

**Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ**



**ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ:**

**ΡΟΔΟΠΟΥΛΟΣ ΔΙΟΝΥΣΟΣ**

**ΤΣΕΡΕΜΕΓΚΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ**

**ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:**

**ΜΠΕΝΕΤΑΤΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ**

**ΠΑΤΡΑ, 2007**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 :

|  |    |
|--|----|
| 1. Μεταφορές και τουρισμός.....                                      | 5  |
| 2. Η αεροπορική μεταφορά – αεροσκάφος.....                           | 7  |
| Οι πτήσεις charters.....   | 11 |
| 3. Βελτίωση των συγκοινωνιών και εκσυγχρονισμός των αεροδρομίων..... | 12 |

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 :

|  |    |
|--|----|
| 1. Ιστορική εξέλιξη της Ολυμπιακής Αεροπορίας..... | 13 |
| 2. Η Ολυμπιακή Αεροπορία του Αριστοτέλη Ωνάση..... | 22 |

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:

|  |    |
|--|----|
| 1. Το Νομικό Καθεστώς της Ο.Α.....                       | 23 |
| 2. Γενικό εταιρικό οργανόγραμμα.....                     | 28 |
| 3. Περιγραφή εργασιών των επιμέρους τμημάτων.....        | 29 |
| 4. Ειδικότητες και προσόντα του προσωπικού της Ο.Α.....  | 36 |
| 5. Φύλλο αξιολόγησης για την επιλογή του προσωπικού..... | 40 |

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:

|   |    |
|---|----|
| 1. Οι θυγατρικές της Ολυμπιακής Αεροπορίας..... | 41 |
| α. Ολυμπιακή Αεροπλοία (Olympic Aviation).....  | 41 |
| β. Οι Μακεδονικές Αερογραμμές.....              | 43 |
| γ. Galileo Hellas S.A.....                      | 45 |
| δ. Olympic catering.....                        | 45 |

|   |    |
|---|----|
| ε. Olympic Fuel Company A. E. ....        | 46 |
| στ. Olympic Into-Plane Company A. E. .... | 47 |

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:**

|   |    |
|---|----|
| 1. Ο στόλος.....  | 48 |
| 2. Όροι Σύμβασης Μεταφοράς.....                             | 50 |
| 3. Υπηρεσίας για παιδιά και άτομα με ειδικές ανάγκες.....   | 57 |
| 4. Υπηρεσίες και προνόμια σε επιμέρους θέσεις.....          | 58 |
| α. Olympian Executive Class.....                            | 58 |
| β. Economy Class Domestic.....                              | 62 |
| Εσωτερικό Δίκτυο Ολυμπιακής Αεροπορίας.....                 | 65 |
| Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ολυμπιακής Αεροπορίας.....                 | 66 |
| Υπερατλαντικό Δίκτυο Ολυμπιακής Αεροπορίας.....             | 67 |
| 5. Ψυχαγωγία εν πτήση.....                                  | 68 |
| 6. Icarus Frequent Flyer.....                               | 69 |
| Οι κάρτες Icarus.....                                       | 70 |
| α. Join & FI Icarus.....                                    | 70 |
| β. Silver Icarus Card.....                                  | 71 |
| γ. Gold Icarus Card.....                                    | 72 |
| δ. Corporate Icarus Card.....                               | 73 |
| 7. Ο.Α. Μία από τις ασφαλέστερες αεροπορικές εταιρείες..... | 74 |
| 8. Ένα σημαντικό βραβείο για την Ο.Α.....                   | 75 |
| 9. Η εμπειρία της Ολυμπιακής Αεροπορίας.....                | 75 |

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6:**

|  |    |
|--|----|
| 1. Κοινωνική προσφορά της Ο.Α. – Αγγελιοφόρος<br>ελληνικής κουλτούρας..... | 77 |
| 2. Η κρατική συμπεριφορά και οι επιπτώσεις της στον τουρισμό..             | 79 |
| 3. Προσπάθειες ιδιωτικοποίησης της Ο.Α.....                                | 81 |
| 4. Επιβατική κίνηση περιόδου 1990 – 2005.....                              | 86 |
| 5. Βιβλιογραφία.....   | 88 |

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### **1. Μεταφορές και τουρισμός.**

Ο τουρισμός είναι ένα φαινόμενο με πολλές διαστάσεις, κυρίως οικονομικές, αλλά και κοινωνικές, πολιτιστικές και περιβαλλοντικές. Οι επιδράσεις του τουρισμού όπου αναπτύσσεται είναι τόσο σημαντικές και δε μπορούν να υποεκτιμηθούν ή να αγνοηθούν.

Στη σύγχρονη μορφή του, παρά τον μαζικό χαρακτήρα που έχει πάρει, δεν διαφέρει ουσιαστικά από παλιότερα. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι η διαφορά του είναι ποσοτική και ποιοτική.

Χρονολογικά η μεταπολεμική περίοδος μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο θεωρείται μια από τις εξελικτικές φάσεις του τουρισμού, αφού από προνόμιο των πλουσίων, που ήταν μέχρι τότε, έγινε δικαίωμα των εργαζομένων. Όπως είναι φυσικό οι λαϊκές μάζες δεν είχαν ανάγκη τον τουρισμό για επίδειξη και προβολή, αλλά για την σωματική και ψυχική τους ξεκούραση.

Αναμφίβολα στην ανάπτυξη του τουρισμού σημαντικό ρόλο είχε η εξέλιξη των μεταφορικών μέσων και κυρίως η λαϊκοποίησή τους. Τα στοιχεία που αποτελούν τα βασικά συστατικά του σύγχρονου τουρισμού είναι η μαζικότητα, η ομαδικότητα και η υπερεθνικότητα. Βέβαια η εξέλιξη των μεταφορικών μέσων δεν ήταν ο μοναδικός παράγοντας που συνέβαλε στην ανάπτυξη του τουρισμού. Καθοριστικό ρόλο διαδραμάτισε επίσης η αύξηση του κατά κεφαλήν εθνικού εισοδήματος, η βελτίωση των συνθηκών εργασίας και όρων αμοιβής των εργαζομένων, η εξασφάλιση κοινωνικών παροχών στις οικονομικά ασθενέστερες τάξεις του πληθυσμού, η απλούστευση των διατυπώσεων στις μετακινήσεις των ανθρώπων από χώρα σε χώρα, η ανάπτυξη των τουριστικών επιχειρήσεων, η διεθνοποίηση της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας κλπ.

Μεταπολεμικά το τουριστικό φαινόμενο πήρε τέτοιες διαστάσεις, που η αύξηση των οικονομιών που υπήρξε χάρης αυτού, οδήγησε πολλές χώρες στην αντιμετώπισή του σαν ιδιαίτερο κλάδο οικονομικής δραστηριότητας, καθώς επίσης και στη λήψη μέτρων για την ανάπτυξή του. Λόγω λοιπόν των ευεργετικών επιδράσεων που είχε ο τουρισμός και σε άλλους οικονομικούς κλάδους το κράτος αποβλέπει να

ωφεληθεί η οικονομία του. Η κρατική παρέμβαση για την ανάπτυξη του τουρισμού φαίνεται άμεσα, με την εκτέλεση έργων τουριστικής υποδομής και ανωδομής και έμμεσα, με το μηχανισμό των χρηματοδοτήσεων και κινήτρων.

Δίνοντας ένα γενικό ορισμό του τουρισμού μπορούμε να πούμε ότι τουρισμός είναι η πρόσκαιρη μετακίνηση ανθρώπων από τον τόπο της μόνιμης διαμονής τους σε έναν άλλο εκτός αυτού με αποκλειστικό σκοπό την ικανοποίηση των τουριστικών αναγκών ή επιθυμιών τους, που όμως δεν είναι ανάγκες ή επιθυμίες ξεκούρασης και αναψυχής, και η οργανωμένη προσπάθεια για την προσέλκυση, υποδοχή και καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση αυτών των ανθρώπων. Όπως φαίνεται ο ορισμός αυτός έχει δύο σκέλη. Το πρώτο αντιπροσωπεύει το καταναλωτικό μέρος του τουρισμού και συνδέεται άμεσα με την τουριστική ζήτηση, ενώ το δεύτερο σκέλος αντιπροσωπεύει το παραγωγικό μέρος του τουρισμού και ταυτίζεται με την τουριστική προσφορά.

Η εξέλιξη της τουριστικής προσφοράς επιδρά με πολλούς τρόπους στη διαμόρφωση της τουριστικής ζήτησης.

Οι αερομεταφορές είναι ένας παράγοντας τεχνικής φύσης που συνέβαλε σημαντικά στην αύξηση της κατανάλωσης του τουριστικού προϊόντος χάρη στη συνεχή μείωση του χρόνου-απόστασης. Δημιουργήθηκαν αεροσκάφη μακρινών αποστάσεων, μεγάλων ταχυτήτων και υψηλού βαθμού ανέσεων και ασφάλειας με αποτέλεσμα η τουριστική ζήτηση να αναπτύσσεται και στις πιο μακρινές χώρες. Τέτοιοι τύποι αεροσκαφών είναι Boeing 707 και 737, Mac Dounel Douglas DC-9, Caravelle κλπ.

Παράγοντες επίσης που συνέβαλαν στην ανάπτυξη του τουρισμού στις χώρες αυτές είναι:

- ◆ Η δημιουργία υποδομών (αεροδρόμια).
- ◆ Η κατασκευή τουριστικών καταλυμάτων.
- ◆ Η σχετική μείωση των αεροπορικών ναύλων.

Αυτή η σταθεροποίηση αλλά και η ουσιαστική μείωση σε σταθερές τιμές των ναύλων επέτρεψε σε μεγάλο μέρος του πληθυσμού να χρησιμοποιεί ως μεταφορικό μέσο το αεροπλάνο. Οι μειώσεις αυτές των αεροπορικών ναύλων οφείλεται σε τρεις παράγοντες:

- ◆ στην αύξηση των κερδών
- ◆ στην εμφάνιση των πτήσεων charters

- ♦ στην αύξηση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων των χωρών προέλευσης των τουριστών.

Αν οι αερομεταφορές διευκολύνουν την προσέγγιση της τουριστικής ζήτησης στην τουριστική προσφορά, η πρώτη ενεργοποιείται με τη βοήθεια μιας σειράς παραγόντων που αφορούν τη δεύτερη. Οι παράγοντες αυτοί είναι:

- ♦ Οι τουριστικοί πόροι (φυσικοί, πολιτιστικοί κλπ.)
- ♦ Η τουριστική υποδομή και ανωδομή (καταλύματα, κέντρα αναψυχής, μεταφορικά μέσα, οδικό δίκτυο κλπ.)
- ♦ Οι διαμορφούμενες σχέσεις μεταξύ των χωρών προέλευσης και υποδοχής των τουριστών όπως:

\*ιστορικές                    \*πολιτικό-οικονομικές  
\*πολιτιστικές            \*εθνολογικές κ.ά.  
\*εμπορικές

- ♦ Η απόσταση της χώρας υποδοχής από τις κύριες χώρες προέλευσης των τουριστών.
- ♦ Η δομή και η αποτελεσματικότητα των δικτύων επικοινωνίας, πληροφόρησης και προβολής των χωρών υποδοχής στις χώρες προέλευσης των τουριστών.

## **2. Η αεροπορική μεταφορά - αεροσκάφος.**

Η μεγάλη επιστημονική και τεχνολογική πρόοδος που υπάρχει φαίνεται στην εξέλιξη όλων των μεταφορικών μέσων, ιδιαίτερα του αεροπλάνου. Οι βιομηχανίες κατασκευής μεταφορικών μέσων σε μια ανταγωνιστική προσπάθεια κατάκτησης μεγαλύτερου μεριδίου της αγοράς τους, προωθούν την έρευνα και εντυπωσιάζουν με τα επιτεύγματα τους. Οι χρονοαποστάσεις συνεχώς μειώνονται ενώ το κοντά και το μακριά γίνονται σχετικές έννοιες.

Το **αεροσκάφος** έχει καθοριστική συμβολή στην εξέλιξη του τουρισμού κατά τη διάρκεια της τρίτης τουριστικής περιόδου. Η συμβολή του είναι μεγαλύτερη και από

αυτή του σιδηρόδρομου κατά τη διάρκεια της δεύτερης περιόδου. Τα πετυχημένα μοντέλα των αεροσκαφών Douglas DC 6 των ετών 1946 και 1947 αντίστοιχα, χρησιμοποιούνταν εκείνη την εποχή από αρκετές αεροπορικές εταιρείες. Πρόκειται για ελικοφόρα αεροσκάφη, δηλαδή αεροσκάφη με προπέλα που λειτουργούν με εμβολοκινητήρα. Το DC 4 είχε ταχύτητα 330 χιλιομέτρων την ώρα. Η συμβολή τους στον τουρισμό εκείνης της εποχής είναι σημαντική, δεδομένου ότι μπορούσαν να μεταφέρουν 50 επιβάτες το DC 4 και 60 το DC 6, το οποίο μάλιστα διέθετε κλιματιζόμενη καμπίνα και είχε μεγάλη αυτονομία σε καύσιμα.

