14/08/2023

Επιμνημόσυνη Δέηση για τα θύματα του αεροπορικού δυστυχήματος “HELIOS”

Μητροπολιτικό Έργο / Ι.Μ. Κηφισίας, Αμαρουσίου, Ωρωπού και Μαραθώνος

Στην περιοχή του Γραμματικού, και ιδιαίτερα στο σημείο όπου συνέβη το αεροπορικό δυστύχημα με το αεροπλάνο “HELIOS” το 2005, βρέθηκε σήμερα, 18 χρόνια μετά, ο Μητροπολίτης Κηφισίας, Αμαρουσίου, Ωρωπού και Μαραθώνος κ. Κύριλλος, προκειμένου να τελέσει επιμνημόσυνη δέηση για την ανάπαυση των ψυχών των θυμάτων του δυστυχήματος.

Προηγήθηκε η τέλεση Θείας Λειτουργίας, και κατόπιν τελέσθηκε η Επιμνημόσυνος Δέησις.

Το παρών έδωσαν οι συγγενείς και ο Πρέσβης της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Ελλάδα.

Σαν σήμερα πριν από 18 χρόνια, στις 14 Αυγούστου 2005, ένα μπόινγκ των Κυπριακών αερογραμμών Helios Airways κατέπεσε σε λόφο στο Γραμματικό της Αθήνας, περίπου 30 χιλιόμετρα βορειοδυτικά του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος», παρασύροντας στον θάνατο τους 115 επιβάτες του και και τα 6 μέλη του πληρώματος.

Η πτήση 522 αναχώρησε εκείνο το πρωί στις 09:07 ώρα Ελλάδας από την Λάρνακα της Κύπρου με προορισμό την Πράγα της Τσεχίας, με ενδιάμεση στάση στο αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος στην Αθήνα.

Μετά από αναχαίτιση από μαχητικά F16, το ακυβέρνητο αεροπλάνο συνετρίβη στις 12:03 ώρα Ελλάδας, σε ένα αεροπορικό δυστύχημα που πάγωσε τη χώρα.

Από το σημείο συντριβής ανασύρθηκαν 118 σοροί, στο μεγαλύτερο μέρος τους απανθρακωμένες από την πυρκαγιά που ξέσπασε μετά την συντριβή, ενώ 3 σοροί κάηκαν ολοκληρωτικά.
Η αναγνώριση των πτωμάτων έγινε κυρίως από οδοντιατρικά αρχεία και μέσω σύγκρισης του DNA τους με δείγματα από συγγενείς πρώτου βαθμού.

Από τις νεκροψίες προέκυψε ότι οι επιβαίνοντες είχαν καρδιακή λειτουργία κατά την ώρα της συντριβής, με την ιατροδικαστική έκθεση ωστόσο να εκτιμά ότι βρίσκονταν σε βαθύ και μη αναστρέψιμο κώμα λόγω της υποξίας. Αιτία θανάτου κτεταμένα

Το ιστορικό της μοιραίας πτήσης

Στις 09:37 το αεροσκάφος εισήλθε στην FIR Αθηνών πετώντας σταθερά σε ΕΠ340. Στις 10:12 το ΚΕΠ Αθηνών κάλεσε την Πτήση 522 τέσσερις φορές χωρίς να λάβει απάντηση.[11] Στο χρονικό διάστημα από τις 10:13 μέχρι και τις 10:49 το ΚΕΠ Αθηνών κάλεσε την Πτήση 522 έντεκα φορές στην εν χρήσει συχνότητα και τρεις φορές στην συχνότητα κινδύνου, μεταξύ άλλων προσπαθειών, ενώ την Πτήση κάλεσε και άλλο αεροσκάφος, χωρίς απάντηση.

Στις 10:16 ο προϊστάμενος του ΚΕΠ Αθηνών ειδοποίησε την Προσέγγιση Αθηνών, τον Πύργο Ελέγχου του αεροδρομίου και την Πολεμική Αεροπορία για την απώλεια

επικοινωνίας με το αεροσκάφος, ενώ στις 10:53 κήρυξε φάση συναγερμού. Από τις 10:37 το αεροσκάφος είχε εισέλθει σε διαδικασία κράτησης (holding pattern) σε ύψος 34.000 ποδών γύρω από το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος.

Αναχαίτιση από μαχητικά F-16

Στις 11:23 η Πτήση 522 αναχαιτίστηκε από δύο μαχητικά αεροσκάφη F-16 της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας που απογειώθηκαν από την Νέα Αγχίαλο. Οι χειριστές των F-16 προσπάθησαν να επικοινωνήσουν οπτικά με το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης, εκτέλεσαν ελιγμούς γύρω από το αεροσκάφος και δεν παρατήρησαν καπνό, φωτιά ή ζημιά επί της ατράκτου.

