

Σε επιβεβαίωση σχετικών δημοσιευμάτων που αναρτήθηκαν κυρίως στον ηλεκτρονικό τύπο το τελευταίο χρονικό διάστημα, πραγματοποιήθηκε στις 4/5/2022 σύσκεψη του Δ.Σ. της ΕΑΒ, όπου ελήφθη με οριακή πλειοψηφία, η απόφαση ανάθεσης της συντήρησης μέρους των αεροσκαφών C-130 της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, σε ιδιωτική εταιρία.

Δεν χρειάζεται να είναι κανείς σοφός για να καταλάβει, πως ένα Διοικητικό Συμβούλιο κρατικής επιχείρησης δεν λειτουργεί αυτόβουλα και πως αυτή η απόφαση είναι ουσιαστικά και ξεκάθαρα κατευθυνόμενη.

Εξάλλου, έναντι ποιών θα όρθωναν ανάστημα τα αξιοκρατικά διορισμένα από την πολιτική ηγεσία στελέχη;

Αυτό είναι το τίμημα που πληρώνει όλα τα χρόνια η πολύπαθη ΕΑΒ, όπως και κάθε άλλος κρατικός φορέας. Ο μέτοχος, που είναι και ο βασικός πελάτης, έχει το πάνω χέρι στις αποφάσεις και τα εντεταλμένα πρόσωπα που στελεχώνουν τις εκάστοτε διοικήσεις, δρουν ως μαριονέτες, εφαρμόζοντας πολιτικές απόψεων που δεν είχαν ποτέ ουδεμία σχέση με την εταιρία.

Κάποιοι εξ αυτών, δεν θα μπορούσαν να εντοπίσουν τις εγκαταστάσεις της στην Βοιωτία, ούτε με την χρήση GPS... Αλίμονο όμως.

Τέτοιοι άνθρωποι ορίζουν την μοίρα της και έδωσαν εντολή στα φερέφωνά τους, ώστε να λάβουν αυτή την παράλογη και ασύμφορη για το δημόσιο συμφέρον απόφαση. Για τους εναπομείναντες εργαζόμενους όμως, που και ξέρουν που πέφτει η εταιρία και που θυσιάσαν τα τελευταία δέκα πέτρινα χρόνια την ποιότητα της οικογενειακής τους ζωής προκειμένου να την κρατήσουν όρθια, αυτή η εξέλιξη δεν αποτελεί έκπληξη.

Από το καλοκαίρι του 2020, διαφαίνονταν οι τάσεις.

Τα έχουμε ξαναπεί και ξαναγράψει. Σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και χτίσιμο πρόσκαιρων και χάρτινων συμμαχιών, με κάθε κόστος για τον Έλληνα φορολογούμενο.

Οι ζυμώσεις ξεκίνησαν νωρίς. Προσπάθησαν και προσπαθούν ακόμα να τα στείλουν στο Ισραήλ που δεν είναι καν πιστοποιημένο κέντρο συντήρησης. Όταν η ΕΑΒ πριν τα χρόνια των μνημονίων παρέδιδε αεροσκάφη C130, από Μαρόκο, , και Σαουδική Αραβία.

Δεν γίνεται να συντηρείται το εκπαιδευτικό κέντρο στην Καλαμάτα, ούτε να πετούν τα drones στο Αιγαίο δωρεάν... Δεν τους έχει βγει ακόμα.

Έστειλαν στην Πορτογαλία ένα C130 στις 27/04/2022 με προϋπόθεση μόλις το παραλάβουν να στείλουν και δεύτερο.

Με ποια διαδικασία; Με τι κόστος;

Και σε τι χρόνο παράδοσης; Για όλα όμως στο τέλος υφίσταται διέξοδος, αρκεί να υπάρχει καλή θέληση στην κατανομή των... ωφελημάτων.

