρή «Αξέχαστες πτήσεις», για την οποία αναφέρει: «Στη φωτογραφία που ακολουθεί, στο εξώφυλλο του παρόντος βιβλίου, φαίνονται καθαρά τα σημάδια της έκρηξης μέσα στους δύο κύκλους». Πράγματι η επίπεδη επιφάνεια έχει καμπυλωθεί από το εσωτερικό της.

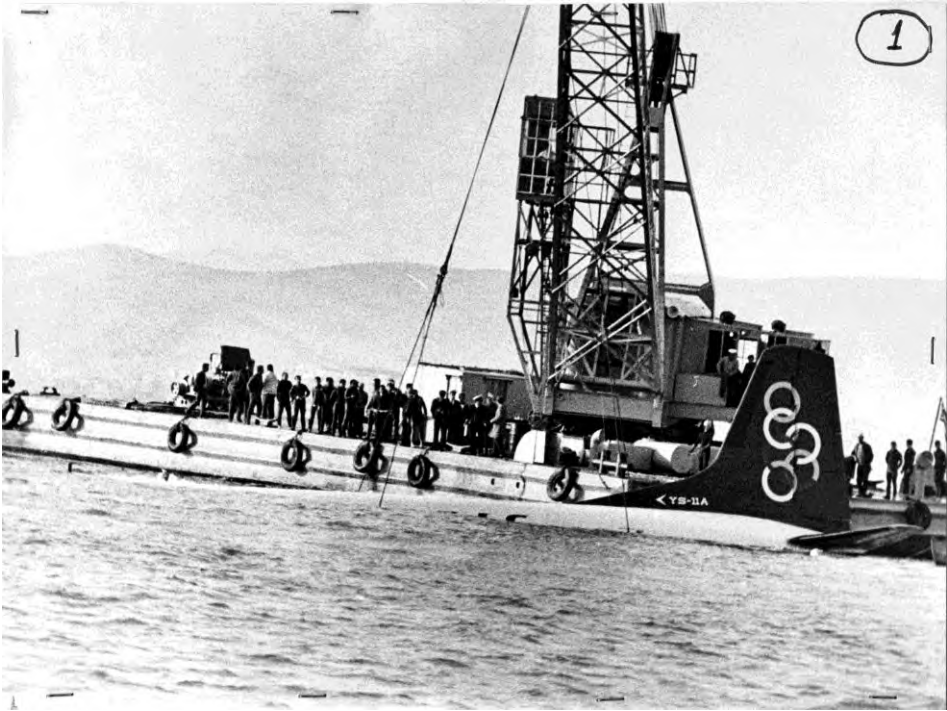
B24. British Caledonian, G-AWYS, 19/7/1972.

Το αεροσκάφος BAC 1-11-501EX με αρ. σειράς 175 και νηολόγιο G-AWYS, την Τετάρτη 19/7/1972 εκτελούσε την πτήση της British Caledonian Airways Κέρκυρα – Gatwick με 6-μελές πλήρωμα και 79 επιβάτες. Γύρω στις 13:15' GMT πήρε άδεια απογείωσης από τον διάδρομο 17 αλλά λίγο μετά τα μισά του διαδρόμου κάποια ανωμαλία με κάποιον κινητήρα έκανε το πλήρωμα να πραγματοποιήσει ματαίωση απογείωσης. Στην περιοχή του διαδρόμου υπήρχαν κάποιες λακκούβες με νερό και τελικά το αεροσκάφος σταμάτησε σε κάποιο χαντάκι 1 μ βάθος παθαίνοντας ελαφρές ζημιές. Μέχρις εδώ όλα ήταν θέματα ρουτίνας, κανείς δεν τραυματίστηκε και δεν θα μνημονεύαμε το περιστατικό, αν κάποια ηλικιωμένη επιβάτιδα δεν πάθαινε έμφραγμα από το περιστατικό, έχανε τις αισθήσεις της και λίγο αργότερα έχανε τη ζωή της στο νοσοκομείο.

B25. Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-BBQ, 21/10/1972.

Πλήρης περιγραφή §22.1 , σελ. 225-228. Επιπλέον:





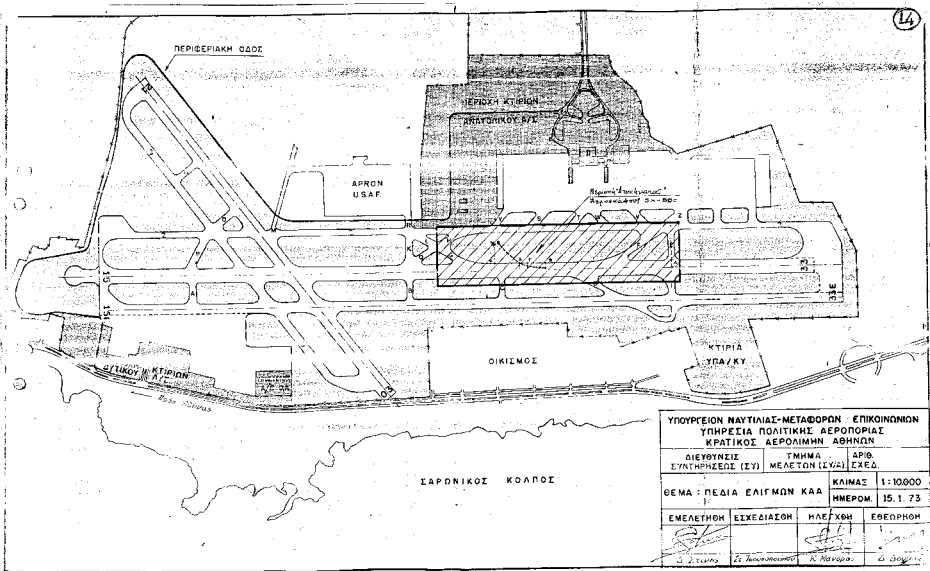
Εικόνα 13 Η ανέλκυση του SX-BBQ ήταν προϋπόθεση για την ολοκλήρωση της διερεύνησης.

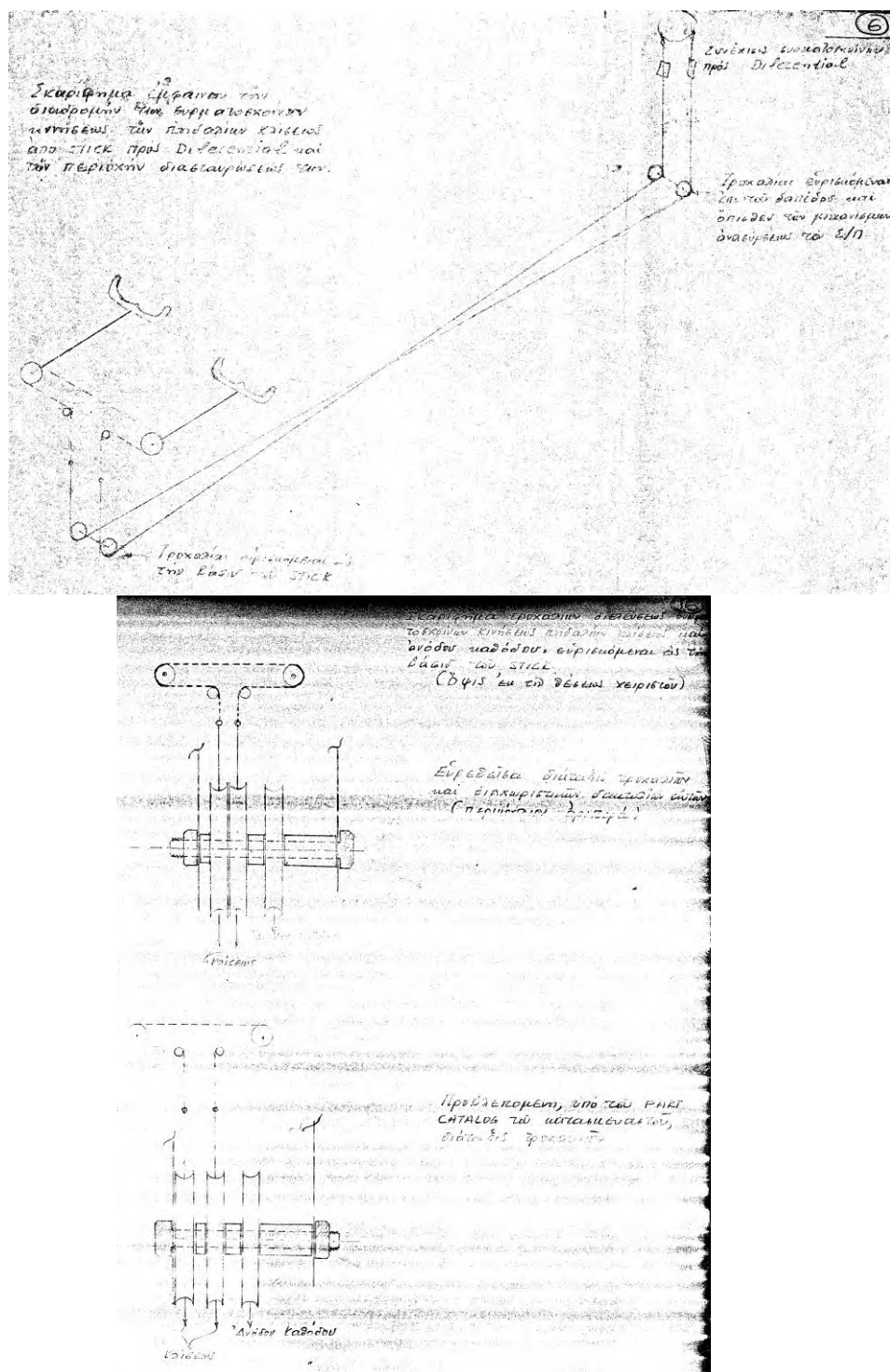
B26. Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-HAK, 5/1/1973.

Πλήρης περιγραφή §22.2 , σελ. 229.

B27. Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-BDC, 22/1/1973.

Πλήρης περιγραφή §22.3 , σελ. 230-234. Επιπρόσθετα:





Εικόνα 14 Για να μπορέσουν να συνδεθούν ανάστροφα τα συρματοσχοίνα κλίσης, απαιτείτο να μετακινηθούν οι τροχαλίες κάτω από το χειριστήριο.

B28. TWA, N8734, 8/9/1974.

Πλήρης περιγραφή §24 , σελ. 239-244.

B29. TMA, OD-AGC, 3/12/1975.

Το αεροσκάφος B747-123F με αρ. σειράς 20391 και νηολόγιο OD-AGC της Λιβανικής TMA (Trans Mediterranean Airways), την Τετάρτη 3/12/1975 εκτελούσε εμπορευματική πτήση με 7 επιβαίνοντες, από την Βηρυτό στην Αθήνα. Ο καιρός στο Ελληνικό ήταν βροχερός με μέτριες βροχές και ήπιο άνεμο. Το Jumbo πήρε άδεια προσγείωσης στον διάδρομο 15L (από τη μεριά του Αλίμου). Είτε επειδή έπεσε σε υδρολίσθηση είτε επειδή άργησε να πατήσει στο διάδρομο, το αεροσκάφος δεν κατάφερε να σταματήσει πλήρως μέχρι το τέλος του διαδρόμου και βγήκε στο δρόμο του γκολφ της Γλυφάδας. Κανείς δεν τραυματίστηκε αλλά το αεροσκάφος υπέστη σοβαρές ζημιές. Παρόλα αυτά η TMA το επισκεύασε και συνέχισε να το χρησιμοποιεί.



Εικόνα 15 Το OD-AGC στη θέση όπου σταμάτησε μετά την υπέρβαση του 15L (το υπερυψωμένο τμήμα είναι το τέλος του αεροδρομίου Ελληνικού, ενώ ο δρόμος από κάτω είναι αυτός του Γκολφ της Γλυφάδας).

B30. Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-BBR, 23/11/1976.

Πλήρης περιγραφή §28.3 , σελ. 261-264.

B31. Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-OAA, 9/8/1978.

Πλήρης περιγραφή §22.2 , σελ. 229.

B32. Swiss Air, HB-IDE, 7/10/1979.

Πλήρης περιγραφή §29 , σελ. 269-273.

B33. TWA, N54340, 2/4/1986.

Πλήρης περιγραφή §31.2 , σελ. 282-284. Επιπρόσθετα:



Εικόνα 16 Το N54340 αμέσως μετά την προσγείωσή του στο Ελληνικό.

B34. Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-BGE, 3/8/1989.

Πλήρης περιγραφή §32.2, σελ. 286-288.

B35. Sudan Air, ST-ALX, 24/3/1992.

