

ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

# ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ - ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΡΑΝΤΑΗ ΧΡΗΣΤΟΥ  
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΚΑΣΣΙΑΝΙΔΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2007



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1° :Εισαγωγή: Ο δρόμος προς την κατάκτηση των αιθέρων**

	Σελ.
<b>§1.1.</b> Ιστορική Αναδρομή.....	1

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2° :Η Ολυμπιακή Αεροπορία**

<b>§2.1.</b> Ο δρόμος προς την Ολυμπιακή.....	9
2.1.1. Τα πρώτα βήματα.....	10
2.1.2. Λίγο πριν το τέλος της Ωνάσειας φροντίδας.....	10
2.1.3. Τέλος εποχής.....	11
2.1.4. Οι δεκαετίες `80 και `90.....	12
<b>§2.2.</b> Ολυμπιακή Αεροπλοΐα – Μακεδονικές Αερογραμμές.....	13
2.2.1. Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα.....	13
2.2.2. Οι Μακεδονικές Αερογραμμές.....	15
<b>§2.3.</b> Ολυμπιακές Αερογραμμές.....	16
2.3.1. Από την Αεροπορία, στις Αερογραμμές.....	16
2.3.2. Προορισμοί των Ολυμπιακών Αερογραμμών.....	17

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3° :Ο στόλος των Ολυμπιακών Αερογραμμών**

<b>§3.1.</b> Παρουσίαση του στόλου.....	19
<b>§3.2.</b> Ονομασίες αεροσκαφών.....	23

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4° :Ατυχήματα με την Ολυμπιακή Αεροπορία**

<b>§4.1.</b> Άτυχες στιγμές της Ολυμπιακής Αεροπορίας.....	25
--	----

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5° :Photo Gallery**

§5.1. Φωτογραφίες παλιών εισιτηρίων της Ολυμπιακής.....	30
§5.2. Timetables (1957 – 2007) .....	35
§5.3. Φωτογραφίες αεροσκαφών.....	45

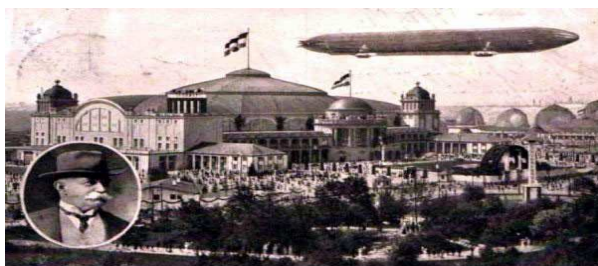
<b><u>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ:</u></b> Το επιχειρησιακό σχέδιο της Pantheon που συνέταξε η Sabre Airline Consulting.....	77
--	----

<b>ΠΗΓΕΣ</b> .....	82
--------------------	----

### **1.1 Ιστορική αναδρομή**

Απ' τους πανάρχαιους χρόνους οι μαρτυρίες και οι μύθοι για τις προσπάθειες του ανθρώπου να πετάξει κι αυτός όπως τα πουλιά, ελεύθερος στον αέρα, είναι πάρα πολλές.

Απ' την Αρχαία Ελλάδα, με πρώτους τον Δαίδαλο και τον Ίκαρο, ως την Άπω Ανατολή με το μύθο του μαγικού χαλιού και πέρα ως την Κίνα όπου πηδούσαν, χρησιμοποιώντας ομπρέλες, από ψηλούς πύργους, οι προσπάθειες συνεχίζονται και εξελίσσονται. Το 1620 έχουμε την πρώτη πτώση με μορφή αλεξίπτωτου από τον Fausto Venanzio και στη συνέχεια αναφέρονται οι αδελφοί Montgolfier με τις κατασκευές αεροστάτων.



Αν και το πανάρχαιο όνειρο των ανθρώπων να υπερνικήσουν τη βαρύτητα και να πετάξουν είχε ήδη υλοποιηθεί με το αερόστατο,

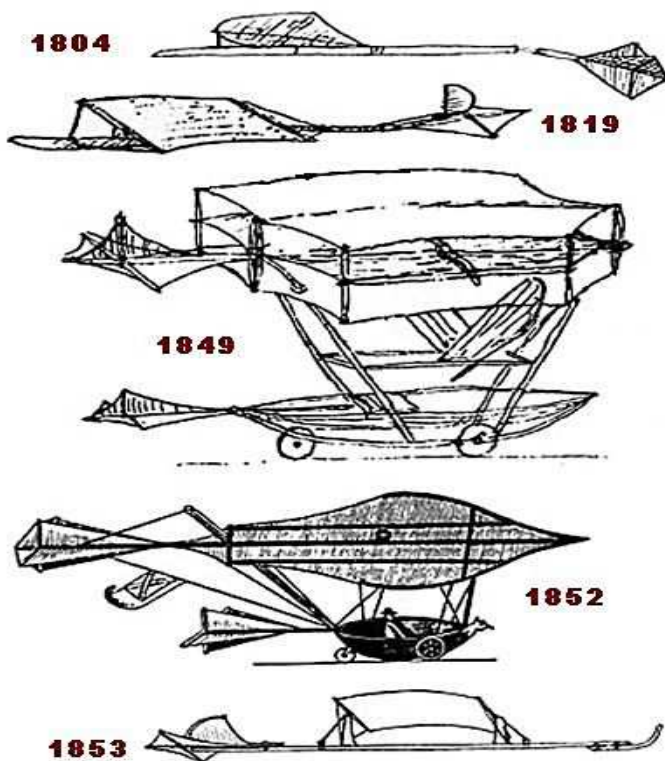
οι αναζητήσεις για πτήσεις με κάποια ικανοποιητική ταχύτητα δεν σταμάτησαν ποτέ. Το αερόστατο ήταν ουσιαστικά έρμαιο των ανέμων που έπνεαν κάθε φορά, το δε κατευθυνόμενο αερόπλοιο Ζέπελιν είχε μεν μηχανισμούς ελέγχου πτήσης, αλλά πολύ χαμηλή ταχύτητα και μειωμένη ευελιξία. Διάφορες προσπάθειες να αξιοποιηθεί αυτή η ιπτάμενη μηχανή για επιχειρήσεις κατασκοπείας κατά τον α'

παγκόσμιο πόλεμο κατέληξαν συχνά σε καταρρίψεις. Χειρότερο όμως μειονέκτημα αποδείχθηκε το εύφλεκτο υδρογόνο, με το οποίο λειτουργούσε η άνωση του Ζέπελιν. Η παραγωγή του ασφαλούς αέριου Ήλιο ελεγχόταν από τις ΗΠΑ, οι οποίες για στρατιωτικούς και εμπορικούς λόγους είχαν επιβάλλει εμπάργκο στη διακίνησή του. Το έτος 1937 έπιασε φωτιά στο Lakehurst των ΗΠΑ το γερμανικό αερόπλοιο *Hindenburg*,



το μεγαλύτερο που είχε κατασκευαστεί μέχρι τότε κι έτσι έληξε ουσιαστικά η προσπάθεια για εμπορική και στρατιωτική αξιοποίηση αυτών των πτητικών μηχανών. Στις αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα χρησιμοποιούνται Ζέπελιν σύγχρονης κατασκευής, με αέριο που δεν αναφλέγεται, για ψυχαγωγικούς και διαφημιστικούς σκοπούς.

Οι ερευνητές της αεροπλοΐας προσπαθούσαν ήδη στην Αρχαιότητα να μιμηθούν την πτήση των πτηνών, προσθέτοντας στο σώμα τους φτερούγες. Στην ελληνική μυθολογία ο Δαίδαλος και ο Ίκαρος κατασκεύασαν ένα σκελετό με φτερούγες, με τις οποίες πέταξαν για να διαφύγουν από την Κρήτη. Οι Ασσύριοι και οι Βαβυλώνιοι, όπως και οι Ιουδαίοι είχαν στις μυθολογίες τους επίσης φτερωτούς ανθρώπους. Αυτή η προσπάθεια της μίμησης των πουλιών συνεχιζόταν μέχρι τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα.



Ο άγγλος μηχανικός George Cayley (1773-1857) μελέτησε επιστημονικά τις συνθήκες, κάτω από τις οποίες ένα αντικείμενο βαρύτερο από τον αέρα μπορούσε να πετάξει και θεμελίωσε έτσι την επιστήμη της *Αεροδυναμικής*. Ο Κέιλυ υποστήριζε ήδη από το έτος 1809 ότι ένα

ιπτάμενο αντικείμενο πρέπει να έχει σταθερά πτερύγια, σαν ένας ιπτάμενος σκίουρος και όχι κινούμενες φτερούγες, σαν αυτές των πουλιών.

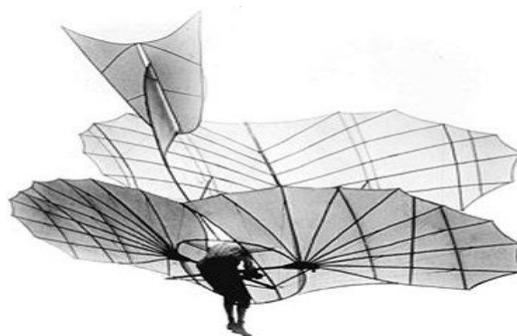
Ο Κέιλυ προσδιόρισε επίσης τη βασική συγκρότηση που θα έπρεπε να έχει μια πτητική μηχανή: πτερύγια, αεροδυναμική άτρακτο, ουρά και πηδάλιο, καθώς επίσης μια μηχανή με έλικα για να κινείται το ιπτάμενο όχημα είτε ταχύτερα από τον άνεμο, είτε ενάντια σ' αυτόν. Εκείνη την εποχή δεν υπήρχε βέβαια ακόμα μια τόσο ελαφριά μηχανή με ικανοποιητική ισχύ, η οποία θα ήταν δυνατόν να αξιοποιηθεί γι' αυτό το σκοπό. Το έτος 1853 κατασκεύασε ο Κέιλυ ένα αεροσκάφος, σύμφωνα με τις δικές του προδιαγραφές, το οποίο αξιοποιούσε για την πτήση του τα ανοδικά ρεύματα στον αέρα. Αυτό



το σκάφος ονομάστηκε *ανεμόπτερο* ή *ανεμοπλάνο*. Ο Κέιλυ επικαλέστηκε τη μεγάλη ηλικία του, η οποία τον εμπόδιζε να πετάξει ο ίδιος το όχημά του και διέταξε τον υπηρέτη του να κάνει αυτός τον πιλότο. Μετά από πολλές αρνήσεις και αντιδικίες, αναγκάστηκε ο υπηρέτης να υπακούσει και πέταξε με το ανεμόπτερο του Κέιλυ περί τα 500 μέτρα. Έτσι, ο υπηρέτης του Κέιλυ έγινε ο πρώτος άνθρωπος που πέταξε με ανεμόπτερο, αν και παρά τη θέλησή του!

