

# ΠΑΡΑΣΚΗΝΙΟ

## ΦΑΛΚΟΝ I

Χρειάστηκε να συμβεί ένα τόσο σοβαρό ατύχημα, σε ένα τόσο σημαντικό αεροσκάφος όπως το πρωθυπουργικό Φάλκον, να χάσουν τη ζωή τους 7 άνθρωποι και να περάσουν δεκαπέντε μήνες για να διαπιστωθεί αυτό που επί χρόνια σιγοπιθύριζαν γνώστες του αεροπορικού χώρου. Όπως αναφέρει το πόρισμα του Αντικρικού Συμβουλίου Αεροπορικών Ατυχημάτων που παραδόθηκε προχθές, ουδείς ασκούσε δεσποθετημένο έλεγχο στον τρόπο λειτουργίας του συγκεκριμένου αεροσκάφους: ούτε το υπουργείο Μεταφορών, ούτε η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, που είναι η αρμόδια κρατική αρχή ελέγχου. Τι κι αν πετούσαν με αυτό ανώτατοι πολιτικοί ή πολιτειακοί παράγοντες; Ισχυε και σε αυτό η «ενός ανδρός αρχή», του Μιλτιάδη Τσαγκαράκη, άλλοτε πιλότου του Ανδρέα Παπανδρέου, μετέπειτα γενικού διευθυντή της Ο.Α. και ως σήμερα γενικού διευθυντή Πιπτικής Εκμετάλλευσης.

Μόνο που στην αεροπορία ισχύει διεθνώς η αρχή της διάκρισης ανάμεσα σε ελεγκτές και ελεγχόμενους που διασφαλίζει ότι, ακόμη κι αν ένας κάνει το λάθος, θα υπάρχει ο άλλος που πάντα θα το εντοπίζει...

A. X.

## ΦΑΛΚΟΝ II

«Η αρχή και το τέλος» για το Φάλκον ήταν όμως, όπως προκύπτει από το πόρισμα, ο Μ. Τσαγκαράκης. Εφθασε μάλιστα στο σημείο, όταν άλλο στέλεχος είχε αποφασίσει το 1998 να μη βάζει κυβερνήτη του πιλότου της μοιραίας πτήσης, Λ. Ανδρουλάκη, να του πει ότι η ευθύνη είναι δική του και «να μην ανακατεύεται». Πώς όμως ο κ. Τσαγκαράκης να μην έχει αποκτήσει τέτοια εξουσία, όταν ήταν πολλοί οι ιπτάμενοι που ήθελαν να έχουν την εύνοιά του; Υπήρχε άλλωστε η ελπίδα ότι αν πετούσαν με το Φάλκον, θα γνώριζαν

και εκείνοι τους κυβερνητικούς και ίσως κάποτε έφθαναν στα αξιώματα του κ. Τσαγκαράκη. Και η κυβέρνηση τι έκανε;

Μόλις το 1999 ψήφιστηκε ο νόμος 2733 με τον οποίο την αρμοδιότητα για το Φάλκον έπαιρνε η γενική γραμματεία του υπουργικού συμβουλίου, ο οποίος όμως δεν εφαρμόστηκε.

A. X.