Το αεροσκάφος Boeing 707-321C με αρ. σειράς 18715/364 και νηολόγιο ST-ALX των Σουδανικών Αερογραμμών, με 7-μελές πλήρωμα, την Τρίτη 24/3/1992 εκτελούσε εμπορευματική πτήση μεταφοράς ιατροφαρμακευτικού υλικού από το Άμστερνταμ στο Χαρτούμ με ενδιάμεσο σταθμό ανεφοδιασμού στην Αθήνα. Στις 4:58' GMT πήρε άδεια προσέγγισης στο Ελληνικό στο διάδρομο 33R με ILS. Στις 5:00' GMT ανέφερε επανακύκλωση λόγω απώλειας οργάνων, χωρίς να αναφέρει συγκεκριμένα, και πήρε άδεια να κατευθυνθεί προς το ραδιοφάρο της Αίγινας ανερχόμενο σε ύψος 4.000 ποδών. Το αεροσκάφος δεν επιβεβαίωσε τη λήψη. Το αεροσκάφος προσέκρουσε στο όρος Υμηττός, θέση «Κρεμαστός Λαγός» στις 5:02' GMT σε υψόμετρο 1.700 ποδών. Τη στιγμή εκείνη, στην περιοχή επικρατούσε ηλιοφάνεια, με αρκετή υγρασία και ασθενές νοτιοδυτικό ρεύμα με το νότιο τουλάχιστον μέρος ο Υμηττός να καλύπτεται από ορογραφικό νέφος. Αυτό ήταν σαν εκατοντάδες μικρά σύννεφα που σχημάτιζαν τον όγκο του Υμηττού αλλά κάλυπταν πλήρως την επιφάνειά του. Από την πρόσκρουση και την πυρκαγιά που ακολούθησε καταστράφηκε ολοκληρωτικά το αεροσκάφος ενώ οι επιβαίνοντες βρήκαν ακαριαίο θάνατο. Σαν αίτιο του ατυχήματος βγήκε η μη τήρηση της προβλεπόμενης διαδικασίας για προσέγγιση και προσγείωση ILS στον ΚΑΑ, με συμβάλλοντες παράγοντες την κάλυψη του Υμηττού από ορογραφικό νέφος στην περιοχή του ατυχήματος που είχε σαν αποτέλεσμα μειωμένη ορατότητα, και την κατανάλωση αλκοόλ από το πλήρωμα (σύμφωνα με τα ιατροδικαστικά

ευρήματα) που είχε σαν αποτέλεσμα την μειωμένη αντίδραση του πληρώματος.

B36. Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-CBI, 12/8/1997.

Το αεροσκάφος B727-230 με αρ. σειράς 20791 και νηολόγιο SX-CBI της Ολυμπιακής Αεροπορίας την Τρίτη 12/8/1997 εκτελούσε την πτήση OA171 Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Φρανκφούρτη, με 9-μελές πλήρωμα και 26 επιβάτες από Αθήνα. Πήρε άδεια προσγείωσης στο αεροδρόμιο «Μακεδονία» στο διάδρομο 34. Τη στιγμή εκείνη ακριβώς στη διασταύρωση των διαδρόμων του αεροδρομίου έριχνε ισχυρή καταιγίδα η οποία μάλιστα εντοπίστηκε στο ραντάρ από το πλήρωμα του αεροσκάφους. Το αεροσκάφος τελικά στις 14:42' GMT (17:42' Ώρα Ελλάδας) πάτησε καθυστερημένα στον διάδρομο ακριβώς στο σημείο της διασταύρωσης των διαδρόμων στο οποίο είχε δημιουργηθεί λίμνη με νερό. Παρουσίασε υδρολίσθηση με αποτέλεσμα να μην μπορούν να λειτουργήσουν τα φρένα και για να μην οδηγηθεί στη θάλασσα, ο κυβερνήτης το έβγαλε εκτός διαδρόμου, στα δεξιά όπου και σταμάτησε. Λόγω και της λάσπης οι καταστροφές του αεροσκάφους ήταν τέτοιες που η επισκευή του κρίθηκε ασύμφορη. Κανείς από τους επιβαίνοντες δεν τραυματίστηκε.

B37. Ολυμπιακή Αεροπορία, UR-42334, 17/12/1997.

Πλήρης περιγραφή §35 , σελ. 321-328.

B38. Ολυμπιακή Αεροπορία, SX-OAD, 6/6/1998.

Το αεροσκάφος Boeing 747-212B, με αρ. σειράς 21684 και νηολόγιο SX-OAD το Σάββατο 6/6/1998 εκτελούσε την πτήση OA423 Αθήνα – Τορόντο με 21 άτομα πλήρωμα και 340 επιβάτες. Όταν το αεροσκάφος μπήκε στον εναέριο χώρο του Μάαστριχτ στο Βέλγιο και ενώ πετούσε με αυτόματο πιλότο στο FL350 με καλό καιρό και χωρίς αναταράξεις, εμφάνισε ξαφνική αριστερή κλίση 20,2° και ενώ οριζοντίωνε από την αριστερή αμέσως ανοδική 8,4° . Εκεί το πλήρωμα έβγαλε τον αυτόματο πιλότο εκτός και προχώρησε σε χειροκίνητο έλεγχο του αεροσκάφους για να το οριζοντιώσει. Τη στιγμή εκείνη, το αεροσκάφος φαίνεται να πέφτει σε κενό, με αποτέλεσμα η κατακόρυφη επιτάχυνση να πέσει από το 1g στο 0,143g, που σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες κινήσεις του αεροσκάφους είχε σαν αποτέλεσμα στην ουρά του αεροσκάφους να υπάρχει αρνητική κατακόρυφη επιτάχυνση που σύμφωνα με τους υπολογισμούς έφτασε τα -0,38g και το αποτέλεσμα ήταν να τραυματιστούν 2 μέλη του πληρώματος και 4 επιβάτες που βρισκόντουσαν σε εκείνη την περιοχή. Το αεροσκάφος προσγειώθηκε στο Λονδίνο για περίθαλψη των τραυματιών και μετά συνέχισε στον προορισμό του. Στο πόρισμα που εκδόθηκε το Φεβρουάριο του 1999, αναφέρεται «πιθανό αίτιο για την αρχική πρόνευση-άνω (*pitch-up*) είναι κάποια διαμήκης περιοχή όπου υπήρχε CAT, την οποία το

αεροσκάφος διέσχισε εγκάρσια, γεγονός που προκάλεσε το “απότομο” σπρώξιμο εμπρός του χειριστηρίου από τον χειριστή». Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στη συγκεκριμένη διερεύνηση ο ένας διερευνητής ήταν μετεωρολόγος ο οποίος έκανε και μαθηματική ανάλυση του φαινομένου.

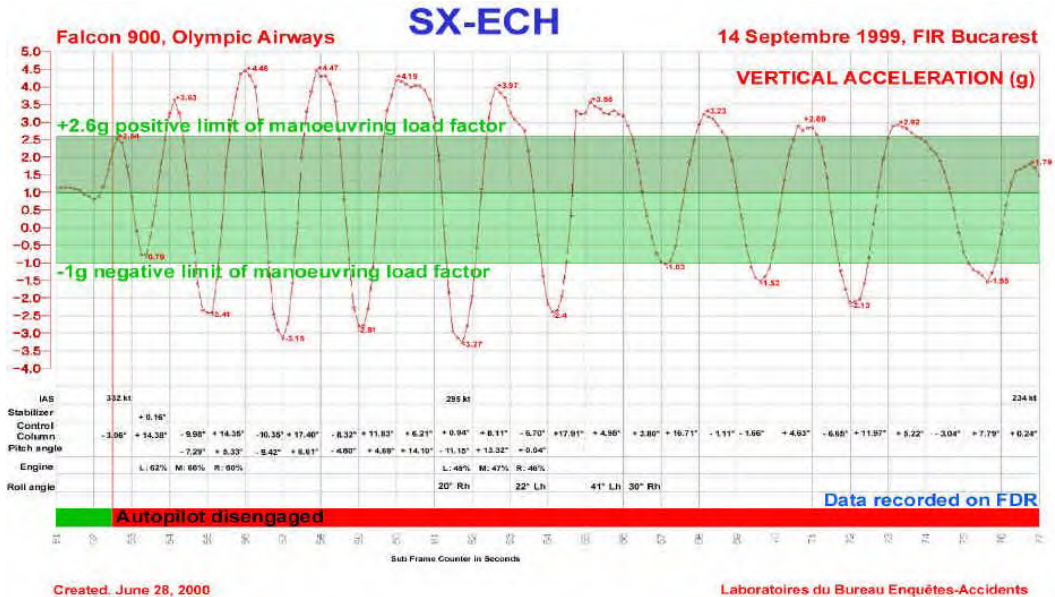
UNCOMMANDED PITCH UP DURING CRUISE FLIGHT														TABLE 1								
SX-OAD FLT NO: 423																						
(+ve CONTROL Deflections generate (+ve) Moments)																						
(10 Hz Sampling Rate : 1 sample/sec)																						
FRAM No	Time	Alt	1st RATE Time	SEC	ALT	AIRSPD	MACR	PITCH DEG	AIRRGL DEG	ROTL DEG	PITCHBOARD RESPONSES & REACTIONS IN						MAGN	REMARKS				
											LATERAL		LONGITUDINAL		PITCH	ADIR REF			ADIR CORR	ADIR CORR	ADIR CORR	
											WHEEL	AIRBORNE	WHEEL	AIRBORNE		WHEEL						AIRBORNE
3457	12	12-41	12	0	34,998	291.67	0.854	2.20	-11.60	-0.90	1.30	-1.25	0.94	-0.15	3.75	1.029	0.068	0.011	0.00	299.4		
				1	34,998	292.00	0.854	2.20	-11.60	-0.90	1.30	-1.25	0.94	-0.15	3.75	1.029	0.068	0.011	0.00	299.4		
				15	35,003	292.00	0.855	2.20	-11.60	-0.90	1.30	-1.25	0.91	-0.15	4.06	1.032	0.058	0.011	0.00	299.4		
3458	12	12-41	16	4	35,006	292.00	0.855	2.20	-11.60	-0.90	1.30	-1.25	0.69	-0.70	3.56	1.020	0.058	0.009	0.00	299.7		
				17	35,006	292.00	0.855	2.20	-11.60	-0.90	1.30	-1.25	0.69	-0.70	3.81	1.011	0.058	0.009	0.00	299.7		
				18	35,007	292.00	0.856	2.20	-11.60	-0.90	1.30	-1.25	0.94	-0.15	4.06	1.011	0.058	0.009	0.00	299.7		
				19	35,008	292.00	0.856	2.20	-11.60	-0.90	1.30	-1.25	0.94	-0.15	4.06	1.020	0.058	0.011	0.00	299.7		
3459	12	12-41	20	0	34,995	291.90	0.855	2.20	-11.60	-11.10	-10.00	-1.25	1.00	0.10	4.12	1.029	0.060	0.015	0.00	298.0		
				21	35,000	292.00	0.856	3.20	-11.50	-10.40	-7.90	-0.95	1.10	0.43	3.56	1.041	0.060	0.016	0.00	298.0		
				22	35,000	292.00	0.856	3.20	-11.50	-10.40	-4.00	-0.55	1.10	-0.13	3.00	1.041	0.060	0.016	0.00	298.0		
				23	35,006	292.00	0.855	3.20	-11.50	-10.40	-1.80	-0.35	1.10	0.00	2.56	1.041	0.060	0.016	0.00	298.0		
3460	12	12-41	24	13	35,006	292.00	0.854	2.20	-11.60	-10.00	0.70	-1.25	1.09	0.00	4.06	1.070	0.060	0.015	0.00	298.0		
				25	34,997	292.45	0.855	2.20	-11.60	-10.40	0.30	-1.25	1.13	0.00	4.06	1.080	0.060	0.017	0.00	298.0		
				26	34,997	292.18	0.854	2.20	-11.60	-10.40	0.30	-1.25	1.00	0.10	4.06	1.091	0.064	0.015	0.00	298.4		
				27	35,000	292.10	0.854	2.20	-11.60	-10.00	0.00	-0.75	1.00	-0.10	4.15	1.091	0.064	0.015	0.00	298.4		
3461	12	12-41	28	0	34,994	292.10	0.854	2.20	-11.60	-10.20	0.30	-1.25	1.00	0.00	4.23	1.091	0.064	0.007	0.00	292.9		
				29	34,992	292.00	0.854	2.20	-11.60	-10.20	0.30	-1.25	0.94	-0.15	4.34	1.100	0.066	0.013	0.00	292.9		
				30	34,994	291.67	0.855	2.70	-11.70	-10.80	1.30	-1.25	0.69	-0.20	4.45	1.107	0.066	0.014	0.00	291.3		
				31	34,998	292.27	0.855	2.70	-11.70	-10.80	1.30	-1.25	0.99	-0.40	4.51	1.119	0.066	0.014	0.00	290.6		
3462	12	12-41	32	0	34,997	292.01	0.854	3.10	-12.00	-18.20	4.10	-1.25	0.94	0.15	4.62	1.148	0.066	0.011	0.00	290.8		
				33	34,995	291.50	0.852	3.50	-12.00	-15.50	6.40	-1.25	1.06	-0.10	4.71	1.201	0.077	0.007	0.02	290.9		
				34	35,002	291.40	0.849	3.10	-12.00	-15.50	7.10	-1.45	1.09	0.70	4.79	1.205	0.077	0.004	0.04	288.2		
3463	12	12-41	35	23	34,982	286.08	0.849	2.70	-12.20	-22.00	4.00	-1.25	0.85	0.10	4.71	1.201	0.083	0.007	0.00	288.2		
3463	12	12-41	36	24	34,978	286.52	0.840	8.40	-17.70	-10.60	0.30	-1.15	-10.22	-4.50	5.57	1.531	0.081	0.053	0.23	286.5		
				37	34,981	284.77	0.835	3.60	-9.80	-8.40	0.30	-1.20	-7.63	-3.50	5.24	1.402	0.068	0.009	0.21	287.0		
				38	35,140	284.77	0.835	4.00	-15.00	-6.70	2.30	-1.05	1.84	-2.70	5.00	0.299	0.044	0.013	0.41	287.0		
				39	35,297	285.59	0.842	5.80	-12.00	-5.80	5.40	-1.00	-4.40	-0.75	4.07	0.615	0.042	0.011	0.64	287.0		
3464	12	12-41	40	78	35,229	284.01	0.836	4.00	-9.40	-4.00	0.10	-1.15	-3.06	-4.15	5.23	1.145	0.072	0.007	2.66	286.5		
				41	35,241	283.25	0.834	2.20	-12.40	1.10	1.30	-1.15	-3.83	-3.75	5.23	0.807	0.046	0.002	2.63	286.5		
				42	35,334	283.17	0.836	2.20	-12.40	1.10	1.30	-1.15	-2.38	-2.70	5.23	0.606	0.036	0.002	2.58	286.5		
				43	35,346	283.18	0.836	1.70	-12.40	1.10	1.30	-1.10	-2.69	-3.85	5.48	0.572	0.035	0.013	1.80	286.5		
3465	12	12-41	44	72	35,340	283.16	0.836	0.40	-12.40	-3.10	1.30	-1.10	-4.63	-3.85	5.12	0.745	0.048	0.009	1.37	286.5		
				45	35,358	283.54	0.838	0.40	-12.40	-2.70	1.30	-1.10	1.78	-2.95	5.14	0.713	0.036	0.009	0.69	286.5		
				46	35,340	283.76	0.837	0.90	-12.40	-2.70	1.30	-1.15	-1.59	-0.68	5.18	0.858	0.036	0.009	0.60	288.5		
				47	35,407	285.95	0.838	0.40	-11.60	-2.20	1.30	-1.15	1.00	-2.70	5.13	0.933	0.060	0.009	0.61	288.5		
3466	12	12-41	48	0	35,288	284.60	0.839	0.40	-11.60	-2.20	1.30	-1.15	-0.97	-3.20	5.07	0.901	0.060	0.009	-1.21	288.5		

Εικόνα 17 Η ανάλυση των στοιχείων του Flight Data Recorder από τη Boeing.

