

Σε τρεις μήνες θα μάθουμε τους «ενόχους»

→ Τι διαπιστώνεται στο πόρισμα για την πτώση του Falcon

Υπό καθοστές διακοπών και ίσως και αδιαφορίας υποδέχτηκε η ελληνική κυβέρνηση χτες το πρωί το πόρισμα της Ρουμανικής Αρχής Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων για το δυστύχημα του Falcon στις 14 Σεπτεμβρίου 1999. Το τραγικό συμβάν, είχε ως αποτέλεσμα το θάνατο 7 ατόμων, μεταξύ των οποίων και ο αναπληρωτής υπουργός Εξωτερικών, Γιάννος Κρανιδιώτης.

Οι κύριες αιτίες αναφέρονται η τεχνική βλάβη και λανθασμένη πλοήγηση του αεροσκάφους.

Αυτό αναφέρεται σε σχετική του επιστολή ο

Βασίλει Τόκου, αρχιπρωθυπουργός της Επιθεώρησης Πολιτικής Αεροπορίας του ρουμανικού υπουργείου Μεταφορών.

Κατόπιν το πόρισμα αποστάλη από τον υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών Χρήστο Βερελή στον εισαγγελέα Πλημμελειοδικών, καθώς και στο Ανακριτικό Συμβούλιο Αεροπορικών Ατυχημάτων για την ολοκλήρωση της διαδικασίας διερεύνησης που προβλέπεται στον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (ν. 1815/1988).

Όπως δήλωσαν κύκλοι του υπουργείου Μεταφορών, αντίγραφο του ρουμανικού πορίσματος βρίσκεται στη διάθεση των οικογενειών των θυμάτων.

Ο αερολιμενάρχης του αεροδρομίου του Ελληνικού Ιωάννης Χαραλαμπίδης, πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής Προανάκρισης που συγκροτήθηκε για τη διερεύνηση των αιτιών του δυστυχήματος, εξερχόμενος από το υπουργείο Μεταφορών επισήμανε ότι σε 3 μήνες περίπου εκτιμάται ότι θα έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία απόδοσης ευθυνών για το δυστύχημα.

Η επιτροπή διερεύνησης (στην οποία συμμετέχουν εμπειρογνώμονες από τη Γαλλία, την κατασκευαστρια εταιρεία Dassault, τις ΗΠΑ, τη Γερμανία, την Ελλάδα και τη Μεγάλη Βρετανία), διαπίστωσε ως κύριες αιτίες του δυστυχήματος:

1 Τη λανθασμένη εκτίμηση του κινδύνου από τη βλάβη του αντισταθμιστή δύναμης στη λαβίδα (σύστημα ανόδου-καθόδου).

2 Την παρέμβαση του πληρώματος στον αυτόματο πιλότο.

3 Τις λανθασμένες εντολές σε περίπτωση μεγάλων ταχυτήτων και βλάβης του αντισταθμιστή, που οδήγησαν στην εμφάνιση των ταλαντεύσεων.

4 Τη μη χρησιμοποίηση των ζωνών ασφαλείας κατά τη διάρκεια της καθόδου, που επιδείνωσε την κατάσταση.

Ακόμη, στο πόρισμα οι ρουμανικές αρχές δίνουν προς τους τεχνικούς της Ολυμπιακής Αεροπορίας οδηγίες πρόληψης ενός τέτοιου συμβάντος.

Υπενθυμίζεται ότι το πόρισμα «Τουλόκν-Φίσερ» για τα αίτια του δυστυχήματος, που είχε παραγγελθεί από τον εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Ισίδωρο Ντογιάνκο, επέρριπτε ευθύνες κυρίως στο πλήρωμα του Falcon, την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και τους τεχνικούς της Ολυμπιακής.

Αναγνωρίζει, τέλος, την ύπαρξη μηχανικής βλάβης.

Αντίγραφο του ρουμανικού πορίσματος βρίσκεται ήδη στη διάθεση των οικογενειών των θυμάτων

■ ΧΑΡΗΣ ΝΤΙΓΡΙΝΤΑΚΗΣ

ΔΕΝ ΣΥΓΚΑΛΥΦΘΗΚΑΝ ΤΕΛΙΚΑ ΟΙ ΕΥΘΥΝΕΣ...

→ Και το ελληνικό και το ρουμανικό πόρισμα για τα αίτια του δυστυχήματος που στοίχισε τη ζωή 7 ανθρώπων είναι ξεκάθαρα και συμπίπτουν

Το μοιραίο βράδυ της 14ης Σεπτεμβρίου 1999 ο πρωθυπουργός Κώστας Σημίτης δέχθηκε «ένα ισχυρό προσωπικό και πολιτικό πλήγμα». Ο Γιάννος Κρανιδιώτης έχασε τη ζωή του «σε αουθάιστο» αεροπορικό δυστύχημα αφήνοντας ένα κενό που η ελληνική διπλωματία και ο κυπριακός ελληνομοσ αδυνατούν ακόμη και σήμερα να καλύψουν.