Έτσι βρέθηκε η λύση για την προβληματική εργοστασιακή συντήρηση των C-130, στο πρόσωπο ενός απόστρατου της ΠΑ, ο οποίος ιδιωτεύει εδώ και πολλά χρόνια και τον εμφάνισαν ως φάντη-μπαστούνι στην εταιρία, ο Πρόεδρος και ο Αντιπρόεδρος του ΔΣ, όντας απόστρατοι και οι ίδιοι...

Προτού όμως φτάσεις στην παρουσίαση μίας τέτοιας λύσης, που υπό κανονικές συνθήκες θα ξεσήκωνε την κοινή γνώμη και ιδιαίτερα τους επίφοβους και

τρομερούς δημοσιογράφους, θα πρέπει να αιτιολογήσεις και να το κάνεις να φαίνεται ως εξαναγκασμός. Άρα, έπρεπε πρώτα να προηγηθεί η απαξίωση της ΕΑΒ.

Έτσι δόθηκε και η σχετική τροφή στα ΜΜΕ, ώστε να συκοφαντήσουν την κρατική-ανήμπορη εταιρία. Άλλοι το έπραξαν ως εντεταλμένα κυβερνητικά όργανα, άλλοι εξυπηρετώντας τα συμφέροντα υπερβολάβων, που πασχίζουν να παγιώσουν την παρουσία τους στον χώρο διεκδικώντας μερίδιο από την πίτα και άλλοι από αφέλεια, καθώς τους σέρβιραν σε προσεκτικές δόσεις, ένα σωρό αληθοφανή ψεύδη. Το τι ισχύει όμως στην πραγματικότητα με την συντήρηση των μεταγωγικών αεροσκαφών στην ΕΑΒ, είναι κάτι που γνωρίζουν οι 1600 εργαζόμενοι που την θεωρούν σπίτι τους και δεν κρύβεται. Τα δεδομένα που εξηγούν πως οδηγήθηκαν τα πράγματα στην σημερινή κατάσταση και το τι και ποιοι φταίνε, είναι αδιάσειστα και κάτω από προσεκτική και λεπτομερή παρουσίαση, θα μπορούσαν να στοιχειοθετήσουν ακόμα και παρέμβαση της Ελληνικής Δικαιοσύνης... Για αρχή, αυτά που δημοσιεύονται για την παρατεταμένη παραμονή των C-130 στην εταιρία, είναι όντως αληθή. Προφανώς και τα αεροσκάφη παραμένουν εγκλωβισμένα εντός και εκτός των υπόστεγων του εργοστασίου, αλλά για λόγους οι οποίοι δεν έχουν να κάνουν σε τίποτα με ευθύνες της ΕΑΒ.

Αφού λοιπόν έφτασε ο κόμπος στο χτένι και ως υπαίτιοι εμφανίζονται οι τεμπέληδες και ανίκανοι εργαζόμενοι, ας δουν επιτέλους το φως της δημοσιότητας, ένα μέρος μόνο από επώδυνα στοιχεία, που λόγω σεβασμού απέναντι στην δέσμευση για την τήρηση του στρατιωτικού απορρήτου, δεν ήταν μέχρι τώρα γνωστά στο ευρύ κοινό.

Όπως γνωρίζει κάθε κάτοικος αυτής της χώρας, με την υπογραφή των επαίσχυντων μνημονίων πριν από δώδεκα έτη, εφαρμόστηκαν σκληρά μέτρα για την υποτιθέμενη «εξυγίανση» της Εθνικής οικονομίας. Αλώβητες από αυτή την άνευ προηγουμένου κατάσταση, δεν έμειναν φυσικά ούτε και οι ένοπλες δυνάμεις. Προκειμένου να μην γίνουν αντιληπτές από τους αγαπητούς μας γείτονες οι αμυντικές αδυναμίες που δημιουργήθηκαν, αναζητήθηκαν λύσεις απελπισίας. Για την Πολεμική μας Αεροπορία, μία από αυτές ήταν η θυσία μέρους των πτητικών της μέσων, προκειμένου να εξασφαλιστούν ανταλλακτικά, που θα επιτρέψουν την συντήρηση των υπόλοιπων αεροσκαφών του στόλου. Έτσι και διατηρήθηκε το αξιόμαχο του όπλου, για μία σειρά ετών.