B39. Ελληνική Δημοκρατία, SX-ECH, ΟΑ3838, 14/9/1999.

Το αεροσκάφος MYSTERE FALCON F900 με αριθμό σειράς S/N 026 της Γαλλικής Dassault Aviation, Ελληνικού νηολογίου υπό στοιχεία SX-ECH, ιδιοκτησίας του Ελληνικού Κράτους, προοριζόταν αποκλειστικά για κυβερνητικές πτήσεις. Η ευθύνη για τη συντήρησή του και την επιχειρησιακή του εκμετάλλευση είχε εκχωρηθεί στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Στις 14 Σεπτεμβρίου 1999 το αεροσκάφος εκτελούσε την πτήση OA3838, μεταφέροντας από την Αθήνα στο Βουκουρέστι Ρουμανίας τον Έλληνα Αναπληρωτή Υπουργό Εξωτερικών Γιάννο Κρανιδιώτη και τη συνοδεία του προκειμένου να συμμετάσχει στην σύνοδο υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που γινόταν εκεί. Στις 19:15:43 U.T.C. ώρα και ενώ το Α/Φ βρισκόταν σε διαδικασία καθόδου στον εναέριο χώρο της Ρουμανίας και σε ύψος 14.898 ποδών περίπου, σημειώθηκαν αιφνιδίως, δέκα με έντεκα ανοδικές και καθοδικές κινήσεις του Α/Φ, οι οποίες διήρκεσαν περίπου είκοσι τέσσερα (24) δευτερόλεπτα, μέχρις αυτό να επανέλθει σε ομαλή πτήση σε ύψος 14.950 ποδών περίπου. Αποτέλεσμα των ως άνω κινήσεων του Α/Φ υπήρξε ο θανάσιμος τραυματισμός επτά (7) επιβατών, μεταξύ των οποίων ήταν ο

Αναπληρωτής Υπουργός καθώς και ο σοβαρός τραυματισμός δύο ακόμη ατόμων. Στην υπόθεση διαδόθηκαν από διάφορους κύκλους αρκετές ανακρίβειες ώστε να αποπροσανατολιστεί η κύρια διαδικασία της διερεύνησης. Τα πραγματικά γεγονότα όπως περιγράφονται στο Πόρισμα των Ρουμανικών Αρχών⁴¹⁰ οι οποίες και απέφυγαν να πάρουν σαφή θέση για το ατύχημα, έχουν ως εξής.



Εικόνα 1 Ρουμανικό Πόρισμα ατυχήματος, σελίδα 83: Η εξέλιξη των φονικών ταλαντώσεων.

Στη σελίδα 83 (Annex 6) του πορίσματος των Ρουμανικών Αρχών περιέχεται το διάγραμμα των ταλαντώσεων από όπου φαίνεται ότι:

- (α) οι θανατηφόρες ταλαντώσεις, διήρκεσαν γύρω στα 25 δευτερόλεπτα,
- (β) τα πρώτα περίπου 6 δευτερόλεπτα οι ταλαντώσεις έβαιναν αυξανόμενες, περίπου τα επόμενα 15 ήταν σταθερές και μετά προχώρησαν αποσβενυόμενες.
- (γ) ο αυτόματος πιλότος ήταν ενεργοποιημένος μόνο κατά τα πρώτα 1-2 δευτερόλεπτα.

Συμπέρασμα: οι ταλαντώσεις ήταν το αποτέλεσμα ανθρώπινης παρέμβασης (Ρουμανικό πόρισμα σελ. 75 §3.2 «Causal factors» εδάφιο «3. Inappropriate inputs on the control column at high speed and with Arthur unit failed in "low-speed" mode leading to Pilot Induced Oscillations.»).

⁴¹⁰ «FINAL REPORT on the ACCIDENT of the FALCON 900B registered SX-ECH, - 14 September 1999 -», ROMANIA MINISTRY OF TRANSPORT CIVIL AVIATION INSPECTORATE, Nr. 711 / 01.08.2000, <http://www.bea.aero/docspa/1999/sx-h990914/pdf/sx-h990914.pdf>

Ρουμανικό Πόρισμα ατυχήματος - Annex 7: DFDR-ATC CORRELATION

SX-ECH:

TIME	TIME	TEXT	VHF	Baro	IAS	A/P	Column	Stab	Pitch	Vert.	N1	N1
DFDR	UTC		1	Alt		engage	+=Pitch Up	+=Pitch Down	Angle	Acc.	LH	RH
			(0 = TX)	(feet)	(kts)	(1 = ON)	(deg)	(deg)	(deg)	(g)	(%)	(%)
2			1	16926	330	1	0.2		-2.3	1,01		
3			1	16875	330	1	0.1	-0.30	-2.2	1,01		61.4
4			1	16816	331	1	0.0		-2.2	1,00		
5	19:14:58	Approaching 150	0	16796	331	1	0.1	-0.31	-2.3	1,00	63.7	
6		zero	0	16727	332	1	0.2		-2.3	1,01		
7		OLYMPIC 3838	0	16739	331	1	0.1	-0.30	-2.3	1,02		61.3
8		..	1	16668	331	1	0.3		-2.2	1,02		
9		Roger.	1	16665	332	1	0.1	-0.30	-2.2	1,05	63.6	
10		Contact APP	1	16588	331	1	0.2		-2.2	1,01		
11		120.6	1	16544	332	1	0.1	-0.33	-2.2	1,03		61.1
12		good bye	1	16505	333	1	0.0		-2.3	1,00		
13		..	1	16459	333	1	0.0	-0.33	-2.4	0,99	63.4	
14		..	1	16423	333	1	0.2		-2.4	1,01		
15		..	1	16398	333	1	0.1	-0.31	-2.3	1,03		61.0
16	19:15:09	120.6, Confirm ?	0	16382	333	1	0.1		-2.3	1,03		
17		..	1	16304	333	1	0.0	-0.30	-2.3	1,00	63.4	
18		Affirmative	1	16257	333	1	0.0		-2.4	1,00		
19		..	1	16272	334	1	0.0	-0.31	-2.4	1,00		60.9
20		TX 1	0	16184	334	1	0.0		-2.1	1,00		
21		..	1	16144	334	1	0.0	-0.31	-2.4	1,00	63.2	
22		..	1	16101	333	1	0.1		-2.4	1,00		
23		..	1	16072	333	1	0.2	-0.32	-2.4	1,01		60.7
24		..	1	16038	333	1	0.2		-2.3	1,02		
25		..	1	15975	333	1	0.2	-0.32	-2.3	1,05	63.0	
26		..	1	15942	333	1	0.1		-2.3	1,00		
27	19:15:20	APP, good evening	0	15898	333	1	0.1	-0.31	-2.3	1,02		60.6
28		OLYMPIC 3838	0	15879	332	1	0.3		-2.4	1,00		
29		Approaching 150	0	15814	333	1	0.1	-0.31	-2.4	1,02	62.9	
30		and VALPA	0	15778	333	1	0.2		-2.4	1,02		
31		..	0	15785	333	1	0.2	-0.31	-2.3	1,03		60.5
32		..	1	15690	333	1	0.1		-2.4	1,00		
33		..	1	15693	332	1	0.1	-0.32	-2.4	1,01	62.8	
34		Good evening	1	15603	332	1	0.1		-2.4	0,99		
35		OLYMPIC 3838	1	15561	332	1	0.1	-0.31	-2.4	1,00		60.4
36		RADAR contact	1	15538	332	1	0.2		-2.4	1,03		
37	19:15:30	follow VALPA 1E	1	15515	331	1	0.3	-0.33	-2.4	1,01	62.7	
38		Arrival	1	15455	331	1	0.2		-2.4	1,02		
39		RWY in use 08R	1	15408	331	1	0.2	-0.31	-2.4	1,00		60.2
40		descend to FL50	1	15372	332	1	0.2		-2.3	1,01		
41		nr.2 for landing	1	15317	332	1	0.2	-0.31	-2.2	1,02	62.6	
42		no speed limit	1	15294	331	1	0.1		-2.2	1,00		
43		..	1	15242	331	1	0.1	-0.31	-2.3	0,98		60.2
44	19:15:37	OK,	0	15239	331	1	0.2		-2.4	1,00		
45		VALPA 1	0	15183	332	1	0.2	-0.31	-2.3	1,02	62.5	
46		E(noise)cho	0	15166	331	1	0.5		-2.3	1,02		
47		nr.2 for	0	15134	333	1	0.1	-0.31	-2.3	1,03		60.1
48		landing	0	15057	333	1	0.4		-2.3	1,00		
49		RWY 08R	0	15015	332	1	0.0	-0.24	-2.2	1,04	62.4	
50		OLYMPIC	0	14975	333	1	1.4		-2.1	1,13		
51		..	1	14919	332	1	0.7	0.11	-2.3	0,79		59.9
52		..	1	14898	332	1	-3.1		1.1	2,54		
53		..	1	14854	333	0	14.4	0.16	0.5	-0,79	62.2	

Σύμφωνα με τα πραγματικά γεγονότα, όπως προκύπτουν από την καταγραφή, η πιθανότερη ακολουθία σφαλμάτων είναι:

Σφάλμα 1. (Υπόθεση) «Εσφαλμένη κατανόηση ύψους πτήσης».

Κατά την αρχική συνομιλία (σελ. 84, Annex 7) το πλήρωμα ανέφερε διέλευση από το (FL) 150, ενώ αμέσως μετά το ATC έδωσε άδεια για FL50.

(Υπόθεση:) Κάτω από την πίεση του χρόνου (η άφιξη του υπουργού στη σύσκεψη είχε ήδη καθυστερήσει), την ταχύτητα της συνομιλίας και την ομοιότητα των FL150 και FL50 είναι λογική μια υπόθεση ότι το πλήρωμα κατάλαβε λάθος ότι η άδεια από το ATC ήταν για FL150.

Κάτω από αυτή την υπόθεση, κατά τη χρονική στιγμή DFDR TIME 50 (UTC 19:15':43", σελ. 84, Annex 7) βλέπουμε ότι το αεροσκάφος έχει ήδη κατέβει κάτω από το FL150 στα 14975 feet (Baro Alt). Για να παραμείνει στο επίπεδο χρειάζεται ανοδική κλίση και αυτό εξηγεί την κίνηση της κολώνας στις 1.4 deg (column). Παρόλα αυτά ο αυτόματος πιλότος παραμένει ενεργοποιημένος (A/P engage).

Σφάλμα 2. «Overriding of the A/P on the pitch channel by the crew».

Σύμφωνα με την ανάλυση §2.6 "Autopilot override on Falcon 900B and Boeing 737-400" (Πόρισμα, σελ. 70) η εσφαλμένη αυτή ενέργεια για διόρθωση της θέσης του αεροσκάφους είναι πλήρως επιτρεπτή στο B737-400 από το οποίο προερχόταν το πλήρωμα. Δεν επιτρέπεται όμως στο Falcon 900B αφού ο αυτόματος πιλότος «κλειδώνει» τα χειριστήρια. Για τον λόγο αυτό και η κίνηση της κολώνας δεν έχει ουσιαστική επίδραση στην κλίση του αεροσκάφους (σελ. 84, Annex 7, "Pitch Angle").

Για να ξεπεράσει την αντίδραση του A/P το πλήρωμα αυξάνει τη δύναμη πάνω στα χειριστήρια. Ταυτόχρονα αυξάνεται και το ρεύμα που στέλνει ο A/P στο Elevator Servomotor (13CA) το οποίο σύντομα ξεπερνά το όριο ασφαλείας, θέτοντας το κύκλωμα υπερφόρτισης σε λειτουργία και απενεργοποιώντας απότομα τον A/P. Ο αυτόματος πιλότος συνεπώς «ξεκλειδώνει» απότομα το χειριστήριο, το οποίο ήδη βρίσκεται κάτω από μια υπέρμετρη πίεση του πληρώματος η οποία ανεξάρτητα από την ομαλή ή όχι λειτουργία του συστήματος ARTHUR, εισάγει το αεροσκάφος σε αεροδυναμική αστάθεια.