Τα πρώτα μεταπολεμικά δρομολόγια που εκτελέστηκαν στην Ελλάδα έγιναν από τον πρόδρομο του DC 4, το DC 3 που κατασκευάστηκε το 1933. Ο τύπος αυτός ήταν γνωστός με το ελληνοποιημένο όνομα "Ντακότα". Τα τελευταία αεροσκάφη του τύπου αυτού αποσύρθηκαν από την Ο.Α. το 1970. Διέθεταν 21 θέσεις επιβατών. Αξίζει να σημειωθεί ότι η πρώτη αεροπειρατεία που σημειώθηκε στην Ελλάδα έγινε τον Σεπτέμβριο του 1948 σε αεροσκάφος DC 3 με κυβερνήτη τον Α. Ηγουμενάκη.

Η αεροπειρατεία αυτή ήταν συγχρόνως και η πρώτη που σημειώθηκε διεθνώς. Κατά τη διάρκεια του πολέμου, με λίγες μετατροπές, το αεροσκάφος DC 3 χρησιμοποιήθηκε για μεταφορά στρατιωτικού προσωπικού.

Την επόμενη δεκαετία κατασκευάζονται και θέτονται σε εναέρια κυκλοφορία αεροσκάφη που αναπτύσσουν υψηλότερες ταχύτητες, διαθέτουν μεγαλύτερη αυτονομία καυσίμων απαραίτητο για υπερατλαντικές πτήσεις και μεταφέρουν περισσότερους επιβάτες. Με τα δεδομένα αυτά μειώνεται το κόστος των πτήσεων και οι προσφερόμενες τιμές γίνονται πιο προσιτές. Σταδιακά, παύει η χρήση του αεροσκάφους να αποτελεί προνόμιο μετακίνησης για λίγους.

Η μεγάλη εποχή για τα αεροσκάφη με την κατασκευή και ένταξη στα αεροπορικά δίκτυα των αεριωθούμενων αεροσκαφών. Ονομάστηκαν έτσι τα αεροσκάφη που έφεραν στροβιλοφόρους κινητήρες, γνωστούς με τον αγγλικό όρο "jet". Οι πρώτοι κινητήρες αυτού του είδους, οι κινητήρες αντιδράσεως (turbo-jet) πετυχαίνουν πολύ υψηλές ταχύτητες, συγχρόνως όμως έχουν μεγάλη κατανάλωση καυσίμων και δημιουργούν υπερβολικό θόρυβο. Βελτίωση των κινητήρων αυτών, αποτελούν οι κινητήρες διπλής ροής (bypass / Turbofan) που ενώ διατηρούν το πλεονέκτημα της υψηλής ταχύτητας του αρχικού τύπου, μειώνουν και το θόρυβο και την κατανάλωση βενζίνης.

Τα αεριωθούμενα αεροσκάφη (jets) χρησιμοποιήθηκαν σε εμπορικές πτήσεις από



το 1958 και μετά. Από τότε συνεχώς εξελίσσονται. Το Boeing 707-120 του 1958, μεταφέρει 181 επιβάτες και αναπτύσσει ταχύτητα 970 χιλιομέτρων την ώρα που είναι πράγματι εντυπωσιακή. Το 1969, παρατηρείται στο Boeing 747 θεαματική αύξηση του αριθμού των επιβατών που μεταφέρει. Έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει 490 επιβάτες. Λίγο αργότερα (1976), νεότερο μοντέλο της σειράς αυτής, το 747 S.P. έχοντας την ίδια ταχύτητα με τα προηγούμενα, εξυπηρετεί 500 επιβάτες.

Όπως είναι φυσικό το κόστος της πτήσης γίνεται χαμηλότερο από πριν και η προσφερόμενη τιμή πιο προσιτή.

Οι κατασκευάστριες εταιρείες των επιβατικών αεροσκαφών, προσπαθούν να συνδυάσουν πολλές παραμέτρους (π.χ. ασφάλεια επιβατών, άνεση, ταχύτητα, λειτουργικό κόστος, υποδομή στα αεροδρόμια), ώστε τα αεροσκάφη τους να επιλέγονται από τις αεροπορικές εταιρείες.

Το Concorde είναι το πρώτο υπερηχητικό εμπορικό-επιβατικό αεροσκάφος. Για λόγους που σχετίζονται με το κόστος λειτουργίας του εκτελεί περιορισμένο αριθμό δρομολογίων καλύπτοντας όμως τεράστιες αποστάσεις. Με τις ταχύτητες των σύγχρονων επιβατικών αεροσκαφών να έχουν τριπλασιαστεί έως και τετραπλασιαστεί σε σχέση με αυτές των πρώτων μεταπολεμικών χρόνων, ανοίγονται νέοι ορίζοντες για την τουριστική ανάπτυξη.

Η τεράστια μείωση της χρονοαπόστασης που σημειώθηκε, έχει αναβαθμίσει τουριστικούς προορισμούς που βρίσκονται μακριά από τις χώρες προέλευσης των μεγάλων τουριστικών ρευμάτων, και ανακαλύπτει νέους, εξωτικούς προορισμούς. Τα ταξίδια των τουριστών που μετακινούνται είτε μεμονωμένα είτε ομαδικά, εμπλουτίζονται με νέες επιλογές και τα τουριστικά πακέτα με αυτούς τους προορισμούς γίνονται δημοφιλή. Η τιμή του τουριστικού πακέτου, με βασικό στοιχείο διαμόρφωσής της το κόστος του αεροπορικού εισιτηρίου, γίνεται πιο προσιτή με τις ναυλωμένες πτήσεις (charter). Για τους τουριστικούς παραγωγούς, μια κενή θέση στο αεροπλάνο ταυτίζεται με μια κενή κλίνη στο ξενοδοχείο, στην ουσία δηλαδή με ένα απούλητο τουριστικό πακέτο. Οι ναυλωμένες πτήσεις (charter) ή ακόμα και η κράτηση θέσεων στις προγραμματισμένες πτήσεις των αεροπορικών εταιρειών, επιτρέπουν μικρότερο τελικό κόστος. Στην πράξη, οι πτήσεις αυτές, που υφίστανται με κάποιους περιορισμούς, πιέζουν έμμεσα την συγκράτηση των τιμών που θεσπίζει η I.A.T.A. για τις αεροπορικές εταιρείες μέλη της, προς όφελος του τουρίστα. Με το γεγονός αυτό,

συνδέεται και η δημιουργία από τις αεροπορικές εταιρείες θυγατρικών εταιρειών για ναυλωμένες πτήσεις.

Η δυναμικότητα ορισμένων τύπων των σημερινών αεροσκαφών, είναι μέχρι και δωδεκαπλάσια του DC 4 του 1946. Η σίτιση των επιβατών κατά τη διάρκεια των πτήσεων, δημιούργησε ένα ξεχωριστό κλάδο της μαζικής παραγωγής φαγητών (airline catering). Ο κλάδος αυτός βασίζεται στην τεχνική της ψύξης των μαγειρεμένων φαγητών και της αναθέρμανσης τους μέσα στο αεροσκάφος, πριν το σερβίρισμα τους στους επιβάτες. Η τιμή των εισιτηρίων για την ίδια διαδρομή και στην ίδια εταιρεία κυμαίνεται ανάλογα με τη θέση που θα επιλέξει ο πελάτης. Η πρώτη θέση, η "Business" και η οικονομική είναι διαφορετικές σε κάθε τύπου αεροσκάφος. Η ύπαρξή τους και η ποιότητα του προσφερόμενου προϊόντος εξαρτάται από την πολιτική της κάθε εταιρείας. Η διαφορά τους έγκειται στο χώρο που καταλαμβάνουν μέσα στην άτρακτο, στο βαθμό ευρυχωρίας τους και στο βαθμό εξυπηρέτησης από το πλήρωμα (μικρότερη αναλογία προσωπικού καμπίνας-επιβατών, ευρύτερη επιλογή πιάτων και ποτών, ακριβότερα μενού κλπ.). Η διερεύνηση της τουριστικής αγοράς γενικά, αναγκάζει τις αεροπορικές εταιρείες να αντιμετωπίσουν τις ιδιαιτερότητες, επιθυμίες και ανάγκες του κάθε τμήματος της πελατείας τους.

Στην περίπτωση των επαγγελματικών ταξιδιών η επιλογή του μέσου μεταφοράς είναι συνήθως αυτή του αεροπλάνου. Ο χρόνος του ταξιδιώτη επαγγελματία είναι χρόνος εργασίας και θα πρέπει να επιστρέψει σύντομα στην "εργασιακή του βάση", να μην απουσιάσει μεγάλο διάστημα από την οικογένεια του και κυρίως να περιορίσει την κόπωση του κατά τη μετάβαση και επιστροφή του. Τα ολοένα αυξανόμενα τέτοιου είδους ταξίδια άρχισαν εδώ και καιρό να απασχολούν ιδιαίτερα τις αεροπορικές εταιρείες που τα αντιμετωπίζουν σαν σημαντικότερο και πολύ ενδιαφέρον τμήμα του όγκου των εργασιών τους. Με το σκεπτικό αυτό, ο κλάδος της αεροπορικής μεταφοράς έχει γίνει τα τελευταία χρόνια ιδιαίτερα ανταγωνιστικός.

Λόγω της ιδιομορφίας του ταξιδιώτη επαγγελματία και της οικονομικής του άνεσης, οι αεροπορικές εταιρείες εστιάζουν το ανταγωνιστικό τους πεδίο στο επίπεδο παροχής προσφερόμενων υπηρεσιών.

Οι δυο βασικοί λόγοι αυτής τους της προσπάθειας αφορούν τόσο στις υπηρεσίες εδάφους όσο στις υπηρεσίες και στην άνεση που προσφέρουν κατά τη διάρκεια των πτήσεων.

Οι βασικές παρεχόμενες υπηρεσίες, που έχουν ιδιαίτερη σχέση με τον ταξιδιώτη επαγγελματία, είναι η συνέπεια στην τήρηση των δρομολογίων (χρόνος αναχώρησης-άφιξης) και η ατμόσφαιρα ηρεμίας κατά τη διάρκεια της πτήσης, δεδομένου ότι ο ταξιδιώτης επαγγελματίας εκμεταλλεύεται το χρόνο της πτήσης για την επαγγελματική προετοιμασία του.

### **ΟΙ ΠΤΗΣΕΙΣ CHARTERS.**

Αν τα μεταφορικά μέσα συνέβαλαν στον εκδημοκρατισμό του τουριστικού φαινομένου, ο μαζικός τουρισμός οφείλει την ανάπτυξή του σε μεγάλο βαθμό στις πτήσεις charters.

Μέσα από την αναφορά του M. Fridel: "Δεν υπάρχουν πια όλες αυτές οι επώδυνες προετοιμασίες ενός μακρινού ταξιδιού. Πριν καλά καλά αναχωρήσουμε βρισκόμαστε στον «παράδεισο-charter». Έτσι γεννήθηκε το μεγάλο εμπόριο της «αυταπάτης», φαίνεται η ανάπτυξη των πτήσεων charters, καθώς και οι οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις αυτών.

Οι χαμηλές τιμές είναι μια τιμολογιακή πολιτική η οποία συντέλεσε στο να προτιμούν οι τουρίστες τις πτήσεις charters για τη μεταφορά τους και οφείλεται σε δυο παράγοντες:

**A.** Σε σχέση με τις εταιρείες που πραγματοποιούν τακτικές πτήσεις, οι εταιρείες charter έχουν λιγότερα έξοδα κι αυτό λόγω:

- Της παροχής υπηρεσιών χαμηλής ποιότητας.
- Τις χαμηλές αμοιβές του απασχολούμενου προσωπικού.
- Τις μικρές αποσβέσεις.
- Τα μειωμένα γενικά έξοδα.

**B.** Στο μεγάλο ποσοστό πληρότητας που αγγίζει και το 95%!

Για τους λόγους αυτούς οι τιμές στις εταιρείες charter σε σχέση με τις αεροπορικές εταιρείες φτάνουν και στο ήμισυ.

Οι αεροπορικές εταιρείες που πραγματοποιούν πτήσεις charters διακρίνονται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες:

- Τις θυγατρικές των εθνικών αεροπορικών εταιρειών.
- Τις θυγατρικές των μεγάλων ταξιδιωτικών οργανισμών.
- Τις ανεξάρτητες εταιρείες.

Η οργάνωση των πτήσεων charters ανήκει ολοκληρωτικά στις χώρες προέλευσης των τουριστών. Συνέβαλαν επίσης στον πολλαπλασιασμό και στη διαφοροποίηση των τουριστικών προορισμών και των τουριστικών ροών.

### **3. Βελτίωση των συγκοινωνιών και ο εκσυγχρονισμός των αεροδρομίων.**

Για να μπορέσουν οι χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των διογκούμενων ρευμάτων του διεθνούς τουρισμού, θα πρέπει να αντιμετωπίσουν άμεσα ορισμένα προβλήματα.

