

(το συγκεκριμένο κείμενο για τις τελευταίες μέρες του τότε νέου Αλέξανδρου Ωνάση το αφιερώνω στους πρώην Έλληνες μαθητές και στις πρώην Ελληνίδες μαθήτριές μου που συνεχίζουν να πουλάνε τρέλα στην καθημερινή τους ζωή και να κάνουν πως δεν καταλαβαίνουν γι' αυτά που πραγματικά συμβαίνουν γύρω τους. Κακό δικό τους!!!)

Ξεκινώντας αυτό το μέρος που περιγράφει με περισσότερη λεπτομέρεια τις "πραγματικές" συνθήκες και τα "πραγματικά" δεδομένα σχετικά με το αεροπορικό "ατύχημα" που αφαίρεσε την ζωή του Αλέξανδρου Ωνάση, θα θέλαμε ακόμη μια φορά να καταγράψουμε το "επίσημο" πόρισμα πραγματογνωμοσύνης που εξέδωσε ο τότε Πρόεδρος του Τριμελούς Πλημμελειοδικείου Αθηνών και μελλοντικός Πρόεδρος του Αρείου Πάγου, ο κ. Στέφανος Μαθίας – ένα δικαστικό πόρισμα στο οποίο συνέκλιναν οι τρεις "νόμιμοι" και "επίσημοι" φορείς αεροναυπηγικής πραγματογνωμοσύνης, δηλαδή η Επιτροπή Διερευνήσεως Ατυχημάτων της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας, η Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας και ο βρετανός τεχνικός εμπειρογνώμονας αεροναυπηγικής, ο κ. Adam Hunter, ο οποίος αντιπροσώπευε νομικά την πλευρά του Αριστοτέλη Ωνάση. Αυτό το δικαστικό πόρισμα που εξεδόθη τον Ιούλιο του 1973, διατύπωνε τα εξής για τα αίτια του αεροπορικού "δυστυχήματος", "...η αντίθετος της κανονικής λειτουργίας των πηδαλίων κλίσεως, οφειλόμενη στην αντίστροφον σύνδεσιν των συρματόσχοινων κινήσεως αυτής. Ακόμη συνετελέσασαι αιτία είναι η πλημμελής επίβλεψις και έλεγχος των εις το αεροσκάφος εκτελεσθεισών εργασιών, υπό των αρμοδίων τεχνικών υπηρεσιών, όπως και ο μη εντοπισμός υπό του χειριστού (δηλαδή του Αλέξανδρου Ωνάση) της αντιστρόφου ανταποκρίσεως των πηδαλίων κλίσεως, κατά τον προ της πτήσεως έλεγχον..." (σελ.3. <http://www.tovima.gr/default.asp?pid>).

Με βάση αυτό το τεχνικό δικαστικό πόρισμα, κατηγορήθηκαν επτά μηχανικοί της Ολυμπιακής Αεροπορίας για επαγγελματική αμέλεια σε σχέση με την επίβλεψη και τον έλεγχο του συγκεκριμένου αεροσκάφους, ενώ δεν υπήρχαν αποδείξεις ή ακόμα και ενδείξεις για προσωποποίηση του "ατόμου" ή των "ατόμων" που είχαν διαπράξει την εγκληματική δολιοφθορά πάνω στις συνδέσεις των συρματόσχοινων κινήσεως με σκοπό τον θάνατο του Αλέξανδρου Ωνάση. Τελικά όμως, στις 7 Νοεμβρίου 1977, δηλαδή σχεδόν 4 χρόνια μετά το αεροπορικό "ατύχημα" και περίπου 3 χρόνια μετά τον θάνατο του Αριστοτέλη Ωνάση, το Πλημμελειοδικείο Αθηνών αθώωσε τους 7 μηχανικούς της Ολυμπιακής Αεροπορίας- τι ακριβώς λοιπόν μεσολάβησε για να αθωωθούν αυτοί οι "έμπειροι" μηχανικοί;;; Αυτό που μεσολάβησε είναι ότι ακριβώς μετά το επίσημο πόρισμα των πραγματογνωμόνων που έγινε αποδεκτό από την Ελληνική Δικαιοσύνη και χρησιμοποιήθηκε σαν νομική βάση για την κατηγορία των 7 μηχανικών της Ολυμπιακής Αεροπορίας, οι ίδιοι αυτοί μηχανικοί και τεχνίτες όπως και άλλοι ειδικοί που δεν δέχτηκαν "απόλυτα" το "επίσημο" πόρισμα των πραγματογνωμόνων όπως επίσης και τις "επίσημες" εξηγήσεις για τα αίτια θανάτου του Αλέξανδρου Ωνάση, μπήκαν σε διαδικασίες να ερευνηθούν σε λεπτομέρεια όλα τα "επίσημα" δεδομένα και στην συνέχεια να τα θέσουν "υπό αμφισβήτηση" – παρουσιάζοντας

καλά τεκμηριωμένες αποδείξεις και υποδείξεις. Στην συνέχεια λοιπόν, θα εξετάσουμε ένα προς ένα , τα διάφορα κρίσιμα σημεία όσον αφορά το αεροπορικό "δυστύχημα" όπως και τις ίδιες τις συνθήκες θανάτου του Αλέξανδρου Ωνάση.