Εδώ θα μπορούσε κανείς εύκολα να ρίξει τις ευθύνες στο πλήρωμα. Όμως το Φάλκον ήταν μόνο ένα αεροσκάφος που πέταγε σπάνια και τα πληρώματα ήταν εύλογο να αντιδρούν σύμφωνα με αυτά που έκαναν στο 90% των πτήσεων. Γιαυτό "The HCAA and Olympic Airways should reconsider the policy regarding operation and maintenance of single airplane fleet" (σελ. 76 §4.2.1).

Στην ουσία το πρόβλημα στην εκμετάλλευση του αεροσκάφους παρουσιάστηκε μετά τον Μάιο του 1998 οπότε και απεβίωσε ο κυβερνήτης που συνήθως πετούσε το Φάλκον και δεν είχε ποτέ κάποιο πρόβλημα. Η Ολυμπιακή Αεροπορία, δεν αντιμετώπισε αμέσως την έλλειψη του συγκεκριμένου κυβερνήτη και έδινε το Φάλκον εκ περιτροπής σε διάφορα πληρώματα. Η τακτική αυτή επέτρεψε σε δεδομένη στιγμή να γίνει το μοιραίο λάθος. Αυτό σε συνδυασμό με κάποιο σχεδιαστικό σφάλμα για το οποίο “safe and transient free disengagement of automatic flight control and guidance systems to prevent hazardous crew/automation interactions” (σελ. 77 §4.2.8).

Τα αποτελέσματα ήταν απώλεια στήριξης υψηλής ταχύτητας με φονικές ταλαντώσεις του αεροσκάφους.



Εικόνα 2 Ρουμανικό Πόρισμα ατυχήματος, Σελίδα 77, φωτογραφία 3, η χαρακτηριστική φωτογραφία του ατυχήματος με το κουτί των σάντουιτς να έχει καρφωθεί στην οροφή του αεροσκάφους την οποία και είχε τρυπήσει, φανερώνοντας τη βιαιότητα των ταλαντώσεων που στοίχησε τη ζωή σε 7 ανθρώπους.

Κυρίως μέσω του τύπου διαδόθηκε κάποια παραπληροφόρηση που αποτέλεσμα είχε τον αποπροσανατολισμό της κύριας διαδικασίας της διερεύνησης, η οποία διέδωσε κάποιους μύθους σχετικά με την υπόθεση.

Α. «Το σύστημα ARTHUR ευθυνόταν για το ατύχημα». Το σύστημα ARTHUR είναι εκείνο που ρυθμίζει το πόσο «σκληρά» πρέπει να είναι τα χειριστήρια ανάλογα με την ταχύτητα του αεροσκάφους ώστε να μην προκληθούν μεγάλες αποκλίσεις στα πηδάλια από τα χειριστήρια, όταν το αεροσκάφος έχει υψηλή ταχύτητα. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να έχει σαν αποτέλεσμα την αεροδυναμική αστάθεια υψηλής ταχύτητας στην οποία έπεσε το αεροσκάφος. Όμως το σύστημα ARTHUR δεν έχει καμμία επίδραση, όταν ο αυτόματος πιλότος είναι ενεργοποιημένος όπως στη συγκεκριμένη περίπτωση μέχρι την έναρξη των ταλαντώσεων. Για τον λόγο αυτό στο Operations Manual αναφερόταν ότι σε περίπτωση προβλήματος στο ARTHUR, συνιστάται ο χειρισμός μέσω αυτόματου πιλότου. Στο αεροσκάφος αυτό, όταν ο αυτόματος πιλότος είναι

ενεργοποιημένος, «κλειδώνει» τα συρματοσχοίνα ελέγχου των πηδαλίων (συνεπώς και τα χειριστήρια), τα οποία δεν μπορούν να κινηθούν παρά μόνο μετά από εντολή του αυτομάτου πιλότου. Δηλαδή, όταν ο αυτόματος πιλότος είναι ενεργοποιημένος, δεν επιδέχεται παρέμβαση από τα χειριστήρια, εκτός από την περίπτωση του TCS (Touch Control Steering). Το TCS είναι ένας πιεζόμενος διακόπτης στο χειριστήριο ο οποίος, όποτε πιέζεται ελευθερώνει το συρματοσχοίνο από τον αυτόματο πιλότο και τον έλεγχο μπορεί πλέον να εξασκήσει το χειριστήριο. Μόλις ο διακόπτης ελευθερώνεται, ο αυτόματος πιλότος ξανακλειδώνει το συρματοσχοίνο.

Β. «Ο αυτόματος πιλότος ευθυνόταν για το ατύχημα». Πράγματι μέχρι την έναρξη των ταλαντώσεων ο αυτόματος πιλότος ήταν ενεργοποιημένος. Όμως, μετά από 1-2 δευτερόλεπτα ο αυτόματος πιλότος απενεργοποιήθηκε οριστικά (ευρήματα ήταν ότι για το σύντομο διάστημα των 1-2 s ο αυτόματος πιλότος έβγαине και ξανάμπαινε μέχρι που απενεργοποιήθηκε οριστικά, στοιχείο που συντείνει με το ενδεχόμενο της υπερφόρτισης του αυτομάτου πιλότου από αυξημένη πίεση στο χειριστήριο) και οι ταλαντώσεις συνέχιζαν να αυξάνονται. Συνεπώς το αίτιο που προκαλούσε τις ταλαντώσεις συνέχιζε να επιδρά και φυσικά δεν μπορούσε πλέον να είναι ο αυτόματος πιλότος. Είναι μάλιστα ιδιαίτερα χαρακτηριστικό το σημείο της συνομιλίας με τον Έλεγχο Εναέριας Κυκλοφορίας κατά το οποίο ξεκίνησαν οι ταλαντώσεις (σελ. 84-86).

Συμπεράσματα: 1. Οι ταλαντώσεις ήταν το αποτέλεσμα «Pilot Induced Oscillations» (Ρουμανικό πόρισμα σελ. 75 §3.2.3)

2. Αν το αεροπλάνο το πέταγε ο κυβερνήτης που απεβίωσε το προηγούμενο έτος, το ατύχημα δεν θα συνέβαινε αφού αυτός πέταγε το Φάλκον πάντα με τον αυτόματο πιλότο, με την βοήθεια του οποίου είχε κάνει και προσγείωση στη Μαδρίτη, με το αεροδρόμιο της Μαδρίτης κλειστό λόγω ομίχλης.

B40. Helios Airways, 5B-DBY, 14/8/2005.

Πλήρης περιγραφή §41 , σελ. 351-354.

B41. Ασφάλεια Πτήσεων Δημοσίων Αερομεταφορών στην Ελλάδα.

Δεκαετία	Καταγεγραμμένα θανατηφόρα ατυχήματα		Νεκροί	Απογειώσεις αεροσκαφών	Ατυχήματα / εκατομμύριο απογειώσεων	Θύματα / Ατύχημα
1910	0		0	0		
1920	2	B3,B4	7	2.000	1000,00	4
1930	6	B5,B7-B11	12	20.000	300,00	2
1940	4	B12,B13,B15,B16	93	50.000	80,00	23
1950	1	B17	18	150.000	6,67	18
1960	4	B18-B21	163	335.577	11,92	41
1970	5	B25,B28-B30,B32	215	707.912	7,06	43
1980	2	B33,B34	38	1.060.000	1,89	19
1990	3	B35-B37	77	1.480.000	2,03	26
2000	1	B40	121	2.093.000	0,48	121
2010	0		0	2.485.000	0,00	

Οι απογειώσεις αεροσκαφών για τις δεκαετίες πριν το 1950 είναι εκτιμήσεις. Το ΜΗΔΕΝ ατυχήματα / εκατομμύριο απογειώσεων για τη δεκαετία του 2010 είναι πολύ καλό για να είναι αληθινό! Στην ουσία αντικατοπτρίζει την μείωση του ρυθμού ατυχημάτων της προηγούμενης δεκαετίας που περιμένουμε να έχει μειωθεί στο μισό, δηλαδή 0,24 ατυχήματα / εκατομμύριο απογειώσεων, άρα 1 ατύχημα / 4.167.000 απογειώσεις. Με το τελευταίο θανατηφόρο ατύχημα να έχει συμβεί το 2005, περιμένουμε το επόμενο ότι θα συμβεί μετά από 20 περίπου χρόνια, δηλαδή στα μέσα με τέλη της δεκαετίας του 2020.

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ

- 11η Σεπτεμβρίου 2001**, 334, 335-339
- A/T (Auto-Throttle)**, 182, επίσης βλέπε "Avionics (Aviation Electronics)"
- ABB Calor Emag Schaltanlagen AG**, 334
- Abela Corp.**, 296
- ACARS (Aircraft Communications Addressing and Reporting System)**, 252-253, 254, 331
- ACE (Air Carriers of Europe)**, 314
- ACMS (Aircraft Condition Monitoring System)**, 187, 253-254, επίσης βλέπε "FDR (Flight Data Recorder)", επίσης βλέπε "Avionics (Aviation Electronics)"
- ADC (Air Data Computer)**, 182, επίσης βλέπε "Avionics (Aviation Electronics)"
- Ader, Clément**, 21-22
- ADF (Attitude Direction Finder)**, 325, επίσης βλέπε "NDB (Non Directional Beacon)", επίσης βλέπε "Avionics (Aviation Electronics)"
- ADL (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrtunternehmen)**, 314
- ADP (Aéroports de Paris)**, 257
- ADS (Automatic Dependent Surveillance)**, 332, επίσης βλέπε "ATC (Air Traffic Control)"
- AEA (Aerial Experiment Association)**, 33, 34
- AEA (Association of European Airlines)**, 296
- AFCS (Automatic Flight Control System)**, βλέπε "Auto-Pilot", επίσης βλέπε "Avionics (Aviation Electronics)"
- AIB (Accident Investigation Branch)**, Μ.Βρετανία, 242
- AIDS (Aircraft Integrated Data System)**, βλέπε "ACMS (Aircraft Condition Monitoring System)"
- AIDS Recorder**, βλέπε "QAR (Quick Access Recorder)"
- Air One**, 342
- Airbus**, 247-248, επίσης βλέπε "Πτητικές Μηχανές"
- Airways Engineering Corp.**, 256 al Qaeda, 335, 338
- ALPA (Air Lines Pilots Association)**, 242
- Altitude Alert**, 185, επίσης βλέπε "Avionics (Aviation Electronics)"
- Amman & Whitney**, 190, 211
- Anzani, Alessandro**, 28, 29, επίσης βλέπε "Κινητήρας"
- AoA (Angle of Attack)**, 182, επίσης βλέπε "Avionics (Aviation Electronics)"
- ARINC (Aeronautical Radio Incorporation)**, 77, επίσης βλέπε "Avionics (Aviation Electronics)"
- AT&T (Aircraft Transport & Travel)**, βλέπε "Αερομεταφορέας"
- ATC (Air Traffic Control)**, 74-75, 78-79, 91-97, 117-119, 122-123, 171, 181, 189, 193, 214, 281
- ATCRBS/Mode-S (Air Traffic Control Radar Beacon System / Mode Select)**, 251, 252, 332
- ATN (Aircraft Telecommunications Network)**, 252
- Auto-Pilot**, 35-36, 182-183, επίσης βλέπε "Avionics (Aviation Electronics)"
- Avianca**, 286
- Avionics (Aviation Electronics)**, 77, 181-187
- Avmark**, 295
- BAC (British Aircraft Corporation)**, 245, επίσης βλέπε "Πτητικές Μηχανές - Concorde SST"
- Bateman, Don (Donald) C.**, 249
- Bear Sterns**, 295

Bell, Alexander Graham, Dr., 33, 34, επίσης
βλέπε “AEA (Aerial Experiment
Association)”

Black Box, βλέπε “FDR (Flight Data
Recorder)”, επίσης βλέπε “CVR (Cockpit
Voice Recorder)”

Blériot, Louis, 28-30, 34, επίσης βλέπε
“Πτητικές Μηχανές”

Boeing, Wilhem (William-Edward), 80,
επίσης βλέπε “Πτητικές Μηχανές”

Bouvier, Jacqueline, 209, 234

Burns & Roe Inc., 256

CAB (Civil Aeronautics Board), 76

Cabin Altitude warning, 351, 354

Cachin, Emil, 35

CASA, 248

Caters, Pierre, Baron, 37-39

Cayley, George Sir, 20-21

CFIT (Controlled Flight Into Terrain),
249, 264

**CGT (Compagnie Générale
Transaérienne),** βλέπε “Αερομεταφορέας”

Chauviere, Lucien, 30

Chavez, Jorge, 78

Chrysler Aviation, 346, 361

**CINA (Commission Internationale de la
Navigation Aérienne),** 75, 88, 110,
117, 118

**CINA (Convention Internationale de la
Navigation Aérienne),** 74-75, 78, 85,
88, 117

**CMA (Compagnie des Messageries
Aériennes),** βλέπε “Αερομεταφορέας”

Cooper & Lybrand, 295

**CPDLC (Controller – Pilot Data Link
Communication),** 331, 332

Credit Lyonnais/PK Airfinance, 296

CSFB (Credit Suisse First Boston), 346

Curtiss, Glenn Hammond, 27, 33-36, 70, επίσης
βλέπε “Πτητικές Μηχανές”

CVR (Cockpit Voice Recorder), 185-187,
επίσης βλέπε “FDR (Flight Data Recorder)”,
επίσης βλέπε “Avionics (Aviation
Electronics)”

da Vinci, Leonardo, 18-20

de Havilland, Geoffrey, Sir, 70, επίσης
βλέπε “Πτητικές Μηχανές”

