



Τι θα γίνει με τον ανασχημα

«ΘΕΜΑ ΗΜΕΡΩΝ» είναι να πάρει ο Σημίτης τις τελικές του αποφάσεις για τις επόμενες κινήσεις στο πεδίο της κυβέρνησης και του κόμματος, άσχετα εάν παραμείνει πολύ πιθανό να προχωρήσει στην υλοποίησή τους ό,τι άμεσα, αλλά αφού:

- έχει βελτιωθεί κάπως το πολιτικό κλίμα,
 - έχει δρομολογηθεί η διαδικασία του διαλόγου για την αναμόρφωση του ασφαλιστικού συστήματος.
- ΟΙ ΚΙΝΗΣΕΙΣ αυτές επί της ουσίας δεν μπορεί παρά να είναι:
- Ο (δομικός) ανασχηματισμός της κυβέρνησης, τον οποίο, σύμφωνα με στενούς του συνεργάτες, για πρώτη φορά σκέπτεται ο Σημίτης.

● Κάποιες πρωτοβουλίες επαναβεβαίωσης της ηγεμονίας του πρωθυπουργού και στο κόμμα, που μπορεί να γίνουν μέχρι και στην επίτευξη του προγραμματισμένου για την άνοιξη του επόμενου χρόνου συνεδρίου του κόμματος.

ΑΠΟ ΤΙΣ δύο παραπάνω επιλογές, μεγαλύτερη σημασία βεβαίως έχει το ενδεχόμενο ανασχηματισμού της κυβέρνησης, άσχετα εάν - όπως συνήθως - αυτό διαψεύεται με τον πλέον κατηγορηματικό τρόπο από τους σημανθρόπους.

Γιατί είναι πλέον κοινή πεποίθηση ότι το σημερινό σχήμα δεν τρβάει με τίποτα και ότι κάτι πρέπει να γίνει σε επίπεδο κοινωνίας προκειμένου η κυβέρνηση να δείξει ότι αποκτά μια νέα δυναμική.

ΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ λοιπόν που ανακύπτουν είναι:

1 Ποιο χρονο θα επιλέξει ο Σημίτης για την πραγματοποίηση του ανασχηματισμού; Απάντηση: Ο Σημίτης πολύ δύσκολα μπορεί να τον πραγματοποιήσει στο άμεσο μέλλον, δηλαδή μέσα στις επόμενες ημέρες, γιατί:

- αύριο συνέχεται το Ε.Γ. του ΠΑΣΟΚ,
- από την Κυριακή μέχρι και την Τρίτη θα βρίσκεται στο Βερολίνο για τη Σύνοδο του Ευρωπαϊκού Σοσιαλιστικού Κόμματος.

Έτσι, οι περισσότεροι στην κυβέρνηση και το κόμμα εκτιμούν ότι εάν ο Σημίτης αποφασίσει να παίξει το χαρτί του ανασχηματισμού - και αυτό γιατί σύμφωνα με τους δικούς του τέτοια προοπτική δεν υπάρχει - θα το κάνει προς τα τέλη του μήνα...

ΚΑΙ ΕΙΝΑΙ λογικό να θέλει να περιμένει:

- Την αποφόρτιση της έντασης στο εσωτερικό του ΠΑΣΟΚ με τη συνεδρίαση της Κεντρικής Επιτροπής που λογικά θα προηγηθεί.
- Τη νέα αλεργία της ΓΣΕΕ στις 17 του μήνα, μετά την οποία θεωρείται πολύ πιθανό ότι ο Σημίτης θα απευθύνει πρόσκληση προς τους συνδικα-

λιστές για την έναρξη του διαλόγου για την αναμόρφωση του ασφαλιστικού, βάζοντας γενικότερα το πρόβλημα εργαζομένων - συνταξιούχων - ασφάλισης - ανεργίας κ.λπ.