Ας ξεκινήσουμε με το κρίσιμο σημείο του πορίσματος που αναφέρεται σε μια σκόπιμη και συνωμοτική εγκληματική πράξη από "άγνωστα πρόσωπα" που είχαν σαν κύριο σκοπό την "δολοφονία" του Αλέξανδρου Ωνάση "εν πτήσει", διαπράττοντας τεχνική δολιοφθορά στο συγκεκριμένο αμφίβιο αεροσκάφος με την "αντίστροφον σύνδεσιν των συρματόσχοινων κινήσεως" και σαν συνέπεια προκαλώντας το αντίθετο "της κανονικής λειτουργίας των πηδαλίων κλίσεως". Όπως είχαμε αναφέρει στο προηγούμενο μέρος του άρθρου μας(Επίλογος ε) για τον Αριστοτέλη Ωνάση, ο κ. Νικόλαος Προνοΐτης που ήταν τότε 26 χρονών, υπεύθυνος μηχανικός για την σωστή συντήρηση του συγκεκριμένου Piaggio αεροπλάνου και ο τελευταίος άνθρωπος με τον οποίο μίλησε ο Αλέξανδρος Ωνάσης πριν ξεκινήσει την "μοιραία" αυτή πτήση, διενήργησε προσωπικά την δική του τεχνική έρευνα πάνω σε ένα παρόμοιο Piaggio αεροπλάνο που διέθετε η Ολυμπιακή Αεροπορία, ανακαλύπτοντας ότι ήταν "αδύνατη" η αντίθετη σύνδεση των συρματόσχοινων λόγω του σταθερού τους μήκους"...Μόλις πληροφορηθήκαμε τα περι αντίθετης σύνδεσης των συρματόσχοινων αρχίσαμε(τεχνικοί και μηχανικοί της Ολυμπιακής Αεροπορίας) να πειραματιζόμαστε στο 'αδελφό' αεροπλάνο του Piaggio. Σας πληροφορώ ότι ήταν αδύνατο να συνδέσουμε ανάποδα τα συρματόσχοινα, γιατί αυτά έχουν σταθερό μήκος και όταν επιχειρήσεις να τα περάσεις σταυρωτά και όχι παράλληλα στις τροχαλίες, δεν φτάνουν στο μήκος..." (σελ.5. <http://www.tovima.gr/default.asp?pid>). Ακόμη και αν υποθέσουμε ότι πράγματι υπήρξε αυτή η "τεχνική δολιοφθορά" από "αγνώστους", αντιστρέφοντας την σύνδεση των συρματόσχοινων που έλεγχαν την λειτουργία των πηδαλίων κλίσεως του συγκεκριμένου αεροσκάφους, για να εκτελεσθεί αυτό το εγχείρημα θα έπρεπε να αποξηλωθεί η επιφάνεια του αεροσκάφους που κάλυπτε τα συρματόσχοινα, κάτι που απαιτούσε μια ολόκληρη ομάδα ειδικών τεχνικών και πολύ χρόνο. Αυτή η "εικονική χρονοβόρα" επέμβαση πάνω στο συγκεκριμένο Piaggio αεροπλάνο ήταν αδύνατο να μην γίνει αντιληπτή από το προσωπικό της Ολυμπιακής Αεροπορίας όπως και από το προσωπικό της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας, εφόσον το αεροπλάνο βρισκόταν εκτεθειμένο στην ύπαιθρο για περισσότερο από 3 μήνες. Αυτός είναι και ο λόγος που το υπ' αριθμόν 89/1974 παραπεμπτικό βούλευμα του Συμβουλίου Πλημμελειοδικών Αθηνών σύνταξε μια νομική εκτίμηση σχετικά με το θέμα της δολιοφθοράς του συγκεκριμένου αεροσκάφους. Μέρος αυτής της νομικής διατύπωσης αναφέρει τα εξής ."...Αν ελάμβανε χώρα πράξις δολιοφθοράς, τούτο θα εγένετο οπωσδήποτε αντιληπτόν υπό των φυλακών του αεροδρομίου, καθ'όσον για να τεθώσιν τα συρματόσχοινα καθ'ον τρόπον ευρέθησαν θα έπρεπε να αποξηλωθεί ολόκληρος η επιφάνεια η καλύπτουσα τα ως άνω συρματόσχοινα, πράγμα όπερ θα απήτει ολόκληρον συνεργείο και πλήρην άνεσιν χρόνου..." (σελ.6. <http://www.tovima.gr/default.asp?pid>

