

ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ «ΑΛΛΗΛΟ- ΓΡΑΦΙΑ» ΓΙΑ ΤΟ ΜΟΙΡΑΙΟ «ΦΑΛΚΟΝ»

Η ΥΠΟΘΕΣΗ του μοιραίου πρωθυπουργικού «Φάλκον» δεν έχει κλείσει ακόμα (ας γίνεται προσπάθεια να δοθεί αυτή η εντύπωση) και η συνέχεια θα είναι ενδιαφέρουσα.

Έχει όμως αξία να ριζούμε λίγο παραπάνω φως σε ό,τι αφορά την ευθύνη πολιτικών προσώπων σχετικά με τα όσα έγιναν πριν το μοιραίο δυστύχημα του Σεπτεμβρίου του 1999, το οποίο στοίχισε την ζωή επτά ανθρώπων μεταξύ αυτών και του Γιάννου Κρανιδιώτη.

● Ο γραμματέας του Υπουργικού Συμβουλίου Σ. Κοσμίδης δηλώνει ότι δεν είχε καμιά αρμοδιότητα σχετικά με τη φροντίδα και την καταλληλότητα του «Φάλκον», παρ' ό,τι σύμφωνα με τους νόμους και τις αποφάσεις του Υπουργικού Συμβουλίου - υπεύθυνος για το «Φάλκον» ήταν αυτός: ο γ.γ. του Υπουργικού Συμβουλίου!

(ΠΕΡΙΕΡΓΟ, βεβαίως, γιατί ο γ.γ. του Υπουργικού Συμβουλίου να έχει τέτοια αρμοδιότητα, αλλά έτσι έχουν τα πράγματα).

● Ο τότε υπουργός Μεταφορών Τ. Μαντέλης λέει το ίδιο: «Καμιά ευθύνη».

Τα όσα δηλώνουν οι δύο αρμόδιοι κυβερνητικοί παράγοντες στις ανακριτικές αρχές, είναι ενδεικτικά του κλίματος που επικρατεί στους κυβερνητικούς κύκλους για το δυστύχημα του «Φάλκον».

ΓΙΑ ΜΙΑ ακόμα φορά κανείς δεν ξέρει τίποτε, κανείς δεν είναι υπεύθυνος, ούτε κατ' ελάχιστο...

ΣΗΜΕΡΑ, λοιπόν, δημοσιεύουμε:

1 Την κατάθεση του Τάσου Μαντέλη στον ανακριτή που διεξάγει την έρευνα, με ημερομηνία 14 Οκτωβρίου 2000.

2 Την αλληλογραφία του γραμματέα του Υπουργικού Συμβουλίου Σωκράτη Κοσμίδη με τον πρόεδρο του Ανωτάτου Ανακριτικού Συμβουλίου, αεροπαιτή Ανδρέα Κατσιφα.

★ Ο Μαντέλης δηλώνει ότι, σύμφωνα με τον νόμο, δεν ήταν αρμόδιος για το «Φάλκον» (αφίρνοντας έτσι τις ευθύνες στον Κοσμίδη) και δικαιολογεί τη στάση του σχετικά με τον τότε Γενικό Διευθυντή Πιπτικής Εκμετάλλευσης της Ο.Α. και υπεύθυνο για τα πληρώματα του «Φάλκον» Μ. Τσαρχαράκη, τον οποίο είχε αποκλείσει «δολοφρόνο» αμέσως μόλις έγινε γνωστό το μοιραίο ταξίδι του θανάτου.

ΚΟΣΜΙΔΗΣ Είμαι αναρμόδιος

★ Ο Σ. Κοσμίδης δηλώνει ότι η μόνη αρμοδιότητα που είχε αφορούσε την «ορθολογική χρήση του «Φάλκον», βάσει απόφασης του ίδιου του πρωθυπουργού Κων. Σημίτη.