Ένα από τα βασικά προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπίσουν οι χώρες αυτές είναι οι συγκοινωνίες. Οι τουρίστες, κατά κύριο λόγο, χρησιμοποιούν στις τουριστικές τους μετακινήσεις ως μέσο μεταφοράς το αεροπλάνο, αφού είναι ο πιο γρήγορος και άνετος τρόπος να φτάσουν στον προορισμό τους. Η τάση αυτή στη μετακίνηση του διεθνούς τουριστικού ρεύματος είχε σαν συνέπεια να δημιουργηθούν σοβαρά προβλήματα στις χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών, επειδή τα περισσότερα αεροδρόμια τους κρίθηκαν ανεπαρκή για να δεχθούν και να εξυπηρετήσουν τα σύγχρονα επιτεύγματα της αεροναυπηγικής, που αναμφίβολα προκάλεσαν επανάσταση στις αερομεταφορές και κατ' επέκταση στη μετακίνηση του διεθνούς τουριστικού ρεύματος.

Αν οι φορείς της πολιτικής τους εξουσίας δεν επέμβουν δίνοντας λύσεις, η εξέλιξη των αερομεταφορών και των άλλων συγκοινωνιακών μέσων θα έχει σαν αποτέλεσμα να οξυνθούν τα προβλήματα που ήδη αντιμετωπίζουν οι χώρες υποδοχής και φιλοξενίας των τουριστών αναφορικά με την καταλληλότητα των αεροδρομίων τους.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### 1. Ιστορική εξέλιξη της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Οι πρώτες προσπάθειες για την δημιουργία αερομεταφορών στη χώρα μας ξεκίνησαν πριν από το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, όμως η ουσιαστική τους ανάπτυξη συνδέθηκε σε μεγάλο βαθμό με την ίδρυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Τον Απρίλιο του 1957 λοιπόν υπογράφεται η σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Κράτους και Α. Ωνάση για τη δημιουργία της Ο.Α. με σκοπό να καλύψει τις ανάγκες για αερομεταφορές τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό της χώρας. Σήμερα, ένα ποσοστό πάνω από 40% των επιβατών που επισκέπτονται την Ελλάδα προτιμούν την Ολυμπιακή Αεροπορία.



" Όταν κατέβηκα στο αεροδρόμιο για το προγραμματισμένο δρομολόγιό μου, τα χρώματα είχαν αλλάξει στο αεροσκάφος. Και η ονομασία είχε αλλάξει. **Η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε γεννηθεί.**" Έτσι περιέγραψε την ιστορική, για την Ο.Α., εκείνη ημέρα ο Παύλος Ιωαννίδης, ο κυβερνήτης της Ντακότας που πέταξε με τους πέντε κύκλους από την Αθήνα των κλασικών κλεών έως την Θεσσαλονίκη της βυζαντινής σοβαρότητας.

Έτσι απλά και ήσυχά λοιπόν; Κι εμείς, οι σημερινοί επιβάτες, οι μαθημένοι στις φωτεινές, κινούμενες ψηφιακά ανακοινώσεις, οι ζαλισμένοι από τις φαντασμαγορικές αφίσες, οι χαϊδεμένοι από διαφημιστικές μουσικές, οι άπληστοι σε σλόγκαν και γκαγκς, πώς να μεταφερθούμε πίσω σαράντα ολόκληρα χρόνια; Στο τότε, που μόλις 865 άτομα συνέθεταν το ανθρώπινο δυναμικό μιας εταιρείας, η οποία σήμερα δίνει και παίρνει δουλειά από 6000 περίπου ανθρώπους. Στο τότε, που μόλις **15 αεροσκάφη** (14 DC 3 και 1 DC 4) αποτελούσαν το "στόλο" της Ολυμπιακής, που σήμερα ως **μία από τις 50**

**μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες**

**στον κόσμο,**

σχίζει τους ουρανούς πάνω από τα σύνορα κι ενώνει τους ανθρώπους με **35 αεροσκάφη** Boeing και Airbus. Μπορεί και να είναι εύκολο τούτο το ταξίδι προς τα πίσω, σκέφτομαι.

Αλλά και στο παρελθόν υπήρχε συνέχεια. Με λίγα λόγια η "προϊστορία" της Ολυμπιακής έχει ως εξής:

**1930:** Ιδρύεται η πρώτη ομόρρυθμη



αεροπορική εταιρεία "Ίκαρος", που δεν τα καταφέρνει και μετά από λίγους μήνες αντικαθίσταται από την ανώνυμη εταιρεία **Ε.Ε.Ε.Σ.** (Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών).

**1931:** Η πρώτη πτήση είναι επίσης (!) Αθήνα - Θεσσαλονίκη και εγκαινιάζεται με ενθουσιώδη επιβάτη τον πρωθυπουργό Ελευθέριο Βενιζέλο.

**1935:** Ίδρυση της **Τ.Α.Ε.** (Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις)

**1940:** Με την κήρυξη του πολέμου, η πολιτική αεροπορία τίθεται στην υπηρεσία της εθνικής μας άμυνας.

**1946:** Η ελληνική πολιτική αεροπορία αρχίζει τη μεταπολεμική της περίοδο με την ίδρυση τριών εταιρειών (Τ.Α.Ε. - Α.Μ.Ε. - ΕΛΛ. ΑΣ.)

**1951:** Οι τρεις εταιρείες συγχωνεύονται στην Τ.Α.Ε.

**1957:** Η Τ.Α.Ε. αγοράζεται από τον Αριστοτέλη Ωνάση και μετονομάζεται σε "Ολυμπιακή Αεροπορία".

Η Ολυμπιακή Αεροπορία συντέλεσε στην πολύπλευρη ανάπτυξη της χώρας, καθώς και στην τουριστική ανάπτυξη μικρών περιοχών, αφού ο ταξιδιώτης αισθάνεται ασφαλής, όταν στο μέρος των διακοπών του υπάρχει αεροπορική σύνδεση. Για τη μελλοντική τουριστική επέκταση, επειδή η εταιρεία εκτιμά πως στο μέλλον θα δημιουργηθούν πολλαπλάσιες μετακινήσεις προς την Β. Ελλάδα, δημιούργησε το δίκτυο μετακινήσεων Αθήνα - Θεσσαλονίκη με τις Βαλκανικές πόλεις και τις πόλεις της Μέσης Ανατολής. Η Ο.Α. βοήθησε επίσης στην ενίσχυση των ακριτικών περιοχών. Η αεροπορική σύνδεση των μικρών ελληνικών πόλεων, που βρίσκονται κοντά στα σύνορα, με τα μεγάλα αστικά κέντρα είχε οικονομικά και κοινωνικά οφέλη για τις ακριτικές περιοχές και τους κατοίκους τους. Επίσης η δημιουργία τόσων θέσεων εργασίας και μάλιστα για ειδικότητες που διαφορετικά θα ήταν ανενεργές, υπήρξε μια ουσιαστική ώθηση για την ανάπτυξη της Ελλάδας τα τελευταία σαράντα χρόνια. Περιοχές ξεχασμένες ακόμα και από τους Έλληνες, μέσα από το δίκτυο της Ολυμπιακής, πήραν αξία. Ενώ παλαιότερα η πρόσβαση στις διάφορες ακριτικές πόλεις απαιτούσε ταξίδια όχι μόνο πολλών ωρών αλλά και ολόκληρης ημέρας, η Ο.Α. κατάφερε να μειώσει το χρόνο στο ελάχιστο. Προβλήματα όπως περιστατικά άμεσης ιατρικής περίθαλψης, έγιναν πιο απλά χάρη στην Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, η οποία θέτει τα ελικόπτερά της για τη μεταφορά των ασθενών στις μεγάλες πόλεις. Έτσι λοιπόν δόθηκε η ευκαιρία σε όλες αυτές τις ακριτικές περιοχές να προβάλουν τις φυσικές



ομορφίες τους, οι οποίες αποτελούν πόλο έλξης για πολλούς τουρίστες, τόσο από το εξωτερικό όσο και από το εσωτερικό.

Η πρώτη γραμμή εξωτερικού της Ο.Α. ήταν **Αθήνα - Ρώμη - Παρίσι - Λονδίνο (1957)**. Βέβαια τα στενά οικονομικά, εκείνη την εποχή, άφηναν μικρά περιθώρια για τουρισμό. Τα αεροπλάνα πετούσαν, κυρίως, με τους λίγους επιχειρηματίες που ταξίδευαν για δουλειές, με κάποιους ναυτικούς που κατευθύνονταν προς τα ποσάλια τους και με τους ελάχιστους κοσμοπολίτες που είχαν τα μέσα.

Όταν το **1958** ανοίγουν οι γραμμές **Αθήνα - Ζυρίχη - Φρανκφούρτη** και **Αθήνα - Τελ Αβίβ**, για το μέσο Έλληνα τα αεροπορικά ταξίδια είναι συνώνυμα με άπιαστο όνειρο. Την περίφημη **δεκαετία του 60**, η Ο.Α. εγκαινιάζει τη γραμμή **Αθήνα - Νέα Υόρκη**.



Η Ο.Α. έβαλε στο στόλο της τα τρία πρώτα τζετ (Comet 48) "τους κομήτες" το **1960**. Με ένα από τους κομήτες το **1962** σπάει το ρεκόρ του χρόνου στην απόσταση **Λονδίνο - Αθήνα** μέσα σε 2 ώρες και 51 λεπτά! Τρία χρόνια αργότερα, δρομολογεί στις γραμμές της και τα πρώτα Μπόινγκ (707).



Η Ολυμπιακή Αεροπορία ήταν η πρώτη εταιρεία που περνούσε χωρίς σταθμό τον ωκεανό, με ένα καινούργιο τύπο αεροσκάφους "Boeing 703 - 320", όπως αναφέρει, περήφανος για την εκπαίδευση των πιλότων της, ο Παύλος Ιωαννίδης. Η **Αφρική** με το **Ναϊρόμπι** και το **Γιοχάνεσμπουργκ** εγκαινιάζεται το **1968**, ενώ το **1972**, με την πτήση **Αθήνα - Σίδνεϋ**, η Ολυμπιακή Αεροπορία γίνεται η εταιρεία των πέντε ηπείρων. Από το **1973** δρομολογείται το πρώτο Τζάμπο Τζετ (Boeing 747 - 200B) από **Αθήνα προς Νέα Υόρκη**. Το **1978**, για την Ο.Α., πέφτουν και τα τελευταία σύνορα, αφού μια φορά την εβδομάδα πετάει ένα αεροπλάνο της και στα έως τότε απομονωμένα **Τίρανα**. Τα χρώματα της Ολυμπιακής και οι άνθρωποί της γίνονται από τους πλέον δραστήριους και αποτελεσματικούς "πρεσβευτές" της Ελλάδας. Από το **1979** η Ολυμπιακή Αεροπορία εντάσσει στο στόλο της τα πρώτα αεροσκάφη τύπου **Airbus**.

| <b>ΩΡΕΣ ΠΟΥ ΠΕΤΑΞΑΝ<br/>ΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΤΗΣ<br/>Ο.Α.</b> | <b>ΔΙΑΝΥΘΕΝΤΑ<br/>ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ<br/>(επί 1000)</b> |
|---|---|
| 1 <sup>η</sup> δεκαετία 271.132                       | 1 <sup>η</sup> δεκαετία 100.552                 |
| 2 <sup>η</sup> δεκαετία 620.421                       | 2 <sup>η</sup> δεκαετία 328.619                 |
| 3 <sup>η</sup> δεκαετία 826.786                       | 3 <sup>η</sup> δεκαετία 452.788                 |
| 4 <sup>η</sup> δεκαετία 1.151.776                     | 4 <sup>η</sup> δεκαετία 594.001                 |

**Ημερομηνίες έναρξης των κυριότερων διεθνών δρομολογίων της Ο.Α.**

- 1957 ΡΩΜΗ, ΠΑΡΙΣΙ, ΛΟΝΔΙΝΟ
- 1958 ΖΥΡΙΧΗ, ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤΗ, ΤΕΛ ΑΒΙΒ
- 1960 ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ, ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ, ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ
- 1966 ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ μέσω ΡΩΜΗΣ - ΠΑΡΙΣΙΩΝ
- 1968 ΝΑΪΡΟΜΠΙ, ΚΕΝΥΑ, ΓΙΟΧΑΝΕΣΜΠΟΥΡΓΚ, ΘΕΣ/ΚΗ - ΛΕΥΚΩΣΙΑ
- 1973 ΑΘΗΝΑ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ non stop
- 1974 ΑΘΗΝΑ - ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ - ΣΙΔΝΕΪ

Από το **1975** κι ύστερα, ειδικές υπηρεσίες και θυγατρικές εταιρείες για την τροφοδοσία των αεροπλάνων, για την ενοικίαση ελικοπτήρων και μικρών αεριωθούμενων, για τη μηχανογραφημένη έκδοση εισιτηρίων και για την παροχή 'πακέτων' ταξιδιωτικών εξυπηρετήσεων, είναι πρώτη στην γραμμή ενδιαφέροντος.