). Τρίτο σημείο για την "αποδυνάμωση" ή ακόμη και για την "αναιρέση" της θέσης της τεχνικής "δολιοφθοράς" πάνω στο αμφίβιο αεροσκάφος (με στόχο τον "θάνατο" του Αλέξανδρου Ωνάση "εν πτήσει") το παρουσίασε ο τότε Πρόεδρος της Πολιτικής Αεροπορίας , κ. Σωτήρης Βαρβαρούτσος, κύριος υπεύθυνος για την σύνταξη του πορίσματος πραγματογνωμοσύνης αυτής της κρατικής αεροπορικής υπηρεσίας που ο ίδιος διηύθυνε,

όταν επισήμανε ότι την στιγμή που το συγκεκριμένο Piaggio βρισκόταν στην ύπαιθρο ακινητοποιημένο και "εκτός υπηρεσίας" για σχεδόν 4 ολόκληρους μήνες στο Ελληνικό Αεροδρόμιο των Αθηνών, οι "υποτιθέμενοι" εγκληματίες θα είχαν σοβαρό πρόβλημα να βάλουν σε εφαρμογή το σκοπό τους, πρώτα από όλα γιατί μέσα σε αυτούς τους 4 μήνες θα μπορούσε κάποιος άλλος εκτός του Αλέξανδρου Ωνάση να είχε χρησιμοποιήσει το αεροπλάνο. Δεύτερο, ένας απλός έλεγχος των πηδαλίων από τους υπεύθυνους μηχανικούς και τεχνικούς θα είχε ματαιώσει την όποια πτήση, και τρίτο, η όλη διαδικασία αυτής της "εξειδικευμένης" και "χρονοβόρας" δολιοφθοράς, θα είχε γίνει σύντομα αντιληπτή από τους φύλακες του αεροδρομίου και από το τεχνικό προσωπικό της Ολυμπιακής Αεροπορίας που δούλευε σε βάρδιες καθημερινά, 24 ώρες το εικοσιτετράωρο!!! Ο κ. Σωτήρης Βαρβαρούτσος καταγράφει τα εξής, "...πως θα μπορούσε να στοιχειοθετηθεί μια δόλια ενέργεια με στόχο τον Αλέξανδρο όταν μεσολαβούν τρεις μήνες από την πραγματοποίηση των επισκευών και θα μπορούσε κάλλιστα να είχε πετάξει κάποιος άλλος με το αεροπλάνο. Εξάλλου ένας απλός προβλεπόμενος έλεγχος των πηδαλίων θα είχε ματαιώσει τα σχέδια των υποτιθέμενων δολιοφθορέων. Πως λοιπόν οι επίδοξοι σαμποτέρ θα μπορούσαν να επενδύσουν σε μια ενέργεια που θα ήξεραν ότι θα γινόταν αμέσως αντιληπτή και δεν θα επιτύγχαναν τον στόχο τους και ακόμη θα εξετίθεντο ανεπανόρθωτα; ..." (σελ.7.

<http://www.tovima.gr/default.asp?pid>

).

Όσον αφορά τώρα το σημείο του "επίσημου" πορίσματος που καταλογίζει ευθύνες για το αεροπορικό "ατύχημα" στους μηχανικούς και στους τεχνικούς της Ολυμπιακής Αεροπορίας βάση των επαγγελματικών τους παραλήψεων σχετικά με τη "σωστή συντήρηση" και τον "συνεχή έλεγχο" του αεροσκάφους διατυπώνοντας ότι, "...συντελέσασαι αιτίαι είναι η πλημμυλής επίβλεψις και έλεγχος των εις το αεροσκάφος εκτελεσθεισών εργασιών, υπό των αρμοδίων τεχνικών υπηρεσιών...", αυτό υποβαθμίστηκε και σύντομα ανατράπηκε λόγω των "πραγματικών δεδομένων". Αυτός βεβαίως είναι και ο λόγος που οι 7 μηχανικοί της Ολυμπιακής Αεροπορίας που κατηγορήθηκαν για μια "μη επαγγελματική" πρακτική, αθώωθηκαν δικαστικά στις 7 Νοεμβρίου του 1977. Κάποια από αυτά τα "πραγματικά δεδομένα" σχετικά με το συγκεκριμένο Piaggio που βρήκε τον θάνατό του ο Αλέξανδρος Ωνάσης είναι "επίσημα" καταγεγραμμένα σε "επίσημες" αναφορές προς τις Ελληνικές δικαστικές αρχές. Το πρώτο είναι ότι η τελευταία πτήση του συγκεκριμένου αμφίβιου αεροσκάφους είχε γίνει στις 2 Οκτωβρίου του 1972, δηλαδή σχεδόν 4 μήνες πριν την πτήση του Αλέξανδρου(22 Ιανουαρίου του 1973). Αν και το συγκεκριμένο αεροπλάνο ήταν ακινητοποιημένο στο Ελληνικό Αεροδρόμιο για περίπου 4 μήνες, "... στο πλαίσιο λοιπόν της συντήρησης του αεροσκάφους αφαιρέθηκαν στις 17 Νοεμβρίου τα χειριστήρια και τα συρματόσχοινα τους, τα οποία αλλάχθηκαν, και στις 25 Νοεμβρίου 1972 έγινε η επανατοποθέτηση των καινούργιων..."(σελ.3. <http://www.tovima.gr/default.asp?pid>). Αυτό είχε καταθέσει ο κ. Δημήτρης Πιπεράκης, ο μηχανικός της Ολυμπιακής Αεροπορίας που ήταν ο επόπτης αυτής της εργασίας. Συχνά το συγκεκριμένο Piaggio το πιλοτάριζε ο Αλέξανδρος Ωνάσης, ο αμερικανός πιλότος της Ολυμπιακής Αεροπορίας, ο Donald McGregor, όπως και ο κ. Στέφανος Μαγκλάρας (σελ.4.