Να σημειώσουμε ότι σε ό,τι αφορά τη χρήση του «Φάλκον», γινότανε της κακομοίρας ποιος θα το πρωτοπάρει, γι' αυτό και ο πρωθυπουργός αποφάσισε να βάλει τον Κοσμίδη να δίνει άδεια χρήσης στους υπουργούς.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ του Ανωτάτου Ανακριτικού Συμβουλίου όμως δηλώνει - όπως θα δείτε - ότι ο Κοσμίδης είναι υπεύθυνος και του ζητάει να δώσει τα στοιχεία που έχει για την τεχνική κατάσταση του «Φάλκον», κάτι που ο γ.γ. του Υπουργικού Συμβουλίου αρνείται έως το τέλος!

ΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑ είναι κατά πόσο ο αεροπαιτής πήρε υπόψη του, κατά τη σύνταξη του πορίσματος του Ανωτάτου Ανακριτικού, τα στοιχεία που δ ε ν του έδωσε ο Κοσμίδης!

11 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ. Ο αεροπαιτής Α. Κατσιφας, πρόεδρος του Ανωτάτου Ανακριτικού Συμβουλίου, όπως είπαμε ζητάει από τον Σ. Κοσμίδη να του απαντήσει σε σειρά ερωτημάτων σχετικά με τις αρμοδιότητές του αλλά και με την συγκεκριμένη πτήση.

ΚΑΤΕΙΦΑΣ: «Το Συμβούλιο προς πληρέστερη διακρίβωση των αιτιών, των συντελεστών παραγόντων και των εν γένει συνθηκών του ατυχήματος, αποφάσισε την ενέργεια περαιτέρω ανακρίσεως, σύμφωνα με το άρθρο 145 του Ν. 1815/88 και τις έχουσες εφαρμογή διατάξεις του Κ.Π.Δ. Στα πλαίσια αυτής της έρευνας, εν όψει των απειριών που εμφανίζει η ρομμανική έκθεση, όπως και αυτή της ΥΠ.Α. που διενεργεί παράλληλη διερεύνηση, αλλά και των λοιπών στοιχείων του φακέλου, που δεν έχουν την απαιτούμενη πληρότητα, σας παρακαλώ, υπό την ιδιότητά σας του αρμοδίου για την χρήση κ.λπ. του συγκεκριμένου αεροσκάφους, σύμφωνα με το άρθρο 39 του Ν. 2733/1999, και με την επιφύλαξη της ένορκης εξέτασής σας επί των στο παρόν διατυπωμένων ερωτημάτων και των εν' αυτών απαντήσεών σας, όπως και τυχόν άλλων αποριών του Συμβουλίου, μας απαντήσετε εγγράφως, το συντομότερο δυνατόν, με βάση τα από εσάς τηρούμενα στοιχεία για τα εξής:

1 Αν ενημερωθήκατε και πότε περί τής στο ως άνω αεροσκάφος επιβίβασης και δι' αυτού μεταφορές προσώπων σχετιών προς το κυβερνητικό έργο, όπως για παράδειγμα του θανόντος υιού Κρανιδιώτη. Σε καταφατική απάντησή σας αν εγκρίνατε την μεταφορά αυτή.



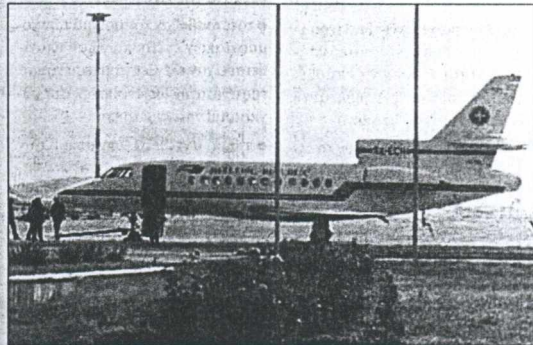
2 Αν ασκήσατε έλεγχο επί του υπεύθυνου για την καταλληλότητα του αεροσκάφους προς μεταφορά κυβερνητικών προσώπων, εν όψει της και κατά το παρελθόν εμφανίσεως ο' αυτό βλαβών που δεν επιδιορθώθηκαν και ήσαν προφανώς σε γνώση σας ακόμη και από τα ΜΜΕ.