2 Τι χαρακτηριστικά θα έχει αυτός ο ανασχηματισμός στο βαθμό που εκ των πραγμάτων θα έχει στοιχεία «δομικού» χαρακτήρα, με συγχωνεύσεις και καταργήσεις υπουργείων και πώς θα λυθεί το «σταυρόλεξο» των κορυφαίων υπουργών, πολλοί από τους οποίους θέλουν ή να παραμείνουν στις θέσεις τους ή να καταλάβουν συγκεκριμένα χαρτοφυλάκια; Απάντηση: Όσο κι αν ακούγεται περίεργο και εδω τα πράγματα αρχίζουν να ξεκαθαρίζουν:

Ακόμη και στενοί συνεργάτες του πρωθυπουργού λένε πλέον ότι στο μυαλό του αρχίζει να σχηματίζεται η ιδέα (όποτε και αν προχωρήσει τελικά σε ανασχηματισμό) ότι αυτός είναι πια απαραίτητο να προσλάβει δομικό χαρακτήρα.

ΣΧΕΤΙΚΕΣ εισηγήσεις ο Σημίτης έχει δεχθεί από τον γραμματέα του υπουργικού Συμβουλίου (παγνόμενος) Σ. Κοσμίδη, τον γραμματέα του ΠΑΣΟΚ Κ. Σκανδαλίδη, τον υπουργό Εθνικής Οικονομίας Γιάννο Παπαντωνίου και ορισμένους άλλους. Σύμφωνα με τις εισηγήσεις αυτές, προτείνεται μεταξύ άλλων:

- Η κατάργηση, τουλάχιστον, των υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας, Μακεδονίας - Θράκης και Αιγαίου.



- Η συγχώνευση των υπουργείων Παιδείας και Πολιτισμού, και Εσωτερικών και Δημόσιας Τάξης.
- Η εντοποίηση των υπουργείων Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών με μεταφορά ορισμένων από τις αρμοδιότητες του πρώτου στο υπουργείο Ανάπτυξης.
- Η δημιουργία ενός υπουργείου Ολυμπιακών Αγώνων και πιθανώς η αυτονομία του υφυπουργείου Α-

θλητισμού από το υπουργείο Πολιτισμού.

Πάντως, το πρόβλημα για τον Σημίτη δεν είναι τόσο ο περιορισμός των υπουργείων σε 14-16 περίπου ή δραστηική μείωση του αριθμού των υφυπουργών που μετέχουν στο σημερινό κυβερνητικό σχήμα.

ΚΥΡΙΩΣ όμως τρώει τα τζέμια του το άλλο σταυρόλεξο που προαναφέραμε:

ΠΩΣ θα «βολέψει» τους «κορυφαίους», καθώς μάλιστα με το σημερινό πολιτικό κλίμα μάλλον δεν έχει την πολυτέλεια να εισπράξει την άρνηση κάποιου απ' αυτούς να μετακινηθεί σε άλλο υπουργείο.

ΚΑΙ ΑΥΤΟ έχει ιδιαίτερη σημασία, καθώς οι περισσότεροι απ' αυτούς ή θέλουν να παραμείνουν στη σημερινή τους θέση ή να αναλάβουν πολύ συγκεκριμένα χαρτοφυλάκια:

- Ο Άκης αφού ένα διάστημα μετά την κρίση με τη μείωση των αμυντικών δαπανών φλέεταρε με την ιδέα να αλλάξει υπουργείο, τώρα αφήνει να εννοηθεί πως προτιμάει να παραμείνει.
- Η Βάσω θα έφευγε από το Εσωτερικών μόνο αν υπήρχαν ευρύτερες μετακινήσεις των πρωτοκλασάτων και μόνο για κάποιο από τα υπουργεία Εθνικής Οικονομίας ή Εξωτερικών.
- Ο Λαλιώτης, που είναι από τους λίγους που θεωρεί ότι έλλειψε ένα κύκλο στο υπουργείο του, είναι προφα-

νές πως θα ήθελε να αναλάβει ως «πρώτο βιολί» στην υπόθεση των Ολυμπιακών Αγώνων, είτε το υπουργείο που θα αναλάβει έχει την συγκεκριμένη ονομασία είτε όχι.