<http://www.tovima.gr/default.asp?pid>

).

Οι τεχνικοί έλεγχοι στο συγκεκριμένο αμφίβιο αεροσκάφος ήταν τακτικοί εφόσον μετά

τις τεχνικές εργασίες που πραγματοποιήθηκαν το Νοέμβριο του 1972 στα συρματοσχοίνα του Piaggio , κάτω από την επίβλεψη του έμπειρου έλληνα πιλότου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, του κ. Στέφανου Μαγκλάρα, οι μηχανικοί της ίδιας εταιρίας,, οι κκ. Ευθυμίου Πασχάλη και Νικόλαου Προνοίτη διενήργησαν με την σειρά τους ένα "εξονυχιστικό έλεγχο" αυτών των τελευταίων επισκευών. Ο ίδιος ο κ. Ευθυμίου Πασχάλης στο απολογητικό του υπόμνημα προς τις Ελληνικές Εισαγγελικές Αρχές επισήμανε ότι "...Ηλεγξα δια του καταλλήλου χειρισμού των πηδαλίων και διεπίστωσα ότι τα πτερύγια κινούνται κανονικώς κατά τον προσήκοντα τρόπον και με την προσήκουσα λειτουργικήν ευχέρειαν ..." (σελ.4-5.

<http://www.tovima.gr/default.asp?pid>

). Μερικές μέρες πριν το αεροπορικό "ατύχημα", δηλαδή στις 18 Ιανουαρίου του 1973, ο τεχνικός αεροναυπηγός, ο κ. Εμμανουήλ Μαυροφόρος, έλεγξε την σωστή λειτουργία των πηδαλίων του Piaggio και εξέδωσε "πιστοποιητικό πλοιμότητας" (σελ.5.

<http://www.tovima.gr/default.asp?pid>

).

Θα εξετάσουμε τώρα την αναφορά του "δικαστικού τεχνικού πορίσματος" που έμμεσα καταλογίζει την ευθύνη της "επαγγελματικής ασυνέπειας" στον Αλέξανδρο Ωνάση, τη στιγμή που ο τελευταίος σ' αυτή την "τραγική πτήση" λειτούργησε σαν "πρώτος πιλότος" με τους 2 αμερικανούς πιλότους, δηλαδή τον Donald McGregor και τον Donald McCasker να τον συνοδεύουν σαν βοηθοί πιλότοι(copilots). Το τελικό πόρισμα διευκρινίζει ότι ένα από τα βασικά αίτια του αεροπορικού "ατυχήματος" ήταν "ο μη εντοπισμός υπό του χειριστού της αντιστρόφου ανταποκρίσεως των πηδαλίων κλίσεως, κατά τον προ της πτήσεως έλεγχο". Βασικός χειριστής ή ο "πρώτος πιλότος" του συγκεκριμένου αεροσκάφους ήταν εκείνη την ημέρα ο Αλέξανδρος Ωνάσης, και ο οποίος με βάση τις διατυπώσεις του "δικαστικού τεχνικού πορίσματος" δεν λειτούργησε επαγγελματικά, εφόσον δεν είχε ακολουθήσει τις καθορισμένες διαδικασίες ελέγχου προτού επιβιβαστεί στο αεροσκάφος. Με αυτή την επισήμανση του πορίσματος σε βάρος του Αλέξανδρου σαν "μη επαρκής" επαγγελματίας πιλότος, θα μπορούσε "κάποιος" να της δώσει περαιτέρω νοηματικές προεκτάσεις σχετικά με τις "επαγγελματικές ικανότητες" του Αλέξανδρου Ωνάση να πιλοτάρει "σωστά" ένα μικρό αεροσκάφος, ειδικά όταν αυτό το αεροσκάφος θα παρουσίαζε σοβαρές μηχανικές ανωμαλίες. Στο πόρισμα τέθηκε ξεκάθαρα ότι την κύρια ευθύνη του χειρισμού του συγκεκριμένου αεροσκάφους δεν την είχε ούτε ο κοπιλότος Donald McGregor, ούτε ο πιλότος Donald McCasker, αλλά "ο πρώτος πιλότος", δηλαδή ο Αλέξανδρος Ωνάσης!!!