Οι χειριστές των μαχητικών δήλωσαν επίσης ότι η θέση του κυβερνήτη ήταν κενή, πιθανώς επειδή είχε νωρίτερα σηκωθεί για να κοιτάξει τις ασφάλειες του ηλεκτρικού κυκλώματος, και ο συγκυβερνήτης είχε πέσει πάνω στα χειριστήρια, χωρίς να φορά μάσκα οξυγόνου.

Ο ένας χειριστής δήλωσε ακόμα ότι δεν παρατήρησε καμία κίνηση στο θάλαμο επιβατών και ότι είδε μόνο τρεις καθισμένους και ακίνητους επιβάτες που φορούσαν μάσκες οξυγόνου, καθώς και αρκετές κρεμασμένες μάσκες οξυγόνου. Στις 11:34 το ΚΕΠ Αθηνών κήρυξε φάση κινδύνου.

Είσοδος ατόμου στο πιλοτήριο, σβήσιμο κινητήρων, κάθοδος και συντριβή

Στις 11:49 ο χειριστής του F-16 παρατήρησε ένα άτομο, φορώντας στολή πληρώματος θαλάμου επιβατών και χωρίς να είναι ξεκάθαρο αν φορούσε μάσκα, να εισέρχεται στο θάλαμο διακυβέρνησης. Η μετέπειτα έρευνα έδειξε ότι το άτομο αυτό ήταν πιθανότατα ο ιπτάμενος φροντιστής Ανδρέας Προδρόμου που κατείχε πτυχίο επαγγελματία χειριστή από το Ηνωμένο Βασίλειο. Το άτομο κάθισε στην θέση του κυβερνήτη, φόρεσε τα ακουστικά και άπλωσε τα χέρια του στον πίνακα οργάνων. Το ίδιο λεπτό έσβησε ο αριστερός κινητήρας λόγω εξάντλησης των καυσίμων και το αεροσκάφος έγειρε προς τα αριστερά κατερχόμενο και κατευθυνόμενο βορειοδυτικά.

Στις 11:54 το άτομο στο πιλοτήριο της Πτήσης 522 εξέπεμψε τρεις φορές εκπομπή κινδύνου (MAYDAY) και στη συνέχεια άλλες δύο με πολύ εξασθενημένη φωνή. Οι εκπομπές αυτές, ωστόσο, δεν έγιναν αφού δεν ενεργοποιήθηκε το μικρόφωνο και

απλά καταγράφηκαν στον καταγραφέα ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR). Στα 7.000 πόδια, το άτομο στο πιλοτήριο ένευσε στον χειριστή του F-16 ο οποίος του έκανε σήμα να τον ακολουθήσει, στο οποίο το άτομο ένευσε με τον αντίχειρα προς τα κάτω.

Στις 11:59 η πορεία της Πτήσης 522 άλλαξε σε νοτιοδυτική συνεχίζοντας τη κάθοδο, ενώ το ίδιο λεπτό έσβησε και ο δεξιός κινητήρας. Στις 12:03:32 το αεροσκάφος τελικά προσέκρουσε σε λοφώδη περιοχή κοντά στο Γραμματικό Αττικής.

Πόρισμα

Τον Οκτώβριο του 2006, δεκατέσσερις μήνες μετά τη συντριβή του αεροπλάνου, δόθηκε στη δημοσιότητα το πόρισμα της Ελληνικής Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων υπό του Ακριβού Τσολάκη για τα αίτια της πτώσης.

Τα ενεργά αίτια της πτώσης

Συνυπευθυνότητα στους μηχανικούς που έλεγξαν το αεροσκάφος για την τελευταία πτήση και τους χειριστές του αεροπλάνου της πτήσης HCY522, για διόρθωση των ρυθμίσεων – κυρίως της ρύθμισης manual στο ρυθμιστή συμπίεσης – που τροχοδρόμησαν τα επόμενα γεγονότα. Σημειώνεται ότι για το ίδιο θέμα, η Boeing έχει ήδη αποδεχθεί, ότι στα καθοδηγητικά δεσμευτικά εγχειρίδια των μηχανικών και του συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους δεν υπήρχε σαφής υπόδειξη για τοποθέτηση του διακόπτη στο «manual». Επίσης στο Πόρισμα εξετάζεται το τι

υπήρχε στις υποδείξεις του ανάλογου εγχειριδίου των χειριστών στο συγκεκριμένο αεροπλάνο.