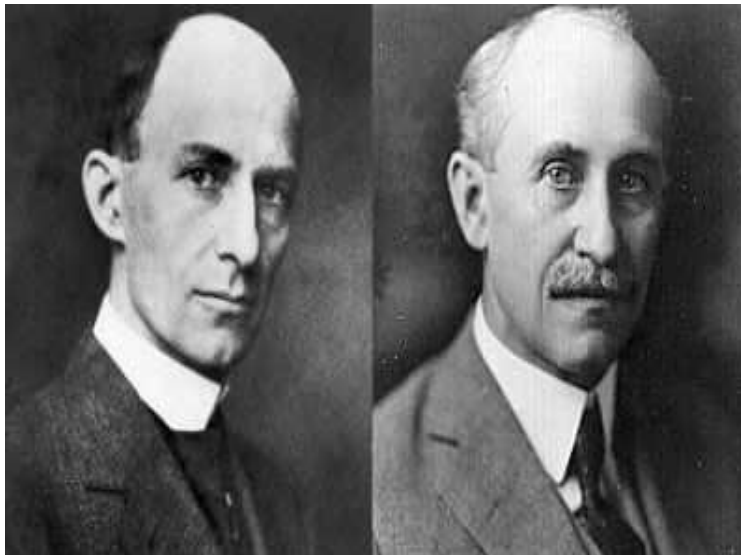
Στις επόμενες δεκαετίες διαδόθηκαν τα ανεμόπτερα με διάφορες μορφές στην Ευρώπη και την Αμερική και αποτέλεσαν αντικείμενο ψυχαγωγίας των ευπόρων, αλλά και αθόρυβοι επιτηρητές εξ ουρανού για στρατιωτικές αποστολές, όπως είχε συμβεί μισό αιώνα πριν με τα αερόστατα. Μέχρι σήμερα χρησιμοποιούν πιλότοι κατάλληλα διαμορφωμένα ανεμόπτερα για εκπαιδευτικές και ψυχαγωγικές πτήσεις.

Ο Γερμανός Otto Lilienthal (1848-1896) κατασκεύασε, μετά από μελέτες και υπολογισμούς μια ιπτάμενη μηχανή με σταθερά πτερύγια, σαν αυτά των πουλιών που πλανάρουν στον αέρα (αετός, γεράκι). Από παρατηρήσεις στις φωλιές πελαργών είχε διαπιστώσει ότι τα βαριά αυτά πουλιά δημιουργούσαν μια κοιλότητα στο κάτω μέρος των πτερύγων τους και τοποθετούσαν το σώμα τους ενάντια στο ρεύμα του αέρα για να ξεκινήσουν την πτήση τους. Οι ιπτάμενες



μηχανές του Λίλιενταλ είχαν γι' αυτό το λόγο πτερύγια με καμπυλωτή και όχι επίπεδη επιφάνεια. Μετά από πολλές επιτυχίες

πτήσεις με διάφορες πτητικές μηχανές, έπεσε ο Λίλιενταλ το έτος 1896 με τη διπτέρυγη μηχανή του στο έδαφος και σκοτώθηκε.



Οι Αμερικάνοι αδελφοί Wright, ο Wilbur (1867-1912) και ο Orville (1871-1948), από το Dayton του Ohio, άρχισαν να συναρμολογούν σε ένα εργαστήριο που είχαν για την

κατασκευή και επιδιόρθωση ποδηλάτων, πτητικές μηχανές. Έχοντας μελετήσει όλες τις προσπάθειες άλλων πρωτοπόρων και έχοντας ήδη στη διάθεσή τους, αρκετές δεκαετίες μετά τις προσπάθειες του Κέιλυ, τις μηχανές εσωτερικής καύσης, προσπάθησαν να μιμηθούν όπως και πολλοί άλλοι ερευνητές, την κινητήρια μηχανή των Ζέπελιν. Πέρα από αυτά, οι δύο αδελφοί έκαναν και σημαντικές τροποποιήσεις στην άτρακτο και στα πτερύγια τους σκάφους τους, εισάγοντας τα *πτερύγια κλίσης*, με τα οποία θα γινόταν έλεγχος της ανοδικής και καθοδικής πορείας της ιπτάμενης μηχανής. Επίσης, κατασκεύασαν μια υποτυπώδη αεροδυναμική σήραγγα, στην οποία δοκίμασαν τις μηχανές πριν πετάξουν με αυτά, ενώ κατασκεύασαν τροποποιημένους κινητήρες, πιο ελαφρείς.

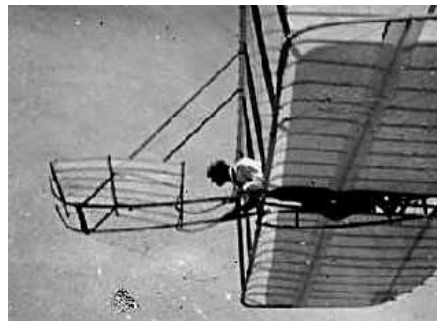


Το 1903 έγινε τελικά με επιτυχία η πρώτη πτήση στο Kitty Hawk της Βόρειας Καρολίνας από τον Όρβιλ Ράιτ. Ο κινητήρας που χρησιμοποιήθηκε είχε βάρος 90 kg με ισχύ 12 PS. Η πτήση αυτή



κράτησε περίπου 12 δευτερόλεπτα και κάλυψε απόσταση περίπου 35 μέτρων. Στην τέταρτη προσπάθεια καλύφθηκαν περί τα 250 μέτρα σε 59 δευτερόλεπτα, αλλά το αεροσκάφος έπαθε ζημιές και οι δοκιμές των δύο αδελφών συνεχίστηκαν μετά από ένα χρόνο. Αυτές οι πτήσεις θεωρούνται στην Ιστορία της Τεχνολογίας οι πρώτες με μηχανοκίνητο κατευθυνόμενο όχημα που ήταν βαρύτερο του αέρα, το οποίο όχημα ονομάστηκε αεροπλάνο.

Ο πιλότος στο σκάφος των αδελφών Ράιτ ήταν πεσμένος μπρούμυτα για να μην δημιουργεί το σώμα του αντίσταση στον αέρα και να είναι τα χέρια ελεύθερα, ίσως και για να βλέπει διαρκώς πόσο κοντά στο έδαφος



βρισκόταν το αεροπλάνο. Το έτος 1905 πραγματοποιεί ο Όρβιλ Ράιτ μία πτήση στο Dayton που τον κράτησε στον αέρα περί τα 37 λεπτά της ώρας. Το ίδιο έτος απογειώνεται στο Μονακό το πρώτο ελικόπτερο που κατασκεύασε ο Γάλλος Μηχανικός Maurice Leger (Λεζέρ) με τον εαυτό του ως πιλότο. Το έτος 1908 πραγματοποιούν οι αδελφοί Ράιτ πτήση τριών ωρών, ενώ άλλοι κατασκευαστές-πιλότοι μένουν στον αέρα επίσης 1-2 ώρες.

Είναι προφανές ότι αυτές οι επιτυχίες προσπάθειες πτήσης βρήκαν πολλούς μιμητές με ανάλογες κατασκευές. Ήδη από το 1910 και μετά θεωρείτο σε δημοσιεύματα των εφημερίδων αυτονόητο ότι είχε αρχίσει μια νέα εποχή για τις μεταφορές σε παγκόσμια κλίμακα.

Μέχρι το έτος 1919 που πραγματοποιήθηκε η πρώτη επιβατική πτήση της πολιτικής αεροπορίας με ένα αεροπλάνο Junkers F-13, εξ ολοκλήρου κατασκευασμένο από μέταλλο, σχεδιάστηκαν διάφοροι τύποι



διπλάνων και μονοπλάνων αεροπλάνων, με μία, δύο ή περισσότερες έλικες, οι οποίοι τύποι χρησιμοποιούνται βελτιωμένοι ακόμα και σήμερα για διάφορες αποστολές.

Κυριότερο πεδίο δοκιμών για τις αεροπορικές κατασκευές και πτήσεις αποτέλεσε ο α' παγκόσμιος πόλεμος, όπου τα ευέλικτα αυτά ιπτάμενα οχήματα δημιούργησαν νέους κανόνες στις πολεμικές συγκρούσεις. Παρ' όλα αυτά, λίγοι στρατιωτικοί ήταν σε θέση να κατανοήσουν ότι αυτή η ιπτάμενη μηχανή, με τις συνεχείς βελτιώσεις της, θα έφερνε μια ριζική αλλαγή στις πολεμικές αντιπαραθέσεις, όπως συνέβη ήδη στον ισπανικό εμφύλιο πόλεμο με τους βομβαρδισμούς που πραγματοποιούσε η γερμανική αεροπορία υπέρ του πραξικοπηματία Φράνκο και, αμέσως μετά, κατά το β' παγκόσμιο πόλεμο. Γνωστότερο παράδειγμα κατεστημένης άγνοιας έγινε ο Γάλλος στρατάρχης Ferdinand Foch (Φος, 1851-1929) καθηγητής στρατηγικής στην «Ecole Supérieure de Guerre», ο οποίος δήλωνε το έτος 1917 : «Τα αεροπλάνα είναι ενδιαφέροντα παιχνίδια, αλλά δεν έχουν στρατιωτική σημασία».

Το 1926 καθιερώθηκε η πρώτη νυχτερινή πτήση από τη γερμανική εταιρία Lufthansa, μεταξύ Βερολίνου και Ανατολικής Πρωσίας. Το 1927 πέταξε με το αεροπλάνο του, με μηχανή 220 PS, ο Αμερικάνος πιλότος Charles Lindbergh (Λίντμπεργκ, 1902-1974) από τη Νέα Υόρκη στο Παρίσι, σχεδόν 6.000 χιλιόμετρα, χωρίς ενδιάμεσο σταθμό. Με αυτή την επιτυχία του κέρδισε ο Λίντμπεργκ 25.000 δολάρια που είχε αθλοθετήσει ο επιχειρηματίας Raymond Orteig. Η πτήση του Λίντμπεργκ κράτησε λίγο παραπάνω από 33 ώρες και υπέβαλε στην παγκόσμια κοινή γνώμη την ιδέα για υπερατλαντικές πτήσεις, οι οποίες εκτελούνται μέχρι σήμερα, προφανώς ταχύτερα και πολύ πιο άνετα.

Για την ιστορική ακρίβεια, πριν από τον Λίντμπεργκ είχαν διασχίσει τον αέρα πάνω από τον Ατλαντικό ωκεανό ήδη πολλές δεκάδες πιλότοι, ο Αμερικάνος *λαϊκός ήρωας* ήταν όμως μόνος του στο αεροπλάνο και η πτήση του έγινε χωρίς ενδιάμεσο σταθμό. Η εκτόξευση του Λίντμπεργκ στην παγκόσμια δημοσιότητα και η δημιουργία πανηγυρικής ατμόσφαιρας για το επίτευγμά του φαίνεται να ήταν και αποτέλεσμα μεθοδευμένης προβολής, με στόχο την προσέλκυση επενδύσεων και κατάλληλων στελεχών στις αερομεταφορές. Το έτος 1926 λειτουργούσαν στις ΗΠΑ 12 αεροπορικές εταιρίες που εκτελούσαν δρομολόγια, το έτος 1928 είχαν δημιουργηθεί ήδη 25. Ο Λίντμπεργκ έγινε τεχνικός διευθυντής της, για πολλές δεκαετίες, μεγάλης αεροπορικής εταιρίας TWA.