Σε προηγούμενο κείμενο(Επίλογος δ), περιγράφοντας την προσωπικότητα και τις πολλές ικανότητες του Αλέξανδρου Ωνάση, είχαμε αναφέρει ότι "Αν και ο Αλέξανδρος δεν είχε αποκτήσει την μόρφωση μιας βασικής σχολικής παιδείας, από πολύ μικρός λόγω ευστροφίας και ενός έμφυτου ταλέντου, διέθετε βαθιές γνώσεις πάνω στ' αυτοκίνητα και σ' όλων των ειδών των μηχανών και κινητήρων- μια πολυδιάστατη ικανότητα που εντυπωσίασε ακόμη και τον ίδιο τον Gianni Agnelli(1921-2003) τότε, που ήταν πρόεδρος και ιδιοκτήτης της Ιταλικής αυτοκινητικής εταιρίας Fiat. Επίσης στο ίδιο κείμενο εξηγήσαμε πως "Ο Αλέξανδρος Ωνάσης επέβλεπε προσωπικά την κάθε λεπτομέρεια της λειτουργίας

αυτής της θυγατρικής αεροπορικής εταιρίας(την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα που ο ίδιος διηύθυνε), ενώ πολλές φορές οδηγούσε ο ίδιος τα μικρά αεροπλάνα όταν προέκυπτε κάποια ανωμαλία στις αεροπορικές συγκοινωνίες των Ελληνικών νησιών όπως οι δύσκολες καιρικές συνθήκες". Μετά από αυτές τις 2 περιγραφές σχετικά με την πείρα και τις ικανότητες του Αλέξανδρου Ωνάση σαν πιλότος και σαν γνώστης της κατασκευής ενός αεροσκάφους, ειδικά όσον αφορά τον μηχανισμό του, είναι αδύνατο να πιστέψω ότι ο ίδιος πριν την τελευταία και "μοιραία" του πτήση με το Ρiaggio, δεν έλεγξε αν τα πηδάλια κλίσεως λειτουργούσαν κανονικά, τη στιγμή που αυτό ήταν θέμα απλής ρουτίνας για τον κάθε πιλότο.

Τώρα θα συγκρίνουμε 2 "επίσημες" εκδοχές του συγκεκριμένου αεροπορικού "ατυχήματος" από "επίσημα" Ελληνικά κέντρα δημοσιογραφικής πληροφόρησης , εξετάζοντας ποιες από αυτές τις πληροφορίες είναι "πραγματικές" και ποιες είναι "εικονικές" ή "υπερβολικές" προς εξυπηρέτηση κάποιων συμφερόντων του "κοινωνικού κατεστημένου" γενικότερα και συγκεκριμένων "ισχυρών ατόμων" ειδικότερα. Η πρώτη δημοσιογραφική εκδοχή περιγράφει τα εξής στιγμιότυπα του ατυχήματος. "... Η μοιραία μέρα για τον νεαρό Ωνάση υπήρξε η Δευτέρα, 22 Ιανουαρίου 1973. Το αεροπλάνο που πιλοτάρizε, ένα αμφίβιο, 'Πιάτζιο 136', κατέπεσε στο αεροδρόμιο του Ελληνικού, δευτερόλεπτα μετά την απογείωσή του. Ο Αλέξανδρος τραυματίστηκε βαριά και οι δύο συνεπιβάτες του ελαφρότερα. Διακομίστηκε στο ΚΑΤ, όπου άφησε την τελευταία του πνοή στις 7 το απόγευμα της 23ης Ιανουαρίου, λόγω βαρειών κρανιοεγκεφαλικών κακώσεων. Ήταν μόλις 25 ετών..." (σελ.1. <http://www.san-simera.gr/archive/biographies/show.php?id>

). Η δεύτερη δημοσιογραφική περιγραφή αναφέρει τα εξής. "...Το σήμα απογείωσης δόθηκε στις 3.21 μμ. Στο πηδάλιο, ο πιλότος Ντόναλτ ΜακΚάσκερ. Το Ρiaggio απογειώθηκε τρίζοντας, η πτήση κράτησε 2 δευτερόλεπτα. Στο τρίτο, το δεξιό φτερό γύρισε προς τα κάτω, το αεροπλάνο έστριψε δεξιά προς το έδαφος και, μπροστά στα μάτια των υπαλλήλων του Ελληνικού και της Ολυμπιακής, έκανε βουτιά κι έσκασε στη γη. Και οι τρεις ανασύρθηκαν βαριά τραυματισμένοι. Ο Αλέξανδρος με τρομερές κακώσεις και πολτοποιημένο εγκέφαλο. Το Ρiaggio συνετρίβη. Το ίδιο και η καρδιά του Αριστοτέλη Ωνάση..." (σελ.1.