Τι σήμαινε όμως αυτό για την Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία; Η εταιρία κυριολεκτικά λειτούργησε προς αυτή την κατεύθυνση, σαν να αποτελεί μονάδα της ΠΑ. Για αυτόν ακριβώς τον λόγο άλλωστε ιδρύθηκε, άλλο αν βολεύει κάποιους να το λησμονούν...

Όπως και άλλα αεροσκάφη λοιπόν, έτσι και τα μεταγωγικά C-130, πριν την προγραμματισμένη ένταξή τους στην εταιρία, αποσιωπώνονταν εκτεταμένα από τους τεχνικούς της οικείας Μοίρας και στην θέση των εύχρηστων υλικών τοποθετούνταν επισκευάσιμα, στον βαθμό που να επιτρέπουν στο αεροσκάφος να εκτελέσει με ασφάλεια μία πτήση μεταφοράς από την 112 ΠΜ Ελευσίνας προς την 114 ΠΜ, με την οποία γειτνιάζει και η ΕΑΒ. Από εκεί και πέρα, θα έπρεπε να αναλάβει η εταιρία τόσο την πάγια συντήρηση, όσο και τις επιπρόσθετες εργασίες που προέκυπταν λόγω κανιβαλισμού. Αυτά τα πεπραγμένα προφανώς επιβάρυναν την συντήρηση, τόσο σε κόστος, όσο και σε χρονική διάρκεια. Ούτε όμως αυτή η λύση ήταν αρκετή,

για να συνεχίσουν να πετούν τα υπόλοιπα υπερπολύτιμα μεταγωγικά, που σημειωτέον εξυπηρετούν τις μεταφορικές ανάγκες και των τριών όπλων των Ε.Δ.

Οι συνεχής αρνητικές εξελίξεις, οδήγησαν την ΠΑ στην απαίτηση αφαίρεσης λειτουργικών εξαρτημάτων ακόμα και από τα ενταγμένα αεροσκάφη, ενώ τελούσαν υπό καθεστώς συντήρησης εντός της ΕΑΒ. Στην θέση αυτών, καθιερώθηκε να προωθούνται στην εταιρία τα απάρτια που είχαν εμφανίσει βλάβη, προκειμένου να επισκευαστούν εκ νέου, για να αξιοποιηθούν στον ενταγμένο φόρτο. Έτσι δημιουργήθηκε σταδιακά ένας αέναος και φαύλος κύκλος αφαιρο-τοποθετήσεων και επισκευών εξαρτημάτων, που οδήγησε σε τεράστιες καθυστερήσεις στις αποδόσεις των προγραμμάτων. Για να γίνουν τα πράγματα χειρότερα, η γενικότερη δυσπραγία προμήθειας υλικών, ένεκα της οικονομικής κρίσης και οι συνεπακόλουθες καθυστερήσεις, οδήγησαν σε λήξη της προθεσμίας ένταξης λοιπών C130.

Έτσι εξαναγκάστηκε η ΠΑ να τα προωθεί, όσο παρέμεναν ακόμα πτητικά ασφαλή, προς το αεροδρόμιο της Τανάγρας, ακόμα και χωρίς την προοπτική ένταξής τους στην εταιρία. Κατά αυτόν τον τρόπο, συσσωρεύτηκαν στην 114 ΠΜ, κατάσταση η οποία αποτέλεσε κάποια στιγμή έναυσμα, για να θεωρήσει ο κίτρινος παραστρατιωτικός τύπος υπαίτια την Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία. Από αυτά τα παραμένοντα αεροσκάφη, τα οποία ήταν στην διάθεση της ΠΑ και όχι της ΕΑΒ, αποψιλώνονταν τακτικά υλικά, που σταδιακά έφτασαν τις εκατοντάδες σε αριθμούς.