Ευθύνη στους χειριστές, επειδή δεν πραγματοποίησαν έγκαιρα τις διορθωτικές επεμβάσεις με βάση τις προειδοποιήσεις που ελάμβαναν, έχοντας όμως υπόψη τα όσα έγιναν γνωστά για τις «διπλές» ηχητικές προειδοποιήσεις και ενδείξεις, τις οποίες επίσης μετά την αεροπορική τραγωδία άλλαξε η Boeing. Αποτέλεσμα ήταν οι χειριστές σε ελάχιστο χρόνο να καταβληθούν από τα συμπτώματα υποξαιμίας και να μην έχουν τον έλεγχο.

Το σύστημα ενεργειών του πληρώματος και η συνεννόηση μεταξύ χειριστών στο πιλοτήριο και αεροσυνοδών στην καμπίνα επιβατών (CRM), που δεν προέβλεπε καμία εκπαίδευση για ενέργειες, σε περίπτωση σοβαρού συμβάντος όπως το πέσιμο των μασκών οξυγόνου, παρά το γεγονός ότι για ώρα μετά το αεροσκάφος δεν προχωρούσε στην προβλεπόμενη άμεση κάθοδο και συνέχιζε πορεία στο ίδιο ύψος.

Τελικό αίτιο της πτώσης, ως απόρροια των προηγουμένων, ήταν η διακοπή της λειτουργίας των κινητήρων λόγω έλλειψης καυσίμων.

Τα λανθάνοντα αίτια

Τα λανθανοντα αίτια, δηλαδή εκείνα τα αίτια που εντοπίζονται και των οποίων η λανθάνουσα λειτουργία συνέβαλε στη δραστηριοποίηση των ενεργών αιτίων είναι:

Το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας του οποίου η διαχρονική και συνεχιζόμενη ανεπάρκεια και ελλείψεις, δεν εξασφάλιζαν το απαραίτητο επίπεδο εποπτείας.
Η αεροπορική εταιρεία Helios και οι ελλείψεις σε θέματα εκπαίδευσης, διεύθυνσης και ελέγχου ποιότητας που διατηρούνταν και λόγω της ανεπάρκειας του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας.
Η Boeing η οποία παρά τα συναφή συμβάντα και τις υποδείξεις, δεν προχώρησε σε επαρκή και ικανοποιητικά διορθωτικά μέτρα, ώστε να αποτραπούν παρόμοια διαδοχικά γεγονότα που οδήγησαν στη συντριβή του Boeing 737-300 της Helios.

Οι ευρωπαϊκοί και διεθνείς οργανισμοί JAA, ICAO και EASA, οι οποίοι ενώ από το 1999 μέχρι και τον Αύγουστο του 2005, σε ελέγχους διαπίστωναν πολλά, σοβαρά και επαναλαμβανόμενα προβλήματα, στο Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας και την αεροπορική βιομηχανία της Κύπρου, δεν έλαβαν τάχιστα, τα δέοντα αποτελεσματικά μέτρα, δείχνοντας ανοχή με συνέπεια τη συνέχιση της κατάστασης.

Δίκη

Η δίκη πέντε στελεχών της εταιρείας με κατηγορίες ανθρωποκτονίας και πρόκλησης θανάτου λόγω αλόγιστης, απερίσκεπτης ή επικίνδυνης πράξης, ξεκίνησε στη Λευκωσία στις 17 Σεπτεμβρίου 2009.

Το Πρωτοδικείο Αθηνών έκρινε ένοχους τους Δημήτρη Πανταζή, Γιώργο Κικκίδη, Ιάνκο Στοιμένοβ και Άλαν Ίργουιν, όλοι στελέχη της εταιρίας «Ήλιος», χωρίς ελαφρυντικά για τη συντριβή του αεροσκάφους. Το Πλημμελειοδικείο επέβαλε καταδίκη ενός χρόνου για κάθε απώλεια ζωής, συν τρία χρόνια ποινή βάσης, που αφορά την ενοχή τους με την ανθρωποκτονία εξ αμελείας. Η συνολική ποινή των στελεχών της εταιρίας είναι 124 χρόνια.

Το Πλημμελειοδικείο αποσύρθηκε για να αποφασίσει κατά πόσο η ποινή θα είναι εξαγοράσιμη, όπως ζήτησαν οι συνήγοροι των καταδικασθέντων και ταυτόχρονα κατά πόσο η ποινή θα έχει ανασταλτικό χαρακτήρα μέχρι την εκδίκαση της έφεσης. Η πρόταση για έκτιση φυλάκισης είναι τα δέκα έτη.

Το Φεβρουάριο του 2013 το Τριμελές Εφετείο Κακουργημάτων επέβαλε δεκαετείς ποινές φυλάκισης, εξαγοράσιμες έναντι 80.000 ευρώ εκάστη, σε τρεις από τους τέσσερις κατηγορουμένους.

Με πληροφορίες από Wikipedia, skai.gr, Ιερά Μητρόπολη Κηφισίας, CNN.GR