● Ο Παπαντωνίου είναι ο μόνος που θέλει σαν τρελός να φύγει από το ΥΠΕΘ, καλοβλέπει τα υπουργεία Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών, αλλά είναι εξαιρετικά αμφίβολο αν ο Σημίτης θα του δώσει κάποιο από αυτά, καθώς μάλιστα οι μετοχές του έχουν πέσει δραματικά μετά τις εξελίξεις στο Χρηματιστήριο, αλλά και τις επιθέσεις που δέχθηκε με την υπόθεση του ασφαλιστικού.

Είναι αυτή τη στιγμή ο υπουργός που έχει κανγαδίσει - άγρια μάλιστα - με τους περισσότερους συναδέλφους του σε μικρό διάστημα και τυχόν στραπατσάσμα του με αλλαγή υπουργείου ή, πολύ περισσότερο, απομακρυσή του από την κυβέρνηση δεν θα προκαλέσει και... δάκρυα (τουλάχιστον... υπουργικά), εκτός κι αν είναι δάκρυα χαράς!

● Ο Γιωργάκης θέλει να παραμείνει στο ΥΠΕΣ, αφού τα έχει βρει και με τη νέα αμερικανική κυβέρνηση, και κυρίως τον Κόλιν Πάουελ, αλλά δύσκολα θα αρνούνταν ένα πρωτοκλασάτο υπουργείο με περιορισμένο πολιτικό κόστος όπως το υπουργείο Εσωτερικών.

ΠΡΟΣΘΕΣΤΕ σ' αυτά ότι:

- Κάποιοι υπουργοί που είναι ή θεωρούνται επιτυχημένοι δεν μπορούν

ΠΟΡΙΣΜΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑ, ΠΟΥ ΕΡΕΥΝΗΣΕ ΤΟ ΘΕΜΑ ΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ:

Οι δύο πιλότοι του μοιραίου «Φάλκον» δεν έχουν καμία ευθύνη για το δυστύχημα πάνω από το Βοσκόναρσι της 14ης Σεπτεμβρίου, διότι η Επιτροπή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία συγκροτήθηκε ακριβώς για τον σκοπό αυτό: να βρει αν υπάρχουν ευθύνες για την τραγωδία που σκότισε τη ζωή 7 ανθρώπων.

Η ΤΡΙΜΕΛΗΣ επιτροπή της ΥΠΑ, στην οποία προήδρευε εκπρόσωπος του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), διαπίστωσε ότι σχεδιάστηκε «σενάριο» πιθανοτήτων ώστε να βγει το συμπέρασμα περί ευθυνών των δύο πιλότων. Το πόρισμα αποτελεί κόλαφο κυρίως για την πολιτική ηγεσία, η οποία για δικούς της λόγους προσπάθησε και προσπαθεί να καταλογιστούν ευθύνες μόνο στους δύο πιλότους, με αποτέλεσμα να σταματήσει κάθε έρευνα για τα τεχνικά προβλήματα ή τις τεχνικές παρεμβολές. Κι αυτό παρά το γεγονός ότι το Φάλκον ήταν το πρωτοπονητικό αεροπλάνο και θα έπρεπε να εξαντληθούν όλες οι δυνατότητες διερεύνησης της αιτίας του δυστυχήματος.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ, με τις διαπιστώσεις της, στρέφει πλέον την έρευνα στις τεχνικές παραλείψεις και στα τεχνικά προβλήματα που αντιμετώπιζε το πρωτοπονητικό αεροσκάφος. Το «Π» δημοσιεύει σήμερα, κατ' αποκλειστικότητα:

1 Την απόφαση της Επιτροπής που συγκροτήθηκε με απόφαση του διοικητού της ΥΠΑ (πρώην αρχηγού ΓΕΕΘΑ) Αθ. Τζογάνη και η οποία αποτελείται από τους Νικόλαο Αντίνα, επιθεωρητή του ICAO (Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας), σύμβουλο της ΥΠΑ, ως πρόεδρο, Γοηρόγη Κωσταντέλλο, εκπρόσωπο της Ένωσης Χειριστών (πιλότων) και Αθανάσιο Σταυρόπουλο χειριστή και επιθεωρητή της ΥΠΑ (μέλη).