Για το μέλλον της Ο. Α. το όραμα είναι να γίνει κυρίαρχη εταιρεία. Θα καταστεί εταιρεία επιλογής για το χώρο της Ανατολικής Μεσογείου, γιατί έχει και τη γεωγραφική θέση την οποία αν εκμεταλλευτεί σωστά θα μπορέσει να την αξιοποιήσει, και τις ικανότητες, και τη γνώση της τοπικής αγοράς είτε αυτή υπάρχει είτε θα αναπτυχθεί.

Διαμορφώνεται, επίσης, ένα πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου. Ενδιάμεσα, θα έχουμε μια αναβάθμιση του εσωτερικού των αεροσκαφών, ώστε τουλάχιστον η εσωτερική εμφάνιση να είναι ανταγωνιστική - γιατί όσον αφορά την ουσία, τη συντήρηση των αεροσκαφών, δεν έχει καμία απολύτως υστέρηση.

**ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΣΤΗΝ Ο.Α.**

| <b><u>ΕΤΟΣ</u></b> | <b><u>ΜΟΝΙΜΟΙ</u></b> | <b><u>ΕΚΤΑΚΤΟΙ</u></b> | <b><u>ΣΥΝΟΛΟ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ</u></b> |
|--------------------|-----------------------|------------------------|----------------------------------|
| 1975               | 6579                  | 832                    | 7411                             |
| 1976               | 7528                  | 885                    | 8413                             |
| 1977               | 7528                  | 813                    | 8341                             |
| 1978               | 8079                  | 774                    | 8853                             |
| 1979               | 7980                  | 948                    | 8958                             |
| 1980               | 7352                  | 953                    | 8305                             |
| 1981               | 8725                  | 1108                   | 9833                             |
| 1982               | 8735                  | 862                    | 9597                             |
| 1983               | 8932                  | 972                    | 9904                             |
| 1984               | 9423                  | 1313                   | 10796                            |
| 1985               | 11154                 | 1000                   | 12154                            |
| 1986               | 11095                 | 870                    | 11965                            |
| 1987               | 11467                 | -                      | 11467                            |
| 1988               | 11271                 | 392                    | 11663                            |
| 1989               | 11341                 | 505                    | 11846                            |
| 1990               | 11062                 | 250                    | 11312                            |
| 1991               | 10630                 | 300                    | 10930                            |
| 1992               | 10061                 | 580                    | 10641                            |
| 1993               | 9912                  | 1060                   | 10972                            |
| 1994               | 9551                  | 750                    | 10301                            |
| 1995               | 8354                  | 659                    | 9013                             |
| 1996               | 7809                  | 825                    | 8634                             |
| 1997               | 7807                  | 798                    | 8605                             |
| 1998               | 6504                  | 990                    | 7494                             |
| 1999               | 6234                  | 985                    | 7219                             |
| 2000               | 5879                  | 880                    | 6759                             |
| 2001               | 5325                  | 956                    | 6281                             |
| 2002               | 5027                  | 1015                   | 6042                             |
| 2003               | 4945                  | 1127                   | 6072                             |
| 2004               | 4862                  | 1239                   | 6101                             |
| 2005               | 4798                  | 1273                   | 6071                             |

## Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ Ο.Α.

### **1957-1970**

Αγορά 5 αεροσκαφών τύπου COMET 4B

Αγορά 3 αεροσκαφών τύπου BOEING B707 - 320

Επιβάτες εσωτερικού - εξωτερικού: 10.880.000

Γραφεία έκδοσης εισιτηρίων εξωτερικού σε 76 πόλεις

Γραφεία έκδοσης εισιτηρίων εσωτερικού σε 80 πόλεις

### **1971 - 1980**

Αγορά 5 αεροσκαφών τύπου BOEING B720B

Αγορά 1 αεροσκάφους τύπου BOEING B747-284B

Αγορά 2 αεροσκαφών τύπου AIRBUS A300-B4

Αγορά 5 αεροσκαφών τύπου BOEING B737-200

Το Ελληνικό κράτος είναι από το **1975** ο ιδιοκτήτης της Ο.Α.

Η Ο.Α. πετά σε 30 διεθνείς προορισμούς στις 5 ηπείρους

Επιβάτες εσωτερικού-εξωτερικού: 34.780.000

### **1981 - 1990**

Αγορά 6 αεροσκαφών τύπου AIRBUS A300-B4

Αγορά 2 αεροσκαφών τύπου BOEING B747-212B

Αγορά 5 αεροσκαφών τύπου BOEING B737-200

Εγκατάσταση αυτόματου συστήματος ελέγχου αποσκευών και εισιτηρίων (check - in)

Ξεκινούν δρομολόγια μόνο για εμπορεύματα (cargo)

Νέο σύστημα κρατήσεων ΕΡΜΗΣ που εξοικονομεί \$2.500.00

ετησίως στην Ολυμπιακή

Επιβάτες εσωτερικού-εξωτερικού: 63.934.000

Η Ολυμπιακή Αεροπορία. Οργάνωση και λειτουργία.

**1991 - 2002**

Αγορά 6 αεροσκαφών τύπου BOEING B737-400



*Boeing 737-400*

Αγορά 3 αεροσκαφών τύπου AIRBUS A300-600R

Αγορά 4 αεροσκαφών τύπου AIRBUS A340-300



*Airbus Industrie 340-300*

Επιβάτες εσωτερικού-εξωτερικού: 55.545.000

## 2. Η Ολυμπιακή Αεροπορία του Αριστοτέλη Ωνάση.



Το 1957 είναι ακόμα μακριά από τις μοιραίες στροφές της ζωής της οικογένειας Ωνάση - ζωές που πέρασαν στο μύθο για την τραγική τους κατάληξη. Ο Αριστοτέλης Ωνάσης βρίσκεται στο ζενίθ της ήδη μυθιστορηματικής καριέρας του και η όμορφη γυναίκα του, Τίνα Λιβανού, καθώς και τα μικρά του παιδιά, Αλέξανδρος και Χριστίνα, φωτογραφίζονται από όλα τα περιοδικά του κόσμου. Δεν ήταν λοιπόν παράξενο που η φήμη της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας μόνο να κερδίσει είχε από την παντρεία της με τον ελληνικής καταγωγής μεγιστάνα των τάνκερ.

Είναι φυσικό που τα πρώτα χρόνια, οι ξένοι, βλέποντας στα αεροδρόμια και στα ξενοδοχεία του εξωτερικού τα ελληνικά πληρώματα, ρωτούσαν σε

ποια εταιρεία ανήκουν και μετέφραζαν την απάντηση "Olympic Airways" με την αντιφώνηση 'Oh, Onassis!'

Όμως, γιατί ο Αριστοτέλης Ωνάσης ενδιαφέρθηκε να αγοράσει την Τ.Α.Ε. και να επενδύσει τα χρήματά του σε μια αεροπορική εταιρεία; "Το όραμα του Ωνάση δεν είχε όρια", λέει ο Παύλος Ιωαννίδης, που υπήρξε για δύο δεκαετίες από τους στενότερους συνεργάτες του στην Ο.Α. "Κάτι τον κυνηγούσε συνεχώς να προχωρήσει. Το αεροπλάνο ήταν ένας τομέας εντελώς καινούριος για αυτόν. Ήθελε να πετάξει σε όλο τον κόσμο, όπως ήθελε να πάει ο στόλος του σε όλο τον κόσμο. Τελείωσε. Δεν το σταματούσε ούτε το κόστος, ούτε τίποτα. Απόδειξη είναι πως ξεκινήσαμε με τις ντακότες και τα DC 4 και φτάσαμε να πετάμε στις πέντε ηπείρους". Και γιατί διάλεξε την Ελλάδα και δεν ίδρυε μια αεροπορική εταιρεία κάπου αλλού; "Ήταν πολύ Έλληνας ο .Ωνάσης" λέει ο κ. Ιωαννίδης και συμπληρώνει "και γιατί πίστευε πολύ στο Ρωμιό". Μπορεί να μπήκε λοιπόν το όνομα της Ελλάδας στον τίτλο της νέας εταιρείας, αλλά το όνομα "Ολυμπιακή", που αυτόματα φέρνει στο νου την ελληνική αρχαιότητα, γρήγορα σταμάτησε να ταυτίζεται με τον Ωνάση και έγινε συνώνυμο της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας. Σύμφωνα με τον κ. Ιωαννίδη ο Ωνάσης ήταν αθλητής και είχε μανία με τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Από εκεί λοιπόν και το "Olympic Airways", όπως και τα

καράβια του Ωνάση (Olympic Armour, Olympic Legacy, Olympic Loyalty, Olympic Fair, Olympic Flame).

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

#### **1. Το Νομικό Καθεστώς της Ο.Α.**

Σύμφωνα με το καταστατικό της εταιρείας, το οποίο καταχωρήθηκε στο μητρώο Ανώνυμων Εταιρειών στις 14 Ιουνίου 2000 η ελληνική επωνυμία της εταιρείας είναι "ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ" και η αγγλική " OLYMPIC AIRWAYS S.A.". Η διάρκειά της ορίζεται για 50 χρόνια και συγκεκριμένα μέχρι και 31 Δεκεμβρίου 2049.

Σκοπός της Ο. Α., όπως αναφέρεται στο δεύτερο άρθρο του καταστατικού, είναι:

1. **α)** Η εκμετάλλευση των κατά τους όρους της από 30 Ιουλίου 1956 σύμβασης, η οποία κυρώθηκε με το Ν.Δ. 3560/56, παραχωρηθέντων κατά προνόμιο δικαιωμάτων που προβλέπονται στο άρθρο 1.  
**β)** Η εκμετάλλευση όλων των μεταφορών εσωτερικού και επιβατών και εμπορευμάτων και εν γένει κάθε φύσεως φορτίου που εκτελούνται με τακτικά ή έκτακτα δρομολόγια ελληνικής επικράτειας καθώς και σημεία εκτός αυτής.  
**γ)** Η με επίγεια μέσα εξυπηρέτηση (handling servicing) αεροσκαφών και τρίτων αερομεταφορέων, τα οποία προσγειώνονται ή απογειώνονται από ή σε ελληνικούς αερολιμένες.  
**δ)** Η μεταφορά του αεροπορικού ταχυδρομείου του εσωτερικού και του εξωτερικού.  
**ε)** Η εγκατάσταση και εκμετάλλευση Συνεργείου Γενικών Επισκευών κινητήρων και αεροσκαφών πολιτικής αεροπορίας και τρίτων αερομεταφορέων.
2. Η πρακτόρευση αεροπορικών εταιριών και η τεχνική ή άλλης μορφής εξυπηρέτηση αυτών.
3. Η αγορά και η με οποιοδήποτε τρόπο απόκτηση, συμπεριλαμβανομένης της μισθώσεως, και εκμετάλλευση αεροσκαφών κάθε είδους και τύπου, περιλαμβανομένης και της πώλησης αυτών.
4. Η άσκηση κάθε άλλης συναφούς με τις ανωτέρω δραστηριότητες αεροπορικές,

τεχνικής, εμπορικής, τουριστικής εργασίας και εκμετάλλευσης, στις οποίες περιλαμβάνονται και οι σχετικές τεχνικές εγκαταστάσεις και κατασκευές, η εκμετάλλευση αεροδρομίων και συστημάτων πληροφορικής ως και τηλεπικοινωνιών, καθώς και κάθε άλλη εργασία δυνατή να εξυπηρετήσει άμεσα ή έμμεσα τους σκοπούς της εταιρείας, ακόμη δε και η αγορά ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο απόκτηση και εκμετάλλευση ξενοδοχειακών και τουριστικών εγκαταστάσεων πάσης φύσεως για την προαγωγή της επιβατικής κίνησης των αεροπορικών γραμμών και την εξυπηρέτηση των επιβατών.

5. Για την επίτευξη του σκοπού της η εταιρεία μπορεί:

α) Να παρέχει εγγυήσεις υπέρ τρίτων.

β) Να συνεργάζεται με φυσικά ή νομικά πρόσωπα με οποιοδήποτε τρόπο κατά αποκλειστικότητα ή με μερική συνεργασία.

γ) Να ιδρύει υποκαταστήματα, γραφεία ή πρακτορεία στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό.

δ) Να αντιπροσωπεύει οποιαδήποτε επιχείρηση ημεδαπή ή αλλοδαπή, με όμοιο ή παρεμφερή τρόπο.

ε) Να ιδρύει ή να συμμετέχει σε επιχειρήσεις οποιασδήποτε νομικής μορφής (ατομικές ή εταιρείες κάθε είδους με όμοιο ή παρεμφερή σκοπό).

στ) Να προβαίνει σε κάθε πράξη που κρίνεται απαραίτητη άμεσα ή έμμεσα για την εκπλήρωση του σκοπού της.

Έδρα της εταιρείας, σύμφωνα με το άρθρο 3 του καταστατικού, είναι ο Δήμος Αθηναίων. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να ιδρύει καταστήματα, υποκαταστήματα ή πρακτορεία στην Ελλάδα και το εξωτερικό.