Η επόμενη σημαντική αλλαγή στην αεροπλοΐα έγινε με την εισαγωγή του στροβιλοκινητήρα, ο οποίος αξιοποιήθηκε στρατιωτικά εν μέρει στο β' παγκόσμιο πόλεμο, αλλά κυρίως, τόσο στρατιωτικά όσο και πολιτικά, από τη δεκαετία του 1950 και μετά.

## **2.1 Ο δρόμος προς την Ολυμπιακή Αεροπορία**

Οι αερομεταφορές στην Ελλάδα ξεκίνησαν να υφίστανται το 1930 με την «Ελληνική Αεροπορική Εταιρία ΙΚΑΡΟΣ» που αποτέλεσε και την πρώτη ελληνική κρατική αεροπορική εταιρία. Έπειτα από τη χρεωκοπία της, ιδρύθηκε η Ελληνική Εταιρία Εναέριων Συγκοινωνιών (Ε.Ε.Ε.Σ.). Το 1935 έχουμε την ίδρυση της πρώτης ιδιωτικής αεροπορικής εταιρίας με την επωνυμία «Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις» (Τ.Α.Ε.). Παράλληλα με την Τ.Α.Ε., ξεκινούν το 1947 τις εργασίες τους δύο νέες εταιρίες, η «Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία» (ΕΛΛ.Α.Σ.) και η «Αεροπορικά Μεταφοράι Ελλάδος» (Α.Μ.Ε.). Εξαιτίας της κακής πορείας που σημείωναν όλες αυτές οι αεροπορικές εταιρείες, το 1951 αποφασίζεται η συγχώνευσή τους σε μία: την Εθνική Ανώνυμη Εταιρεία (Τ.Α.Ε.). Οι δυσκολίες για την Τ.Α.Ε. ξεκινούν το 1951, χρονιά κατά την οποία αρχίζει και πέφτει η επιβατική κίνηση . Έτσι, το 1955 αποφασίζεται η λύση και εκκαθάρισή της με απώτερο σκοπό την πώλησή της. Διενεργείται πλειστηριασμός ο οποίος ξεκινά με προσφορά 60.000.000 δραχμές, η απουσία ενδιαφέροντος ,όμως, την κατοχυρώνει υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου. Τον Ιούλιο του 1956 υπογράφεται νέα συμφωνία του Ελληνικού κράτους με τον Αριστοτέλη Ωνάση που περιλαμβάνει και την αποκλειστική εκμετάλλευση των αεροπορικών συγκοινωνιών της χώρας. Από τις 6 Απριλίου 1957 ανοίγει τα φτερά της η νέα αεροπορική εταιρεία, η Ολυμπιακή Αεροπορία.

### 2.1.1 Τα πρώτα βήματα



Η δεκαετία του '60 ξεκινά πολύ ελπιδοφόρα για την Ολυμπιακή Αεροπορία. Η νέα εταιρεία αναπτύσσεται με ταχύτατο ρυθμό. Η Ολυμπιακή Αεροπορία εισέρχεται στη εποχή των τζετ το 1960 με την παραλαβή του πρώτου αεροσκάφους De Havilland. Αυτή την εποχή γίνονται και οι πρώτες συμφωνίες μεταξύ της Ο.Α. και της αγγλικής BEA, για πτήσεις με κοινούς κωδικούς. Πέντε χρόνια αργότερα, το 1965, έγιναν οι πρώτες παραγγελίες των νέων αεροσκαφών τύπου Boeing 707-300 και το 1966 παραλαμβάνεται το πρώτο από αυτά, που ονομάστηκε "Πόλις της Κορίνθου". Αυτή τη χρονιά ξεκινούν οι πρώτες πτήσεις προς Ν. Υόρκη. Το 1968 ανοίγουν οι πρώτες γραμμές προς Αφρική και η Ο.Α. παραλαμβάνει τα πρώτα Boeing 727-200. Το 1969 ανοίγουν οι γραμμές προς Καναδά και αποσύρονται τα Comet 4B.

### 2.1.2 Λίγο πριν το τέλος της Ωνάσειας φροντίδας

Στις αρχές της δεκαετίας του '70 η Ο.Α. προμηθεύεται τα νέα αεροσκάφη YS-11A της ιαπωνικής εταιρείας NIIHON τα οποία θα αντικαθιστούσαν σταδιακά τα παλιά Douglas DC-3 και DC-6 στις πτήσεις του εσωτερικού. Το 1971 ιδρύεται η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (*Olympic Aviation*) ώστε οι εσωτερικές γραμμές που είχαν μεγαλώσει αρκετά αλλά και τα νησιά να εξυπηρετούνται καλύτερα και με σωστότερη οργάνωση σαν ξεχωριστή εταιρία. Το 1972 η Ολυμπιακή Αεροπορία γίνεται η εταιρία των πέντε ηπείρων. Το «Πόλις των

Αθηνών» (Boeing 707-300) προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο του Σίδνεϋ μετά από είκοσι ώρες πτήσης και η Ελλάδα απέκτησε άμεση σύνδεση με την Αυστραλία. Τον επόμενο χρόνο αποκτούνται τα καινούρια τζάμπο τζετ, τα Boeing 720-051B και Boeing 747-200. Επίσης, η Ο.Α. εκδηλώνει ενδιαφέρον για τα νέα υπερηχητικά αεροσκάφη BAC-Aérospatiale Concorde και στις 5 Ιανουαρίου 1973 προγειώνεται στο αεροδρόμιο του Ελληνικού ένα από αυτά για δοκιμή. Ομως τόσο το κόστος όσο και ο θόρυβος αλλά και το ολικό μήκος του A31 του κεντρικού αεροδιαδρόμου απέτρεψαν τον Αριστοτέλη Ωνάση να πράξει το όνειρο της αγοράς του υπερηχητικού αεροσκάφους...

### **2.1.3 Τέλος εποχής**

Η αρχή του τέλους για την Ολυμπιακή Αεροπορία ήρθε στις 22 Ιανουαρίου του 1973 με αφορμή ένα τραγικό γεγονός: το αεροπορικό δυστύχημα που κόστισε τη ζωή στο γιο του Αριστοτέλη Ωνάση, τον Αλέξανδρο. Κανείς, λοιπόν, δεν εξεπλάγην όταν μετά από λίγους μήνες ο Αριστοτέλης Ωνάσης πούλησε το πακέτο μετοχών της Ολυμπιακής Αεροπορίας στο Ελληνικό κράτος. Υπό τη διοίκηση του Ελληνικού Δημοσίου πλέον, η Ο.Α. προμηθεύεται τα πρώτα Boeing 737-200 και παράλληλα δημιουργεί και την Olympic Catering. Το 1977, μετά από πέντε χρόνια, κλείνει η γραμμή της Αυστραλίας που συνέδεε την Αθήνα με το Σίδνεϋ και την επόμενη χρονιά κλείνει και αυτή του Καναδά με τη δικαιολογία του περιορισμού κόστους λειτουργίας. Το οξύμωρο της υπόθεσης έγκειται στο γεγονός ότι η Ο.Α. κατά την προσπάθειά της να μειώσει το κόστος λειτουργίας, παραγγέλνει ταυτόχρονα καινούρια αεροσκάφη της Airbus, τα A300.

#### **2.1.4 Οι δεκαετίες '80 και '90**

Το 1984 πραγματοποιείται η αγορά δύο Boeing 747-200 από την Singapore Airlines και παράλληλα επαναλειτούργουν οι γραμμές της Αυστραλίας και του Καναδά. Το 1986 εκτοξεύεται στα ύψη το έλλειμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας και ταυτόχρονα μειώνεται αισθητά η επιβατική κίνηση, απόρροια των γνωστών απεργιών που παραγματοποίησαν οι υπάλληλοι της εταιρίας.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, ανοίγεται η νέα γραμμή προς Τόκυο, η οποία όμως κλείνει μετά από λίγα χρόνια επειδή αποδείχθηκε πως απέβαινε ζημιοφόρα για την εταιρεία. Το 1993 αγοράζονται νέα αεροσκάφη τύπου Boeing 737-400, ενώ λίγα χρόνια αργότερα αγοράζεται ο εξελιγμένος τύπος του A300, το A300-605R της Airbus. Τα χρέη της εταιρείας όμως αυξάνονται και η κυβέρνηση, σε μια προσπάθεια να επαναφέρει την Ο.Α. στην κερδοφορία εφαρμόζει σχέδιο εξυγίανσης με παραγραφή των χρεών της, ύψους πολλών δισεκατομμυρίων δραχμών, το οποίο όμως αποτυγχάνει. Μερικά χρόνια αργότερα, σε άλλη μια προσπάθεια εξυγίανσης το Ελληνικό Κράτος αναθέτει τη διοίκηση της Ο.Α. στη Speedwing (θυγατρική της British Airways), χωρίς όμως αξιόλογα αποτελέσματα. Το 1999 η Ο.Α. προμηθεύεται νέα αεροσκάφη Airbus A340-300 που αντικαθιστούν τα Boeing 747-200 στις μακρινές πτήσεις.

## 2.2. ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ – ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ



### 2.2.1 Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα

Τον Οκτώβριο του 1967 η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ δημιούργησε τη Διεύθυνση Ελαφρών Αεροσκαφών με κύριο έργο της τις ναυλώσεις προς τρίτους.

Τέσσερα χρόνια αργότερα, τον Αύγουστο του 1971, έληξαν οι δραστηριότητες της Διεύθυνσης αυτής και στην θέση της ιδρύθηκε η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ Α.Ε.



από τον Αριστοτέλη Ωνάση και το 1975 περιήλθε στο Ελληνικό Δημόσιο. Η μεταφορά επιβατών, η αεροφωτογράφιση, η αεροπορική κάλυψη γεγονότων, η μεταφορά φορτίων- ανταλλακτικών, η πρόσβαση σε δύσβατες περιοχές, η επείγουσα μεταφορά ασθενών, η αεροκινηματογράφιση, η επίβλεψη Βιομηχανικών Έργων, η μεταφορά VIP και η μεταφορά επιχειρηματιών σε οποιοδήποτε προορισμό, είναι ορισμένες από τις βασικές δραστηριότητες των Ελικοπτέρων της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας. Τα ελικόπτερα της Εταιρίας συμμετείχαν σε έρευνες ατυχημάτων, παρακολούθηση κατασκευαστικών εργασιών (ΔΕΗ), παρακολούθηση αγωγού Φυσικού Αερίου, επίβλεψη Βιομηχανικών Έργων και άλλα πολλά.