Τι ώρες της οδύνης και της σύγχυσης γύρω από τα αίτια που προκάλεσαν τις φονικές ταλαντεύσεις του μοιραίου Φάλκον, ο πρωθυπουργός ανέθεσε σε έναν από τους πιο πιστούς του ανθρώπους, το γραμματέα του υ-

πουργικού συμβουλίου **Σωκράτη Κεσμιδη**, μια ειδική αποστολή.

Να παρακολουθεί διακριτικά τις έρευνες για τον εντοπισμό των αιτιών και την απόδοση των ευθυνών αποτρέποντας παράλληλα τις όποιες προσπάθειες συγκάλυψης εκδηλώνονταν από ορισμένους, οι οποίοι θα ήθελαν να ρίξουν και πάλι τις ευθύνες «στο Θεό και την κακία την ώρα».

Ο ίδιος φρόντισε με δηλώσεις του να στείλει το μήνυμα προς πίσσα κατεύθυνση από την πρώτη στιγμή.

«Οι ευθύνες», είχε πει, «θα αποδοθούν σε όποιο επίπεδο και αν βρίσκονται».

Ο «φόβος» του Κώστα Σημίτη ήταν μήπως επικρατήσουν σκοπιμότητες

με στόχο να μη θιγούν «οι συνάδελφοι και η εταιρεία».

Το μόνο ξεκάθαρο εκείνες τις πρώτες τραγικές ώρες ήταν ότι υπήρχαν ευθύνες.

Ο πρωθυπουργός ζήτησε να ξεκινήσει η διαδικασία εντοπισμού και απόδοσης τους «χωρίς να ληφθούν υπ' όψιν ισορροπίες και ειδικές περιστάσεις».

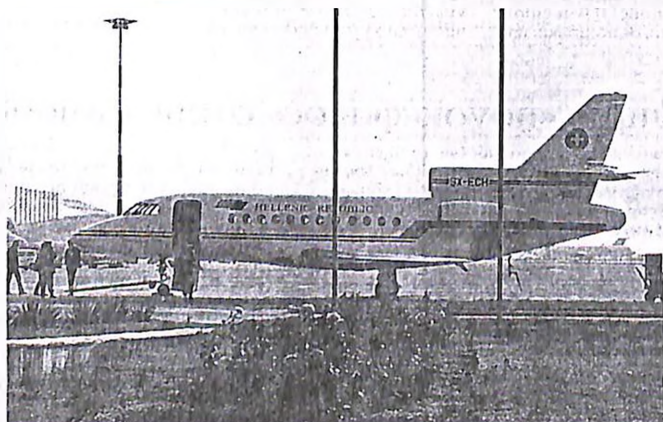
Το πόρισμα της ρουμανικής πλευράς, όπως και το αντίστοιχο της ελληνικής προανακριτικής επιτροπής με επικεφαλής τον αερολιμενάρχη Κ. Χαραλαμπίδη, το οποίο είναι έτοιμο εδώ και μήνες και δεν δημοσιοποιήθηκε ώστε να μη θεωρηθεί παρέμβαση στο έργο των ρουμανικών αρχών,



Δυσαναπλήρωτο ακόμα και σήμερα το κενό που άφησε η απώλεια του Γιάννου Κρανιδιώτη.

είναι σαφέστατο στον εντοπισμό των αιτιών και των ευθυνών.

Τα δύο πορίσματα, εκτός του ότι συμπίπτουν απόλυτα, το ελληνικό είναι απλά διατυπωμένο σε πιο αυστηρό ύφος, είναι «από τα πλέον ξεκάθαρα που έχουν εκδοθεί ποτέ με αφορμή παρόμοια περιστατικά».



Και τα δύο πορίσματα συμπίπτουν απόλυτα στον προσδιορισμό και την απόδοση των ευθυνών. Το λόγο πλέον έχουν οι εισαγγελείς.

Έγιναν παρεμβάσεις, αλλά χωρίς αποτέλεσμα

Η πορεία για τη σύνταξη και την έκδοσή τους όμως δεν ήταν «ανεμπόδιστη». Σύμφωνα με πληροφορίες, υπήρξαν και πάλι οι «καλοθελητές» οι οποίοι, προτάσσοντας «το μεζόν αγαθό της προστασίας του κύρους του εθνικού αερομεταφορέα», άλλοτε κομψά και άλλοτε άκομψα, επεδίωξαν να «απαλλάξουν τις διατυπώσεις και τα συμπεράσματα». Οι «πηγές» των παρεμβάσεων, σύμφωνα με κυβερνητικούς παράγοντες, εντοπίζονται κυρίως στην Ένωση των Χειριστών και στην προηγούμενη, «βρετανική», διοίκηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Μέσω του Τύπου ή ακόμη και με «την υποβολή επιστημονικών» στα μέλη των επιτροπών, προσπάθησαν να αποτρέψουν «να μπει το μαχαίρι στο κόκαλο». Ευτυχώς, όμως, για την κοινωνία μας και το πολιτικό σύστημα, τα δύο πορίσματα ήρθαν να ανατρέψουν τη λαϊκή ρήση ότι «όλα κουκουλώνονται». Το λόγο πλέον έχουν οι εισαγγελείς.