2 Τις διαπιστώσεις και συμπεράσματα της Επιτροπής για τις τεχνικές παραλείψεις και τα τεχνικά προβλήματα που αντιμετώπιζε το Φάλκον καθώς και «τις ασάφειες και

αντιφατικές περιγραφές» του πορίσματος του Αναωτάτου Ανακριτικού του Δεκεμβρίου του 2000, το οποίο καταλόγισε ευθύνες πρωτίστως στους δύο κυβερνήτες του Φάλκον.

3 Η Επιτροπή, που συνεδρίασε 4 φορές μέσα στον Ιανουάριο, όχι μόνο διαπίστωσε ότι οι δύο κυβερνήτες του Φάλκον, Γιάννης Ανδρουλάκης και Γοηρόγη Σινέκογλου, δεν έχουν καμία ευθύνη για το δυστύχημα, αλλά αναλόγως το πόρισμα του Αναωτάτου Ανακριτικού σε συνάφεια με όλα τα πορίσματα (το ρουμανικό και τα ελληνικά) που αφορούν το δυστύχημα της 14ης Σεπτεμβρίου, διαπίστωσαν ομόφωνα επτά (87) σημεία του πορίσματος του Αναωτάτου Ανακριτικού τα οποία είτε είναι ασάφη είτε είναι λανθασμένα είτε δεν έχουν καμία απολύτως σχέση με τους κυβερνήτες.

4 ΜΕΝΕΙ τώρα να συνυπογράψει τις διαπιστώσεις και ο διοικητής της ΥΠΑ Αθ. Τζογάνης.

3 Την απόφαση της Γενικής Διεύθυνσης «Πτητικής Εκμετάλλευσης» της «Ολυμπιακής Αεροπορίας» για την επιστροφή των δύο κυβερνητών στην ενεργό δράση, αφού δεν υπάρχουν ευθύνες για τους κυβερνήτες.

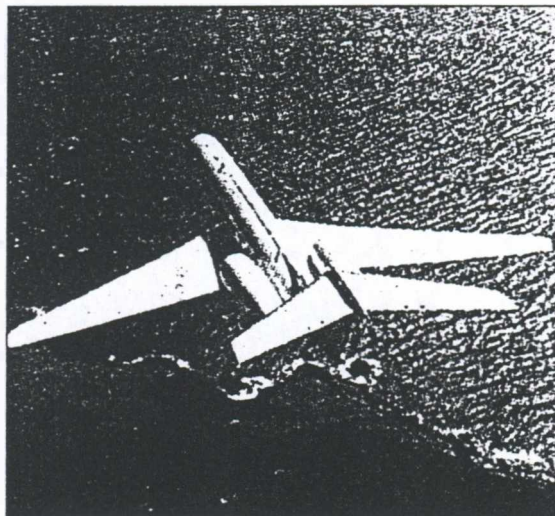
4 Ορισμένες επισημάνσεις από το πόρισμα των αμερικανών για τα αίτια του δυστυχήματος ενός Φάλκον 900 στο Μίτσιγκαν, δύο βδομάδες μετά το δυστύχημα του Βουκουρεστίου, λόγω ίδια βλάβης με αυτή που παρουσίασε το ελληνικό Φάλκον.

★ ★ ★

ΤΟ «Π» γράφει από την αρχή ότι το Φάλκον αντιμετώπιζε πολλά τεχνικά προβλήματα από την κατασκευή του, ενώ και η βασική βλάβη του αεροσκάφους, η οποία φαινόταν από το περιφέρμα «κόκκινο λαμπάκι» (Pitch Feel), παρέμεινε έως την τελευταία μοιραία ώρα χωρίς επιδιόρθωση. Από την πρώτη στιγμή η πολιτική ηγεσία, με πρώτο και καλύτερο τον τότε αρμόδιο υπουργό Τάσο Μαντέλη (με τη συνδρομή και του Σ. Κοσμολή), έστρεψε την προσοχή στις ευθύνες των δύο πιλότων, του Γ. Ανδρουλάκη και του Γ. Σινέκογλου και - για λόγους που αυτή γνωρίζει καλύτερα απ' όλους - επιθυμεί να φανεί ότι το δυστύχημα του Φάλκον οφείλεται σε μια στραβοπομπιά, σε αβλεψία ή κακό χειρισμό του κυβερνήτη και του συγκυβερνήτη!