Τυπικά για κάθε αεροσκάφος που φτάνει στην πίστα της εταιρίας, πραγματοποιούνται πλήρεις λειτουργικοί έλεγχοι παραλαβής, προκειμένου να εντοπιστούν εγκαίρως τυχόν προϋπάρχοντα τεχνικά προβλήματα. Δεν είναι υπερβολή να αναφερθεί, πως στην περίπτωση των κανιβαλισμένων C-130, η εφαρμογή αυτής της διαδικασίας ήταν πρακτικά αδύνατη, λόγω του αριθμού και του είδους των ελλειπόντων εξαρτημάτων. Στις περισσότερες των περιπτώσεων, από το 4κινητήριο αεροσκάφος απουσίαζαν 2 και 3 κινητήρες, ή έλικες. Καμία δυνατότητα λοιπόν εκκίνησης και δοκιμής ένταξης στο έδαφος. Απλά το προσωπικό έπρεπε να ξεκινήσει την εργοστασιακή συντήρηση του αεροσκάφους, δίχως να μπορεί καν να το ενεργοποιήσει με ηλεκτρική και υδραυλική ισχύ. Δίχως να έχει δηλαδή ουσιαστική εικόνα, του τι έχει να αντιμετωπίσει.

Πέραν αυτής της κατάστασης, η εταιρία σε εφαρμογή πολιτικών προφανώς επιλογών, συνέχισε και συνεχίζει μέχρι σήμερα να δίνει προτεραιότητα στην ικανοποίηση παραγγελιών, που αφορούν σε προγράμματα που εμπλέκεται η Αμερικάνικη LockheedMartin. Έτσι η ροή ανταλλακτικών για τα κατασκευαστικά προγράμματα του F-16 και του C130, αλλά και των αναβαθμίσεων των P-3 και F-16 Viper, παραμένει αθρόα.

Αντίθετα όμως, για τα λοιπά προγράμματα της ΠΑ, τα υλικά αγοράζονται επιλεκτικά και με μέτρο. Αφθονία λοιπόν σε ανταλλακτικά για τα C-130, ακόμα δεν υπάρχει. Στην έλλειψη όμως υλικών, έρχεται να προστεθεί ένα ακόμα επιπλέον σοβαρό πρόβλημα, που δεν είναι άλλο από εκείνο της επάρκειας τεχνικού προσωπικού.

Το έτος 2010, το κράτος εφάρμοσε στο σύνολο του προσωπικού της εταιρίας περικοπή 25% επί των αποδοχών τους. Επιπλέον το 2013, επήλθε η πλήρης εφαρμογή του ενιαίου μισθολογίου και οι ετήσιες αποδοχές, συμπεριλαμβανομένων δώρων και επιδομάτων αδείας, μειώθηκε αθροιστικά κατά 50 έως 60%.

Ως αποτέλεσμα, άνθρωποι οι οποίοι είχαν χτίσει τις ζωές τους βασισμένοι στον πρότερο μισθό, βρέθηκαν να λογοδοτούν σε τράπεζες, λόγω αδυναμίας εξόφλησης δανείων, σε φροντιστήρια λόγω διδάκτρων, στην εφορία λόγω δόσεων ΕΝΦΙΑ και ΦΜΥ και πάει λέγοντας. Κατά μέσο όρο, ένας μισθός της τάξεως των 1500 Ευρώ, έφτασε στα 900.

Πολλοί λοιπόν εργαζόμενοι οδηγήθηκαν σε παραίτηση, προκειμένου να εργαστούν στον ιδιωτικό τομέα, με αυξημένες συγκριτικά αποδοχές. Πολύτιμοι τεχνικοί αποχώρησαν και συνεχίζουν να αποχωρούν μέχρι και σήμερα, αναζητώντας εργασία στο εξωτερικό. Η μεγαλύτερη όμως άμεση ζημιά για την εταιρία, προήλθε από την πρόωρη, ακόμα και με εφαρμογή ποινής συνταξιοδότηση μηχανικών, ηλεκτρονικών αεροσκαφών και τεχνικών δομής, οι οποίοι προκειμένου να αποφύγουν μέρος της εφαρμογής των μέτρων, αποχώρησαν ξαφνικά και βεβιασμένα. Οι περισσότεροι από αυτούς, είχαν να προσφέρουν ακόμα τουλάχιστον πέντε χρόνια υπηρεσίας προς την ΕΑΒ και αποτελούσαν την επιτομή της εμπειρίας για την εταιρία, παρέχοντας παράλληλα πολύτιμη πρακτική και θεωρητική εκπαίδευση προς τους νεώτερους.