Τον Αύγουστο του 2004 η Εταιρία έλαβε Αδεια Τεχνικής Εκμετάλλευσης Δημοσίων Μεταφορών επιβατών, φορτίων και ασθενών με Ελικόπτερο, σύμφωνα με τους Ευρωπαϊκούς Αεροπορικούς Κανονισμούς, και η

δραστηριότητα των Ελικοπτέρων επεκτείνεται πλέον εκτός από την Ελληνική επικράτεια και στις γειτονικές χώρες Αλβανία, FYROM, Βουλγαρία και Τουρκία. Εκτός των όσων αναφέρθηκαν παραπάνω, η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα έχει δραστηριοποιηθεί και στον τομέα της αεροπορικής εκπαίδευσης. Το 1995, η Σχολή Εκπαίδευσης Χειριστών Ολυμπιακής Αεροπλοΐας πιστοποιήθηκε ως Επαγγελματική Σχολή για παροχή εκπαιδεύσεων προς απόκτηση Επαγγελματικών Πτυχίων Χειριστών Αεροπλάνων και Ελικοπτέρων. Οι εκπαιδεύσεις στον εξομοιωτή, γίνονται στο Εκπαιδευτικό Κέντρο που εδρεύει στη Γλυφάδα, στον τύπο του B737-200. Διαθέτει επίσης, έναν εξομοιωτή πτήσεων τύπου ATR42/72 στο Εκπαιδευτικό Κέντρο της Θεσσαλονίκης στο οποίο εκπαιδεύονται εκτός από τα πληρώματα των Ολυμπιακών Αερογραμμών και πληρώματα άλλων Αεροπορικών Εταιρειών από την Ελλάδα ή το εξωτερικό, καθώς επίσης και έναν εξομοιωτή πτήσεων τύπου B737-300/400, στο Εκπαιδευτικό Κέντρο Χανίων στη Κρήτη, ο οποίος είναι εγκεκριμένος για αρχικές και επαναληπτικές εκπαιδεύσεις πληρωμάτων εγχώριων και ξένων αεροπορικών εταιριών. Εικοσιτρείς ξένες αεροπορικές εταιρίες εμπιστεύονται την εκπαίδευση των πληρωμάτων τους στους κυβερνήτες εκπαιδευτές της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας.

## 2.2.2 Οι Μακεδονικές Αερογραμμές



Οι Μακεδονικές Αερογραμμές αποτελούν μια θυγατρική εταιρεία της Ολυμπιακής που ιδρύθηκε το 1992 για να αναπτυχθεί στον χώρο των εκτάκτων πτήσεων «τσάρτερς», αλλά έπεσε σε χειμερία νάρκη επί σειρά ετών. Αν η εταιρεία δεν ήταν θυγατρική της Ολυμπιακής, σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, θα έπρεπε να έχει κλείσει, αφού ούτε έργο ούτε αεροπλάνα είχε να παρουσιάσει επί μακρό χρονικό διάστημα από τη σύστασή της. Αν και ιδρύθηκαν το 1992, οι πρώτες πτήσεις της εταιρίας έγιναν το 1998 με παλαιά αεροσκάφη τύπου Boeing 727-200 της Ολυμπιακής. Οι Μακεδονικές Αερογραμμές απέκτησαν το 1999 τα πρώτα «δικά» τους αεροσκάφη, δύο Boeing 737-400. Με αυτά τα αεροσκάφη άρχισαν να εκτελούν πτήσεις τσάρτερ, ενώνοντας τα ελληνικά νησιά με Ευρωπαϊκούς προορισμούς. Το 2000 η εταιρία παρέλαβε ένα επιπλέον Boeing 737-400 με 167 θέσεις. Τα έτη 2002 και 2003, τα αεροσκάφη των Μακεδονικών Αερογραμμών, εκτελούσαν πολλά τακτικά δρομολόγια της μητρικής εταιρίας, λόγω έλλειψης αεροσκαφών στην Ολυμπιακή. Από την 12 Δεκεμβρίου 2003 οι Μακεδονικές Αερογραμμές μετονομάστηκαν σε Ολυμπιακές Αερογραμμές και αυτή η νέα εταιρία εκτελεί πλέον το πτητικό έργο των εταιριών Ολυμπιακή Αεροπορία (Olympic Airways), Αεροπλοΐα (Olympic Aviation) και Μακεδονικές Αερογραμμές.

## 2.3 Ολυμπιακές Αερογραμμές



### 2.3.1 Από την Αεροπορία στις Αερογραμμές

Το Δεκέμβριο του 2003, το έλλειμα της Ο.Α. είχε ήδη ξεπεράσει κατά πολύ τις προβλέψεις. Η κυβέρνηση προώθησε σχέδιο αναδιάρθρωσης του Ομίλου Ολυμπιακής Αεροπορίας με τη μετονομασία της θυγατρικής εταιρείας "Μακεδονικές Αερογραμμές" σε "Ολυμπιακές Αερογραμμές" ( Olympic Airlines) και την ανάληψη του πτητικού έργου της Ο.Α. από αυτήν, με παραγραφή των χρεών της. Στην «Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες Α.Ε.», όπως μετονομάστηκε η παλαιά εταιρία, παρέμειναν όλες οι άλλες δραστηριότητες, κυρίως η επίγεια εξυπηρέτηση, συντήρηση και επισκευές αεροσκαφών. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές άρχισαν να λειτουργούν την 11<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2003. Το Δεκέμβριο του 2004, η Ελληνική Κυβέρνηση ανακοίνωσε την προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού για την πώληση των Ο.Α. σε ιδιώτη. Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ερεύνησε τις καταγγελίες αεροπορικών εταιρειών, μεταξύ των οποίων και της ελληνικής Aegean Airlines, σχετικά με κρατικές ενισχύσεις που δόθηκαν παράνομα στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές κατά τη δεκαετία 1994-2004. Η απόφαση ήταν καταδικαστική. Η Ο.Α. καλείται να καταβάλει πάνω από 100 εκατ. ευρώ στο ελληνικό κράτος. Για να το πετύχει όμως αυτό, θα πρέπει να κηρύξει πτώχευση και να πουλήσει όλα της τα περιουσιακά στοιχεία. Για να

μη φτάσει σε αυτό το σημείο ο εθνικός αερομεταφορέας, αναζητείται ένας τρόπος για τη δημιουργία μιας νέας εταιρείας, που θα εξαγοράσει το όνομα και το σήμα των Ο.Α. αλλά δεν θα έχει καμία απολύτως σχέση μαζί της. Μήπως αυτή είναι η Pantheon Airways;;;

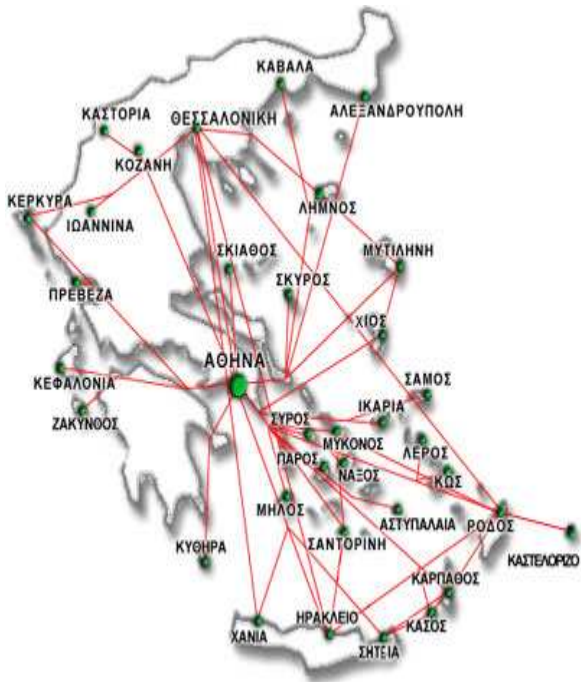
### **2.3.2 Προορισμοί των Ολυμπιακών Αερογραμμών**

Οι ολυμπιακές αερογραμμές πραγματοποιούν 35 πτήσεις στο εσωτερικό δίκτυο, 30 πτήσεις στο εξωτερικό καθώς και 6 πτήσεις code-share. Συγκεκριμένα:

α) Προορισμοί εσωτερικού: Πάρος, Κέρκυρα, Θεσσαλονίκη, Αθήνα, Πρέβεζα, Κεφαλονιά, Θήρα, Αλεξανδρούπολη, Ρόδος, Κοζάνη, Ικαρία, Αστυπάλαια, Σάμος, Κύθηρα, Ιωάννινα, Ζάκυνθος, Σητεία, Κως, Καβάλα, Ηράκλειο, Κάρπαθος, Λέρος, Σκιάθος, Λήμνος, Κάσος, Σκύρος, Μήλος, Καστελόριζο, Μύκονος, Χανιά, Σύρος, Καστοριά, Μυτιλήνη, Χανιά και Νάξος.

β) Προορισμοί εξωτερικού: Λονδίνο, Μαρδίτη, Μάντσεστερ, Ντίσελντορφ, Παρίσι, Ρώμη Γιοχάννεσμπουργκ, Κάιρο, Σόφια, Στουτγάρδη, Τίρανα, Βρυξέλλες, Γενεύη, Άμστερνταμ, Βελιγράδι, Κωνσταντινούπολη, Μιλάνο, Μόναχο, Βουκουρέστι, Κουβέιτ, Νέα Υόρκη, Τελ Αβίβ, Αλεξάνδρεια, Βερολίνο, Μόσχα, Τορόντο, Φρανκφούρτη, Βηρυττός, Βιέννη, Μόντρεαλ.

γ) Προορισμοί code-share: Κίεβο και Οδησός (με Aerosvit) Μάλτα (με Air Malta), Πράγα (με CSA), Σύδνεϋ και Μπαχρέιν (με Gulf Air).



**δίκτυο εσωτερικού**



**ευρωπαϊκό δίκτυο**



**παγκόσμιο δίκτυο**

### **3.1 Παρουσίαση του στόλου**

Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές, με το ξεκίνημα των λειτουργιών τους το 2003, είχαν στη διάθεσή τους 41 αεροσκάφη.

- Ένα (1) Airbus A300-600



- τέσσερα (4) Airbus A340-300



- έξι (6) ATR 42



- επτά (7) ATR 72



- τέσσερα (4) Boeing 737-300





- δεκαπέντε (15) Boeing 737-400



- και τέσσερα (4) Dash 8-100



### 3.2 Ονομασίες αεροσκαφών

Μια γλυκειά «συνήθεια» που συναντάται στους κόλπους της Ολυμπιακής είναι η ονομασία των αεροσκαφών. Τα ονόματα που τους δίνονται έχουν «άρωμα Ελλάδας».