<http://www.men.gr/58/onasis/index8.htm>

). Αυτές οι πληροφορίες των "έγκριτων" φορέων δημοσιογραφικής ενημέρωσης παραθέτουν τα "πραγματικά" δεδομένα όσον αφορά την ημερομηνία και την ώρα του αεροπορικού "ατυχήματος", την τοποθεσία του "ατυχήματος" όπως και το χρονικό διάστημα από την απογείωση του Ρiaggio μέχρι και τη συντριβή του. Στην συνέχεια, αρχίζουν και εμφανίζονται κάποια "κενά" και κάποιες "διαστρεβλώσεις" των "πραγματικών" γεγονότων και συγκυριών. Πρώτα από όλα, θα πρέπει να επισημάνουμε το "πραγματικό" γεγονός ότι οι δυο κοπιλότοι(copilots) του Αλέξανδρου Ωνάση, δηλαδή ο Donald McGregor και ο Donald McCasker, μετά το αεροπορικό "ατύχημα", "...επέζησαν με μερικά κατάγματα..."(σελ.3. <http://www.tovima.gr/default.asp?pid>

). Πώς συνέβη αυτό την στιγμή που το συγκεκριμένο αεροπλάνο "έκανε βουτιά κι έσκασε στη γη", ενώ ο Αλέξανδρος ανασύρθηκε "με τρομερές κακώσεις και πολτοποιημένο εγκέφαλο". Από ό,τι γνωρίζω, το συγκεκριμένο Ρiaggio ήταν ένα μικρό αμφίβιο αεροσκάφος με πολύ μικρή χωρητικότητα. Δεύτερο, δεν υπάρχει αναφορά στο γεγονός ότι όταν ο

Αλέξανδρος ανασύρθηκε από το κατεστραμμένο Piaggio και πριν καταλήξει στο νοσοκομείο ΚΑΤ όπου εξέπνευσε την επόμενη μέρα, " ...μεταφέρθηκε αρχικά στο νοσοκομείο της αμερικανικής βάσης του Ελληνικού..." (σελ.3.

<http://www.tovima.gr/default.asp?pid>

). Αυτή η "μη πληροφορία" έχει μεγάλη σημασία σχετικά με την αιτία θανάτου του Αλέξανδρου Ωνάση που "επίσημα" οι "υπεύθυνοι" Έλληνες ιατροδικαστές είχαν διαγνώσει ως "οι βαριές κρανιοεγκεφαλικές κακώσεις" που είχε υποστεί. Υπάρχουν όμως και οι αντίθετες απόψεις όσον αφορά τα αίτια θανάτου του Αλέξανδρου Ωνάση, ξεκινώντας από τα λεγόμενα του κ. Γρηγόρη Κουρή, προσωπικού πιλότου και φίλου του Αλέξανδρου, ο οποίος παρατηρεί ότι "...το τραύμα αυτό(στην κορυφή της κεφαλής) δεν δικαιολογείται από τον τρόπο της πτώσης του αεροσκάφους στην δεξιά πλευρά..." (σελ.9.

<http://www.tovima.gr/default.asp?pid>

). Ενώ επίσης υπάρχουν "επίσημες" αναφορές από διακεκριμένους δημοσιογραφικούς αναλυτές που ασχολήθηκαν με τον "βίο και πολιτεία" του Αριστοτέλη Ωνάση ότι "η πραγματικότητα" για τα αίτια θανάτου του Αλέξανδρου Ωνάση είναι τελείως διαφορετική από αυτή που είχε προβληθεί "επίσημα" από τα διάφορα μέσα ενημέρωσης της Ελλάδας αλλά και του εξωτερικού."...Κάποιοι μάλιστα συγγραφείς που έχουν ασχοληθεί με τη ζωή του Αριστοτέλη Ωνάση, έχουν προχωρήσει στην εκτίμηση ότι ' ο Αλέξανδρος ξυλοκοπήθηκε στο νοσοκομείο της βάσης του Ελληνικού(Αμερικανική Στρατιωτική Βάση)', χωρίς ασφαλώς και σε αυτή την περίπτωση να παρουσιάσουν συγκεκριμένα αποδεικτικά στοιχεία..." (σελ.9.<http://www.tovima.gr/default.asp?pid>).

Δυο τυπικές διατυπώσεις Ελλήνων δημοσιογράφων που θέλουν να περιγράψουν "το τραγικό της υπόθεσης"(όλα στα πλαίσια μιας Ελληνικής Εικονικής Πραγματικότητας) όσον αφορά την υπαρξιακή υπόσταση του Αριστοτέλη Ωνάση μετά τον θάνατο του "μονάκριβου γιου" του ισχυρίζονται τα εξής."...Όμως η μοίρα άλλα σχέδια είχε για τον Αρίστο. Το 1973,έχασε το γιο του Αλέξανδρο όταν κατέπεσε το αεροπλάνο του. Ο τραγικός αυτός θάνατος σηματοδότησε την αρχή του τέλους τόσο για τον ίδιο όσο και για την Ολυμπιακή Αεροπορία..."(σελ.1. <http://www.greeknewsonline.com/modules.php?name>). Η δεύτερη δημοσιογραφική αναφορά υποστηρίζει ότι, "...ο Ωνάσης δεν πίστεψε ποτέ ότι ο μοναχογιός του σκοτώθηκε σε ατύχημα και πρόσφερε 1 εκατομμύρια δολάρια σε όποιον έδινε πληροφορία ότι επρόκειτο για σαμποτάζ. Στην πραγματικότητα, ο Αριστοτέλης Ωνάσης 'πέθανε' με την απώλεια του Αλέξανδρου. Κι ένας μεγιστάνας που πεθαίνει από πόνο για το χαμένο του παιδί δεν είναι μεγιστάνας, είναι απλά ΑΝΘΡΩΠΟΣ..."(σελ.6.