Πολύ λογικά μπορεί να ισχυριστεί ο κάθε απλός άνθρωπος, πως όσο μεγαλύτερο σε μέγεθος είναι ένα αεροσκάφος, τόσο περισσότερο προσωπικό απαιτεί για την συντήρησή του. Τα μεταγωγικά συνεπώς, λόγω διαστάσεων, βάρους και πολυπλοκότητας κατασκευής παραδοσιακά πλαισιώνονταν από ένα πολυάριθμο σε τεχνικούς τμήμα.

Μετά τις παραπάνω όμως εξελίξεις, το τμήμα των C-130 που απαρτιζόταν προ μνημονίων από 36 μηχανικούς, με τους πιο «άπειρους» να εργάζονται στον τύπο ήδη μία δωδεκαετία, κατέληξε σήμερα που γράφονται αυτές οι γραμμές να αριθμεί 8 άτομα...

Από αυτά τα 8 άτομα, οι 2 αποτελούν μέλη της παλαιάς φρουράς, ενώ οι υπόλοιποι είναι Συμβασιούχοι Ορισμένου Χρόνου...

Να έρθουμε εδώ και να τονίσουμε επιπρόσθετα, πως η ΕΑΒ δεν αποτελεί απλά πιστοποιημένο από την κατασκευάστρια του τύπου Lockheed-Martin, επισκευαστικό κέντρο για τα C-130, αλλά σύμφωνα με τον σχετικό διεθνή όρο, είναι και “One Stop Shop”.

Αυτός ο χαρακτηρισμός αφορά σε επισκευαστικούς φορείς, οι οποίοι παρέχουν ολοκληρωμένη συντήρηση, για το σύνολο των εξαρτημάτων που αφαιρούνται κατά την εργοστασιακή επιθεώρηση ενός αεροσκάφους. Δηλαδή γεννήτριες, αντλίες και βαλβίδες κάθε είδους, σερβομηχανισμούς πηδαλίων, σύστημα προσγείωσης, ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά κυκλώματα, κινητήρες και έλικες.

Για όλα αυτά, δυνατότητα και εξουσιοδότηση Γενικής Επισκευής έχει η ίδια η εταιρία, μέσω των εξειδικευμένων συνεργείων υποστήριξης που παρέχουν τις σχετικές υπηρεσίες.

Τι σημαίνει πρακτικά αυτό;

Αφενός δεν απαιτείται η χρονοβόρα και κοστοβόρα αποστολή μεγάλου αριθμού εξαρτημάτων των C-130, σε εταιρίες του εξωτερικού για επισκευή. Αφετέρου έχει την δυνατότητα η ΠΑ, να προωθεί τις μονάδες που έχουν εμφανίσει βλάβη προς την εγχώρια εταιρία, διασφαλίζοντας έτσι πολύτιμους οικονομικούς πόρους, αλλά και απόθεμα ανταλλακτικών.

Δυστυχώς όμως και για τους λόγους που ήδη αναφέρθηκαν παραπάνω, όπως είναι υποστελεχωμένο το κατά κύριο λόγο αρμόδιο για την συντήρηση του τύπου τμήμα, το ίδιο συμβαίνει και με αυτά τα κρίσιμα συνεργεία υποστήριξης. Κάποια από αυτά απασχολούν μόλις 3-4 τεχνικούς, οι οποίοι εκτός από τα C-130, έχουν να αποδώσουν έργο και για τα υπόλοιπα αεροσκάφη της ΠΑ.