- **Σε Airbus A300-600:** Τοποθεσίες της Ελλάδας (Athina, Makedonia, Creta)
- **Σε Airbus A300-B4:** Ήρωες του Τρωικού πολέμου (Nestor, Telemachus, Odysseus, Achilleus, Neoptolemus, Peleus, Diomedes, Ajax, Idomeneus)
- **Σε Airbus A340:** Ιστορικές τοποθεσίες της Αρχαίας Ελλάδας (Delphi, Olympia, Marathon, Epidaurus)
- **ATR 42:** Ονόματα Ελλήνων Φιλοσόφων: (Plato, Socrates, Aristotle, Pythagoras)
- **ATR 72:** Αρχαίοι Έλληνες επιστήμονες: (Thales, Hippocrates, Democritus, Homer, Herodotus, Archimedes)
- **Boeing 707:** Πόλεις/κράτη της Αρχαίας Ελλάδας (City of Athens, City of Lindos, City of Thebes, City of Pella, City of Mycenae, City of Corinth, City of Knossos, City of Sparta)
- **Boeing 720:** Ποταμοί της Ελλάδας (Axios River, Strimon River, Acheloos River, Pinios River, Evros River, Aliakmon River, Nestos River)
- **Boeing 717:** Αστερισμοί (Iridanos, Kassiope, Andromeda)
- **Boeing 727:** Βουνά της Ελλάδας (Mount Olympus, Mount Parnassus, Mount Menalon, Mount Vermion, Mount Dirfis, Mount Pindos, Mount Helicon, Mount Athos, Mount Taygetus)

- **Boeing 737-200:** Αρχαίοι θεοί και ήρωες: (Hercules, Apollo, Hermes, Hephaestus, Dionysus, Poseidon, Phoebus, Triton, Proteus, Nereus, Atlas)
- **Boeing 737-400:** Πόλεις της Μακεδονίας (Vergina, Olynthos, Philippi, Stagira, Dion, Amphipoli, Pella)
- **Boeing 747:** "Ολυμπιακά Αεροσκάφη" (Olympic Zeus, Olympic Eagle, Olympic Spirit, Olympic Flame, Olympic Peace)
- **De Havilland Comet 4B:** Μέλη της τέως βασιλικής οικογένειας (Princess Sophia, Queen Sophia, Queen Frederica, Queen Olga)
- **Dornier 228:** Ελληνικά Νησιά (Island of Leros, Island of Skyros, Island of Kasos, Island of Astypalea, Island of Amorgos, Island of Kythira, Island of Karpathos)
- **Douglas DC-6:** Ελληνικά Νησιά (Island of Rhodes, Island of Kerkyra, Island of Crete, Island of Lesvos, Island of Chios, Island of Limnos, Island of Samos, Island of Kos)
- **NAMC YS-11:** Ελληνικά Νησιά (Island of Cephalonia, Island of Ithaca, Island of Samothraki, Island of Zakynthos, Island of Delos, Island of Andros, Island of Kalymnos, Island of Milos)
- **Shorts 330:** Ελληνικά Νησιά (Island of Patmos, Island of Kastelorizo, Island of Paros, Island of Naxos, Island of Milos, Island of Tinos)
- **Shorts Skyvan:** Ελληνικά Νησιά (Island of Mykonos, Island of Skiathos)

Σύμφωνα με στοιχεία της IATA τα τελευταία χρόνια έχουν αυξηθεί κατά 10% τα αεροπορικά ατυχήματα λόγω της εισόδου στην αεροπορική αγορά των εταιρειών χαμηλού κόστους (με στόλο μικρότερο των 15 αεροσκαφών). Το σημαντικότερο πρόβλημα εντοπίζεται στο γεγονός ότι οι εταιρείες αυτές έχουν τη δυνατότητα να μη διαθέτουν αυτόνομη τεχνική βάση για τη βαριά συντήρηση των αεροσκαφών τους. Η διεθνής νομοθεσία είναι μεν αυστηρή στις απαιτήσεις της για συντήρηση, αλλά δεν υποχρεώνει τις εταιρείες αυτές να συντηρούν το δικό τους πανάκριβο και ολοκληρωμένο σύστημα.

#### **4.1 Άτυχες στιγμές της Ο.Α.**

- Στις 29 Οκτωβρίου 1959 η Ολυμπιακή Αεροπορία έρχεται αντιμέτωπη για πρώτη φορά με μια τραγωδία. Η πτήση 214 αεροσκάφος Douglas C-47A-30-DL με αφετηρία την Αθήνα και προορισμό τη Θεσσαλονίκη, ξεκίνησε στις 15:01. Στις 15:20 το πλήρωμα ενημέρωνε τη βάση της Τανάγρας ότι βρίσκεται στα 9000 πόδια πάνω από την Πάρνηθα. Το αεροσκάφος κατέπεσε 5 λεπτά αργότερα (15:25) κοντά στον Αυλώνα. Και οι 15 επιβάτες σκοτώθηκαν, όπως επίσης και τα 3 μέλη του πληρώματος.

- Στις 8 Δεκεμβρίου 1969 ένα Douglas DC-6B με αφετηρία τα Χανιά και προορισμό την Αθήνα, έχασε ξαφνικά ύψος και συνετρίβη κοντά στην Κερατέα Αττικής. Και οι 90 επιβαίνοντες (85 επιβάτες και 5 μέλη πληρώματος) σκοτώθηκαν. (Η φωτογραφία είναι απόκομμα από την εφημερίδα The Holland Evening Sentinel του Michigan των Η.Π.Α.)

### Greek Olympic Airways Crash Claims 90 Persons



**ATHENS (UPI)—A serious disaster during a holiday season, probably caused the crash of an Olympic Airways plane into a pine-covered mountainside, killing all 90 persons aboard, airline officials said today.**

It was the worst disaster in Greek aviation history.

Olympic officials said words from the airport are being blanketed to make it look as if the plane crashed Monday night. Greek newspapers reported the plane may have been struck by lightning.

The newspaper reported the pilot, Capt. George Kostas, said: "I am losing altitude. Oxygen regulations and they heard nothing the last five (five) minutes."

The wreckage of the Douglas DC-6B was scattered for half a mile. Some workers found charred bodies among the twisted metal.

"The plane was not pushed by a downdraft as it was approaching the airport," a spokesman said in Athens. "Oxygen, the Greek airplane was not used."

The plane carried 85 passengers and five crewmembers. It was approaching Athens airport at 10,000 feet. The plane crashed on the island of Crete when it hit a mountain. The plane was hit by lightning. The plane was hit by lightning. The plane was hit by lightning.

The government ordered national day of mourning today and flags flew at half-staff.

**Screen Plans To Leave Post**

ATHENS (UPI)—Johnnie Brown, Detroit police commissioner, said today he will leave the post early in January when Thomas G. Cichka takes over as the new mayor of the city.

A spokesman in the police department said Cichka feels the city is in a "transition" and he would like to stay on as commissioner. He would have told him so by now.

So far, no word on whether Cichka will stay on as commissioner of the city.

**Finch Comments**

WASHINGTON (UPI)—Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Inc. said today it will not

- Στις 5 Νοεμβρίου 1970 γίνεται ένα ατύχημα στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας όταν ένα Douglas DC-6B ξέφυγε κατά 150 μέτρα προς τα αριστερά από τον αεροδιάδρομο 35 κατά την προσγείωση, ευτυχώς χωρίς θύματα.
- Στις 18 Φεβρουαρίου 1972 ένα Learjet 25 της Ολυμπιακής Αεροπορίας συνετρίβη έξω από τις ακτές του Μόντε Κάρλο. Και τα δύο μέλη πληρώματος που επέβαιναν σκοτώθηκαν.
- Στις 21 Οκτωβρίου 1972 το NAMC YS-11A-500 της Ολυμπιακής ξεκίνησε από την Κέρκυρα με προορισμό την Αθήνα. Συνετρίβη στις ακτές της Βούλας Αττικής λόγω περιορισμένης ορατότητας. Διασώθηκαν τα 3 από τα 4 μέλη του πληρώματος καθώς και 37 από τους 53 επιβάτες.

- Στις 23 Νοεμβρίου 1976 το NAMC YS-11A-500 της Ολυμπιακής Αεροπορίας με αφετηρία την Αθήνα δεν προσγειώθηκε στη Λάρισα, όπως προβλεπόταν, λόγω κακών καιρικών συνθηκών και συνέχισε απ'ευθείας για την Κοζάνη. Η τελευταία επικοινωνία ήταν στις 09:45, λίγο έξω από την Κοζάνη. Το αεροσκάφος προσέκρουσε σε βουνό στα 1300 μέτρα εξαιτίας της ομίχλης που δεν επέτρεπε ορατότητα μεγαλύτερη της απόστασης των 15 μέτρων. 46 επιβάτες και 4 μέλη πληρώματος σκοτώθηκαν. (δίπλα:απόκομμα από την Daily Oklahoman)

## Plane Crash Fatal for 50

ATHENS, Greece (AP) — An Olympic Airways airliner on a domestic flight crashed and burned in the mountains of northern Greece Tuesday, killing all 50 persons aboard, including an American couple, the airline reported.

Olympic identified the Americans as Jack and Joan Campbell, 44, of Decatur, Ill., had been in Greece for two years as director of agriculture for a Greek subsidiary of Del Monte, the American canning firm.

The Japanese-built YS11A propeller-driven plane crashed and burned in a deep ravine about 265 miles north of Athens while flying in a rainstorm from Athens to Kozani.

- Στις 3 Αυγούστου του 1989 ένα Shorts 330 της Ολυμπιακής Αεροπορίας συνετρίβη στα 1200 μέτρα μιας βουνοπλαγιάς κοντά στο αεροδρόμιο της Σάμου εξαιτίας της πυκνής ομίχλης. 31 επιβάτες και 3 μέλη πληρώματος σκοτώθηκαν.
- 4 Ιανουαρίου 1998: Πριν να ξεκινήσει η πτήση του Boeing 747 από Αθήνα για Νέα Υόρκη, ένας επιβάτης με ιστορικό άσθματος και ευαισθησία στο παθητικό κάπνισμα ζήτησε θέση σε τμήμα του αεροσκάφους που δεν επιτρέπεται το κάπνισμα. Κατά την επιβίβαση, η οικογένεια του συγκεκριμένου επιβάτη διαπίστωσε πως οι θέσεις τους είναι μόλις τρεις σειρές μπροστά από την Οικονομική θέση καπνιστών, χωρίς μάλιστα να υπάρχει διαχωριστικό μεταξύ τους. Πριν τη απογείωση και κατά τη διάρκεια της πτήσης, μέλος της οικογένειας του επιβάτη ζήτησε τρεις φορές από το πλήρωμα αλλαγή θέσης, αλλά το πλήρωμα δε μερίμνησε για την αλλαγή σε ένα από τις 11 ελεύθερα καθίσματα

του αεροσκάφους. Μετά από αρκετές ώρες πτήσης, ο επιβάτης παρουσίασε κρίση άσθματος εξαιτίας του καπνού και πέθανε. Το αμερικάνικο δικαστήριο που εκδίκασε την υπόθεση απεφάνθη ότι το παθητικό κάπνισμα κατά τη διάρκεια της πτήσης ήταν η αιτία θανάτου του επιβάτη, αλλά θεώρησε πως δεν ευθύνεται κανείς γι'αυτό, αφού πρόκειται για ατύχημα.

- Στις 14 Σεπτεμβρίου 1999 το πρωθυπουργικό αεριωθούμενο αεροσκάφος Mystere Falcon 900B της Dassault με προορισμό το Βουκουρέστι, λίγο πριν την προσγείωσή του στο αεροδρόμιο της ρουμανικής πρωτεύουσας συνάντησε κενό αέρος και έπεσε απότομα από τα 24.000 στα 3.000 πόδια. Σύμφωνα με τις καταθέσεις διασωθέντων, σημειώθηκαν αναταράξεις λίγα λεπτά πριν από την προσγείωση στο Βουκουρέστι και το αεροσκάφος «έκανε τέσσερεις με πέντες βουτιές». Αυτοί οι «δελφινισμοί» κολλούσαν επιβάτες (που δεν ήταν προσδεδεμένοι) στην οροφή και αμέσως μετά τους έριχναν στο έδαφος. Λόγω της αδράνειας, όταν το αεροσκάφος εκτελεί απότομη κάθοδο, ο επιβάτης τινάζεται στην αντίθετη κατεύθυνση και χτυπάει στην οροφή και όταν κάνει απότομη άνοδο πέφτει στον διάδρομο και αν είναι δεμένος στο κάθισμα, πιέζεται κάτω στη θέση του. Στα 24 δευτερόλεπτα που έγιναν οι δελφινισμοί, σημειώθηκαν και οι επτά θάνατοι, ένα τραπεζάκι σφηνώθηκε στην οροφή και όλα τα αντικείμενα στο αεροσκάφος σκορπίστηκαν. Σώθηκαν και τα 3 μέλη του πληρώματος ενώ σκοτώθηκαν οι 7 από τους 10 επιβάτες του, μεταξύ των οποίων και ο τότε υφυπουργός εξωτερικών Γιάννος Κρανιδιώτης.