3 Ποια η σύνθεση των πληρωμάτων του σκάφους (κυβερνήτης κ.λπ.) από της ισχύος του Ν. 2733/1999 και μέχρι του ατυχήματος. Πόσα και ποια ταξίδια πραγματοποίησε αυτό εντός και εκτός της Ελλάδας. Ποια τα επιβαίνοντα σε καθένα απ' αυτά πρόσωπα, αν είχε υποβληθεί η σχετική αίτηση από το ενδιαφερόμενο κυβερνητικό πρόσωπο, αν αυτή είχε εγκριθεί από εσάς και είχε τηρηθεί το περιεχόμενο της ή αν αυτό, ως προς τον προσορισμό, τα επιβαίνοντα πρόσωπα κ.λπ., είχε τροποποιηθεί με δική σας συναίνεση ή όχι.

26 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ. Ένα δεκαπενθήμερο μετά, ο γ.γ. του υπουργικού αποπτά δηλώνοντας αναρμόδιος για τον ουσιαστικό έλεγχο του μοιραίου αεροσκάφους.

● Αρχικά αναφέρεται στο ιστορικό της υπόθεσης αφού λέει στον αεροπαιτή: «Μου απευθύνετε την ως άνω επιστολή - ερωτηματολόγιο, προφανώς επειδή αγνοείτε ποια ήταν η αποκλειστική αρμοδιότητα, η οποία μου είχε ανατεθεί και αναφέρεται στα επισυναπτόμενα έγγραφα. Για να σας διευκολύνω, αναφέρομαι συνοπτικά το ιστορικό του «falcon». Το ιστορικό:

1 Στις 16.12.92 υπογράφηκε σύμβαση μίσθωσης μεταξύ α' Ταμείου Αεροπορικής Άμυνας, ως ιδιοκτήτη-εμψυχωτή του FALCON, β' Ολυμπιακής Αεροπορίας, ως μισθώτριας εταιρείας, και γ' Ελληνικού Δημοσίου, ως εκ τρίτου συμβαλλόμενος, υπόχρεου σε καταβολή του ανταλλάγματος της χρήσης (σχ.1). Διάκριση ορίσθηκε πενταετής, αρχόμενη από την παραλαβή του Α/Φ που δεν είχε συντελεσθεί ακόμη. Η σύμβαση αυτή μετά τη λήξη της πενταετίας ανανεώθηκε «αυτομάτως», εφόσον κανένα συμβαλλόμενο μέρος δεν την κατήγγειλε (άρθρο 2 σύμβασης). Συνεπώς, δεν υπήρξε χρονικό κενό στην ισχύ της



σύμβασης. Σύμφωνα με την ίδια σύμβαση, η Ο.Α. ανέλαβε την υποχρέωση (άρθρο 4) α' της παραλαβής του Α/Φ στη Γαλλία (παρ. β'), β' της αποστολής τεχνικού και ιπτάμενου προσωπικού στη Γαλλία για εκπαίδευση (παρ. γ'), γ' της τεχνικής συντήρησης "με βάση την ισχύουσα νομοθεσία και τις οδηγίες του κατασκευαστή" και του εφοδιασμού πάντοτε με πιστοποιητικό πλοϊμότητας (παρ. ε'), δ' της ασφάλισης του Α/Φ (παρ. στ').

2 Η χρησιμοποίηση του FALCON εκ μέρους των κυβερνητικών στελεχών δεν υπέκειτο σε κανόνες, κριτήρια και διαδικασίες. Γι' αυτό ο Π/Θ εξέδωσε την από 27.11.97 εγκύκλιο προς τους υπουργούς, με την οποία για πρώτη φορά καθορίστηκε διαδικασία και κριτήρια χρήσης του Α/Φ, η οποία εφαρμόστηκε ελάμβανε χώρα με εντολή του γ.γ. του Υ.Σ. προς την Ο.Α., μετά αξιολόγηση αιτημάτων μελών της κυβέρνησης (σχ. 2). Παράλληλα εξοφλήθηκαν προς την Ο.Α. όλες οι εσκερμείς υποχρεώσεις από τη χρήση του Α/Φ ως τέλος '97. Η αλλαγή του καθεστώτος χρήσης του FALCON είχε ως αποτέλεσμα, κατά το 1998 έναντι του 1997, τη σημαντική μείωση των πτήσεων κατά 30,79% και των ωρών πτήσης κατά 29,48%. Στους 9,5 μήνες χρήσης κατά το 1999 η μείωση έναντι των αντίστοιχων μηνών του 1998 ήταν 19,37% και 14,27% (σχ.3).

