

Ρόλος - κλειδί για μια γυναίκα

Με μια χειροβομβίδα στον λαιμό του πιλότου έφερε το ελικόπτερο στον Κορυδαλλό

Ο Κορυδαλλός και η Ακρόπολη είναι περιοχές απαγορευμένες για πτήσεις ελικοπτέρων και αεροσκαφών. Ωστόσο, χθες το απόγευμα ο πιλότος της εταιρείας Interjet υποχρεώθηκε να πετάξει πάνω από τις φυλακές, καθώς μια χειροβομβίδα, την οποία κρατούσε η «πελάτισσα κυρία Αλεξάνδροβα» ακουμπούσε στον λαιμό του.

ΡΕΠΟΡΤΑΖ: Κώστας Ντελέζος

Βάσει των σχεδίων ασφαλείας που έχουν εκπονηθεί από τις αστυνομικές αρχές, ειδικά στην περιοχή του Κορυδαλλού από το έδαφος έως και τα 5.000 πόδια απαγορεύονται οι πτήσεις και σε ακτίνα 1,5 μιλίου γύρω από τις φυλακές.

Αυτό όμως δεν ήταν σε θέση να το ελέγξουν οι ελεγκτές της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), δεδομένου ότι το ελικόπτερο που χθες έκανε βουτιά μέσα στις φυλακές εκτελούσε πτήση εξ όψεως (VFR), δηλαδή χωρίς τη χρήση οργάνων κατά τις απο-προσγειώσεις του. Οι πτήσεις αυτές, όπως υποστηρίζουν οι ελεγκτές της ΥΠΑ, γίνονται με ευθύνη του πιλότου

ΚΑΙ ΟΜΩΣ ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ

Βάσει των σχεδίων ασφαλείας, ειδικά στον Κορυδαλλό από το έδαφος έως και τα 5.000 πόδια απαγορεύονται οι πτήσεις

και δεν παρακολουθούνται από τα ραντάρ της Υπηρεσίας. Άλλωστε, επισημαίνουν, τα ραντάρ δεν είναι σε θέση να εντοπίσουν ένα ελικόπτερο όταν αυτό πετά σε ύψος χαμηλότερο των 1.000 ποδών.

Επίσης, σύμφωνα με την ΥΠΑ, ο πιλότος του ελικοπτέρου δεν ειδοποίησε ότι είχε πέσει θύμα αεροπειρατείας. Συνήθως, σε τέτοιες περιπτώσεις ο πιλότος πληκτρολογεί έναν ειδικό κωδικό, τον οποίο λαμβάνουν οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας της ΥΠΑ και κινητοποιούν τις αρμόδιες αρχές, ενώ ενημερώνουν και τα άλλα αεροσκάφη ή ελικόπτερα που πετούν στην ίδια περιοχή.

Το ελικόπτερο τύπου AS-355 που ανήκει στην εταιρεία Interjet με κυβερνήτη τον κ. Θεοφιλόπουλο (πρώην χειριστή της Αεροπορίας Στρατού), χθες - βάσει των σχεδίων πτήσης που υπέβαλε στην ΥΠΑ - επρόκειτο να μεταφέρει στην Αθήνα δύο άτομα από την Ιτέα (έναν άνδρα και μία γυναίκα, την «Αλεξάνδροβα» και τον «Τσίγκα»).

Το σχέδιο πτήσης

Ο κυβερνήτης του ελικοπτέρου της Interjet κατέθεσε σχέδιο πτήσης για πτήση εξ όψεως (VFR) από το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» μέχρι την Ιτέα και επιστροφή στο αεροδρόμιο, όπου βρίσκεται η βάση της εταιρείας. Η διαδρομή που είχε δηλωθεί ότι θα ακολουθούσε το ελικόπτερο ήταν: «Ελευθέριος Βενιζέλος» - Σταυρός - Ελευσίνα - Κόρινθος - Ιτέα - Κόρινθος - Ελευσίνα - Σταυρός - «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Από το αεροδρόμιο το ελικόπτερο αναχώρησε μόνο με τον κυβερνήτη κ. Θεοφιλόπουλο στις 13.30, ενώ στην περιοχή της Ιτέας εκτιμάται ότι έφτασε περίπου στις 14.30, όπου και παρέμεινε περίπου 15-20 λεπτά μέχρι να παραλάβει τους επιβάτες.