Decca, βλέπε “Αεροναυσιπλοΐα”

**DELAG (Deutsche Luftschiffahrts-
Aktiengesellschaft),** βλέπε
“Αερομεταφορέας”

Deloitte & Touche, 315, 318, 319

Deutschen Arbeitsgemeinschaft Airbus,
248, επίσης βλέπε “Πτητικές Μηχανές”

DGPS (Differential GPS), βλέπε “GPS
(Global Positioning System)”

DME (Distance Measuring Equipment), βλέπε
“Αεροναυσιπλοΐα”

Doolittle, Jimmy, lieutenant, 116

Doppler Radar, βλέπε “Αεροναυσιπλοΐα”

Dornier, 248, επίσης βλέπε “Deutschen
Arbeitsgemeinschaft Airbus”, επίσης βλέπε
“Πτητικές Μηχανές”

Douglas, Donald Wills, 81, επίσης βλέπε
“Πτητικές Μηχανές”

Dutch Roll, 182, επίσης βλέπε “AFCS
(Automatic Flight Control System)”

Edison, Thomas Alva, 34

**EUROCAE (European Organisation for
Civil Aviation Electronics/Equipment),** 77

FAA (Federal Aviation Administration), ΗΠΑ,
242, 250

FANS (Future Air Navigation Systems), βλέπε
“Αεροναυσιπλοΐα”

Farman, Henry, 31-33, 45, 70

FBI (Federal Bureau of Investigation),
ΗΠΑ, 242, 243

FD (Flight Director), 182, επίσης βλέπε
“AFCS (Automatic Flight Control
System)”, επίσης βλέπε “Avionics
(Aviation Electronics)”

FDR (Flight Data Recorder), 185-187, 253,
επίσης βλέπε “Avionics (Aviation
Electronics)”

FIR (Flight Information Region) Αθηνών,
240, 241, 351

Fire Warning, 185, επίσης βλέπε “Avionics
(Aviation Electronics)”

**Flughafen Athen-Spata
Projektgesellschaft mbH,** 34

Flughafen Frankfurt Main, 257

FMC (Flight Management Computer), βλέπε
“Αεροναυσιπλοΐα”

Ford Trimotor, βλέπε “Πτητικές Μηχανές”

Free Flight Concept, βλέπε “Αεροναυσιπλοΐα”

Garros, Roland, 37, 62

- Glide Slope**, βλέπε “Αεροναυσιπλοΐα”
- Gnome**, 29, επίσης βλέπε “Κινητήρας”
- GNSS (Global Navigation Satellite System)**, βλέπε “Αεροναυσιπλοΐα”
- Golden Aviation**, 346
- GPS (Global Positioning System)**, βλέπε “Αεροναυσιπλοΐα”
- GPWS (Ground Proximity Warning System)**, 249-250, 264, 323, 327
- Ground Effect**, 267
- Ground Handling Newco**, 358
- Handley Page Transport Ltd**, βλέπε “Αερομεταφορέας”
- Hawker Siddeley**, 248
- HFB**, 248, επίσης βλέπε “Deutschen Arbeitsgemeinschaft Airbus”
- Hochtief Aktiengesellschaft vöm**, 334
- IACA (International Air Carrier Association)**, 314
- IAS**, 346
- IATA (International Air Traffic Association)**, 73-74, 117
- IATA (International Air Transport Association)**, 119
- ICAN (International Commission for the Air Navigation)**, βλέπε “CINA (Commission Internationale de la Navigation Aérienne)”
- ICAN (International Convention for the Air Navigation)**, βλέπε “CINA (Convention Internationale de la Navigation Aérienne)”
- ICAO (International Civil Aviation Organization)**, 117-119, 125, 273, 329-332
- IFR (Instrument Flight Rules)**, 262
- ILFC**, 301
- ILS (Instrument Landing System)**, βλέπε “Αεροναυσιπλοΐα”
- INS (Inertial Navigation System)**, βλέπε “Αεροναυσιπλοΐα”
- Jeppesen Sanderson**, 322
- JFK (John Fitzgerald Kennedy)**, βλέπε “Kennedy, John Fitzgerald”
- Junkers, Hugo**, 70, 80, 89, επίσης βλέπε “Πτητικές Μηχανές”
- Kennedy, John Fitzgerald**, 209, 234
- Kollsman, Paul**, 116, επίσης βλέπε “Υψόμετρο”
- Krantz-TKT GmbH**, 334
- LAAS (Local Area Augmentation System)**, βλέπε “GPS (Global Positioning System)”
- LAD-GPS (Local Area Differential GPS)**, βλέπε “GPS (Global Positioning System)”
- Latham, Hubert**, 29-30, 33
- Lazard**, 359
- LCC (Low Cost Carrier)**, 342
- League of Nations**, 75, 110
- Levavassieur, Léon**, 28, 29
- Lignes Aérienne Farman**, βλέπε “Αερομεταφορέας”
- Lilienthal, Otto**, 22-23, 25
- Localizer**, βλέπε “Αεροναυσιπλοΐα”
- Lockheed**, βλέπε “Πτητικές Μηχανές”
- Loran**, βλέπε “Αεροναυσιπλοΐα”
- Loughead, Allan H.**, 81, 82, επίσης βλέπε “Lockheed”
- LRRA (Low Range Radio Altimeter)**, βλέπε “Αεροναυσιπλοΐα”
- Mach Trim**, 182, επίσης βλέπε “Pitch Trim Computer”, επίσης βλέπε “AFCS (Automatic Flight Control System)”
- Mach Warning**, 185, επίσης βλέπε “Avionics (Aviation Electronics)”
- Marker Beacons**, βλέπε “Αεροναυσιπλοΐα”
- McCurdy, J.D.A.**, 34-35
- McCusker, Donald**, 231
- McGregor, Benjamin**, 230, 231
- McKinsey**, 315
- Messageries Aériennes**, βλέπε “CMA (Compagnie des Messageries Aériennes)”
- Messerschmitt-Bölkow**, 248, επίσης βλέπε “Deutschen Arbeitsgemeinschaft Airbus”, επίσης βλέπε “Πτητικές Μηχανές”
- MIG (Marfin Investment Group)**, 361, 362
- Mode-S**, βλέπε “ATCRBS/Mode-S (Air Traffic Control Radar Beacon System / Mode Select)”
- Morell, John S., Dr.**, 250
- Morton, H.M.**, 34, 35, επίσης βλέπε “Ασύρματος”
- MRO Newco, 358NDB (Non Directional Beacon)**, βλέπε “Αεροναυσιπλοΐα”

NDT (Non Destructive Tests), 222

Nié Port (Nieuport), Édouard, 47, επίσης βλέπε
“Πτητικές Μηχανές”

NTSB (National Transportation Safety Board), ΗΠΑ, 242

Olympic Catering A.E., 261

Omega, βλέπε “Αεροναυσυλοϊά”

One World, 317

P&W (Pratt & Whitney), 82, 175, επίσης
βλέπε “Κινητήρας”

Paulhan, Louis, 33

Pitch Trim Computer, 182

Pratt, Francis Ashbury, 82, επίσης βλέπε
“P&W (Pratt & Whitney)”

PSP (Pierced Steel Planking), 124

QAR (Quick Access Recorder), 253

Radio Altimeter, βλέπε “LRRA (Low Range
Radio Altimeter)”

**RARDE (Royal Armament Research and
Development Establishment)**,
Μ.Βρετανία, 242, 243

Renegade flight, 338, 353

Rentschler, Frederick Brant, 82, επίσης βλέπε
“P&W (Pratt & Whitney)”

**RTCA (Radio Technical Commission for
Aeronautics)**, 77, επίσης βλέπε “Avionics
(Aviation Electronics)”

Saarinén, Eero, 190, 211

Salomon Smith Barney, 317

Sanwa, 346

Séguin, Laurent & Louis, 29, επίσης βλέπε
“Gnome”, επίσης βλέπε “Κινητήρας”

Selfridge, Thomas E., Lieutenant, 27, 33

Siebel, 248, επίσης βλέπε “Deutschen
Arbeitsgemeinschaft Airbus”

Siokas Reisen, 305

SITA, 252

Sogerma, Frances, 303

Speedwing International Limited, 317-320

Sperry, Lawrence, 35, 116, επίσης βλέπε
“Auto-Pilot”, επίσης βλέπε “Γυροσκόπιο”

SSR (Secondary Surveillance Radar),

171, επίσης βλέπε “Ραντάρ”

Stall Warning, 185, επίσης βλέπε “Avionics
(Aviation Electronics)”

Stout Metal Airplane Company, βλέπε
“Ford Trimotor”

Sud Aviation, 248

Sundstrand Data Control, 249

Swissport, 361

T/O Warning (Take-Off Warning), 352

TACAN, 172, επίσης βλέπε “DME (Distance
Measuring Equipment)”

**TCAS (Traffic alert & Collision Avoidance
System)**, 250-252, 332

UN (United Nations), 75

Utotckeen, Sergeu, 42-45

VASI (Visual Approach System Indicators), 269,
270

VFR (Visual Flight Rules), 263, 288

VFW, 248, επίσης βλέπε “Deutschen
Arbeitsgemeinschaft Airbus”

Victoria Financiera Panama S.A., 238

VOR (VHF Omni-directional Range beacon),
βλέπε “Αεροναυσυλοϊά”

WAAS (Wide Area Augmentation System),
βλέπε “GPS (Global Positioning System)”

Wet Lease, 356, 357

Whitney, Amos, 82, επίσης βλέπε “P&W
(Pratt & Whitney)”

Windshear, 270

Wright, Orville, 25, 26, 27, 33

Wright, Wilbur, 25, 26, 27

WTC (World Trade Center), βλέπε “11^η
Σεπτεμβρίου 2001”

Yaw Damper Computer, 182, επίσης βλέπε
“AFCS (Automatic Flight Control System)”

Zeppelin, Ferdinand Graf, von, 27, 69, 116,
επίσης βλέπε “DELAG (Deutsche
Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft)”

AA (Αερολιμήν Αθηνών ΑΕ), 257, 334

Αεροδρόμιο,

- **Αγρινίου**, 123
- **Αλμυρού**, 93
- **Αράξου**, 123

Αεροδρόμιο, (συνέχεια)

- Άρτας, 93
- Αταλάντης, 93
- Βόλου, 123
- Γοργόπης, 93
- Γουδή, 39, 58, 59
- ΔΑΑ (Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών), 316, 320, 333-334, 345, 347, 348, 352, 356
- Διάδρομος Προσγείωσης, 80
- Δράμας, 93
- Ελληνικού, 97, 111, 122, 123, 124, 125, 145, 146, 190-192, 230, 231, 234, 256-258, 264, 269, 271, 276, 281, 283, 320, 334
- Ηρακλείου, 91, 93, 97, 109, 110, 123, 125
- Θεσσαλονίκης, 91, 123, 124, 125, 255, 314-315, επίσης βλέπε “Μίκρας”, επίσης βλέπε “Σέδες”
- Ιωαννίνων, 91, 94, 123, 125
- ΚΑΑ (Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών), 190, 192, 211, 226, 227, 228, 229, 239, 240, 255, 266, 269, 272, 313, 333, επίσης βλέπε “Αεροδρόμιο Ελληνικού”
- Καβάλας, 123, 125
- ΚΑΚ (Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας), 225, επίσης βλέπε “Αεροδρόμιο Κέρκυρας”
- Καλαμάτας, 123, 125
- Κατερίνης, 93
- Κατσίκας, 125
- Κέρκυρας, 123, 125
- Κοζάνης, 123, 125, 262
- Κομοτηνής, 93, 123
- Κορίνθου, 93
- Λάρισσας, 93, 123, 125, 262
- Λήμνου, 287
- Μαραθώνα, 334
- Μεσολογγίου, 93
- Μίκρας, 149
- Μυτιλήνης, 123
- Ρίου, 59
- Ρόδου, 123, 124, 130
- Ρουφ, 48-51
- Σάμου, 287
- Σέδες, 42, 94, 106
- Σπάτων, βλέπε “Αεροδρόμιο - ΔΑΑ (Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών)”
- Σχηματαρίου, 93
- Τανάγρας, 256
- Τατοΐου, 40, 89, 91, 105, 106, 107, 122, 124
- Τρίπολης, 123, 125
- Φαλήρου - Δέλτα, 38, 52-53, 61, 62
- Φαλήρου - Νέου, 43
- Φαρσάλων, 93
- Φλώρινας, 123
- Χανίων, 123, 129
- Χασανίου, 97, 111, 125, επίσης βλέπε “Αεροδρόμιο Ελληνικού”
- Χίου, 287

Αερολιμένας, Ναυτικός,

- Αθηνών (Ν. Φαλήρου), 93
- Ηρακλείου, 93
- Θεσσαλονίκης, 93
- Κέρκυρας, 93
- Μιραμπέλλου (Αγ. Νικολάου), 93
- Μυτιλήνης, 93
- Πάτρας, 93
- Σύρου, 93
- Χανίων, 93