3 Ήταν προφανής η ανάγκη, όπως η εγκύκλιος του Π/Θ περιβλήθει νομοθετικό έργο και υπογραφεί νέα σύμβαση σε αντικατάσταση της νομίμως ισχύουσας κατά σιωπηρή ανανέωση σύμβασης του 1992. Έτσι, με την προσυπογραφή των συναρμοδίων υπουργών ψηφίστηκε σχετική διάταξη (άρθρο 39 του ν. 2513/99, ΦΕΚ 155 / 30.7.99). Με βάση τις εξουσιοδοτήσεις της διάταξης ο γενικός γραμματέας του Υ.Σ.

α' εξέδωσε απόφαση για τους κανόνες χρήσης του Α/Φ, στο πνεύμα της εγκυκλίου του Π/Θ (απ. 2513/99, ΦΕΚ 1707 / 2.9.99) (σχ. 4).

β' απέστειλε στον υπουργό Οικονομικών στις 24 Αυγούστου '99 σχέδιο σύμβασης του Ελληνικού Δημοσίου με την Ο.Α. ως πρόταση της

(σχ. 5). Το υπ. Οικονομικών διεξήγαγε διαπραγματεύσεις για τη συμφωνία πάνω στα ανταλλάγματα, τα οποία στο σχέδιο σύμβασης ήταν κενά, και

γ' με βάση τα δεδομένα πτήσεων 1999 και τα ανταλλάγματα που θα συμφωνούσαν Δημόσιο - Ο.Α. στη νέα σύμβαση, θα εξασφαλιζόταν στη Γ.Γ. οι πιστώσεις για την κάλυψη των δαπανών του 2000. Μεσολάβησε το ατύχημα και η αρξάμενη διαδικασία δεν ολοκληρώθηκε.

● Στη συνέχεια αναφέρεται στην πρωθυπουργική εντολή όπως εκείνος την αντιλαμβάνεται.

ΚΟΣΜΙΔΗΣ: «Από τα επισυναπτόμενα έγγραφα προκύπτει αβίαστα και προφανέστατα ότι αποκλειστικός σκοπός της δικής μου κατά πρωθυπουργική εντολή ανάμειξη υπήρξε η ορθολογική χρησιμοποίηση του "FALCON" εκ μέρους των κυβερνητικών στελεχών και η συνκόλουθη σημαντική μείωση της δαπάνης. Ο ρόλος μου ήταν απιστηρά περιορισμένος στην χορήγηση άδειας χρήσης, την οποία διαβίβαζα στην αρμόδια Υπηρεσία της Ολυμπιακής Αεροπορίας, μόνως και αποκλειστικής υπεύθυνης, σύμφωνα με τη σύμβαση, για την τεχνική συντήρηση και πλοϊμότητα του Α/Φ, ως και την εκπαίδευση και επιλογή πληρωμάτων. Καμία άλλη ανάμειξη ή γνώση δεν είχα, ούτε για τα πρόσωπα των πληρωμάτων ούτε για τον αριθμό και την ταυτότητα των επιβατών. Η άδεια χρήσης που χορηγούσα αφορούσε το μέλος της κυβέρνησης, το οποίο είχε την ευχέρεια επιλογής του οποίου της νομίμως ισχύουσας κατά σιωπηρή ανανέωση σύμβασης του 1992. Έτσι, με την προσυπογραφή των συναρμοδίων υπουργών ψηφίστηκε σχετική διάταξη (άρθρο 39 του ν. 2513/99, ΦΕΚ 155 / 30.7.99). Με βάση τις εξουσιοδοτήσεις της διάταξης ο γενικός γραμματέας του Υ.Σ.

α' εξέδωσε απόφαση για τους κανόνες χρήσης του Α/Φ, στο πνεύμα της εγκυκλίου του Π/Θ (απ. 2513/99, ΦΕΚ 1707 / 2.9.99) (σχ. 4).