DFDR-ATC CORRELATION  
SX-ECH

TIME OFDR	TIME UTC	TEXT	VHF	Saro	IAS	A/P	Column	Stab	Pitch	Vert.	N1	N1
			1	Alt	(kts)	engage	←Pitch Up	←Pitch Down	Angle	Acc.	LH	RH
			(0 = TX)	(feet)		(1 = ON)	(deg)	(deg)	(deg)	(g)	(%)	(%)
2			1	15928	330	1	0.2		-2.3	1.01		
3			1	16875	330	1	0.1	-0.30	-2.2	1.01		61.4
4			1	16816	331	1	0.0		-2.2	1.00		
5	19:14:58	Approaching 150	0	16796	331	1	0.1	-0.31	-2.3	1.00		63.7
6	59	zero	0	16727	332	1	0.2		-2.3	1.01		
7	19:15:03	OLYMPIC 3838	0	16739	331	1	0.1	-0.30	-2.3	1.02		61.3
8	01		1	16688	331	1	0.3		-2.2	1.02		
9	02	Roger.	1	16665	332	1	0.1	-0.30	-2.2	1.05		63.6
10	03	Contact APP	1	16588	331	1	0.2		-2.2	1.01		
11	04	120.6	1	16544	332	1	0.1	-0.33	-2.2	1.03		61.1
12	05	good bye	1	16505	333	1	0.0		-2.3	1.00		
13	06		1	16458	333	1	0.0	-0.33	-2.4	0.99		63.4
14	07		1	16423	333	1	0.2		-2.4	1.01		
15	08		1	16396	333	1	0.1	-0.31	-2.3	1.03		61.0
16	19:15:09	120.6. Confirm ?	0	16382	333	1	0.1		-2.3	1.03		
17	09		1	16304	333	1	0.0	-0.30	-2.3	1.00		63.4
18	10	Altitude	1	16257	333	1	0.0		-2.4	1.00		
19	11		1	16272	334	1	0.0	-0.31	-2.4	1.00		60.9
20	12	TX 1	0	16184	334	1	0.0		-2.1	1.00		
21	13		1	16144	334	1	0.0	-0.31	-2.4	1.00		63.2
22	14		1	16101	333	1	0.1		-2.4	1.00		
23	15		1	16072	333	1	0.2	-0.32	-2.4	1.01		60.7
24	16		1	16038	333	1	0.2		-2.3	1.02		
25	17		1	15975	333	1	0.2	-0.32	-2.3	1.05		63.0
26	18		1	15942	333	1	0.1		-2.3	1.00		
27	19:15:20	APP good evening	0	15898	333	1	0.1	-0.31	-2.3	1.02		60.6
28	21	OLYMPIC 3838	0	15879	332	1	0.3		-2.4	1.00		
29	22	Approaching 150	0	15814	333	1	0.1	-0.31	-2.4	1.02		62.9
30	23	and VALPA	0	15778	333	1	0.2		-2.4	1.02		
31	24		0	15785	333	1	0.2	-0.31	-2.3	1.03		60.5
32	25		1	15690	333	1	0.1		-2.4	1.00		
33	26		1	15693	332	1	0.1	-0.32	-2.4	1.01		62.5
34	27	Good evening	1	15603	332	1	0.1		-2.4	0.99		
35	28	OLYMPIC 3838	1	15581	332	1	0.1	-0.31	-2.4	1.00		60.4
36	29	RADAR contact	1	15538	332	1	0.2		-2.4	1.03		
37	19:15:30	follow VALPA 1E	1	15515	331	1	0.3	-0.33	-2.4	1.01		62.7
38	31	Arrival	1	15455	331	1	0.2		-2.4	1.02		
39	32	RWY in use OBR	1	15408	331	1	0.2	-0.31	-2.4	1.00		60.2
40	33	descend to FL 50	1	15372	332	1	0.2		-2.3	1.01		
41	34	nr. 2 for landing	1	15317	332	1	0.2	-0.31	-2.2	1.02		62.6
42	35	no speed limit	1	15294	331	1	0.1		-2.2	1.00		
43	36		1	15242	331	1	0.1	-0.31	-2.3	0.98		60.2
44	19:15:37	OK	0	15239	331	1	0.2		-2.4	1.00		
45	37	VALPA 1	0	15183	332	1	0.2	-0.31	-2.3	1.02		62.5
46	38	E/moatcho	0	15166	331	1	0.5		-2.3	1.02		
47	39	nr 2 for	0	15134	333	1	0.1	-0.31	-2.3	1.03		60.1
48	40	landing	0	15057	333	1	0.4		-2.3	1.00		
49	41	RWY CLR	0	15015	332	1	0.0	-0.24	-2.2	1.04		62.4
50	42	OLYMPIC	0	14975	333	1	1.4		-2.1	1.13		
51	43		1	14919	332	1	0.7	0.11	-2.3	0.79		59.9
52	44		1	14898	332	1	-3.1		1.1	2.54		
53	45		1	14854	332	0	14.4	0.16	0.5	-0.79		62.2

Φωτοτυπία εγγράφου με τις εγγραφές από το μαύρο κουτί του Falcon 900B.



## ΚΕΦ 5. PHOTO GALLERY



### 5.1. Φωτογραφίες παλιών εισιτηρίων της Ολυμπιακής





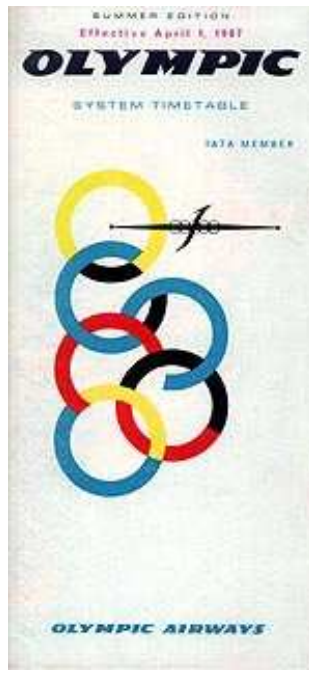


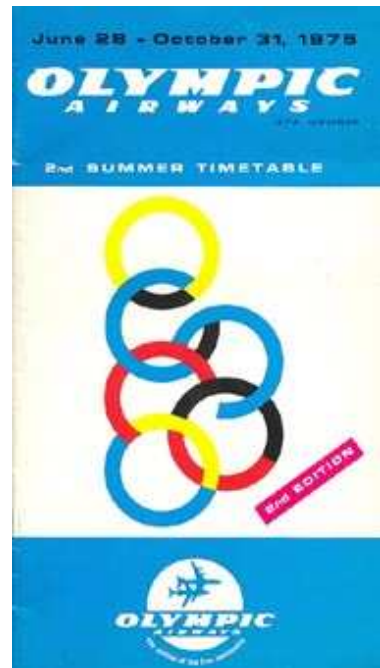
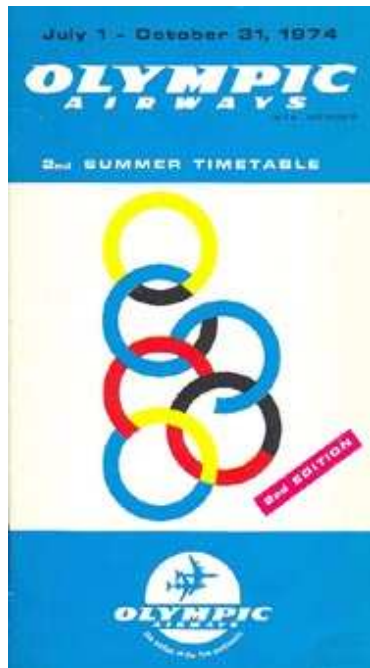
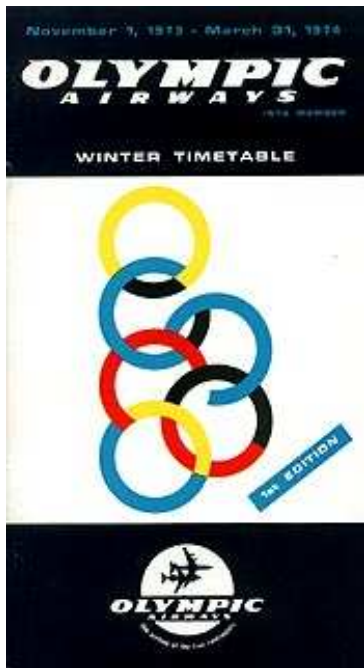




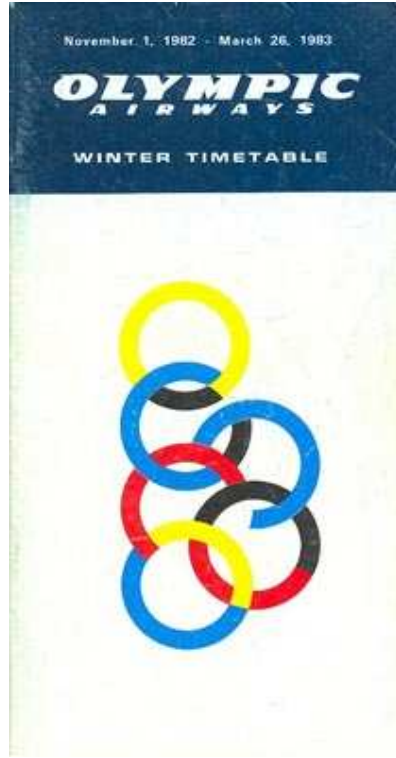
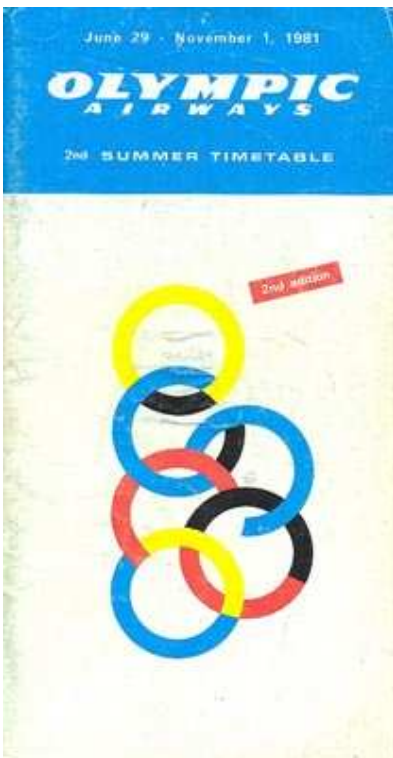
## 5.2 Timetables (1957 – 2007)