Επιστρέφοντας στην Αθήνα με τους δύο επιβάτες που παρέλαβε από την Ιτέα, ο κυβερνήτης του ελικοπτέρου στις 15.39 μίλησε με τον πύργο ελέγχου του στρατιωτικού αεροδρομίου της Ελευσίνας, όπου ανέφερε ότι σε 7 λεπτά (στις 15.46) θα ήταν στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος».



■ Σε χωράφια λίγο μετά τα διόδια Αφιδνών, ανάμεσα στο Πολυδένδρι και το Καπανδρίτι, εντοπίστηκε το ελικόπτερο. Μέσα βρέθηκε ο πιλότος δεμένος και φιμωμένος

ΕΩΣ 2.500 ΕΥΡΩ ΤΗΝ ΩΡΑ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ

100 προσγειώσεις - απογειώσεις κάθε ημέρα στην Αττική

ΜΕ 1.300 έως 2.500 ευρώ την ώρα, το ελικόπτερο ως μέσο μεταφοράς είναι στη διάθεση οποιουδήποτε ενδιαφερομένου επιθυμεί να μετακινηθεί γρήγορα! Τα ιδιωτικά ελικόπτερα ή αεροταξί, είναι ένα μέσο που κερδίζει όλο και περισσότερους πελάτες. Η διαδικασία ναύλωσης είναι απλή. Ο ενδιαφερόμενος καλεί την εταιρεία ελικοπτέρων και έπειτα από το τηλεφώνημα απαιτείται μόνο μισή ώρα για την απογείωση. Η εξόφληση μπορεί να γίνει επί τόπου, αρκεί ο πελάτης να διαθέτει πιστωτική κάρτα.

Εύκολη διαδικασία

Το αεροταξί άρχισε να έχει ζήτηση λίγο μετά το 1992, όταν απελευθερώθηκαν οι αερομεταφορές και δημιουργήθηκαν ιδιωτικές εταιρείες που προσέφεραν υπηρεσίες αντίστοιχες της Ολυμπιακής. Σήμερα οι μεγαλύτερες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο είναι η Olympic Aviation, η Interjet και η Air Lift (με ελικόπτερο της οποίας είχε πραγματοποιηθεί η προηγούμενη απόδραση Παλαιοκώστα το 2006). Η Interjet, άρχισε να λειτουργεί το 1989 ως Τμήμα Ελικοπτέρων της εταιρείας Ιντεραμέρικαν, εκτελώντας αποκλειστικά μεταφορές ασφαλισμένων ασθενών τότε. Το 1992 η εταιρεία απέκτησε την άδεια αερομεταφοράς και τεχνικής εκμετάλλευσης και σήμερα διαθέτει τέσσερα δικινητήρια ελικόπτερα.

Μποτιλιάρισμα στον αέρα

Τον περασμένο Αύγουστο το σύνολο προσγειώσεων - απογειώσεων στην Αττική ξεπερνούσε τις 100 ανά ημέρα. Αν υπολογίσει κανείς και τα ιδιωτικά ελικόπτερα που απογειώνονται σε ιδιωτικά ελικοδρόμια ή σε ελεύθερους χώρους, μπορούμε να μιλάμε για μποτιλιάρισμα στον αέρα. Δημοφιλέστεροι προορισμοί, το Πόρτο Χέλι, η Μύκονος, η Πάτμος, η Σαντορίνη και η Ελούντα. Οι περισσότερες πτήσεις στον Νομό Αττικής είναι από τον Άγιο Στέφανο ή το Ολυμπιακό Στάδιο, όπου υπάρχουν ελικοδρόμια, μέχρι τον «Αστέρα» ή τον Άγιο Κοσμά, το Μαρούσι και το Ανατολικό Αεροδρόμιο.