β' απέστειλε στον υπουργό Οικονομικών στις 24 Αυγούστου '99 σχέδιο σύμβασης του Ελληνικού Δημοσίου με την Ο.Α. ως πρόταση της

σας:

ΑΡΕΟ-ΠΑΓΙΤΗΣ

Είσαι αρμόδιος!



★ Η απάντηση του τότε υπουργού Μεταφορών Τάσου Μαντέλη έχει ως εξής: «Κατ' αρχάς θα ήθελα να πω ότι ο υπουργός δεν έχει άμεσα από τον νόμο καμία αρμοδιότητα για τη συντήρηση, τη διαχείριση και για τη λειτουργία του συγκεκριμένου αεροσκάφους, το οποίο με ειδική σύμβαση και εκτός των εταιρικών της διαδικασιών του πετούσε η Ο.Α. Η αναφορά μου προς τον τότε Γενικό Διευθυντή Πιπτικής Εκμετάλλευσης δεν είχε το νόημα ότι τον θεωρούσα αυτοαυγούτο ατυχήματος, αλλά τον θεωρούσα ως διοικητικό υπεύθυνο του α/φους αυτού. Γιατί, σύμφωνα με τον τρόπο που το διαχειριζόταν η Ο.Α., αυτός ήταν ο τελικός υπεύθυνος για το α/φος αυτό. Αν και ο υπουργός Μεταφορών απαγορεύεται να παρεμβαίνει στα της διοίκησης της Ο.Α., εν τούτοις, λόγω της ειδικής φύσης του α/φους αυτού κατ' επανάληψη είχα επιστήσει την προσοχή σε αυτόν που γνώριζα ότι ήταν διοικητικά υπεύθυνος, δηλαδή του ΓΔΠΕ, για την καλή λειτουργία του α/φους αυτού. Το θέρος του 1998 π.χ., όταν το α/φος είχε παρουσιάσει κάποια προβλήματα, του είχα ζητήσει να κάνει πλήρη εξέταση και αν χρειαζόταν να το πήγαινε στη Γαλλία για πλήρη συντήρηση. Κάτι τέτοιο είχε γίνει πριν από λίγα χρόνια. Και ο ΓΔΠΕ μετά το πέρας του ελέγχου γραπτά με ενημέρωσε ότι όλα ήταν εντάξει. Μάλιστα την ίδια περίοδο, δηλαδή το τέλος του καλοκαιριού του 1998, έδωσα προφορική εντολή και στην Διοίκηση της ΥΠΑ να εξετάσει και αυτή όλα τα ζητήματα που αφορούσε το α/φος με αφορμή τα περιστατικά Κίνας - Τασκένδης. Συνέστησα δε να προτιμηθεί εξωτερικός πραγματογνώμονας για να μπορεί να ελεγχθεί και η λειτουργία των υπηρεσιών της ΥΠΑ. Πράγματι έγινε τέτοιος έλεγχος, ο οποίος αναφερόταν στο παρελθόν και ο εξωτερικός πραγματογνώμονας υπέβαλε αναφορά με τις παρατηρήσεις του που αφορούσαν και τη διαχείριση του α/φους από την Ο.Α. και την ΥΠΑ. Τις παρατηρήσεις αυτές έστειλα και στην Ο.Α. και στην ΥΠΑ και τους ζήτησα να τις εφαρμόσουν. Μετά από ένα χρονικό διάστημα, μου απάντησαν ότι είχαν υλοποιηθεί οι παρατηρήσεις αυτές. Εκ των υστέρων, όπως με ρώτησε, πληροφορήθηκα ότι υπήρχε μια συζήτηση μεταξύ προέδρου και ΓΔΠΕ για το αν θα γίνει σμήνος Falcon ή αν θα υπάρξει μόνο manager VIP».

1 Δεν υπήρχε καμία υποχρέωση κανενός για ενημέρωσή μου, σε σχέση με τα πρόσωπα που ελέβαναν στις διάφορες πτήσεις του Α/Φ. Συνεπώς, αγνούσα την ταυτότητα των συνεπιβατών του αερινήτου φίλου Γιάννη Κρανιδιώτη, όπως π.χ. του γιου του. Αφού δεν υπήρχε υποχρέωση ενημέρωσης, δεν υπήρχε και θέμα έγκρισης.