Αερομεταφορέας,

- ABA (AB Aerotransport), 137-140
- Aegean Airlines, 299, 304, 341-343, 345, 358, 361
- Aegean Aviation, 299, 361
- Aeroespresso Italiana, 88, 93, 106, 370-372, 373
- Aeromexico, 286
- Aeropout, 95, 106
- Aerosweet, 321
- Aertirrena, 224
- Air France, 205, 246, 247, 248
- Air Greece, 303-304, 341, 342
- Air Lviv, 321-328
- Air Manos, 305
- Air Orient, 95, 106
- Air Scotland, 307
- Ala Littoria, 113
- Alia – Royal Jordanian Airlines, 238
- American Airlines, 335, 336
- Apollo Airlines, 303
- AT&T (Aircraft Transport & Travel), 71
- Aviator Airways, 300-301, 345
- AVIONIC, 305, 345
- AXON Airlines, 306, 342, 346
- BEA (British European Airways), 203, 204, 210, 243, 379

Αερομεταφορέας, (συνέχεια)

- **BOAC (British Overseas Airways Corporation)**, 176, 246
- **British Airways**, 264, 296, 314, 317
- **CGT (Compagnie Générale Transaérienne)**, 69
- **CMA (Compagnie des Messageries Aériennes)**, 71, 88
- **Cretan Airlines**, 301
- **Cretan Airways**, 304
- **Cronus Airlines**, 304, 314, 342, 345
- **CSA (Czechoslovak Airlines)**, 151-153
- **DELAG (Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft)**, 69
- **EgyptAir**, 281-282
- **El-Al**, 207
- **Electra Airlines**, 307
- **Etihad**, 359
- **Galaxy Airways**, 306
- **Handley Page Transport Ltd**, 71
- **Helios Airways**, 351-354
- **Hellasjet**, 357
- **Hellenic Star Airways**, 305, 345
- **HOLA Airlines**, 356, 357
- **Imperial Airways**, 95, 106, 373-375
- **Interjet**, 301, 345
- **KAL Aviation**, 314, 345
- **KLM**, 95, 97, 122
- **Lignes Aérienne Farman**, 71
- **LOT**, 97, 122, 374
- **Lufthansa, Deutsche**, 108, 112, 113, 122, 204, 285, 314, 342, 372-373
- **MISR Airworks**, 109
- **Nordic East Airlines**, 302
- **Northwest**, 223, 235
- **Pan American Airlines**, 240
- **Pan American World Airways**, 178, επίσης βλέπε *“Pan American Airlines”*
- **Pantheon**, 358
- **Princess Airlines**, 302, 305
- **Qatar Airways**, 359
- **SAS (Scandinavian Airline System)**, 296, 314
- **Scottish Aviation**, 141, 146
- **SEEA (South East European Airlines)**, 296, 299-300
- **Singapore Airlines**, 278
- **Skyjet**, 307
- **Swissair**, 200, 205, 269-273
- **TMA (Trans Mediterranean Airways SAL)**, 272, 378-379, 387
- **Trans European Airlines**, 345
- **TWA (Trans World Airlines Inc.)**, 207, 239-244, 282-284, 387-388
- **TWA (Transcontinental and Western Air Inc.)**, 127, 128, 168, επίσης βλέπε *“TWA (Trans World Airlines Inc.)”*
- **United Airlines**, 335, 336, 337
- **Venus**, 302, 305, 314
- **Virgin Atlantic**, 300
- **AME (Αεροπορικά Μεταφορικά Επιχειρήσεις)**, 155, 156, 158, 159
- **Δαίδαλος**, 156
- **ΕΕΕΣ (Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών)**, 85, 97-110, 112, 113, 121, 122, 124, 127, 128, 130, 121, 124, 127, 128, 130
- **ΕΛΛΑΣ (Ελληνικές Αεροπορικές Συγκοινωνίες)**, 137, 140-146, 157, 158, 159
- **Κυπριακές Αερογραμμές**, 346
- **Μακεδονικές Αερογραμμές**, 310, 345, 349
- **ΟΑ (Ολυμπιακές Αερογραμμές)**, 349, 350, 355, 356, 357, 359
- **ΟΑ (Ολυμπιακή Αεροπορία)**, 176, 178, 195-197, 199-201, 203-211, 213- 219, 221-224, 225-234, 235-238, 240, 247, 256, 259-267, 275-279, 285-288, 292, 295-299, 300, 302, 305, 309-320, 321, 342, 345-350, 355-362
- **Ολυμπιακή Αεροπλοΐα**, 223, 224, 229, 230, 235, 275, 277, 286-288, 312, 348, 350, 356
- **ΤΑΕ (Τεχνικά Αεροπορικά Επιχειρήσεις)**, 127-132, 132-134, 135, 137, 146-151, 153-155, 157, 158, 159, 161-169

Αεροναυσιπλοΐα,

- **CNS/ATM (Communications, Navigation, Surveillance / Air Traffic Management)**, 330, 331, 332
- **Decca**, 172
- **DME (Distance Measuring Equipment)**, 172, 322, 323, 324, 325, 326, 327
- **Doppler Radar**, 183, 185, επίσης βλέπε *“Avionics (Aviation Electronics)”*
- **FANS (Future Air Navigation Systems)**, 329, 330, επίσης βλέπε *“CNS/ATM (Communications, Navigation, Surveillance / Air Traffic Management)”*

Αεροναυπηλοῖα, (συνέχεια)

- **FMC (Flight Management Computer)**, 184, 331, 352, *επίσης* βλέπε “Avionics (Aviation Electronics)”
- **Free Flight Concept**, 330, 331
- **Glide Slope**, 172, 173, 270, *επίσης* βλέπε “ILS (Instrument Landing System)”
- **GNSS (Global Navigation Satellite System)**, 331
- **GPS (Global Positioning System)**, 331, *επίσης* βλέπε “GNSS (Global Navigation Satellite System)”
- **ILS (Instrument Landing System)**, 172, 173, 193, 217, 225, 227, 255, 269, 270, 322, 323, 325, 326, 327
- **INS (Inertial Navigation System)**, 184, *επίσης* βλέπε “Avionics (Aviation Electronics)”
- **Localizer**, 172, 173, 322, *επίσης* βλέπε “ILS (Instrument Landing System)”
- **Loran**, 172
- **LRRA (Low Range Radio Altimeter)**, 185, 249, *επίσης* βλέπε “Avionics (Aviation Electronics)”
- **Marker Beacons**, 76, 171, 270, 323
- **NDB (Non Directional Beacon)**, 76, 171, 174, 189, 190, 255, 256, 322, 325, 327
- **Omega**, 172
- **VOR (VHF Omni-directional Range beacon)**, 172, 174, 189, 226, 255, 256, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 352, 353
- **Ραδιοβοηθήματα**, 76-77, 125, 189, 190, 255, 256, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327
- **Ραδιοφάροι, τετρακτινικοί**, 76, 125, 189
- **Ραντάρ**, 171, 181, 182, 183, 193, 219, 225, 226, 227, 228, 250, 270, 283, 287, 322, 325, 326, 352
- **Τηλεπικοινωνίες**, 91
- **φάροι (φωτεινοί)**, 76

Αερο-πειραματισμού, Σύλλογος, βλέπε “AEA (Aerial Experiment Association)”

Αεροπλάνο, βλέπε “Πτητικές Μηχανές”

Αεροπορίας, Πολιτικής, Υπηρεσία, βλέπε “ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας)”

Αεροσκάφος, βλέπε “Πτητικές Μηχανές”

Αίρμπας, βλέπε “Airbus”

ΑΛΕ (Αερολέσχη Ελλάδος), 90, 111, *επίσης* βλέπε “ΒΑΛΕ (Βασιλική Αερολέσχη Ελλάδος)”

Αλλαλούφ & Σια, εταιρεία, 95, 97

Άλφα Τράπεζα, 359

Ανζανί, βλέπε “Κινητήρας”

Ανζανί, Αλέξανδρος, βλέπε “Anzani, Alessandro”

Αντερ, Κλημέντιος, βλέπε “Ader, Clément”

Αντουανέττα, βλέπε “Πτητικές Μηχανές”

Αργυρόπουλος, Αλέξανδρος, 47, 48, 49, 53, 117, 118

Αργυρόπουλος, Εμμανουήλ, 47-55, 56, 57, 58, 78, 85

Αρνώτης, Λεωνίδας, 39-41, 43, 48, 50, 52, 53, 58, 59

Αρχύτας ο Ταραντίνος, 17

Αρώνης-Δρέττας-Καρλαύτης, 257

Ασύρματος, 34-35, 70, *επίσης* βλέπε “Avionics (Aviation Electronics)”

Ασφάλεια Πτήσεων, 16, 17, 20, 22, 23, 27, 33, 35-36, 38, 41, 54, 59-60, 62-68, 78, 82-83, 116, 122, 131, 132-134, 137-140, 146-151, 151-153, 153-155, 181, 185-187, 199-201, 213-219, 222, 225-234, 239-244, 247, 249-254, 261-264, 266-267, 269-273, 276, 277, 278, 281-284, 286-288, 314-315, 321-328, 330, 332, 335-337, 351-354, 363, 369-396

Ατυχήματα, βλέπε “Ασφάλεια Πτήσεων”

Αυτόματος Πιλότος, βλέπε “Auto-Pilot”

Βαλασάκης, Ε, 89, 103

ΒΑΛΕ (Βασιλική Αερολέσχη Ελλάδος), 90, 112, 113

Βενιζέλος, Ελευθέριος, 48, 50-51, 52, 58, 59, 68, 75, 85-87, 91, 106, 107, 108

Βερσεπουή, Λέοντας, 41-42

Βύζας, Μ., 108

Γιακουστίδης, 302

Γιούνκερς, Ουγκώ, βλέπε “Junkers, Hugo”

Γκαρντέν, Πιέρ, 223

Γκαρρός, Ρολάνδος, βλέπε “Garros, Roland”

Γκνόμ, βλέπε “Gnome”, *επίσης* βλέπε “Κινητήρας”

Γουλανδρής, 166

Γραφείο Εναέριων Συγκοινωνιών, 88, *επίσης* βλέπε “ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας)”

Γυροσκόπιο, 35, 184 “Auto-Pilot”

Δαίδαλος, 15-16

Δαλιάκας, Σταύρος, 361

ΔΕΕΑ (Διεύθυνση Ελικοπτέρων και
Ελαφρών Αεροσκαφών), 208, 210,
222, 223, επίσης βλέπε “Ολυμπιακή
Αεροπλοΐα”

ΔΕΠ (Δημόσια Επιχείρηση Πετρελαίου),
277

Διάσωση, Έρευνα, βλέπε “Έρευνα &
Διάσωση”

Διατμητικός άνεμος, βλέπε “Windshear”

Διεθνής Επιτροπή Αεροπλοΐας, βλέπε
“CINA (Commission Internationale de la
Navigation Aérienne)”

Διεθνής Συνθήκη Αεροπλοΐας, βλέπε
“CINA (Convention Internationale de la
Navigation Aérienne)”

Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας, 92, 93,
106, επίσης βλέπε “ΥΠΑ (Υπηρεσία
Πολιτικής Αεροπορίας)”

Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, βλέπε
“Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Δικαστήριο”

ΔΟΠΑ (Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής
Αεροπορίας), βλέπε “ICAO (International
Civil Aviation Organization)”

ΕΑΣ (Ελληνικές Αεροπορικές Συγκοινωνίες),
βλέπε “ΕΛΛΑΣ (Ελληνικές Αεροπορικές
Συγκοινωνίες)”

ΕΔΑΑΠ (Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων &
Ασφάλειας πτήσεων), 354

Έδισον, Θωμάς, βλέπε “Edison, Thomas Alva”

ΕΕΑ (Ένωση Ελλήνων Αερομεταφορέων),
345, 346

ΕΕΕΣ (Ελληνική Εταιρεία Εναερίων
Συγκοινωνιών), βλέπε “Αερομεταφορέας”

ΕΕΚ (Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας), βλέπε
“ATC (Air Traffic Control)”

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, 359

ΕΚΣΕΔ (Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας &
Διάσωσης), βλέπε “Έρευνα & Διάσωση”

Έλικά, Integrale, 30

Ελικόπτερο, βλέπε “Πτητικές Μηχανές”

ΕΜΑΚ (Ειδική Μονάδα Αντιμετώπισης
Καταστροφών), 328

Εμπορική Τράπεζα, 359

ΕΜΥ (Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία),
91, 93

Ενόργανης Προσγείωσης, Σύστημα, βλέπε
“ILS (Instrument Landing System)”

Εντοπιστής ενόργανης προσγείωσης, βλέπε
“Localizer”

ΕΟΚ (Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα), 289,
295, 297, 298, 299, 310, 312

ΕΟΤ (Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού), 196

Έρευνα & Διάσωση, 79, 241, 353, επίσης
βλέπε “ΕΚΣΕΔ (Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού
Έρευνας & Διάσωσης)”

ΕΤΕΒΑ, 317

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 310, 312, 314, 316,
318, 319, 320, 345, 346, 347, 348, 355,
356, 358, 359, 361

Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Δικαστήριο, 35 ΕΦΑ
(Ένωση Φίλων Αέρος), 90, 106

Ζάννας, Αλέξανδρος, 86, 92, 98, 106, 107

Ζέπελιν, Φερδινάνδος, βλέπε “Zeppelin,
Ferdinand Graf, von”

Ζώτος, Στέφανος, 110, 113, 127, 129, 132, 135,
161, 164-165

Ηλεκτρονικά, Αεροπορικά, βλέπε “Avionics
(Aviation Electronics)”

Θεολόγης, Ιωάννης Α., 103, 106, 113

Ίκαρος, 15-16, 23, 52

Ίκαρος, εταιρεία, 89, 97, 98

Ιωαννίδης, Παύλος, 195, 233

Καβαδίας, Κων/νος, 307

ΚΑΕ (Κεντρική Αεροπορική Επιτροπή),
90, 93, επίσης βλέπε “ΒΑΛΕ (Βασιλική
Αερολέσχη Ελλάδος)”