Λαμβάνοντας υπόψη όλα αυτά τα στοιχεία που προαναφέρθηκαν και που για τον κάθε νουεχή άνθρωπο αιτιολογούν στο έπακρο την παρατεταμένη παραμονή των αεροσκαφών C-130 στην ΕΑΒ, ας έρθουμε να θέσουμε προς ιθύνοντες και μη, μία σειρά εύλογων ερωτοαπαντήσεων:

□ Με ποιο δικαίωμα επιτρέπουν οι γνώστες, αλλά και υπεύθυνοι για αυτή την κατάντια, να χρεώνονται την ρετσινιά της χαμηλής διαθεσιμότητας των πολύτιμων μεταγωγικών αεροσκαφών, οι εργαζόμενοι της εταιρίας και με ποια σκοπιμότητα; Όπως τονίστηκε στην εισαγωγή του υπομνήματος, είναι πάρα πολύ βολικό να κατηγορήσεις την απρόσωπη κρατική και έντεχνα απαξιωμένη επιχείρηση. Έτσι υπάρχει πάτημα για να αιτιολογήσεις την προμελετημένη είσοδο υπερβολάβων, πόσο δε μάλλον την πιθανή αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος.

□ Πως νομιμοποιείται η απευθείας ανάθεση έργου από το κράτος, προς μία ιδιωτική επιχείρηση;

Αυτή η εταιρία, δεν διαθέτει πιστοποίηση για την εργοστασιακή συντήρηση αεροσκαφών C-130, ούτε και κατάλληλες εγκαταστάσεις. Από την άλλη, τα εγκλωβισμένα μεταγωγικά δεν πετούν. Είναι ξεκάθαρο λοιπόν, πως θα χρησιμοποιήσει υποδομές και εξοπλισμό της ΕΑΒ. Όσον αφορά στο κλείσιμο των πλάνων εργασιών, θα πρέπει να αξιοποιηθούν οι σφραγίδες των εναπομείναντων πιστοποιημένων τεχνικών, ή και να χορηγηθούν παράνομα και με συνοπτικές διαδικασίες, παραγωγικές σφραγίδες της ΕΑΒ, προς τους ιδιώτες υπάλληλους.

□ Αποκαλύψαμε πως ο ένας από τους δύο λόγους που τα C-130 καθηλώθηκαν, είναι η έλλειψη ανταλλακτικών, είτε λόγω χαμηλής οικονομικής ρευστότητας, είτε λόγω του εκτεταμένου κανιβαλισμού. Ένας ακόμα επιβαρυντικός παράγοντας, είναι η υποχρέωση στην τήρηση των νόμων, για τις προμήθειες του Δημοσίου. Οι γνωστοί λοιπόν χρονοβόροι μειοδοτικοί διαγωνισμοί, που θέτουν σε πολύμηνη ομηρία πληθώρα υλικών.

Το ερώτημα εδώ είναι διπλό. Πως για την ικανοποίηση των παραγγελιών που έθετε η ΕΑΒ τόσα χρόνια για τα C-130 δεν υπήρχαν χρήματα και τώρα με την ιδιωτική εταιρία-σωτήρα, θα βρεθούν ως δια μαγείας; Το βουνό των ανταλλακτικών που θα απαιτηθούν για την επαναφορά 4 αεροσκαφών σε πτητική κατάσταση, με ποιους οικονομικούς πόρους θα αποπληρωθούν, από ποια πηγή και με ποιες νόμιμες και διαφανής διαδικασίες;

□ Η ιδιωτική υπερβολαβική εταιρία, από που και ως που προέκυψε να διαθέτει κατάλληλο αριθμό, έμπειρου τεχνικού προσωπικού;

Η ΕΑΒ είπαμε έχει απομείνει με 8 μόνο μηχανικούς. Αυτό που έχει λοιπόν υποπέσει στην αντίληψή μας, είναι πως θα αξιοποιηθούν παραιτηθέντες και συνταξιούχοι πρώην συνάδελφοι, καθώς και απόστρατοι της ΠΑ. Όπως ορίζει ο σχετικός νόμος, όσοι είχαν υποβάλει αίτηση συνταξιοδότησης πριν την 1/1/2022, δικαιούνται να εργάζονται, λαμβάνοντας παράλληλα με τον μισθό και το 70% της σύνταξης. Αλήθεια στην χώρα των άνεργων νέων και του Brain Drain, η βέλτιστη και ηθική λύση στην έλλειψη εργατικού δυναμικού, είναι η επαναφορά των συνταξιούχων με διπλό μισθό; Απλά γελοίο και προκλητικό.