### **Σύνθεση και θητεία του Διοικητικού Συμβουλίου.**

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο της εταιρείας και κατά κύριο λόγο διαμορφώνει τη στρατηγική και πολιτική ανάπτυξη της εταιρείας, ενώ εποπτεύει και ελέγχει τη διαχείριση της περιουσίας της.
2. Ο αριθμός των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου είναι περιττός και δε μπορεί να



υπερβαίνει τα 15 μέλη ή να είναι μικρότερος των 7 μελών. Στο Διοικητικό Συμβούλιο μετέχουν ως μέλη αυτού με ψήφο, δύο εκπρόσωποι των εργαζομένων και ένας εκπρόσωπος της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (ΟΚΕ),

Οι αρχαιρεσίες για την εκλογή των εκπροσώπων των εργαζομένων και των αναπληρωματικών τους στο Διοικητικό Συμβούλιο διεξάγονται από την Εφορευτική Επιτροπή της πλέον αντιπροσωπευτικής συνδικαλιστικής οργάνωσης και εν λείψει αυτής, πρωτοβάθμιας συνδικαλιστικής οργάνωσης της εταιρείας και η εκλογή τους γίνεται με τη μέθοδο της απλής αναλογικής. Η διαδικασία των αρχαιρεσιών, ο καθορισμός των τοπικών Εφορευτικών Επιτροπών, ο χρόνος και οι λεπτομέρειες της ψηφοφορίας και η εξαγωγή και ανακοίνωση των αποτελεσμάτων, αποτελούν έργο της Επιτροπής αυτής που προεδρεύεται από Δικαστικό Αντιπρόσωπο.

Το υποδεικνυόμενο από την ΟΚΕ μέλος προέρχεται από φορείς σχετικούς με την εταιρεία και προτείνεται μέσα σε αποκλειστική προθεσμία 2 μηνών αφότου ειδοποιηθεί η ΟΚΕ από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Η ίδια προθεσμία ισχύει και για την πρόταση εκπροσώπων των εργαζομένων. Αν οι προθεσμίες αυτές παρέλθουν άπρακτα το Δ.Σ. συγκροτείται και λειτουργεί χωρίς τα μέλη αυτά.

Επίσης στο Διοικητικό Συμβούλιο μετέχει ως τακτικό μέλος ένας υπάλληλος του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους του Κλάδου ΠΕ - Δημοσιονομικών - με βαθμό Α, ο οποίος ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών που εκδίδεται μετά από εισήγηση της Διεύθυνσης Κίνησης Κεφαλαίων Εγγυήσεων Δανείων και Αξιών του Γ.Λ.Κ. (Δ25). Η συμμετοχή αυτού διαρκεί μέχρι ολοσχερούς εξόφλησης των εγγυημένων δανείων της εταιρείας από το Ελληνικό Δημόσιο.

Τα λοιπά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων.

- 3.** Η θητεία του Διοικητικού Συμβουλίου είναι 5ετής, παρατείνεται δε πάντοτε μέχρι της υπό της τακτικής Γενικής Συνελεύσεως της συνερχομένης προς έγκριση του ισολογισμού του λήξαντος έτους και εκλογής του νέου Διοικητικού Συμβουλίου.

Το Διοικητικό Συμβούλιο αμέσως μετά την εκλογή του συνέρχεται και συγκροτείται σε Σώμα με εκλογή του Προέδρου και του Αντιπροέδρου. Μπορεί να εκλέγει έναν ή περισσότερους Συμβούλους ή Εντεταλμένους Συμβούλους από τα μέλη του και μόνο, με καθορισμό συγχρόνως και των αρμοδιοτήτων τους. Η εκλογή και η

ανάθεση των αρμοδιοτήτων είναι πάντοτε ελεύθερα ανακλητή από το Διοικητικό Συμβούλιο, που διατηρεί τις αρμοδιότητες, τα δικαιώματα και τις εξουσίες του.

Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου διευθύνει τις συνεδριάσεις. Σε περίπτωση που δε μπορεί ή απουσιάζει τον αναπληρώνει σε όλη την έκταση των αρμοδιοτήτων του ο Αντιπρόεδρος, και αυτόν ένας από τους Διευθύνοντες ή Εντεταλμένους Συμβούλους ή άλλο μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου που ορίζεται από αυτό. Το Διοικητικό Συμβούλιο τέλος διορίζει το Γραμματέα του, ο οποίος μπορεί να μην είναι μέλος του Συμβουλίου.

Συνέρχεται και συνεδριάζει στην έδρα της εταιρείας, τουλάχιστον μια φορά κάθε ημερολογιακό μήνα. Εγκύρως συνεδριάζει εκτός της έδρας του σε άλλο τόπο, είτε στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή, εφόσον στη συνεδρία αυτή παρίστανται ή αντιπροσωπεύονται όλα τα μέλη του και κανένα δεν αντιλέγει στην πραγματοποίηση της συνεδρίασης και στη λήψη αποφάσεων.

Το Διοικητικό Συμβούλιο συγκαλείται από τον Πρόεδρό του, με πρόσκληση που γνωστοποιείται στα μέλη του 2 τουλάχιστον εργάσιμες μέρες πριν από τη συνεδρίαση. Τη σύγκληση μπορεί να ζητήσουν 2 από τα μέλη του, με αίτηση τους προς τον Πρόεδρο, ο οποίος υποχρεούται να συγκαλέσει το Διοικητικό Συμβούλιο μέσα σε προθεσμία 10 ημερών από την υποβολή της αίτησης. Σε περίπτωση άρνησης του Προέδρου να συγκαλέσει το Διοικητικό Συμβούλιο μέσα στην παραπάνω προθεσμία ή εκπρόθεσμης σύγκλησής του, επιτρέπεται στα μέλη που ζήτησαν τη σύγκληση να συγκαλέσουν αυτά το Συμβούλιο μέσα σε προθεσμία 5 ημερών από τη λήξη του δεκαήμερου, με γνωστοποίηση της σχετικής πρόσκλησης στα λοιπά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου.

### **Εξουσία - Αρμοδιότητες Διοικητικού Συμβουλίου**

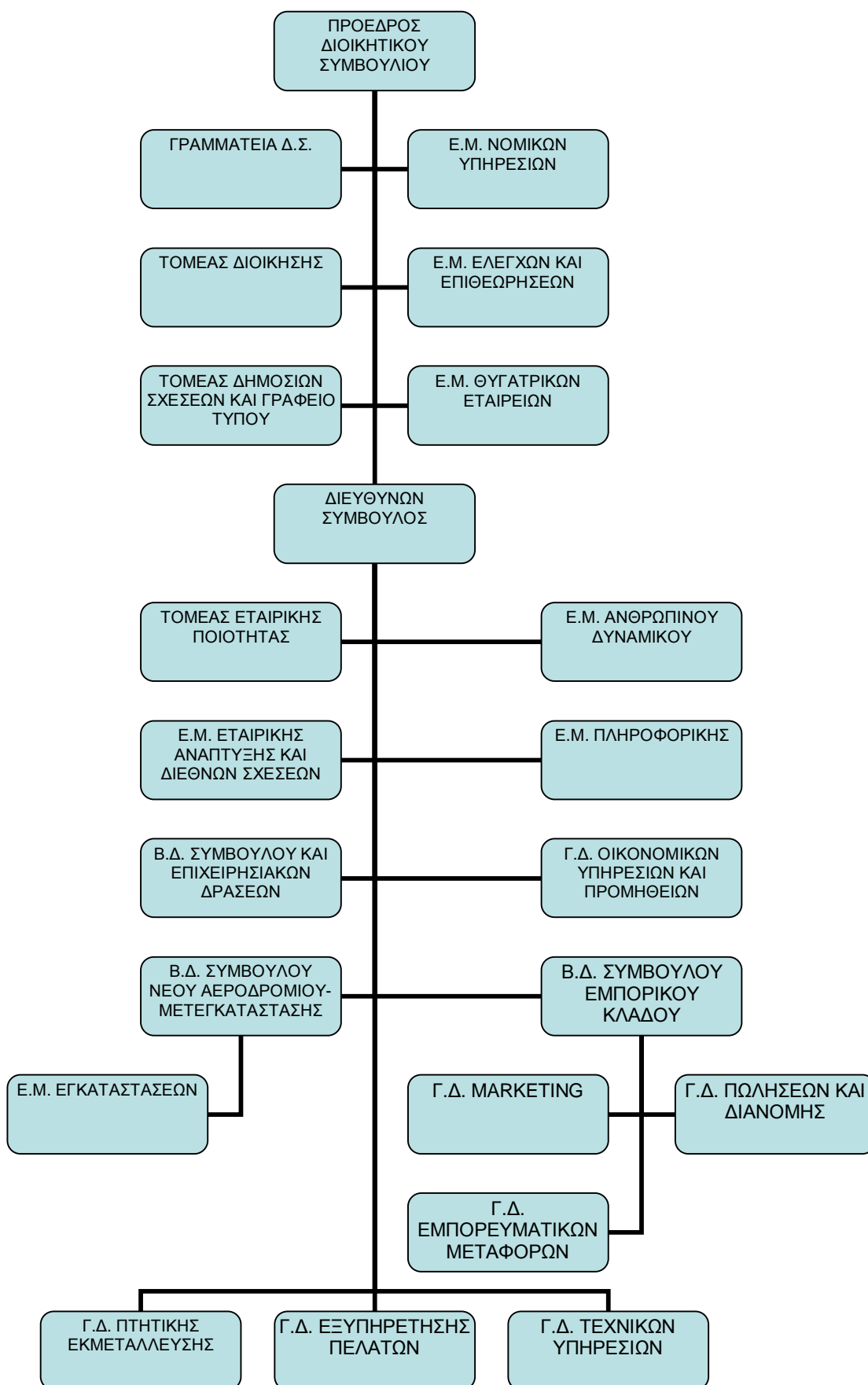
1. Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι αρμόδιο να αποφασίζει για κάθε υπόθεση που αφορά στην διοίκηση της εταιρείας ή την διαχείριση της περιουσίας της στο πλαίσιο της ισχύουσας νομοθεσίας. Αντιπροσωπεύει την εταιρεία σε όλες τις έννομες σχέσεις της και συναλλαγές και ενεργεί κάθε πράξη που συντελεί στην υλοποίηση των σκοπών της. Για τα ζητήματα εκείνα για τα οποία δυνάμει του Νόμου ή του Καταστατικού αρμόδια να αποφασίζει είναι η Γενική Συνέλευση των μετόχων.
2. Η εταιρεία εκπροσωπείται ενώπιον των Δικαστηρίων και των Αρχών από τον

Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου, ενώ σε περίπτωση απουσίας του ή κωλύματός του από τον Αντιπρόεδρο. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί με απόφασή του να αναθέτει την άσκηση μέρους ή του συνόλου των εξουσιών του σε ένα ή περισσότερα μέλη του, σε Διευθυντές της εταιρείας ή σε τρίτους. Η ανάθεση αυτών των καθηκόντων είναι ελευθέρως ανακλητή από το Διοικητικό Συμβούλιο.

### **Λόγοι λύσης της εταιρείας**

1. Η εταιρεία λύεται:
  - α) Μόλις περάσει ο χρόνος διάρκειάς της, εκτός αν προηγουμένως αποφασιστεί από την Γενική Συνέλευση των μετόχων η παράταση της διάρκειάς της,
  - β) Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων που λαμβάνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 20 παρ. 3 του καταστατικού,
  - γ) Αν κηρυχθεί η εταιρεία σε κατάσταση πτώχευσης.
2. Η συγκέντρωση όλων των μετοχών σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο για τη λύση της εταιρείας.
3. Σε περίπτωση που το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας, όπως ορίζεται στο άρθρο 42γ του Κ.Ν. 2190/1920 όπως ισχύει, μειωθεί περισσότερο από το μισό του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να συγκαλέσει τη Γενική Συνέλευση των μετόχων μέσα σε προθεσμία 6 μηνών από τη λήξη της χρήσης για να αποφασίσει για το αν θα διαλυθεί η εταιρεία ή θα υιοθετηθεί άλλο μέτρο.
4. Αν η εταιρεία λυθεί λόγω παρόδου του χρόνου διάρκειάς της ή με την απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων ή αν μετά την κήρυξη της πτώχευσης επήλθε συμβιβασμός ή αποκατάσταση κατά τις ισχύουσες περί πτώχευσης διατάξεις, δύναται αυτή να αναβιώσει με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων, που λαμβάνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 20 παρ. 3 του καταστατικού. Τέτοια απόφαση αποκλείεται εάν έχει αρχίσει η διανομή της εταιρικής περιουσίας.

## 2. Γενικό εταιρικό οργανόγραμμα.



### **3. Περιγραφή εργασιών των επιμέρους τμημάτων.**

#### **- ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ.**

Οι αρμοδιότητες του επικεφαλούς Νομικών Υπηρεσιών είναι οι εξής:

- ▶ Διασφαλίζει την παροχή νομικών υπηρεσιών στον όμιλο επιχειρήσεων της Ολυμπιακής.
- ▶ Επιβλέπει τη νομική εκπροσώπηση της εταιρείας.
- ▶ Επικοινωνεί με όλους τους επικεφαλής μονάδων, έτσι ώστε να είναι δυνατή η πρόσβαση σε όλα τα στοιχεία που απαιτούνται για την προετοιμασία των αντίστοιχων νομικών υποθέσεων.
- ▶ Φροντίζει για την πρόσβαση της εταιρείας σε ειδικούς νομικούς συμβούλους όποτε απαιτείται από τις διεθνείς υποχρεώσεις της Ολυμπιακής.
- ▶ Επιβλέπει τις εξωτερικές νομικές υπηρεσίες που παρέχονται στην εταιρεία.
- ▶ Παρέχει κίνητρα στο προσωπικό της μονάδας για βελτιωμένη απόδοση.