2 Έλεγο ασει ένας αξιωματούχος σε υφιστάμενους του. Εγώ δεν είχα κανένα υφιστάμενο ασχολούμενο με το "FALCON". Απλά, χορηγούσα εγκρίσεις χρήσης. Τα λοιπά ήταν ευθύνη της αντισυμβαλλόμενης εταιρείας με την οποία εγώ δεν ήμουν και συμβαλλόμενος. Όπως παράδοξη είναι η άποψη που διατυπώνεται "για βλάβες που δεν επιδιορθώθηκαν" και "ήσαν προφανώς σε γνώση σας". Φαίνεται ότι αυθεντικά γνωρίζετε τι περιέχεται σε γνώση μου. Εν πάση περιπτώσει, δεν γνώριζα, ούτε όρεϊλα να γνωρίζω ούτε με αφορούσε η καταλληλότητα του Α/Φ, που ήταν συμβατική υποχρέωση της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Δεν έχω απουδάσει αεροναυπηγικές επιστήμες.

3 Αγνού και δεν με αφορούσε η σύνθεση των πληρωμάτων του

Α/Φ, ο αριθμός και η ταυτότητα των συνεπιβατών. Η έγκρισή μου αφορούσε την χρησιμοποίηση του Α/Φ για συγκεκριμένο προορισμό εκ μέρους συγκεκριμένου κυβερνητικού στελέχους. Η σύνθεση του πληρώματος ήταν επιλογή της Ο.Α. και η σύνθεση των επιβατών ήταν επιλογή του κυβερνητικού στελέχους που δεν είχαν καμία υποχρέωση να με ενημερώσουν για τα θέματα αυτά.

● Τέλος, ποια σχέση έχουν όλα τα ερωτήματα αυτά με τα αίτια του ατυχήματος, υποθέτω ότι ε σε είς γ ν ω ρ ί ζ ε τ ε. Βέβαια, δεν αντιλαμβάνομαι, διατί μου διαβάζετε τίς απόψεις σας για "ατέλειες και έλλειψη πληρότητας" των εκθέσεων Αρχών που ασχολήθηκαν με τη διερεύνηση των αιτιών του ατυχήματος».

8 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ. Ο αεροπαγίτης Α. Κατσιφάας επανέρχεται στο θέμα, θεωρώντας ότι η απάντησή του δεν ήταν ικανοποιητική.

ΚΑΤΣΙΦΑΑΣ: Επανερχόμενοι στο ΑΣΑΑ/47/11.10.2000 έγγραφό σας, επί του οποίου η αρ. πρωτ. 164/26.10.2000 απάντησή σας, που δεν κρίθηκε ικανοποιητική από τα μέλη του ΑΣΑΑ, στα οποία τέθηκε υπόψη, παρακαλούμε να μας στα-

ντήσετε συγκεκριμένους επί των τεθέντων ερωτημάτων μας, την επί των οποίων απάντηση θεωρείτε ο ίδιος απλή, χωρίς σχόλια επ' αυτών. Τουτό γιατί παρατηρήσεις σας υπό τη μορφή "αγνοείτε ποια ήταν η απολειωτική αρμοδιότητα, η οποία μου είχε ανατεθεί..." ή "όπως παράδοξη είναι η άποψη που διατυπώνεται όσον αφορά τις βλάβες του "FALCON" ή "φαίνεται ότι αυθεντικά γνωρίζετε τι περιέχεται σε γνώση μου", δε ν α π ο τ ε λ ο ύ ν ΑΠΑΝΤΗΣΗ στα ερωτήματα του ΑΣΑΑ»!