□ Ο χώρος που θα μπορούσε να διατεθεί στον ιδιώτη για την επαναφορά των 4άρων C-130, με βάση την χωροταξική εκμετάλλευση του υπόστεγου της Διεύθυνσης Συντήρησης Αεροσκαφών, θα μπορούσε να είναι μόνο εκείνος, που κατά την χειμερινή περίοδο φιλοξενεί τα πυροσβεστικά αεροσκάφη CL-215 & 415. Όταν λήξει η αντιπυρική περίοδος στις 31/10/2022 και τα πυροσβεστικά ιπτάμενα μέσα θα χρήζουν ετήσιας εργοστασιακής συντήρησης, τι θα γίνουν; Μήπως υπάρχουν μεθοδεύσεις και προς αυτή την κατεύθυνση;

□ Η εταιρία εδώ και δύο χρόνια, προκηρύσσει ανά εξάμηνο προσλήψεις προσωπικού με Σύμβαση Ορισμένου Χρόνου. Παρόλο που τελικά οι μισοί παραιτούνται, τα Αμερικάνικου ενδιαφέροντος προγράμματα έχουν στελεχωθεί πάση θυσία.

Συγκεκριμένα το P-3B με 68 τεχνικούς και το F-16 Viper, με 156... Εφόσον ενδιαφερόμαστε διακαώς για την σωτηρία των Ελληνικών C-130, με ποια λογική το αντίστοιχο τμήμα της ΕΑΒ αφέθηκε να ρημάξει; Ποιος μπορεί να πιστέψει, λαμβάνοντας υπόψη τις τρέχουσες εξελίξεις, πως αυτό ήταν τυχαίο;

Τέλος, ας μας δώσει οποιοσδήποτε νοήμων άνθρωπος θα μπορούσε να το πράξει, μία λογική απάντηση στο εξής απλό ερώτημα:
Την περίοδο μεταξύ των ετών 2008 έως 2012, το αρμόδιο για την συντήρηση των C-130 τμήμα της ΕΑΒ, ΠΑΡ'ΕΔΩΣΕ ΣΤΗΝ ΠΑ 13 ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ!!!

Ποιες είναι οι συνθήκες που άλλαξαν από τότε;
Είναι απλά τα πράγματα. Εάν τις επαναφέρουμε, θα βελτιώσουμε και πάλι την παραγωγικότητα της εταιρίας. Είναι αυτό όμως το ζητούμενο, ή συντρέχουν λόγοι για την διαφαινόμενη αλλαγή πλεύσης της κρατικής επιχείρησης;
Για να ξαναθυμηθούμε λοιπόν συνοπτικά τις αιτίες, αυτές είναι μόνο δύο:

- Έλλειψη υλικών για τους λόγους που αναπτύχθηκαν παραπάνω.
- Έλλειψη τεχνικού προσωπικού, λόγω εφαρμογής ενιαίου μισθολογίου και καθιέρωσης συμβάσεων εργασίας ορισμένου χρόνου.

Εφόσον το κράτος αντιμετωπίσει αυτά τα ζητήματα με σωστή θέληση και ορθή πολιτική βούληση, τόσο τα μεταγωγικά C-130, όσο και το σύνολο των υπολοίπων προγραμμάτων της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας, θα αποδίδονται ποιοτικά άρτια και στην ώρα τους.

Ο Πρόεδρος του Σωματίου Εργαζομένων ΕΑΒ ΑΕ

ΚΑΠΙΡΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