Κι όμως η ίδια η Ντασό, η κατασκευαστρια εταιρεία, αναγνωρί-

Δεν έχουν ευθύνη οι δυο



Ένα 20μηνο μετά το τραγικό δυστύχημα του μοιραίου πρωτοπονητικού «Φάλκον» (όπου μεταξύ των 7 νεκρών ήταν ο αξιόχριστος Γιάννης Κρανδιάτης κι ο γιος του) ο Σμηνίτης αποκτά ένα υπερσύγχρονο, υπερπολυτελές νέο αεροσκάφος - αυτό που βλέπετε - καθώς έγραψε την Κυριακή με λεπτομέρειες η «Ελευθεροτυπία».

ζει ότι έχει δώσει λάθος οδηγίες για τον τρόπο αντιμετώπισης της συγκεκριμένης βλάβης.

ΤΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟ (και τραγικότερο) είναι ότι η Ντασό, ένα μήνα μετά το δυστύχημα του Βουκουρεστίου αλλά και ένα παρόμοιο ατύχημα με πανομοιότυπο Φάλκον 900 στο Μίτσιγκαν της Αμερικής, δίνει καινούργιες οδηγίες για την αναγκαία ταχύτητα του αεροσκάφους σε περίπτωση βλάβης. Η νέα οδηγία, που δόθηκε στις 18 Οκτωβρίου του 1999, ζητάει από τον πιλότο σε περίπτωση βλάβης να μειώσει την ταχύτητα στους 260 κίλμους.

ΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ σύστημα (σύστημα ορθής πορείας) του αεροσκάφους ήταν προβληματικό από την κατασκευή του, κάτι που επίσης έχει αναγνωριστεί εμμέσως η Ντασό μέσα στην προηγούμενη δεκαετία, πεζομένη πρωτίστως από την υπερέσθια ασφάλειας πτήσεων των ΗΠΑ. Η τεχνική υπηρεσία της Ολλανδικής έχει επίσης αναγνωρίσει ότι το Φάλκον αντιμετώπιζε πολλές βλάβες.

ΟΛΑ ΑΥΤΑ αναφέρονται:

● και στο πόρισμα του ρουμανικού που έκαναν την αρχική έρευνα για λογαριασμό του ICAO,

● και στο πόρισμα των εμπειρογνομόνων Τσολάκη και Φίσερ, τους οποίους όρισε ο εισαγγελέας Ντογιάνος για την διερεύνηση των αιτιών του δυστυχήματος,

● και στο πόρισμα της ειδικής Επι-

τροπής της ΥΠΑ που όρισε το 1999 ο Τ. Μαντέλης με προεδρεύοντα τον Ι. Χαράλαμπακη, αν και αυτό στο τέλος έριχνε όλες τις ευθύνες στους δύο κυβερνήτες.

ΤΟ ΠΟΡΙΣΜΑ του Αναωτάτου Ανακριτικού (28 Δεκεμβρίου 2000) αναφέρει όλα τα τεχνικά προβλήματα, στα συμπεράσματα όμως καταλογίζονται όλες οι ευθύνες στους δύο κυβερνήτες του Φάλκον. Βάσει του πορίσματος ο διοικητής της ΥΠΑ Αθ. Τζογάνης συγκρότησε Επιτροπή ειδικών, η οποία και θα όριζε τις ποινές στους δύο πιλότους. Η Επιτροπή όμως εξέτασε όλα τα πορίσματα και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι κανένας από τους χειρισμούς του κυβερνήτη Γ. Ανδρουλάκη και καμία από τις ενέργειες του συγκυβερνήτη Σινέκογλου δεν προκάλεσαν το ατύχημα. Διαπίστωσε μάλιστα δεκάδες ασάφειες και αντιφατικές περιγραφές του πορίσματος του Αναωτάτου Ανακριτικού. Τονίζεται χαρακτηριστικά:

«Χρησιμοποιείται πιθανό σενάριο για να σχεδιαστεί η δομή του πορίσματος και όχι δεδομένα τα οποία αναπάνδω αποδεικνύονται με αποτέλεσμα την εξαγωγή επισφαλών συμπερασμάτων. Η δομή του πορίσματος που αφορά τον κυβερνήτη και συγκυβερνήτη βασίζεται σε εκκλίσεις και όχι σε αδιαμφισβήτητα στοιχεία όπως συμβαίνει για άλλους εμπλεκόμενους φορείς».

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ όχι μόνο δεν διαπίστωνει ενέργειες ή παραλείψεις των πιλότων που να συνδέονται με τις αιτίες του δυστυχήματος, αλλά προτείνει και την επιστροφή τους στην ενεργό δράση, αφού περάσουν πλέον από τα απαραίτητα τεστ.

ΟΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ της τριμελούς επιτροπής της ΥΠΑ ενισχύονται και από το πόρισμα των αμερικανών για το ατύχημα του Μίτσιγκαν. Οι αμερικανοί στο πόρισμά τους αναφέρουν ότι «δεν υπάρχει καμία προειδοποίηση, νότα ή επισήμανση στο βιβλίο οδηγιών του Φάλκον, που να απαγορεύει την απεμπλοκή του αυτόματου πιλότου από τον κυβερνήτη».

Η ΒΑΣΙΚΗ επιχειρηματολογία όλων αυτών που στην Ελλάδα κατηγορούν τον πιλότο για το δυστύχημα του Φάλκον στηρίχτηκε σε μία θεωρία:

«Ότι ο Γιάννης Ανδρουλάκης «τραβήξε» το αεροπλάνο προς τα πάνω στην προσπάθειά του να το επαναφέρει στην ορθή πορεία, αδραντοποιώντας εκείνη την στιγμή τον αυτόματο πιλότο. «πήρε» δηλαδή τον χειρισμό από τον αυ-

ΟΙ 87 ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ της Επιτροπής της ΥΠΑ στις 2η Συνεδρίασή της στις 15 Ιανουαρίου του 2001 είναι αποκλειστικές για το ΠΟΡΙΣΜΑ του Αναωτάτου Ανακριτικού που καταλογίζει ευθύνες μόνο στους δύο πιλότους, αλλά και για τα τεχνικά προβλήματα του Φάλκον.

Από τις πρώτες επισημάνσεις φάνερνται οι ασάφειες στο ΠΟΡΙΣΜΑ του Αναωτάτου Ανακριτικού και καταγράφονται οι διάφοροι υποθετικοί ισχυρισμοί βάσει των οποίων βγήκε το συμπέρασμα περί ευθύνων των πιλότων.

Η ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ έγινε στις 15.1 και συμμετείχαν εκτός από τα τρία μέλη της το αναπληρωματικό μέλος κ. Γ. Αντωνίου Σταθάκης και ο σύμβουλος του Διευθυντή ΥΠΑ Εμμ. Αναγνωστάκης «για παροχή διευκρινίσεων νομικού περιεχομένου», ενώ κλήθηκαν γραμματέα εκτέλεσης ο υπάλληλος της ΥΠΑ Ν. Πολυτέλος.

ΤΙ ΕΓΙΝΕ εκεί λοιπόν;

Η επιτροπή διάβασε τα πρακτικά της πρώτης συνεδρίασης, συμφωνήσε με αυτά και τα προσυγγράφη.

● Ο κ. Κωσταντέλλος κατέθεσε έγγραφο με ερώτημα της ΕΧΠΑ προς την Επιτροπή Ανάλυσης Ατυχημάτων της IFALPA σχετικά με την υπαχθή θανατηφόρων ατυχημάτων με συμμετοχή στην ευθύνη των Ιπταμένων Χειριστών και όπου οι χειριστές επέζη-