#### **- ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΕΛΕΓΧΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ.**

Οι αρμοδιότητες του επικεφαλούς Ελέγχων και Επιθεωρήσεων είναι οι εξής:

- ▶ Ευθύνεται για την αξιόπιστη και συνεπή επιθεώρηση των εταιρικών συναλλαγών.
- ▶ Καθιερώνει διαδικασίες επιθεώρησης και παρακολουθεί την εφαρμογή τους.
- ▶ Επιβλέπει σε καθημερινή βάση την επιτυχή και αποτελεσματική εκτέλεση των οικονομικών και εμπορικών ελέγχων.
- ▶ Επικοινωνεί με τους επικεφαλής των αντίστοιχων μονάδων για την διασφάλιση της πρόσβασης στα απαιτούμενα στοιχεία και την διευκόλυνση του έργου των επιθεωρητών.

#### **- ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΘΥΓΑΤΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.**

Οι αρμοδιότητες του επικεφαλούς Θυγατρικών Εταιρειών είναι οι εξής:

- ▶ Διασφαλίζει την παροχή υπηρεσιών των θυγατρικών, ώστε να είναι προσανατολισμένες στον πελάτη, αποτελεσματικές, κοστολογικά αποδοτικές σε συνεχή βάση και κατά την διάρκεια σχεδιασμού και εφαρμογής του Προγράμματος βελτίωσης.
- ▶ Ευθύνεται για την επιτυχή παρακολούθηση των επικεφαλών των θυγατρικών με στόχο τη μεγιστοποίηση της άμεσης τελικής οικονομικής συνεισφοράς.
- ▶ Διασφαλίζει το απαραίτητο επίπεδο συντονισμού μεταξύ της Ολυμπιακής και των θυγατρικών που εποπτεύει.
- ▶ Πραγματοποιεί οικονομικούς ελέγχους όλων των θυγατρικών εταιρειών.
- ▶ Είναι υπεύθυνος για την επίβλεψη των λειτουργιών και της οργάνωσης καθώς και του σχεδιασμού και της ανάπτυξης προϊόντος.

#### - ΤΟΜΕΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΤΥΠΟΥ.

Ο επικεφαλής των δημοσίων σχέσεων:

- ▶ Μεριμνά για την δημόσια εικόνα της Ολυμπιακής σε όλα τα Μ.Μ.Ε.
- ▶ Αναπτύσσει, εφαρμόζει και επιβλέπει την εσωτερική επικοινωνία με το προσωπικό και τους εμπλεκόμενους φορείς.
- ▶ Βρίσκεται σε μόνιμη επικοινωνία με τον Πρόεδρο του Δ.Σ. και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο, έτσι ώστε να διασφαλίζει την επίσημη έγκριση των βασικών δραστηριοτήτων των Δημοσίων Σχέσεων.
- ▶ Συντονίζεται με όλους τους επικεφαλής των μονάδων για την διασφάλιση της πρόσβασης σε όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για την εγκυρότητα των δεδομένων που δημοσιοποιούνται.

#### - ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ.

Ο Γενικός Διευθυντής Ανθρώπινου Δυναμικού είναι υπεύθυνος για:

- ▶ Την καθιέρωση και συντήρηση διαδικασιών για πολιτικές και αρχεία προσωπικού.
- ▶ Την καθιέρωση και συντήρηση αρχείων προσωπικού (επίπεδα στελέχωσης, άδειες και ασθένειες, υπερωρίες, βεβαιώσεις κλπ).

- ▶ Τη μέριμνα για εφαρμογή κανονισμών προσωπικού και σχετικών διατάξεων.
- ▶ Τη διαχείριση προαγωγών / μεταθέσεων προσωπικού, επιδομάτων προσωπικού και μισθοδοσίας.
- ▶ Την εφαρμογή πειθαρχικών μέτρων και διατάξεων.
- ▶ Τη μέριμνα για την εγκατάσταση, συντήρηση και αναβάθμιση του πληροφοριακού Συστήματος Διαχείρισης Ανθρώπινου Δυναμικού.
- ▶ Την καθιέρωση και συντήρηση διαδικασιών διαχείρισης προσωπικού.
- ▶ Τη μέριμνα για τον συντονισμό του γενικού σχεδιασμού αναγκών ανθρώπινου δυναμικού στην Ολυμπιακή.
- ▶ Την καθιέρωση και εφαρμογή διαδικασιών πρόσληψης.
- ▶ Τον συντονισμό εφαρμογής διαδικασιών αξιολόγησης της απόδοσης του προσωπικού.
- ▶ Την καθιέρωση και εφαρμογή ενός γενικού μισθολογικού συστήματος για την Ολυμπιακή.

#### - ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ

Ο ρόλος της Εταιρικής μονάδας πληροφορικής είναι:

- ▶ Ο προσδιορισμός των απαιτήσεων σε συστήματα πληροφορικής, δηλαδή προσδιορισμός αναγκών για νέο σύστημα πληροφορικής / εφαρμογή, καθορισμός αναγκών και αποσαφήνιση συναφών παραμέτρων.
- ▶ Η εκτίμηση δυνατότητας υλοποίησης που σημαίνει εκτίμηση τεχνικής εφικτότητας, εκτίμηση οικονομικού αποτελέσματος και εκτίμηση λειτουργικής εφικτότητας.
- ▶ Η ανάλυση απαιτήσεων, δηλαδή προσδιορισμός των αναγκών των χρηστών σε πληροφορίες, αναλυτική περιγραφή των αναγκών των χρηστών σε πληροφορίες και καθορισμός αναλυτικών απαιτήσεων συστήματος.
- ▶ Ο σχεδιασμός λογικών / αναλυτικών συστημάτων που περιλαμβάνει το σχεδιασμό νέου συστήματος, διαδικασιών, εισροών / εκροών πληροφοριών και αρχείων / βάσεων δεδομένων.
- ▶ Η ανάπτυξη εφαρμογών και αναλυτικότερα η συγγραφή προγραμμάτων και η ανάπτυξη αρχείων και βάσεων δεδομένων.

- ▶ Η δοκιμή προγράμματος και διαδικασιών.
- ▶ Η εγκατάσταση και αξιολόγηση, δηλαδή προσαρμογή της νέας εφαρμογής για σύνδεση με τα υπάρχοντα συστήματα, πιλοτική λειτουργία, αναγκαίες τροποποιήσεις, έλεγχος και αξιολόγηση του σχεδιασμού και της απόδοσης όλου του συστήματος.
- ▶ Η συντήρηση / αναβάθμιση που σημαίνει επίλυση προβλημάτων, υποστήριξη, επιπρόσθετες αναγκαίες τροποποιήσεις ή αναβαθμίσεις και έλεγχος και συντήρηση σε τακτά χρονικά διαστήματα.

- ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ  
ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ.

Ο Γενικός Διευθυντής Εταιρικής ανάπτυξης και Διεθνών Σχέσεων είναι υπεύθυνος για:

- ▶ Να προτείνει τη μακροπρόθεσμη στρατηγική της εταιρείας βάσει ανάλυσης που διενεργείται στον Στρατηγικό Προγραμματισμό.
- ▶ Να εκπροσωπεί την εταιρεία σε όλες τις διεθνείς υποθέσεις και διαπραγματεύσεις.
- ▶ Να διαχειρίζεται τη διαδικασία σχεδιασμού στόλου / αεροσκαφών.
- ▶ Να επιδιώκει και να αξιολογεί ευκαιρίες συμμαχιών σύμφωνες με το στρατηγικό όραμα.

- ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ.

Οι δραστηριότητες της Διεύθυνσης αυτής είναι:

- ▶ Η εκπόνηση του προϋπολογισμού.
- ▶ Το λογιστήριο.
- ▶ Ο χρηματοοικονομικός προγραμματισμός.
- ▶ Η προετοιμασία του προϋπολογισμού.
- ▶ Ο απολογιστικός έλεγχος.



- ▶ Η επεξεργασία λογιστικών εγγράφων.
- ▶ Ο υπολογισμός των εσόδων επιβατών, εμπορευμάτων και εξυπηρέτησης εδάφους.
- ▶ Ο λογιστικός έλεγχος.
- ▶ Η χρηματική διαχείριση και η διαχείριση χρηματοδοτήσεων.
- ▶ Οι δημοσιονομικές υποθέσεις.
- ▶ Η παραγωγή αναφορών που περιέχουν οικονομικές πληροφορίες για τρίτους.

#### - ΝΕΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ - ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.

Οι αρμοδιότητες του Γενικού Διευθυντή Νέου Αεροδρομίου-Μετεγκατάστασης είναι να:

- ▶ Επιβλέπει το συντονισμό όλων των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη μεταφορά και εγκατάσταση της Ολυμπιακής, και των θυγατρικών στο νέο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών.
- ▶ Ευθύνεται για την επιτυχή διαχείριση όλων των σχετικών πόρων σε όλα τα στάδια του έργου, προκειμένου να εξασφαλιστεί η έγκαιρη, επιτυχής και κοστολογικά αποδοτική μετεγκατάσταση.
- ▶ Διαχειρίζεται τις βασικές λειτουργίες μεταφοράς και επανεγκατάστασης που είναι ο σχεδιασμός των λειτουργικών επιχειρησιακών προϋποθέσεων, ο λεπτομερής σχεδιασμός των επιχειρησιακών αναγκών και ευκαιριών, η χρηματοδότηση και προϋπολογισμός και η επίβλεψη των μελετών και διαχείριση των κατασκευών.
- ▶ Εποπτεύει τη σχέση μεταξύ Ολυμπιακής και των διάφορων εμπλεκόμενων στο έργο.

#### - ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ MARKETING.

Ο Γενικός Διευθυντής του Marketing:

- ▶ Είναι οικονομικά υπεύθυνος για το αεροπορικό έργο που σχετίζεται με τους επιβάτες. Πιο συγκεκριμένα είναι υπεύθυνος για την επίτευξη των συμφωνημένων στην Εμπορική Επιτροπή στόχων εσόδων, την αύξηση του μεριδίου αγοράς στην

Ελλάδα και στο εξωτερικό μαζί με τον Γενικό Διευθυντή Πωλήσεων και Διανομής, τον άριστο σχεδιασμό του δικτύου, τον καθορισμό και την παρακολούθηση της ποιότητας του προϊόντος, την ανάπτυξη των βασικών επωνύμων προϊόντων, τον καθορισμό της άριστης τιμολογιακής πολιτικής και την ανάληψη εκστρατειών προβολής κατά περίπτωση τιμολογήσεων και τη βελτίωση των εσόδων σε συνεργασία με τον Γενικό Διευθυντή Πωλήσεων και Διανομής σύμφωνα με τους στόχους του Προγράμματος Βελτίωσης.

- ▶ Επιδιώκει και αξιολογεί δυνατότητες για εμπορικές συνεργασίες και συμμαχίες με άλλες αεροπορικές και μη εταιρείες.

#### - ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΗΣ.

Οι αρμοδιότητες του Γενικού Διευθυντή Πωλήσεων και Διανομής είναι:

- ▶ Ευθύνεται για την επίτευξη των στόχων πωλήσεων που προκύπτουν από τον συμφωνημένο στην Εμπορική Επιτροπή προϋπολογισμό επιβατών και εσόδων από επιβάτες.
- ▶ Έχει την ευθύνη για την αύξηση του μεριδίου αγοράς στην Ελλάδα και το εξωτερικό μαζί με τον Γενικό Διευθυντή του Marketing.
- ▶ Διαχειρίζεται το κόστος καναλιών διανομής.
- ▶ Διασφαλίζει μέσω των διαφόρων καναλιών διανομής την αποτελεσματικότητα των πωλήσεων.
- ▶ Επιδιώκει τη βελτίωση των εσόδων σε συνεργασία με τον Γενικό Διευθυντή του Marketing, σύμφωνα με τους στόχους του Προγράμματος Βελτίωσης.

#### - ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

Ο Γενικός Διευθυντής Εμπορευματικών Μεταφορών:

- ▶ Ευθύνεται για τη μεγιστοποίηση των κερδών από τη δραστηριότητα εμπορευματικών μεταφορών.
- ▶ Ευθύνεται για την επίτευξη των στόχων εμπορευμάτων που συμφωνήθηκαν στην Εμπορική Επιτροπή.
- ▶ Προωθεί τους άξονες στρατηγικού σχεδιασμού των εμπορευματικών μεταφορών,

σύμφωνα με την γενικότερη στρατηγική της εταιρείας.

- ▶ Είναι υπεύθυνος για την αποτελεσματική διαχείριση όλων των πόρων που είναι απαραίτητοι για την σωστή λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών.

#### - ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ.

Στις αρμοδιότητες του Γενικού Διευθυντή Πτητικής Εκμετάλλευσης είναι να:

- ▶ Παρέχει πληρώματα στο δίκτυο της Ολυμπιακής και να είναι ειδικότερα υπεύθυνος για προγραμματισμό πληρωμάτων, αξιοποίηση, εκπαίδευση, εκτέλεση πτητικού προγράμματος και εποπτεία κίνησης, ασφάλεια πτήσεων και εξυπηρέτηση κατά την πτήση.
- ▶ Επιδιώκει την επίτευξη των στόχων του Προγράμματος Βελτίωσης.
- ▶ Διασφαλίζει την πλήρη συμμόρφωση και σεβασμό των κανονισμών και πτητικών προτύπων των αρμόδιων αρχών.
- ▶ Συντονίζει δραστηριότητες από κοινού με άλλους επικεφαλής μονάδων, παρέχοντας την άποψη της Πτητικής Εκμετάλλευσης επί της εταιρικής στρατηγικής και πολιτικής.

#### - ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΕΛΑΤΩΝ.

Στις αρμοδιότητες αυτής της Διεύθυνσης είναι:

- ▶ Η διαχείριση πελατών στην οποία υπάρχει ο Υπεύθυνος Πελατών Ολυμπιακής, ο Υπεύθυνος Πελατών Αεροπλοΐας και ο έλεγχος ποιότητας.
- ▶ Η εξυπηρέτηση πελατών που περιλαμβάνει τον έλεγχο εισιτηρίων, τους συνοδούς εδάφους, τα απολεσθέντα και ότι έχει σχέση με τους V.I.P. και τις ειδικές υπηρεσίες.
- ▶ Η εξυπηρέτηση αεροσκαφών που αφορά ό,τι έχει σχέση με τον έλεγχο φόρτωσης, την εξυπηρέτηση αποσκευών, τις υπηρεσίες πίστας, τον καθαρισμό, την εξυπηρέτηση εμπορευμάτων και ταχυδρομείου και την εξυπηρέτηση catering.
- ▶ Ο έλεγχος αεροσταθμού στον οποίο ανήκει το Κέντρο Ελέγχου Αεροσταθμού και η Άμεση Επέμβαση Αεροσταθμού.

- ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ.

Οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών είναι:

- ▶ Η επιθεώρηση αεροσκαφών και εργαστηρίων.
- ▶ Οι μελέτες αεροσκαφών και προδιαγραφές, η διερεύνηση βλαβών αεροσκαφών και ο εξοπλισμός.
- ▶ Η συντήρηση αεροσκαφών που περιλαμβάνει την τεχνική συντήρηση βάσης και τους αεροσταθμούς.
- ▶ Οι γενικές επισκευές αεροσκαφών, το ελασματοουργείο, η συντήρηση θαλάμου επιβατών και η αντιδιαβρωτική προστασία.
- ▶ Τα ηλεκτρολογικά και ηλεκτρονικά αεροσκαφών και συνεργείων και οι εξομοιωτές πτήσεων.
- ▶ Τα συνεργεία παρελκόμενων και κινητήρων.
- ▶ Ο προγραμματισμός και οι προμήθειες υλικών και η ροή και αποθήκευση

**4. Ειδικότητες και προσόντα του προσωπικού της Ο.Α.**

Το προσωπικό της Ολυμπιακής Αεροπορίας καθορίζεται βάσει του Κανονισμού Εργασίας Προσωπικού Ολυμπιακής Αεροπορίας, ο οποίος δημοσιεύεται στο Φ.Ε.Κ. 83/16-4-98, Νόμος υπ' αριθ. 2602/98 και χωρίζεται σε τρεις κατηγορίες που είναι:

**A.** Το **Ιπτάμενο Προσωπικό**, που διαχωρίζεται σε:

- ▶ Ιπτάμενους χειριστές.
- ▶ Ιπτάμενους Φροντιστές και Ιπτάμενους Συνοδούς.

**B.** Το **Προσωπικό Εδάφους**, στο οποίο ανήκουν:

- ▶ Οι υπάλληλοι.
- ▶ Οι οδηγοί και οι χειριστές ανυψωτικών μηχανημάτων.
- ▶ Το εργατικό προσωπικό.

### **Γ. Το Τεχνικό Προσωπικό.**

Σύμφωνα με τον παραπάνω Νόμο υπάρχουν τρεις ακόμη **ειδικές κατηγορίες** που είναι:

- A.** Ο Νομικός Σύμβουλος και οι δικηγόροι με έμμισθη εντολή.
- B.** Οι Ειδικοί Σύμβουλοι.
- Γ.** Οι γιατροί.

Οι προσλήψεις στην Ολυμπιακή Αεροπορία γίνονται μέσω διαγωνισμού του Α.Σ.Ε.Π. βάσει του Νόμου 2190/94 που δημοσιεύεται στο Φ.Ε.Κ. 28/03-03-94 και τα προσόντα που χρειάζονται καθορίζονται στο άρθρο 15 του ίδιου Νόμου και έχουν ως εξής:

**1.** Πτυχίο ή δίπλωμα νομικής ή πολιτικών ή οικονομικών επιστημών ή κοινωνιολογίας ή διοίκησης επιχειρήσεων ή αρχιονομίας και βιβλιοθηκονομίας ή φιλοσοφικών και παιδαγωγικών σχολών Α.Ε.Ι. της ημεδαπής ή ισότιμο, αντίστοιχης ειδικότητας, σχολών της αλλοδαπής.

**2.** Πτυχίο ή δίπλωμα διοίκησης επιχειρήσεων ή λογιστικής Τ.Ε.Ι. ή το ομώνυμο ή αντίστοιχης ειδικότητας πτυχίο ή δίπλωμα ισότιμων σχολών της ημεδαπής ή αλλοδαπής ή Κ.Α.Τ.Ε.Ε. ή ισότιμων σχολών της ημεδαπής ή αλλοδαπής ή πτυχίο ή δίπλωμα της Σχολής Στατιστικής, που λειτούργησε υπό την εποπτεία της πρώην Ανώτατης Βιομηχανικής Σχολής Πειραιά.

**3.** Απολυτήριος τίτλος λυκείου γενικής κατεύθυνσης ή ενιαίου πολυκλαδικού λυκείου χωρίς ειδικότητα ή τεχνικού ή επαγγελματικού λυκείου ή τεχνικού-επαγγελματικού λυκείου χωρίς ειδικότητα ή εξατάξιου γυμνασίου ή τμήματος υπαλλήλων γραφείου (διοίκησης) ή τμήματος υπαλλήλων λογιστηρίου τεχνικού ή επαγγελματικού λυκείου ή τεχνικού-επαγγελματικού λυκείου ή κλάδου διοικητικών υπηρεσιών-γραμματέων ή κλάδου οικονομίας ενιαίου πολυκλαδικού λυκείου.

Ανάλογα με την ειδικότητα που ζητείται από την εταιρεία υπάρχουν και τα ανάλογα ειδικά τυπικά προσόντα που χρειάζονται για την πρόσληψη κάποιου. Τα προσόντα αυτά αναφέρονται στις διάφορες προκηρύξεις που κάνει η Ολυμπιακή Αεροπορία κατά καιρούς και διαφοροποιούνται ανάλογα την ειδικότητα. Μερικά παραδείγματα είναι τα παρακάτω:

| <b>ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ</b>   | <b>ΕΙΔΙΚΑ ΤΥΠΙΚΑ ΠΡΟΣΩΝΤΑ</b>  | <b>ΗΛΙΚΙΑ</b>  |
|---|--|--|
| Χειριστές ανυψωτικών μηχανημάτων με εμπειρία στην εξυπηρέτηση αεροσκαφών τουλάχιστον 6 μηνών. | Δίπλωμα οδήγησης του Υπ. Μεταφορών & Επικοινωνιών και Πτυχίο Χειρ, Ανυψ. Μηχαν. Ομάδα ΙΑ' του Π.Δ. 31/90 ή Ομάδα Γ' ή Δ' του Π.Δ. 22/76 του Υπ. Βιομηχανιών. Απολυτήριο τίτλο τουλάχιστον Υποχρεωτικής Εκπαίδευσης (απολυτήριο τριτάξιου Γυμνασίου ή για όσους έχουν αποφοιτήσει μέχρι και το 1980 απολυτήριο Δημοτικού Σχολείου).                             | Από το 18° έτος έως το 60° ήτοι να έχουν γεννηθεί κατά τα έτη 1984 μέχρι και 1942. |
| Οδηγοί με εμπειρία στην εξυπηρέτηση αεροσκαφών και επιβατών τουλάχιστον 6 μηνών               | Δίπλωμα οδήγησης του Υπ. Μεταφορών & Επικοινωνιών κατηγορίας Δ' και Ε'. Απολυτήριο τίτλο τουλάχιστον Υποχρεωτικής Εκπαίδευσης (απολυτήριο τριτάξιου Γυμνασίου ή για όσους έχουν αποφοιτήσει μέχρι και το 1980 απολυτήριο Δημοτικού Σχολείου).  | Από το 18° έτος έως το 55° ήτοι να έχουν γεννηθεί κατά τα έτη 1984 μέχρι και 1947. |
| Υπάλληλοι με εμπειρία στην εξυπηρέτηση αεροσκαφών και επιβατών τουλάχιστον 6 μηνών            | Απολυτήριος τίτλος Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης. Καλή γνώση Αγγλικής γλώσσας. Η καλή γνώση των περισσότερων από τις παρακάτω γλώσσες Γαλλικής, Γερμανικής, Ισπανικής και Ιταλικής αποτελεί κριτήριο κατάταξης.   | Από το 18° έτος έως το 50° ήτοι να έχουν γεννηθεί κατά τα έτη 1984 μέχρι και 1952. |
| Ηλεκτρολόγοι εγκαταστάσεων  | Πτυχίο ή δίπλωμα τομέα ηλεκτρολογικού ή κλάδου ηλεκτρολογίας ενιαίου πολυκλαδικού λυκείου ή τεχνικού επαγγελματικού λυκείου ή τεχνικών επαγγελματικών σχολών ή σχολών μαθητείας ΟΑΕΔ του Ν.1346/1983 ή άλλοι ισότιμοι τίτλοι του αντίστοιχου τομέα ή κλάδου σχολικών μονάδων της αλλοδαπής ή ημεδαπής. Άδεια ασκήσεως επαγγέλματος του Υπουργείου Βιομηχανίας. | Από το 18° έτος έως το 55° ήτοι να έχουν γεννηθεί κατά τα έτη 1984 μέχρι και 1947. |

**5. Φύλλο αξιολόγησης για την επιλογή προσωπικού.**

Δ/ΝΣΗ:..... ΗΜΕΡ:..... ΟΝΟΜ/ΝΥΜΟ:.....  
 ΚΕΝΗ ΘΕΣΗ:..... ΑΜ:.....  
 ..... ΠΑΡΟΥΣΑ ΘΕΣΗ:.....  
 .....  
 ΠΡΟΣΟΝΤΑ:.....  
 .....  
 ΗΜΕΡ. ΠΡΟΣΛ:.....

**ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ**

| <b>ΚΡΙΤΗΡΙΑ</b>             | <b>ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ<br/>ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ</b> | <b>ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ<br/>ΤΟΜΕΑ</b> |
|-----------------------------|-----------------------------------|----------------------------|
| ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΑ / ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ  |                                   |                            |
| ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ             |                                   |                            |
| ΟΡΓΑΝΩΣΗ                    |                                   |                            |
| ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ           |                                   |                            |
| ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ         |                                   |                            |
| ΗΓΕΤΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ            |                                   |                            |
| ΠΟΙΟΤΙΚΗ / ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΑΠΟΔΟΣΗ |                                   |                            |
| ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ / ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ    |                                   |                            |
| ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΣΤΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ    |                                   |                            |
| ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΣΤΑΘΜΗ        |                                   |                            |
| <b>ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ</b>  |                                   |                            |
| ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ.....          | .....                             | .....                      |
| ΥΠΟΓΡΑΦΗ.....               | .....                             | .....                      |
| ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ.....             | / /200                            | / /200                     |

**ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΕΝΙΚΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ**

Κρίνεται ικανός για τη θέση; ΝΑΙ..... ΟΧΙ..... ΥΠΟΓΡΑΦΗ



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

### **1. Οι Θυγατρικές της Ολυμπιακής Αεροπορίας.**

#### **α. Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (Olympic Aviation).**

Οι αεροπορικές συγκοινωνίες στο εσωτερικό, με τη γνωστή πανσπερμία των ελληνικών νησιών - μικρών και μεγάλων - έχουν αναπτυχθεί ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια.