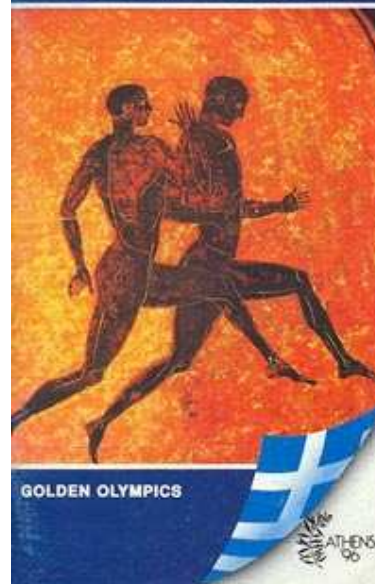
October 26, 1986 - March 28, 1987  
**OLYMPIC**  
AIRWAYS  
WINTER TIMETABLE



June 12 - October 28, 1989  
**OLYMPIC**  
AIRWAYS  
2nd SUMMER TIMETABLE



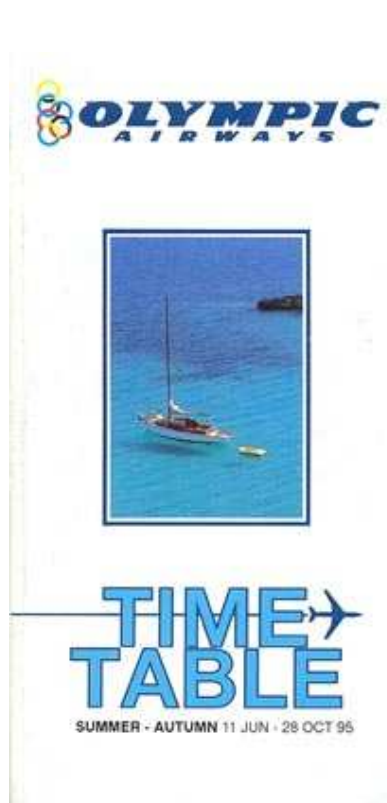
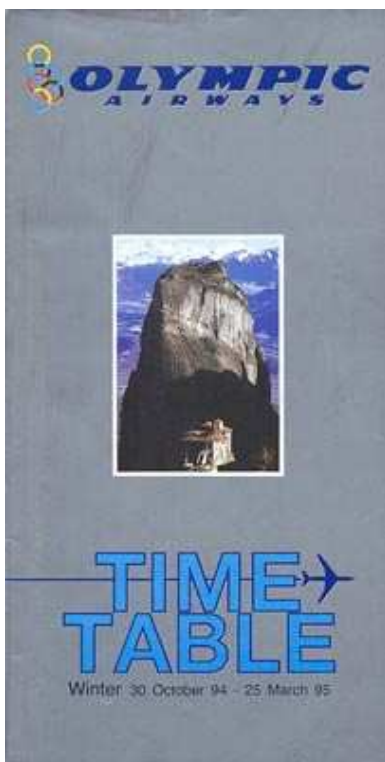
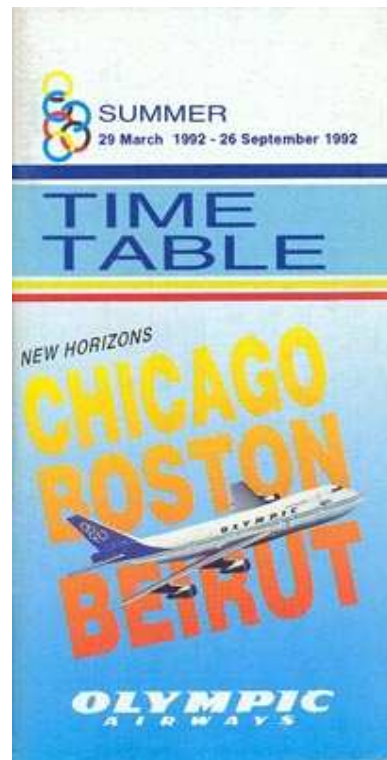
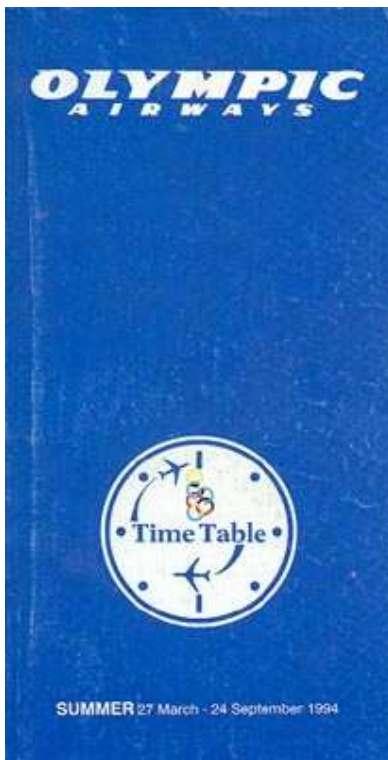
**OLYMPIC**  
AIRWAYS  
TIMETABLE  
March 25 - September 29, 1990



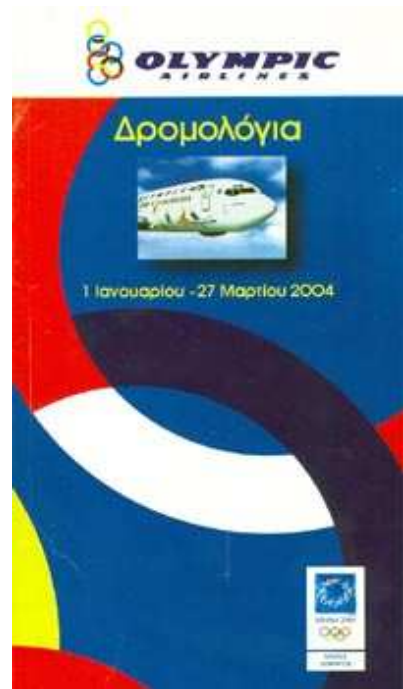
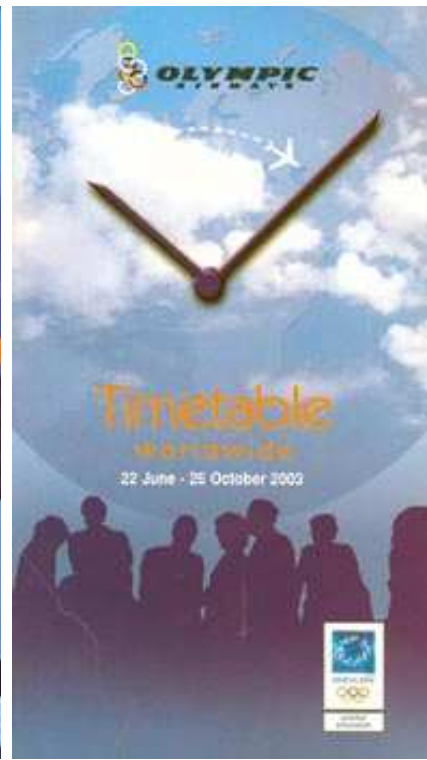
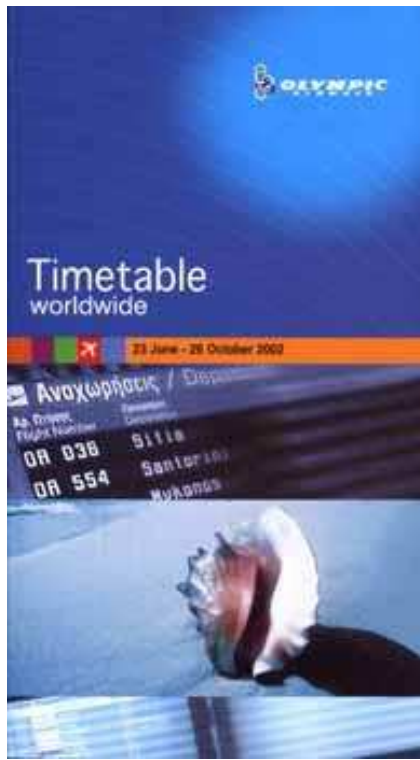
SUMMER  
18 June - 26 October 1991  
TIMETABLE  
**OLYMPIC**  
AIRWAYS

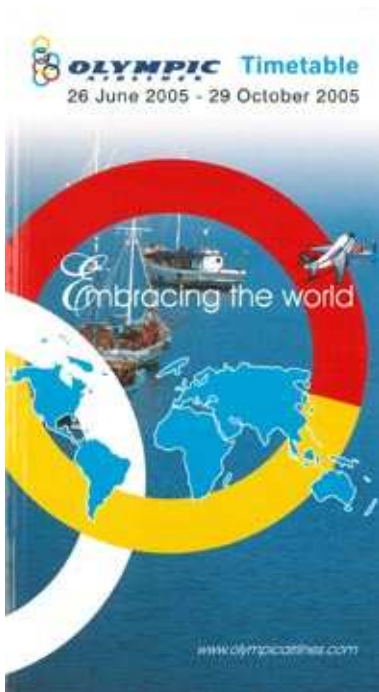
WINTER  
21 October 1993 - 26 March 1994  
TIME  
TABLE  
**OLYMPIC**  
AIRWAYS