● Στη συνέχεια διευκρινίζει τις απορίες του:

ΚΑΤΣΙΦΑΑΣ: «Προς διευκρίνιση και μόνο των σχετικών αποριών σας σας πληροφορούμε ότι:

1 Την αρμοδιότητά σας επί του συγκεκριμένου αεροσκάφους καθορίζει ο νόμος που μνημονεύσαμε στο ως άνω έγγραφο μας. Του νόμου αυτού δεν χωρεί ούτε περιτολή ούτε επέκταση με εγκυκλίους του Π/Θ ή με απόφασή σας. Συνεπώς η αναφορά σας σε εγκύκλιο του Π/Θ και στην απόφασή σας δεν αλλάζει τα πράγματα, πολύ περισσότερο γιατί από τα ως άνω έγγραφα, που το Συμβούλιο είχε υπόψη του, δεν προκύπτει περιορισμός των αρμοδιοτήτων σας. Η στο νόμο σαφής μνεία της αναθέσεως σε εσάς της χρήσης και συντήρησης του σκάφους ενέχει και σαφή περιγραφή των αρμοδιοτήτων σας. Η απάντησή σας ότι η διάταξη δεν τέθηκε ποτέ σε εφαρμογή λόγω του ειδικού χαρακτήρα του αεροσκάφους είναι σαφής, ανεξάρτητα από το ότι στο νόμο ορίζεται ότι έχει εφαρμογή από τη δημοσίευσή του.

2 Η διατυπώθεσά στο έγγραφο μας άποψή μας ότι τελούσατε προφανώς σε γνώση των βλαβών του αεροσκάφους δεν ενέχει οποιαδήποτε παραδοξότητα, όπως υποστηρίζετε, εκτός αν με τη σχετική περιοχή εννοείτε ότι δεν παρακολουθούσατε τα δημοσιεύματα του τύπου ως απλός πολίτης ενδιαφερόμενος για τα κοινά, αλλά και ως αρμόδιος κατά νόμο για τη συντήρηση του α/φους, όχι βέβαια υπό την έννοια του τεχνικού.

3 Η μνεία των κενών και αμφιβόλων σημείων των εκθέσεων των διερευνητικών οργάνων δεν ενέχει οποιαδήποτε αιχμή κατά των αρχών ή του προσωπικού σας, όπως ενδεχομένως επιλαμβάνεσθε, αποτελεί αιτιολογία της απευθύνσεως προς τον αρμόδιο για τη χρήση και συντήρηση του σκάφους του ερωτηματολογίου μας».

● Η κατάληξη: του ζητείτε εκ νέου τα στοιχεία που από την αρχή ζητούσατε!

ΚΑΤΣΙΦΑΑΣ: «Από τα έγγραφα που επισυνάπτετε στην ως άνω απάντησή σας (απάντησή κ. Ρέππα προδώς σε ερώτηση Βουλιεντού ή δημοσιογράφου) προκύπτει ότι έχετε

στη διάθεσή σας τα απαραίτητα στοιχεία που αφορούν τη συντήρηση, τις εγκρίσεις των πτήσεων και διάφορα άλλα στοιχεία. Μάλιστα ο κ. υπουργός παρέπεμψε τους ενδιαφερόμενους να ζητήσουν από σας αμέσως τα εν λόγω στοιχεία. Κατόπιν τούτων πα ρ α κ α λ ε ί θ ε κ α ι π ά λ ι να μας αποστείλετε έστω και σε αντίγραφο τα εν λόγω στοιχεία, στα οποία ο ως άνω υπουργός αναφέρει ότι προέρχονται οι πληροφορίες για το πώς χρησιμοποιήθηκε την τελευταία περίοδο το αεροσκάφος, από ποιους και για ποιο σκοπό. Τα στοιχεία αυτά αοριβώς σας ζητήθηκαν με το ανωτέρω έγγραφο μας, που όμως δε ν ε μ ας δόθηκαν. Το ποια σχέση έχουν τα ερωτήματα αυτά με τα αίτια του ατυχήματος, περί της οποίας η τελευταία απορία σας, σας γνωρίζουμε ότι το ΑΣΑΑ, πέραν των αιτιών του ατυχήματος, διερευνά και τους συμβάλλοντες σ' αυτό παράγοντες, στο σχετικό δε πόρισμα διαλαμβάνονται, πλην άλλων, και η κατάσταση του αεροσκάφους από τεχνικής πλευράς αλλά και από απόψεις καθαυτώς διαχειρίσεως. Τοτό γιατί εν τέλει στο εκδιδόμενο πόρισμα διαλαμβάνονται και σ τ ο τ ά σ ε ι ς α σ φ α λ ε ί α ς για προληπτικούς λόγους».