Καθοδηγητής Καθόδου, βλέπε “Glide Slope”

Καθοδηγητής Πτήσης, βλέπε “FD (Flight
Director)”

Καθόδου, καθοδηγητής, βλέπε “Glide Slope”

Καμπάνης, Μάριος, 95

Καμπάνης, Νίκος, 89, 98, 103, 108

Καμπέρος, Δημήτριος, 68

Καραμανλάκης, Αλέξανδρος, 30, 53, 55-68,
78

Καραμπάτης, 302

Κασίν, Αιμίλιος, βλέπε “Cachin, Emil”

Κατέρς, Πέτρος, βαρώνος, βλέπε “Caters,
Pierre, Baron”

ΚΕΑ (Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων), 85, 86, 103, 111, 200, 218

Κέρτις, Γκλεν Αμμόνδος, βλέπε “Curtiss, Glenn Hammond”

Κεϋλέυ, Γεώργιος, βλέπε “Cayley, George Sir”

Κινητήρας, 18, 21, 26, 28, 29, 30, 32, 175

- **Airesearch**, 221, 278
- **Allison**, 236, 276
- **Anzani**, 28, 30, 40
- **BMW**, 109
- **CFMI**, 310, 317
- **De Havilland Ghost**, 177
- **GE (General Electric)**, 222, 224, 248, 264
- **Junkers**, 104
- **LOTA**, 224
- **Lycoming**, 81, 208, 209, 210, 222, 235, 275, 276
- **Omega**, 29, 32, 47, 58, επίσης βλέπε “Gnome”
- **P&W (Jet)**, 175, 179, 205, 209, 223, 236, 248, 259, 275, 285
- **P&W Wasp**, 82, 115, 142, 146, 196, 200, 201
- **Renault**, 80
- **RR (Rolls-Royce)**, 178, 203, 221, 222, 247
- **Salmson**, 80
- **Turbomeca**, 208, 210, 235, 277
- **V-8**, 28, 30

Κοινωνία των Εθνών, βλέπε “League of Nations”

Κόλλσμαν, Παύλος, βλέπε “Kollsman, Paul”

Κουνδούρης, Δημήτριος, 118

ΚΠΑ (Κρατική Πολιτική Αεροπορία), βλέπε “ΚΥΠΑ (Κρατική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας)”

ΚΥΠΑ (Κρατική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), 122, 123, 155, επίσης βλέπε “ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας)”

Λάθαμ, Ουβέρτος, βλέπε “Latham, Hubert”
Λασκαρίδης, 304

Λεβαβασιέρ, Λέοντας, βλέπε “Levanassieur, Léon”

Λιακουνάκος, Θωμάς, 306

Λιλιένθαλ, Όθωνας, βλέπε “Lilienthal, Otto”

Λόκχιντ, Άλλαν Χεϋνς, βλέπε “Loughead, Allan H.”

Μακ Κάρθου, βλέπε “McCurdy, J.D.A.”

Μάνος, Κωνσταντίνος, 44, 54, 55

ΜΑΡΡΙΟΤ – Τροφοδοσία Αεροσκαφών
A.E., 261

Μάρσαλ, σχέδιο, 123, 125, 135

Μαύρα Κουτιά, βλέπε “FDR (Flight Data Recorder)”, επίσης βλέπε “CVR (Cockpit Voice Recorder)”

Μετεωρολογική Υπηρεσία, βλέπε “ΕΜΥ (Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία)”

Μετοχικά Ταμεία, 108, 134, 137, 141, 145, επίσης βλέπε “ΕΛΛΑΣ (Ελληνικές Αεροπορικές Συγκοινωνίες)”

Μιχαλόπουλος, Ανδρέας, 95

Μουσείο,

- **Helicopter Museum, Weston Super Mare**, Μ. Βρετανία, 209, 210
- **Musée de l’Air et de l’Espace de Bruxelles**, 38
- **Science Museum Wroughton**, Μ. Βρετανία, 203

Μουτούσης, Μιχαήλ, 55

Μπαντουβάς, Κώστας, 304

Μπελλ, Αλέξανδρος Γκράχαμ, Δρ., βλέπε “Bell, Alexander Graham, Dr.”

Μπλεριώ, βλέπε “Πτητικές Μηχανές”

Μπλεριώ, Λουίς, βλέπε “Blériot, Louis”

Μπόινγκ, Βίλχεμ, βλέπε “Boeing, Wilhem (William-Edward)”

Μπότσας, Ν.Ι., 88

Μπότσαρης, Δημήτριος, 117

Νηολόγιο Αεροσκαφών,

- **SX-AAI**, 111
- **SX-AAK**, 111
- **SX-ACA**, 105
- **SX-ACB**, 105, 106, 113
- **SX-ACD**, 105
- **SX-ACE**, 105
- **SX-ACF**, 109
- **SX-ACH**, 109
- **SX-ACI**, 109
- **SX-ADO**, 234, 380-382
- **SX-AOS**, 300
- **SX-APC**, 301
- **SX-APD**, 301
- **SX-APJ**, 301
- **SX-ASO**, 222, 224, 230, 233, 383
- **SX-BAA**, 128
- **SX-BAB**, 128, 132-134

Νηολόγιο Αεροσκαφών, (συνέχεια)

- **SX-BAC**, 128
- **SX-BAD**, 130, 199-201, 376-377
- **SX-BAE**, 130
- **SX-BAF**, 130
- **SX-BAG**, 131, 215-217
- **SX-BAH**, 131, 146-151
- **SX-BAI**, 131, 153-155, 376
- **SX-BAK**, 131
- **SX-BAL**, 131
- **SX-BAM**, 131
- **SX-BAN**, 131
- **SX-BAO**, 303, 341, 342
- **SX-BAP**, 303, 341, 342
- **SX-BAQ**, 302
- **SX-BAS**, 301
- **SX-BAT**, 301
- **SX-BAU**, 301
- **SX-BAV**, 302
- **SX-BAW**, 302
- **SX-BAX**, 301
- **SX-BAY**, 303
- **SX-BAZ**, 303
- **SX-BBA**, 142, 145
- **SX-BBB**, 142, 145
- **SX-BBC**, 142, 145
- **SX-BBD**, 142, 145
- **SX-BBE**, 146
- **SX-BBF**, 146
- **SX-BBG**, 221
- **SX-BBH**, 221
- **SX-BBI**, 221
- **SX-BBK**, 221
- **SX-BBL**, 222
- **SX-BBN**, 222
- **SX-BBO**, 222
- **SX-BBP**, 222
- **SX-BBQ**, 222, 225-228. 384-385
- **SX-BBR**, 222, 261-264
- **SX-BBS**, 222
- **SX-BBT**, 304, 342
- **SX-BBU**, 304
- **SX-BBV**, 302
- **SX-BBW**, 302
- **SX-BBY**, 302
- **SX-BBZ**, 302
- **SX-BCA**, 260, 346
- **SX-BCB**, 260
- **SX-BCC**, 260, 346
- **SX-BCD**, 260
- **SX-BCE**, 275
- **SX-BCF**, 275
- **SX-BCG**, 275
- **SX-BCH**, 275, 346
- **SX-BCI**, 275
- **SX-BCK**, 276
- **SX-BCL**, 276
- **SX-BDB**, 208, 232, 233
- **SX-BDC**, 208, 230-234, 385-386
- **SX-BDD**, 209
- **SX-BDE**, 209
- **SX-BDF**, 210
- **SX-BDG**, 222
- **SX-BDK**, 235
- **SX-BDL**, 236
- **SX-BDM**, 236
- **SX-BDN**, 236
- **SX-BDP**, 275
- **SX-BDQ**, 276
- **SX-BDR**, 276
- **SX-BEB**, 264
- **SX-BEC**, 264
- **SX-BED**, 275, 317
- **SX-BEE**, 275, 317
- **SX-BEF**, 275, 316
- **SX-BEG**, 276, 316
- **SX-BEH**, 277, 316
- **SX-BEI**, 277, 316
- **SX-BEK**, 310, 313, 349
- **SX-BEL**, 310, 349
- **SX-BEM**, 319
- **SX-BFA**, 306, 307
- **SX-BFH**, 276
- **SX-BFI**, 303
- **SX-BFK**, 303, 341, 342
- **SX-BFN**, 305
- **SX-BFO**, 302
- **SX-BFP**, 306
- **SX-BFT**, 305
- **SX-BFV**, 306, 307
- **SX-BFW**, 305
- **SX-BFX**, 305
- **SX-BGA**, 275
- **SX-BGB**, 275
- **SX-BGC**, 276
- **SX-BGD**, 276
- **SX-BGE**, 277, 286-288
- **SX-BGF**, 277
- **SX-BGH**, 304
- **SX-BGI**, 304, 342

Νηολόγιο Αεροσκαφών, (συνέχεια)

- SX-BGJ, 304
- SX-BGK, 304
- SX-BGL, 303
- SX-BGM, 304
- SX-BGN, 342, 343
- SX-BGQ, 343
- SX-BGR, 342
- SX-BGS, 342
- SX-BGV, 342
- SX-BGW, 342
- SX-BGX, 343
- SX-BGY, 342
- SX-BGZ, 342
- SX-BHC, 278
- SX-BHD, 278
- SX-BKA, 310, 313
- SX-BKB, 310
- SX-BKC, 310
- SX-BKD, 310
- SX-BKE, 310
- SX-BKF, 310, 311
- SX-BKG, 310
- SX-BKH, 316
- SX-BKI, 316
- SX-BKK, 316, 356
- SX-BKL, 316
- SX-BKM, 316
- SX-BKN, 316
- SX-BKT, 357
- SX-BKU, 357
- SX-BKX, 357
- SX-BLA, 316
- SX-BLB, 346, 348
- SX-BLC, 349
- SX-BLD, 357
- SX-BLM, 306, 342
- SX-BLN, 306
- SX-BLO, 306
- SX-BLP, 306
- SX-BLR, 306
- SX-BLT, 306
- SX-BLU, 306
- SX-BMA, 317, 349
- SX-BMB, 317, 349
- SX-BMC, 345
- SX-BMD, 358
- SX-BNA, 305
- SX-BNS, 299
- SX-BNT, 299
- SX-BSC, 300
- SX-BSD, 300
- SX-BSE, 300
- SX-BSF, 300
- SX-BSG, 300
- SX-BSH, 300
- SX-BSJ, 300
- SX-BSL, 299
- SX-BSV, 300
- SX-BTD, 305
- SX-BTE, 305
- SX-BTN, 343
- SX-BTO, 343
- SX-BVD, 357
- SX-BVM, 307
- SX-BVN, 307
- SX-CAO, 302
- SX-CAR, 302
- SX-CBA, 209
- SX-CBB, 210
- SX-CBC, 210, 311
- SX-CBD, 210, 311
- SX-CBE, 210
- SX-CBF, 223, 310
- SX-CBG, 285
- SX-CBH, 285
- SX-CBI, 285, 310, 314-315, 389
- SX-CBM, 224, 230
- SX-CDA, 155
- SX-CPH, 307
- SX-CVC, 307
- SX-CVH, 307
- SX-CVP, 307
- SX-DAA, 142, 143, 145
- SX-DAC, 146
- SX-DAD, 196
- SX-DAE, 196, 217-219, 379-380
- SX-DAF, 196
- SX-DAG, 196
- SX-DAH, 196
- SX-DAI, 196, 222
- SX-DAK, 203
- SX-DAL, 176, 203
- SX-DAM, 205
- SX-DAN, 204
- SX-DAO, 204
- SX-DAP, 208
- SX-DAQ, 208
- SX-DAR, 208
- SX-DAS, 208

Νηολόγιο Αεροσκαφών, (συνέχεια)

- **SX-DBA**, 178, 206, 223, 238
- **SX-DBB**, 207, 238
- **SX-DBC**, 207
- **SX-DBD**, 208
- **SX-DBE**, 209
- **SX-DBF**, 210
- **SX-DBG**, 223
- **SX-DBH**, 223
- **SX-DBI**, 223
- **SX-DBK**, 223
- **SX-DBL**, 223
- **SX-DBM**, 224
- **SX-DBN**, 235
- **SX-DBO**, 235, 276
- **SX-DBP**, 235
- **SX-DCI**, 301
- **SX-DFA**, 313, 317
- **SX-DFB**, 317
- **SX-DFC**, 317, 349
- **SX-DFD**, 317, 349
- **SX-DKI**, 301
- **SX-DVA**, 341
- **SX-DVB**, 341
- **SX-DVC**, 341
- **SX-DVD**, 341
- **SX-DVE**, 342
- **SX-DVF**, 342
- **SX-DVG**, 343
- **SX-DVH**, 343
- **SX-DVI**, 343
- **SX-ECH**, 390-395
- **SX-ERA**, 285, 286
- **SX-ERB**, 286
- **SX-ERC**, 286
- **SX-HAC**, 208
- **SX-HAH**, 210, 277
- **SX-HAK**, 224, 229
- **SX-HAN**, 235
- **SX-HAO**, 230, 236
- **SX-HAI**, 223, 276
- **SX-HBF**, 223, 276
- **SX-HBI**, 277
- **SX-HBO**, 277, 278
- **SX-HBP**, 277
- **SX-OAA**, 236, 266-267, 278
- **SX-OAB**, 236, 317
- **SX-OAC**, 278
- **SX-OAD**, 278, 389-390
- **SX-OAE**, 278