<http://www.rodosport.gr/enlefko/onasis.htm>

).

Μετά τον τραγικό θάνατο του Αλέξανδρου Ωνάση, όλα τα δημοσιογραφικά έντυπα που ασχολήθηκαν με τον βίο του Αριστοτέλη Ωνάση, είτε αυτά ήταν Ελληνικής προέλευσης είτε ήταν ξένα, περιγράφουν με τις ίδιες τραγικές εικόνες τον "βαθύπλουτο Έλληνα εφοπλιστή». Είναι μια "εικόνα" ενός ανθρώπου σε "απόγνωση" λόγω του θανάτου του μοναχογιού του, που δεν διαθέτει πλέον την διάθεση να αγωνιστεί για τα απέραντα

οικονομικά του συμφέροντα σε παγκόσμια κλίμακα, όπως και την διάθεση για να ζήσει. Είναι αυτή "η πραγματικότητα" ή είναι μια "εικονική πραγματικότητα" που εξυπηρετεί τους πολλούς, ιδιαίτερα αυτούς που στηρίζουν άμεσα και επωφελούνται ατομικά από μία "συντηρητική", "μη δημοκρατική", "απάνθρωπη" και "μονοδιάστατη" κοινωνική πραγματικότητα. Στη συνέχεια, θα σας αποδείξουμε πως είναι η δεύτερη εκδοχή, δηλαδή ότι η όλη "τραγική περιγραφή" του Αριστοτέλη Ωνάση μετά τον "ξαφνικό" θάνατο του γιου του ήταν σε πολύ μεγάλο βαθμό "εικονική" και "όχι πραγματική"!!!

Παρά το γεγονός ότι ο Αριστοτέλης Ωνάσης φαίνεται να έχει καταρρεύσει ακριβώς μετά τον θάνατο του γιου του, ξαφνικά θυμήθηκε πως είχε μια κόρη, την Χριστίνα, που την θέλει(ο άρχοντας αποφασίζει) σαν αντικαταστάτη του αδελφού της σαν "τον μελλοντικό θεματοφύλακα" της οικονομικής του αυτοκρατορίας, του ονόματός του και της παρακαταθήκης της "αιωνιότητάς" του στα ιστορικά δρώμενα όλης της ανθρωπότητας(σύγχρονη δυναστεία),"...Αδύναμος και εξαντλημένος, ο Άρης(Αριστοτέλης Ωνάσης) βλέπει ότι το μόνο που του μένει είναι η κόρη του. Κι έτσι, τη στέλνει στην Νέα Υόρκη, κοντά στον φίλο και συνεργάτη του Κώστα Γκράτσο, για να τη διδάξει...Ο Ωνάσης φροντίζει να ενημερώνεται τακτικά για την πρόοδο της κόρης του και, όταν κρίνει ότι η στιγμή είναι κατάλληλη, τη συστήνει σε σημαίνοντα πρόσωπα από τον χώρο των πετρελαίων.' Ο Γκράτσο λέει ότι είσαι έξυπνη και ικανή. Και για να το λέει, θα έχει δικιο'(είχε πει τότε ο Αριστοτέλης Ωνάσης στην κόρη του Χριστίνα)..." (σελ.2. <http://www.men.gr/58/onasis/index8.htm>