28 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ. Ένα 20ήμερο μετά, ο γ.γ. του υπουργικού συμβουλίου απαντά (ανταπαντά) μάλλον εκνευρισμένος. Η απάντησή του ά-

νου σχολίων: ΚΟΣΜΙΑΔΗΣ: «Ο τρόπος απάντησης σε ερωτήματα ανήκει στον καθολούμενο να απαντήσει, στον ίδιο βαθμό που και ο τρόπος απεύθυνσης ερωτημάτων ανήκει στον ερωτώμενο.

● Καμία απορία δεν διατύπωσα, ώστε να υπάσχει ανάγκη διευκρινίσεων, στις οποίες προβαίνετε.

● Εξακολουθείτε να με βαπτίζετε αρμόδιο για τη συντήρηση του "FALCON" παραγωγίζοντας ότι σύμφωνα με τη διάταξη της παρ. 1, εδ. 3 του άρθρου 39 του ν. 2733/99, η συντήρηση και λειτουργία ανατίθεται στην Ολυμπιακή Αεροπορία, με σύμβαση, η οποία δεν πρόλαβε να τύχει υπογραφής και έτσι η Ο.Α. είχε την ευθύνη της συντήρησης, σύμφωνα με τη σύμβαση του 1992. Ο ρόλος μου μέχρι και την ημέρα του ατυχήματος ήταν απλά να χορηγώ άδειες χρήσης του "FALCON". Αν υπογραφόταν η σύμβαση, θα είχα και την ευθύνη κάλυψης των δαπανών. Την ευθύνη συντήρησης είχε και θα έχει η Ολυμπιακή Αεροπορία.

● Από την απάντησή του κ. Ρέππα προκύπτει ότι στη διάθεσή μου έχω μόνο στοιχεία που αφορούν στη χρήση του Α/Φ και όχι στοιχεία για τη συντήρησή και διάφορα άλλα στοιχεία.

● Επισυνάπτω πίνακα με τις εγκρίσεις που χορήγησα για τη χρήση του "FALCON" κατά τη διάρκεια του 1999 ως το ατύχημα».

*** ΓΙ' ΑΥΤΟ λέμε ότι η συνέχεια θα έχει ενδιαφέρον: γι' αυτό που διαβάσατε!

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Κερδίζετε απύ την προσομοιά μας!

Οι Εκδόσεις και το Βιβλιοπωλείο «ΔΩΔΩΝΗ» με την ευκαιρία της συμπλήρωσης 40 χρόνων προφοράς στο βιβλίο, σας προσκαλούν

στο εορταστικό 40ήμερο (από 15 Ιανουαρίου έως 28 Φεβρουαρίου)

όπου θα έχετε την ευκαιρία να αγοράσετε τα βιβλία της αρσεκείας σας διαλέγοντας ανάμεσα σε 150.000 τίτλους ΜΟΝΟ ΣΤΗ ΜΙΣΗ ΤΙΜΗ 50%

Σ' εμάς θα βρείτε:

- ✓ 150.000 τίτλους βιβλίων, όλης σχεδόν της ελληνικής βιβλιογραφίας
- ✓ Σπάνια βιβλία, χάστες γκραβούρες κ.ά.
- ✓ Εξαντλημένα και δυσότερα βιβλία ακόμα και για τους πιο απαιτητικούς βιβλιόφιλους
- ✓ Έμπειρους συνεργάτες που εξυπηρετούν και δίνουν πληροφορίες σε όλους εσάς που αγαπάτε το βιβλίο

Οι προσφορές εν ισχύουν για τα βιβλία που ούκοντες στην εντύση πύη σε βιβλίο

50%

ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΟ «ΔΩΔΩΝΗ»

ΑΣΚΑΗΠΟΥ 3, ΑΘΗΝΑ 106 79 ΤΗΛ: 36.30.312, 36.37.973, FAX: 36.37.067