WINTER  
25 October 1992 - 27 March 1993  
TIME  
TABLE  
MACEDONIA  
GREEK FOR OVER 3000 YEARS.  
**OLYMPIC**  
AIRWAYS











### 5.3 Φωτογραφίες αεροσκαφών

**Boeing 747-212B**



**Boeing 737-284/Adv**





**Boeing 747-284B**



**Boeing 747-212B**



**Boeing 737-284/Adv**



**Boeing 737-484**



**Boeing 737-484**



**Airbus A300B4-605R**



**Boeing 737-33R**



**Airbus A340-313X**



**Boeing 737-484**



**Airbus A340-313X**



**Boeing 737-284/Adv**



**ATR ATR-42-320**



**Boeing 747-212B**



**Boeing 737-4Q8**



**Boeing 737-484**



**Airbus A340-313X**





**Airbus A340-313X**



**ATR ATR-42-320**



**Boeing 737-284/Adv**



**Boeing 737-484**



**Airbus A300B4-605R**



**Boeing 737-4Q8**



**Boeing 737-4Q8**



**Boeing 737-3Q8**



**Boeing 717-2K9**



**Boeing 717-2K9**



**Airbus A340-313X**



**Boeing 737-484**



**Boeing 717-23S**



**Boeing 737-4Q8**



**Airbus A340-313X**



**Boeing 737-42J**





**Boeing 737-484**



**Boeing 737-484**



**Boeing 737-284/Adv**



**Boeing 717-23S**



**Boeing 737-484**



**Boeing 717-2K9**



**Short 330-200**



**ATR ATR-42-320**



**Boeing 747-284B**



**Airbus A340-313X**



**De Havilland Canada DHC-8-102 Dash 8**



**Boeing 737-329**



**Airbus A340-313X**



**Boeing 727-284**



**Boeing 737-4Q8**



**Sud SA-321F Super Frelon**





**Boeing 747-212B**



**Boeing 747-212B**



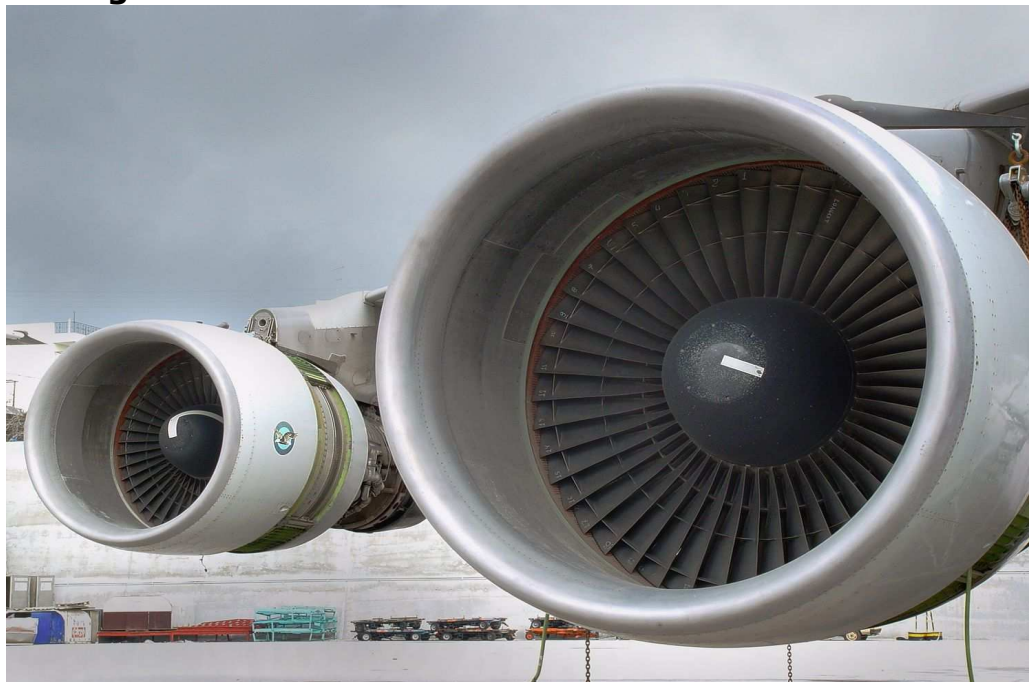
**Boeing 747-212B**



**Boeing 747-212B**



**Boeing 747-284B**



**Airbus A340-313X**



## Airbus A340-313X



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το επιχειρησιακό σχέδιο της Pantheon που συνέταξε η Sabre Airline Consulting, μέσω του οποίου αναζητούνται επενδυτές στη βάση του «market opportunity» που θα προκύψει από την εκκαθάριση των εταιρειών του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, άρα και από το κενό που θα σημειωθεί στη βασική αεροπορική σύνδεση της χώρας με το εξωτερικό αλλά και με καίριους εγχώριους προορισμούς:

Όπως αναφέρεται το τετραετές σχέδιο βασίστηκε αποκλειστικά σε εκτιμήσεις της αγοράς και είναι πλήρως αποστασιοποιημένο από το βαρύ παρελθόν της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Η νέα εταιρεία θα χρειαστεί κεφάλαια 200 εκατ. ευρώ, η πλειοψηφία των μετοχών της και η διοίκησή της θα παραχωρηθούν σε ιδιώτες, ενώ το Δημόσιο θα διατηρήσει τον ρόλο του παθητικού μειοψηφούντος μετόχου που δεν θα παρεμβαίνει.

### ***Σύμφωνα με το επιχειρησιακό σχέδιο:***

**1.** Η Pantheon θα αφήσει χώρο στην εσωτερική αγορά, καθώς το 2007 αυτή θα της προσφέρει το 31% των πτητικών εσόδων και το 2010 μόλις το 22%. Κύρια πηγή των εσόδων της το 2007 θα είναι η ευρωπαϊκή αγορά (47%) και στόχος της τα έσοδα από διηπειρωτικούς προορισμούς (15% το 2007 και 30% το 2010).

Θα περιοριστούν έτσι οι συχνότητες των πτήσεων σε κάποιους προορισμούς του εσωτερικού, θα κοπεί το Μόναχο το 2007 και ελάχιστοι σημερινοί προορισμοί των Ο.Α. Μέχρι το 2010 όμως θα προστεθούν νέοι προορισμοί, όπως το Πεκίνο και το Δελχί, η Τύνιδα και η Τρίπολη, το Μάντσεστερ, το Σικάγο, το Μιλάνο (και στα δύο αεροδρόμια) και η Ζυρίχη.

**2.** Η νέα εταιρεία θα εξασφαλίσει ζωτικό χώρο από την εκκαθάριση των εταιρειών του ομίλου της Ο.Α. (για όσες δραστηριότητες δεν προλάβουν να πουληθούν αυτόνομα) και μάλλον μοιάζει ανεπιθύμητη ή και ανέφικτη η απόκτηση ακόμη του ιστορικού λογότυπου της Ολυμπιακής μέσω πλειστηριασμού.

Επί χάρτου περιγράφεται ότι η Pantheon το 2007 μπορεί να μεταφέρει 5,8 εκατ. επιβάτες, σε 92 προορισμούς, με 33 αεροσκάφη και να έχει συνολικά έσοδα 588 εκατ. ευρώ και οριακά κέρδη (προ τόκων και φόρων) ύψους 7,3 εκατ. ευρώ. Το 2010 τα έσοδα της εταιρείας εκτιμάται ότι θα ανέλθουν στα 869 εκατ. ευρώ, με πρόβλεψη μεταφοράς 6,9 εκατ. επιβατών και με EBITDA 56,4 εκατ. ευρώ.

**3.** Το προσωπικό της Pantheon θα προσληφθεί από την αγορά, σύμφωνα με τα κριτήρια και τις ανάγκες της νέας εταιρείας και αρχικά -το 2007- θα αριθμεί 2.162 άτομα εκ των οποίων 390 πιλότοι, 638 συνοδοί-φροντιστές και 1.135 υπάλληλοι διαφόρων ειδικοτήτων. Το ετήσιο μισθοδοτικό κόστος θα φθάνει το 2007 τα 92 εκατ. ευρώ (ή το 17% του συνολικού λειτουργικού κόστους).

Ο αριθμός του προσωπικού, ακόμη και μετά την ανάπτυξη της εταιρείας μέχρι το 2010 δεν θα ξεπεράσει τα 2.791 άτομα, ενώ η μισθολογική δαπάνη θα φθάσει τα 135 εκατ. ευρώ (διατηρούμενη ως ποσοστό στο 17% των λειτουργικών δαπανών).

Η συγκεκριμένη περιγραφή στο επιχειρησιακό σχέδιο της Pantheon σαφώς παραπέμπει σε outsourcing συμβάσεις για όλες τις συναφείς αεροπορικές δραστηριότητες, αλλά και σε απόλυτη αποσύνδεση από το ενδεχόμενο της μεταφοράς μέρους του προσωπικού της Ο.Α. στη νέα εταιρεία. Το σημερινό προσωπικό του ομίλου της Ο.Α. που δεν θα συγκεντρώσει τις προϋποθέσεις για αναγκαστική πρόωρη συνταξιοδότηση με την αναγνώριση πέντε πλασματικών συντάξιμων χρόνων ή με τον υπολογισμό ενός ενσήμου για ενάμισι θα απολυθεί πριν από την εκκαθάριση. Αδιευκρίνιστο παραμένει αν οι αποζημιώσεις που θα καταβληθούν θα αντιστοιχούν στα χρόνια απασχόλησης ή αν θα υιοθετηθεί το πλαφόν των 12.000€, σύμφωνα με τις προβλέψεις του νόμου 2000.

**4.** Ο αρχικός στόλος της Pantheon θα αποτελείται από 33 μισθωμένα αεροσκάφη έναντι 40 των Ολυμπιακών Αερογραμμών. Τα 13 (8 συν 5) ελικοφόρα 50 και 70 θέσεων, που προορίζονται για πτήσεις του εσωτερικού θα είναι σταθερά στον στόλο μέχρι το 2010. Τα 16 αεροσκάφη μεσαίων αποστάσεων θα αυξηθούν σε 22 το 2010 και τα 4 ευρείας ατράκτου θα γίνουν 7 με τη συμπλήρωση της τετραετίας, οπότε και ο στόλος θα αποτελείται από 42 μονάδες όλες lease to fly.

**5.** Τον πρώτο χρόνο λειτουργίας της η εταιρεία θα εκτελεί 1.051 πτήσεις την εβδομάδα στο εσωτερικό (από 1.224 σήμερα κατά μέσο όρο έτους) και 460 στην Ευρώπη και στους λοιπούς προορισμούς του εξωτερικού από 495, που διεκπεραιώνουν σήμερα οι Ολυμπιακές Αερογραμμές.

**6.** Ο συντελεστής πληρότητας, που το 2005 στις Ο.Α. έφθασε το 63% στο επιχειρησιακό σχέδιο καταγράφεται 75% για το 2007, 73% το 2008, 72% το 2009 και το 2010. Το σημείο ισορροπίας (break even load factor) επιτυγχάνεται με συντελεστή πληρότητας των αεροσκαφών της Pantheon κατά 73% το 2007, 71% το 2008, 69% το 2009 και 67% το 2010.

Κατ' επανάληψη στο επιχειρησιακό σχέδιο επισημαίνεται η πλήρης αποστασιοποίηση της Pantheon Airways από την Ολυμπιακή και σε ό,τι αφορά περιουσιακά στοιχεία της δεύτερης αλλά και σε ό,τι σχετίζεται με το προσωπικό της. Πουθενά δεν περιγράφεται, έστω και έμμεσα, η λέξη αναδοχή και μόνον οι λέξεις market opportunity παραπέμπουν ευθέως... στο άρθρο 44 περί εκκαθάρισης.

Το επιχειρησιακό σχέδιο της Pantheon τελεί υπό την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που εξετάζει ενδελεχώς την πιθανότητα παράνομων κρατικών ενισχύσεων, δεδομένου ότι ο πρώτος μέτοχος είναι το ελληνικό Δημόσιο που ως ιδρυτικό κεφάλαιο θα καταβάλει μέχρι 70 εκατ. ευρώ.



Η Κομισιόν δυσπιστεί εξαιτίας των 5 αποτυχημένων εγχειρημάτων ιδιωτικοποίησης της Ο.Α. και των Ο.Α. αλλά και λόγω του βαρύτατου φακέλου των παραβιάσεων του κοινοτικού δικαίου εξαιτίας των πολυετών παράνομων κρατικών ενισχύσεων που εδίδοντο μέχρι και το 2003.

Σύντομα πάντως θα φανεί αν η Pantheon επί χάρτου συνιστά επενδυτική πρόκληση, είτε για Έλληνες εφοπλιστές, είτε για ξένα equity funds είτε για κοινοπραξίες επιχειρηματιών που τώρα μπορούν να κοιτάξουν έξω από τους κύκλους της Ο.Α., τα πλεονεκτήματα που διατηρούν αλλά και τα διόλου ευκαταφρόνητα χρέη και πρόστιμα.

**ΠΗΓΕΣ:**

**Parygos – Larousse Britannica**  
**Εφημερίδα «Η Καθημερινή»**  
**Εφημερίδα «Το Βήμα»**  
**Wikipedia, the free encyclopedia**  
**timetableimages.com**  
**ww2.olympic-airways.gr**  
**sfrang.com**  
**olympicairlines.com**  
**airliners.gr**  
**aviation-safety.net**