Η ΥΠΑ ΔΕΝ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΔΕΧΘΕΙ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ

Κανένας έλεγχος από τον κυβερνήτη - πέρασε το οπλοστάσιο

Η ΧΤΕΣΙΝΗ απόδραση κόστισε περίπου 1.500 ευρώ, όσο τιμολογείται η ώρα πτήσης με τον συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου, το οποίο πετούσε στα 500-600 πόδια με ταχύτητα 100 μιλίων/ώρα εκτελώντας πτήση όψεως (VFR). Ο κυβερνήτης κ. Θεοφιλόπουλος, σύμφωνα με το εγχειρίδιο που περιγράφει πώς γίνονται οι πτήσεις εκτός αεροδρομίων, από

πεδία προσγείωσης όπως το... γήπεδο της Ιτέας, είχε την ευθύνη του ελέγχου επιβατών και αποσκευών. Ο έλεγχος αυτός φαίνεται ότι δεν έγινε κανονικά. Διαφορετικά θα είχε βρεθεί το μίνι οπλοστάσιο των επιβατών. Τα περιγραφόμενα στο security manual φαίνεται ότι παρακάμφθηκαν, ενώ είναι άγνωστο εάν στο γενικό δηλωτικό που συντάχθηκε από

τον κυβερνήτη ελέγχθηκε η ταυτοπροσωπία των επιβατών. Ως προς το σημείο αναχώρησης, υπάρχει αδειοδοτημένο από την ΥΠΑ ελικοδρόμιο (Ελευθέριος Βενιζέλος), στο οποίο σταθμεύουν, όταν δεν επιχειρούν, τα ελικόπτερα της συγκεκριμένης εταιρείας. Στην περιοχή, όμως, της Ιτέας, δεν υπάρχει αδειοδοτημένο από την ΥΠΑ ελικοδρόμιο και

κατά συνέπεια οι αρμόδιες υπηρεσίες της ΥΠΑ - επισημαίνουν στελέχη της υπηρεσίας - είχαν υποχρέωση όχι μόνο να μην εγκρίνουν την πτήση, αλλά και να μην αποδεχθούν καν την κατάθεση του συγκεκριμένου σχεδίου που περιελάμβανε προσγείωση σε μη αδειοδοτημένο ελικοδρόμιο. Αντ' αυτού το σχέδιο και κατατέθηκε και εγκρίθηκε!

Ωστόσο η ώρα περνούσε χωρίς το ελικόπτερο να φτάνει στον προορισμό του, αλλά και χωρίς να δίνει σήμα και στίγμα για το πού βρίσκεται. Η ΥΠΑ, βάσει των κανονισμών, υποχρεούται να κινήσει τις διαδικασίες αναζήτησης εντός 30 λεπτών.

Στις 16.05 η αρμόδια διεύθυνση της Υ-

ΠΑ χαρακτηρίζει το ελικόπτερο αγνοούμενο (σε αβεβαιότητα).

Στις 16.20 η ΥΠΑ θέτει σε συναγερμό όλες τις συναρμόδιες υπηρεσίες (αστυνομικές, στρατιωτικές, Πυροσβεστική, ΕΚΑΒ κ.λπ.), με σκοπό την αναζήτηση (έρευνα) και διάσωση του ελικοπτέρου.

Το ελικόπτερο περίπου στις 16.25 εντοπίστηκε σε χωράφια λίγο μετά τα διόδια Αφιδνών, ανάμεσα στο Πολυδένδρι και το Καπανδρίτι. Μέσα βρέθηκε δεμένος και φιμωμένος ο πιλότος, ο οποίος οδηγήθηκε στη Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Αττικής για να δώσει κατάθεση.