). Επίσης, τα διάφορα δημοσιογραφικά έντυπα είχαν αναφέρει τότε, αλλά και αργότερα, ότι λόγω του τραγικού θανάτου του γιου του σε αεροπορικό "ατύχημα", ο Αριστοτέλης Ωνάσης δεν είχε πλέον τη "δύναμη" και το "ενδιαφέρον" για να αγωνιστεί για τα απέραντα οικονομικά του συμφέροντα, είτε αυτά βρισκόνταν στην Ελλάδα είτε στο εξωτερικό. Παρ' όλα αυτά, βλέπουμε ένα Αριστοτέλη Ωνάση που, μετά τον θάνατο του Αλέξανδρου, να διαθέτει το ανάλογο "ψυχικό σθένος" και την ανάλογη "επιχειρηματική απληστία" για να εκβιάσει την τότε Ελληνική κυβέρνηση με το κλείσιμο της Ολυμπιακής Αεροπορίας και φυσικά την απώλεια χιλιάδων θέσεων εργασίας (σε εποχή μεγάλης ανεργίας), για να αποσπάσει περισσότερα προνόμια και διευκολύνσεις από το Ελληνικό Δημόσιο, όπως σημαντικά κρατικά δάνεια με πολύ χαμηλό τόκο. Τελικά, ο Αριστοτέλης Ωνάσης έκανε την απειλή του πραγματικότητα, αγνοώντας την "οικονομική κατάσταση" της Ελλάδας και των κατοίκων της, που σε κάθε ευκαιρία διέδιδε το "πόσο λάτρευε". "...Έτσι, το 1974, ο Ωνάσης κατέφυγε σε έναν ακόμα εκβιασμό προχωρώντας σε λοκ-άουτ(της Ολυμπιακής Αεροπορίας) και ζητώντας επιδότηση (από το Ελληνικό Δημόσιο) 45 εκατομμυρίων αμερικάνικων δολαρίων(με την τότε αξία τους). Στις 10 Δεκεμβρίου του 1974 (δηλαδή ακριβώς πριν τις γιορτές των Χριστουγέννων), σαν σωστός επιχειρηματίας(Neanderthal), έστειλε εξώδικη δήλωση στην κυβέρνηση ότι καταγγέλλει τη σύμβαση με το ελληνικό δημόσιο και σταματάει τη λειτουργία της Ολυμπιακής. Η τότε κυβέρνηση του Κωνσταντίνου Καραμανλή προχώρησε στην κρατικοποίηση της εταιρίας, σαν τη μόνη δυνατή λύση..."(σελ.4. http://www.sek-ist.gr/EA/home.php?article_ID=976

). Η αποζημίωση τότε από το Ελληνικό δημόσιο θα είναι 68 εκατομμύρια δολάρια αμερικάνικα(με την τότε αξία του δολαρίου), ένας πολύ κερδοφόρος συμβιβασμός για τον "καταρρακωμένο" αλλά "ξύπνιο" Ανατολίτη έμπορο(σελ.4.

http://www.sek-ist.gr/EA/home.php?article_ID=976

).

Το τελευταίο "κερασάκι" το αφήνω για το τέλος, με μια δημοσιογραφική αναφορά που διατυπώνει η "πολύ έγκυρη" εγκυκλοπαίδεια στο Internet, η Wikipedia(ιδιαίτερα για τις άγνωστες πτυχές των διαφόρων διάσημων προσωπικοτήτων), που μας περιγράφει τα εξής για τον Αριστοτέλη Ωνάση μετά το θάνατο του Αλέξανδρου."...Πολλοί έχουν αναφέρει ή έχουν γράψει ότι ο θάνατος του Αλέξανδρου σήμανε και το τέλος του Αριστοτέλη, πάντα με γνώμονα την επιθυμία του να συνεχίσει να ζει-δηλαδή ότι ουσιαστικά είχε πεθάνει μαζί με τον Αλέξανδρο. Παράλληλα όμως, ο ίδιος είχε εκφράσει την επιθυμία του να χωρίσει την Jacqueline Kennedy και να παντρευτεί μια γυναίκα που θα είναι αρκετά νέα για να του δώσει έναν άλλο γιο..."(μετ. από τ'αγγλικά)(σελ.3. http://en.wikipedia.org/wiki/Alexander_Onassis). Λοιπόν θα πρέπει όλοι εμείς οι "Σύγχρονοι Έλληνες", να χαιρόμαστε πολύ, μα πάρα πολύ, για το δημιουργικό κοινωνικό έργο της "Σύγχρονης Ελληνικής Οικογένειας" στην ομαλή εξέλιξη της ανθρώπινης προσωπικότητάς μας. Τώρα για να "μπούμε στο ψητό" αυτής της "γκρίζας υπόθεσης", και με βάση τις πληροφορίες και τα δεδομένα που έχουμε παρουσιάσει μέχρι τώρα για "τον βίο και πολιτεία" του Αριστοτέλη Ωνάση, ποιος νομίζετε θα επιθυμούσε πραγματικά τη "φυσική εξόντωση" του Αλέξανδρου Ωνάση;;;

Ο Γεώργιος Σουρής (1853-1919) υπήρξε ο σημαντικότερος σατιρικός ποιητής στη Σύγχρονη Ελληνική Λογοτεχνία, ιδιαίτερα στην πολιτική σάτιρα όπως ο Αριστοφάνης στην Κλασική Ελλάδα. Πιστεύω πως οι επόμενοι μικροί στίχοι περιγράφουν με μεγάλη ακρίβεια(μεταφορικά) την 'κοινωνική υπόσταση' του Σύγχρονου Ανθρώπου. Το σύντομο αυτό ποίημα λέει τα εξής.

"Όση ζάχαρη και αν βάλεις
στα σκατά,
δεν γίνονται λουκούμια."



Αλέξανδρος Ωνάσης