Νιάρχος, Σταύρος, 166, 169

Ντα Βίντσι, Λεονάρδος, βλέπε *“da Vinci, Leonardo”*

Ντάγκλας, Ντόναλντ, βλέπε *“Douglas, Donald Wills”*

ΝτεΧάβιλλαντ, Τζέφρεϋ, σερ, βλέπε *“de Havilland, Geoffrey, Sir”*

Ντουλίτλ, Δημήτριος, βλέπε *“Doolittle, Jimmy, lieutenant”*

ΟΑΥ (Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες), 349, 350, 355, 356, 359

ΟΗΕ (Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών), βλέπε *“UN (United Nations)”*

Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, βλέπε *“Αερομεταφορέας”*

Ολυμπιακή Τουριστική, 285

Όργανα,

- **κινητήρα**, 70
- **κλίσης**, 70
- **ορίζοντας, τεχνητός**, 116
- **πυξίδα**, 70, 116, 326
- **Ταχύμετρο**, 29, 70
- **Υψόμετρο**, 29, 61, 62, 70, 185, 249

Ουίτνεϋ, Άμος, βλέπε *“Whitney, Amos”*

Ουτοσκίν, Σέργιος, βλέπε *“Utotckeen, Sergeu”*

Πανταζόπουλος, 299

Παπάγος, Αλέξανδρος, 162, 163, 165

Παπαδάκος, Ευάγγελος, 89, 103

Παπαστρατηγάκης, Λεωνίδας, 103, 127

Πασχάλης, Θάνος, 361

Πιέρ Γκαρντέν, βλέπε *“Γκαρντέν, Πιέρ”*

Πιλαδάκης, 299

Πιλότος, Αυτόματος, βλέπε *“Auto-Pilot”*

Πλέγμα, μεταλλικό, επίστρωσης εδάφους,
βλέπε *“PSP (Pierced Steel Planking)”*

Πόγγης, Ρένος, 118, 133

Πόλεμος κατά της Τρομοκρατίας, 337-338

Πόλεμος της Γιουγκοσλαβίας, 318

Πόλεμος του Κόλπου, 309

Πολιτικής Αεροπορίας, Υπηρεσία, βλέπε *“ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας)”*

Πραττ & Ουίτνεϋ, βλέπε *“P&W (Pratt & Whitney)”*

Πραττ, Φράνσις Α., βλέπε *“Pratt, Francis Ashbury”*

Προμηθεύς, εταιρεία, 95, 97

Προσγείωσης, ενόργανης, σύστημα, βλέπε

“ILS (Instrument Landing System)“

Πτήσεων, Ασφάλεια, βλέπε “Ασφάλεια Πτήσεων”

Πτήση,

- **Renegade**, βλέπε “Renegade flight”
- **Ελευθερη**, βλέπε “Free Flight Concept”
- **Ενόργανη**, 116, 175, επίσης βλέπε “IFR (Instrument Flight Rules)“
- **Εξόψεως**, βλέπε “VFR (Visual Flight Rules)“
- **Μη επανδρωμένη**, 36
- **Τυφλή**, 116, 175

Πτητικές Μηχανές,

- **Aerospatiale**, 208, 210, 224, 235, 245, 277, επίσης βλέπε “ATR”, επίσης βλέπε “Concord SST”
- **Airbus A300**, 247-248, 264, 265, 275, 276, 277, 278, 303, 310, 311, 313, 316, 317, 319, 349
- **Airbus A320**, 300, 301, 342, 343, 357 - **Airbus A340**, 313, 315, 316, 317, 349
- **ATR**, 303, 341, 342
- **Avro**, 155, 161, 341
- **Beechcraft**, 301
- **Bell**, 276
- **Boeing 707**, 178-179, 205-210, 214, 235, 237, 238, 239-244, 276, 285
- **Boeing 720**, 223, 235, 265, 275
- **Boeing 727**, 209, 210, 223, 260, 282-284, 285, 302, 310, 311, 314
- **Boeing 737**, 259, 260, 275, 276, 278, 281-282, 285, 300, 304, 305, 306, 310, 311, 313, 316, 317, 321, 342, 343, 345, 346, 349, 351, 357, 358
- **Boeing 747**, 184, 236, 257, 266-267, 272, 276, 278, 313, 315, 316, 317, 313, 315, 316, 317, 319
- **Boeing 757**, 302, 307, 335, 336, 337 - **Boeing 767**, 285, 286, 310, 335, 336
- **Bölkow**, 230, 236
- **Britten**, 222, 276
- **Cessna**, 222, 250, 275, 276, 299, 301
- **Comet**, 175-178, 197, 203, 204, 209, 243
- **Concord SST (Super Sonic Transporter)**, 245-247
- **Convair**, 166
- **de Havilland**, 111, 305, επίσης βλέπε “Comet”
- **Dornier**, 278
- **Embraer**, 306

- **Fairchild**, 300
 - **Falcon**, 301, 390-395
 - **Fokker**, 300, 303
 - **Ford Trimotor**, 81, 104
 - **Learjet**, 222, 224, 230, 299
 - **Liberator**, 142, 143-144, 145, 146, 161
 - **Lockheed Constellation**, 82, 250
 - **Lockheed Tristar**, 82
 - **Piaggio**, 208, 230-234
 - **Piper**, 208, 209, 210, 234, 235, 236, 250, 301
 - **Saab**, 305
 - **Short**, 221, 275, 276, 277, 286-288, 305
 - **Sud Aviation**, 209
 - **Tupolev**, 246
 - **Viscount**, 168
 - **Yakovlev**, 224, 321-328
 - **YS-11**, 191, 221, 222, 225-228, 261-264, 265, 276
 - **Αντουανέττα (Antoinette)**, 28, 29, 30, 58
 - **Αστρά (Astra)**, 69
 - **Βέγκα (Lockheed Vega)**, 81
 - **Βέλος**, 85, 86
 - **Βοϊσίν (Voisin)**, 31, 38, 39
 - **Γιούνκερς (Junkers)**, 80, 104, 105, 108, 121, 155, 156, 161
 - **Κέρτις (Curtiss)**, 35, 36
 - **Μπλεριώ (Bleriot)**, 28, 29, 39, 40, 47, 54, 56, 57, 58, 62, 68, 80
 - **Μπρεγκιέ (Breguet)**, 71, 89
 - **Νιεπόρτ (Nieuport)**, 47, 49, 51-52, 54, 57, 80
 - **Ντάγκλας (Douglas)**, 137-140, 146, 166, 168, 196, 205, 208, 213-214, 217-219, 222, 223, 250, 269-273, 302, 307, επίσης βλέπε “Ντακότα”
 - **Ντακότα (Dakota)**, 81, 115, 117, 127, 128, 130, 131, 133, 142, 145, 146, 151-153, 153-155, 164, 175, 176, 195, 199-201, 215-217, 221, 241
 - **Φάρμαν (Farman)**, 31, 42, 43, 45, 80
 - **Χάντλεϊ (Handley)**, 71
- Πτητικές Μηχανές, Πειραματικές,**
- **Boeing 367-80**, 178
 - **He 178**, 115, 175
 - **Me 262**, 115, 175
 - **Αεροπλάνο (Avion)**, 22
 - **Αίολος (Eole)**, 21-22
 - **ελικόπτερο**, 19, 81
 - **Ιούνιος Κοριός (June Bug)**, 33

Πτητικές Μηχανές, Πειραματικές, (συνέχεια)

- **Κόκκινη Πτέρυγα (Red Wing), 33**
- **Λευκή Πτέρυγα (White Wing), 33**
- **Περιστερά, 17**
- **Πετομηχανή (Flyer), 26, 27, 28**
- **Πτηνό, 19**
- **νυκτερίδα, 18, 19, 21**

Πυξίδα, βλέπε “Όργανα”

Πωλάν, Λουίς, βλέπε “Paulhan, Louis”

Ραδιοβοηθήματα, βλέπε “Αεροναυσιπλοΐα”

Ραδιοναυτιλία, βλέπε “Ραδιοβοηθήματα”

Ραδιοσημαντήρες, βλέπε “Marker Beacons”

Ραδιοϋψόμετρο, βλέπε “LRRA (Low Range Radio Altimeter)”

Ραδιοφάροι, Μη Κατευθυντικοί, βλέπε “NDB (Non Directional Beacons)”

Ραδιοφάροι, Παγκτευθυντικοί (Πολυακτινικοί), βλέπε “VOR (VHF Omni-directional Range beacon)”

Ραδιοφάροι, τετρακτινικοί, βλέπε “Αεροναυσιπλοΐα”

Ράϊτ, αδελφοί, 20, 23, 25-28, 36

Ράϊτ, Βίλμπουρ, βλέπε “Wright, Wilbur”, επίσης βλέπε “Ράϊτ, αδελφοί”

Ράϊτ, Όρβιλ, βλέπε “Wright, Orville”, επίσης βλέπε “Ράϊτ, αδελφοί”

Ραντάρ, βλέπε “Αεροναυσιπλοΐα”

Ρέντσελερ, Φρειδερίκος, βλέπε “Rentschler, Frederick Brant”

Σαβέζ, Γεώργιος, βλέπε “Ch vez, Jorge”

Σακελλίωνας, Ι., 140, 143, 145

Σέγκουϊν, Λαυρέντιος & Λουίς, βλέπε “Séguin, Laurent & Louis”

Σέδες, βλέπε “Αεροδρόμιο”

Σέλφριντζ, Θωμάς Ε., βλέπε “Selfridge, Thomas E., Lieutenant”

ΣΕΧΟΑ (Σχολή Εκπαίδευσης Χειριστών Ολυμπιακής Αεροπλοΐας), 277

Σιμιγδαλάς, Αντώνης Ν., 299, 361

Σιμιγδαλάς, Νίκος, 299

Σιόκας, βλέπε “Siokas Reisen”

Σουέτ, Ερρίκος, 39

Σπέρρυ, Λαυρέντιος, βλέπε “Sperry, Lawrence”

Συμβούλιο της Ευρώπης, 289, 294, 299

Συνθήκη,

- **Διεθνής ~ Αεροπλοΐας, βλέπε “CINA (Convention Internationale de la**

Navigation Aérienne)”

- **Σικάγου, βλέπε “ICAO (International Civil Aviation Organization)”**

Σωβιέρ, Λουκιανός, βλέπε “Chauviere, Lucien”

ΤΑΕ (Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις ΟΕ), 110-111, 113, επίσης βλέπε “ΤΑΕ (Τεχνικά Αεροπορικά Επιχειρήσεις)”

ΤΑΕ (Τεχνικά Αεροπορικά Επιχειρήσεις), βλέπε “Αερομεταφορέας”

Ταχύμετρο, βλέπε “Όργανα”

Τζάμπο (Jumbo), βλέπε “Πτητικές Μηχανές - Boeing 747”

Τηλεμετρικός σταθμός, βλέπε “DME (Distance Measuring Equipment)”

Τηλεπικοινωνίες, βλέπε “Αεροναυσιπλοΐα”

Τρούμαν, δόγμα, 135, επίσης βλέπε “Μάρσαλ, σχέδιο”

Τσατσάκης, Μάνος, 305

Τσεκλένης, Γιάννης, 223

Υδρόσκαλα, βλέπε “Αερολιμένας, Ναυτικός”

ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), 86, 122, 181, 189-193, 232, 255-258, 298, 302, 307, 312, 313, 314, 359

Υπουργείο Αεροπορίας, 86, 89, 91, 92, επίσης βλέπε “ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας)”

Υψόμετρο, βλέπε “Όργανα”

Φάλκον, ατύχημα, 390-395

Φάρμαν, Ερρίκος, βλέπε “Farman, Henry”

Φάροι, βλέπε “Αεροναυσιπλοΐα”

Φύδης, Ε., 132

Φωκάς, “Δαιμονόπληκτος”, 17

Χατζηνικολής, Ιωάννης, 117

Χατζής, Γεώργιος, 303

Χόρτον, Χ., βλέπε “Morton, H.M.”

Ωμέγα, βλέπε “Κινητήρας”

Ωνάση, Χριστίνα, 233

Ωνάσης, Αλέξανδρος - Σωκράτης, 208, 223, 230-234, 235

Ωνάσης, Αριστοτέλης, 166, 167, 195-197, 201, 205, 206, 208, 209, 211, 221-224, 225-238, 259

Η παρούσα ιστορία αποτελεί την πρώτη ουσιαστική προσπάθεια ολοκληρωμένης καταγραφής της εξέλιξης μιας από τις πλέον σύνθετες ανθρώπινες δραστηριότητες, των δημόσιων αερομεταφορών.

Ο σκοπός της παρούσας εργασίας περιορίζεται στην καταγραφή των «πραγματικών γεγονότων» αποφεύγοντας παραπέρα αναλύσεις ή τοποθετήσεις. Πρόκειται για μια συνοπτική περιγραφή των εξελίξεων, γιαυτό και δίνονται εκτενείς αναφορές των πηγών, για όσους θα ήθελαν περισσότερες πληροφορίες.

Καταβλήθηκε κάθε δυνατή προσπάθεια κατά τη σύνταξη της εργασίας, να αποφευχθούν σφάλματα και παραλείψεις. Όμως η πολυπλοκότητα του αντικειμένου και το πλήθος των πληροφοριών που περιέχονται στην παρούσα εργασία είναι τέτοια που ενδέχεται να έχουν ξεφύγει σφάλματα ή να υπάρχουν κάποιες παραλείψεις. Γιαυτό σας προτρέπω να ανατρέχετε στις διάφορες πηγές, και θα είμαι ιδιαίτερα ευτυχής σε κάθε περίπτωση που διορθώνετε κάποιο σφάλμα ή παράλειψη που περιέχεται σε αυτή την εργασία μου.

Αντώνης Γ. Βασάκης