Σε αυτό αναμφίβολα συνέβαλε η παρουσία της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, μίας θυγατρικής, αλλά ανεξάρτητα ανώνυμης εταιρείας αερομεταφορών, με την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Το ιστορικό πλαίσιο στο οποίο αναπτύχθηκε η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα σκιαγραφείται ως εξής:

Στις 30 Ιουλίου 1956 υπογράφηκε μια σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Αριστοτέλη Ωνάση, η οποία προέβλεπε, εκτός από την αποκλειστική εκμετάλλευση των αεροπορικών συγκοινωνιών, την εκμετάλλευση ελικοπτέρων και μικρών αεροπλάνων. Έτσι η Ο.Α. προσήρτησε στο στόλο της μικρά αεροπλάνα και ελικόπτερα, δημιουργώντας τη Διεύθυνση Ελαφρών Αεροσκαφών, η οποία εκτελούσε τότε ναυλώσεις προς τρίτους και όχι προγραμματισμένα, τακτικά δρομολόγια.

Ουσιαστικά, οι δραστηριότητες της Διεύθυνσης αυτής ξεκίνησαν το 1967 με 9 μικρά αεροπλάνα, 2 έως 18 θέσεων και 2 ελικόπτερα, 4 έως 6 θέσεων και έληξαν το 1971, οπότε και ιδρύθηκε η ανώνυμη εταιρεία "Ολυμπιακή Αεροπλοΐα".

Μετά το 1971 άρχισε να λειτουργεί η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα σαν μια ανεξάρτητη εταιρεία από την Ο.Α. και όχι σαν Διεύθυνσή της. Παρέμεινε όμως μέσα στα πλαίσια κηδεμονίας της σαν μια θυγατρική εταιρεία που απολάμβανε όλα τα τεχνικά μέσα και την υποδομή της μητρικής εταιρείας, η οποία είχε καταξιωθεί στις παγκόσμιες αερομεταφορές.

Την περίοδο αυτή, εκτός από τις ναυλώσεις προς τρίτους, η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα άρχισε να εκτελεί τακτικά δρομολόγια σε προορισμούς που παρουσίαζαν μικρή επιβατική κίνηση και τα αεροδρόμια δεν επέτρεπαν την προσγείωση μεγαλύτερων αεροπλάνων. Παράλληλα εκτελούσε και εκπαιδευτικές πτήσεις για την απόκτηση ερασιτεχνικού πτυχίου χειριστού αεροπλάνων, ιδρύοντας για αυτό το σκοπό τη Σχολή

## Εκπαίδευσης Χειριστών Αεροπλάνων (ΣΕΧΑ).

Από το 1980 άρχισε μια ραγδαία ανάπτυξη της εταιρείας με συνεχή ανανέωση του στόλου της και την παραχώρηση έργου από την μητρική εταιρεία για την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων για λογαριασμό της.

Αγοράστηκαν νέα αεροπλάνα και ελικόπτερα, ενώ ο αριθμός των γραμμών που εξυπηρετούσε η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα έφτασε σε 18.

Το 1985, με υπουργική απόφαση, εγκρίνεται η χορήγηση άδειας τεχνικής εκμετάλλευσης στην Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε. δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στην εταιρεία να αρχίσει, πλέον, να λειτουργεί σαν μια αυτοδύναμη, ανεξάρτητη εταιρεία αερομεταφορών. Με αυτές τις προοπτικές καθορίστηκαν νέοι στόχοι ανάπτυξης, αυξήθηκε το προσωπικό, αγοράστηκαν νέα αεροπλάνα ATR - 42/72 προηγμένης τεχνολογίας και εγκαινιάσθηκαν νέες γραμμές.

Σήμερα η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα απασχολεί συνολικά 600 άτομα και διαθέτει 7 αεροπλάνα των 68 θέσεων, 4 αεροπλάνα των 50 θέσεων, 6 αεροπλάνα των 18 θέσεων και εξυπηρετεί τις παρακάτω γραμμές:

### **A) Από Αθήνα για:**

ΜΥΚΟΝΟ - ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ - ΖΑΚΥΝΘΟ - ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ - ΣΑΜΟ -ΧΙΟ - ΚΟΖΑΝΗ - ΚΑΣΤΟΡΙΑ - ΚΑΡΠΑΘΟ - ΣΚΙΑΘΟ - ΙΩΑΝΝΙΝΑ - ΛΗΜΝΟ - ΚΑΛΑΜΑΤΑ - ΜΗΛΟ - ΛΕΡΟ - ΚΥΘΗΡΑ - ΠΑΡΟ - ΝΑΞΟ - ΣΗΤΕΙΑ - ΙΚΑΡΙΑ - ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ - ΠΡΕΒΕΖΑ - ΣΚΥΡΟ - ΣΥΡΟ.

### **B) Από Θεσσαλονίκη για:**

ΒΕΛΙΓΡΑΔΙ - ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ - ΤΙΡΑΝΑ - ΧΑΝΙΑ - ΧΙΟΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΙΩΑΝΝΙΝΑ - ΚΕΡΚΥΡΑ - ΛΗΜΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ - ΣΑΜΟΣ - ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ.

### **Γ) Τοπικά Ρόδου**

ΡΟΔΟΣ - ΚΩΣ - ΡΟΔΟΣ

ΡΟΔΟΣ - ΚΑΣΟΣ - ΡΟΔΟΣ

ΡΟΔΟΣ - ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ - ΡΟΔΟΣ

ΡΟΔΟΣ - ΚΑΡΠΑΘΟΣ - ΡΟΔΟΣ  
ΚΑΡΠΑΘΟΣ - ΚΑΣΟΣ - ΚΑΡΠΑΘΟΣ  
ΚΑΡΠΑΘΟΣ - ΣΗΤΕΙΑ - ΚΑΡΠΑΘΟΣ  
ΚΑΣΟΣ - ΣΗΤΕΙΑ – ΚΑΣΟΣ

**Δ) Ενδιάμεσα τοπικά**

ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ  
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ - ΡΟΔΟΣ - ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ  
ΡΟΔΟΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΡΟΔΟΣ  
ΜΥΚΟΝΟΣ - ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ - ΜΥΚΟΝΟΣ  
ΜΥΚΟΝΟΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΜΥΚΟΝΟΣ  
ΜΥΚΟΝΟΣ - ΡΟΔΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ  
ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΛΗΜΝΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ

Επίσης έχει στη δύναμή της 3 ελικόπτερα για ναυλώσεις προς τρίτους και μεταφορές ασθενών - έναν πολύ ευαίσθητο κοινωνικά τομέα - καθώς και 5 εκπαιδευτικά αεροσκάφη και 3 εκπαιδευτικά ελικόπτερα. Κατά τη διάρκεια της επόμενης πενταετίας, η εταιρία έχει θέσει ευρύτατους στόχους για την επέκταση του δικτύου της τόσο στο εσωτερικό, όσο και το εξωτερικό. Στο άμεσο μέλλον προγραμματίζει την έναρξη διαπεριφερειακών δρομολογίων.

**β. Οι Μακεδονικές Αερογραμμές.**

Όλο και πιο ψηλά ανεβαίνει το αστέρι των "Μακεδονικών Αερογραμμών". Μετά τη δημιουργία τους, το 1992, ως θυγατρικής της Ολυμπιακής, οι "Μακεδονικές Αερογραμμές" αποτελούν σήμερα ένα δυναμικό αερομεταφορέα που κερδίζει με την αξία του όλο και μεγαλύτερο κομμάτι από την πίττα των ελληνικών αεροπορικών εταιρειών.

Όπως είναι γνωστό οι "Μακεδονικές Αερογραμμές" με σήμα το αστέρι της Βεργίνας δημιουργήθηκαν το 1992, όταν είχε ξεσπάσει η κρίση με την πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας (FYROM), ως απάντηση στην προσπάθεια των Σκοπίων να οικειοποιούνται το όνομα της Μακεδονίας στους αιθέρες με τη δημιουργία ομώνυμης αεροπορικής εταιρείας. Για 5 χρόνια περίπου η εταιρεία παρέμενε στα χαρτιά, καθώς η διοίκηση της Ολυμπιακής δεν περιελάμβανε στα επιχειρηματικά της πλάνα την ανάπτυξη των "Μακεδονικών Αερογραμμών".

Η πολιτική αυτή άλλαξε τον Ιούνιο του 1998 με παρέμβαση του υπουργού Μεταφορών κ. Τάσου Μαντέλη, που είχε ως αποτέλεσμα την ενοικίαση στις "Μακεδονικές Αερογραμμές" δύο αεροσκαφών τύπου B727-230.

Η πιστότητα των δρομολογίων, η άνεση, η εξυπηρέτηση και η εξαιρετική επίδοση των πληρωμάτων, είχε σαν αποτέλεσμα να αυξηθεί κατακόρυφα το έργο των "Μακεδονικών Αερογραμμών", πράγμα που με τη σειρά του οδήγησε την Ολυμπιακή να δει με εντελώς διαφορετικό μάτι τη λειτουργία της εταιρείας. Ένα τρίτο B727-230 προστέθηκε στο στόλο της πριν κλείσει το 1998, ενώ με την είσοδο του 1999, η εταιρεία νοίκιασε δύο B737-400 σε εφαρμογή του δυναμικού της Business Plan.

Οι αυξημένες υποχρεώσεις των "Μακεδονικών Αερογραμμών" το καλοκαίρι του 1999 είχαν ως αποτέλεσμα να αυξηθεί, με τη μέθοδο ενοικίασης, κατά τρία ακόμη B737-400 ο στόλος της εταιρείας έστω και πρόσκαιρα.

Οι "Μακεδονικές Αερογραμμές" διαθέτουν 4 αεροσκάφη και πρόκειται να αυξηθεί πάλι αυτός ο αριθμός, δεδομένου ότι οι εργασίες της εταιρείας αυξάνονται με γεωμετρική πρόοδο. Είναι ενδεικτικό ότι το 1999 πάνω από 300.000 επιβάτες από το εξωτερικό έχουν μετακινηθεί προς την Ελλάδα, γεγονός που εύκολα μπορεί να αποκρυπτογραφηθεί για το τι σημαίνει για την εθνική οικονομία. Αυτή τη στιγμή υπηρετούν στην εταιρεία περίπου 150 άτομα ιπτάμενο προσωπικό (κυβερνήτης και συνοδοί φροντιστές).

Οι "Μακεδονικές Αερογραμμές" διακινούν σήμερα επιβάτες προς και από την Ιταλία, τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ισπανία, τη Νορβηγία, την Ελβετία, την Αυστρία, τη Δανία, τη Ρωσία, το Ισραήλ, την Κύπρο, την Τσεχία, τη Σλοβακία κ.α., αλλά το εμπορικό τμήμα της εταιρείας αναζητεί συνεχώς νέες αγορές και νέους πελάτες.

#### **γ. Galileo Hellas S.A.**

Η Galileo Hellas S.A. ιδρύθηκε στις 11 Φεβρουαρίου του 1991. Από την 1η Απριλίου 1996 λειτουργούν δύο υποκαταστήματα, στη Θεσσαλονίκη και στην Κύπρο.

Η Galileo Hellas S.A. είναι η NDC (National Distribution Company) της Galileo International, μιας από τις πρωτοπόρες πολυεθνικές εταιρείες στον τομέα των Ηλεκτρονικών Συστημάτων Κρατήσεων Θέσεων με παρουσία σε 107 χώρες στον κόσμο και είναι αποκλειστικός διανομέας για τα προϊόντα της Galileo International στην ελληνική ταξιδιωτική αγορά.

Στόχος της εταιρείας Galileo είναι να προσφέρει στις ταξιδιωτικές ένα φάσμα μοναδικών προϊόντων, ειδικά φτιαγμένα για ειδικές απαιτήσεις, με απώτερο στόχο να αυξήσει τις δυνατότητες τους και να ολοκληρώσει την αποτελεσματικότητά τους σε ένα περιβάλλον εργασίας, του οποίου συνεχώς αυξάνονται τα επίπεδα πολυπλοκότητας και πρόκλησης.

Με το σύστημα Galileo, τα ταξιδιωτικά γραφεία μπορούν να εξυπηρετούν άμεσα και έγκυρα τους επιβάτες θέλουν να οργανώσουν το ταξίδι τους, από την κράτηση θέσης μέχρι τη διαμονή σε ξενοδοχείο ή την ενοικίαση αυτοκινήτου.

#### **δ. Olympic Catering.**

Η Olympic Catering ιδρύθηκε το 1976 από την Ολυμπιακή Αεροπορία για να προμηθεύει, υψηλής ποιότητας γεύματα, στις πτήσεις.

Σήμερα, ως αποτέλεσμα επιτυχημένων προσπαθειών δημοσίων σχέσεων, είτε σε προσωπικό είτε σε επαγγελματικό επίπεδο, αλλά και ως αποτέλεσμα της συνεχώς αυξανόμενης ανόδου του ποιοτικού επιπέδου του catering, η Olympic Catering έχει γίνει ήδη ανεξάρτητη και αποτελεί τη μεγαλύτερη εταιρεία catering στα Βαλκάνια.

Με τη φιλοσοφία της σωστής συνεργασίας, ευγένειας και υπευθυνότητας στην υπηρεσία της αγοράς, κατάφερε να επεκτείνει την πελατεία της, καθώς μεγάλες βιομηχανικές μονάδες έχουν μάθει πια να βασίζονται στην Olympic Catering για τις ανάγκες τους σε τροφοδοσία.

Τα τελευταία χρόνια κατάφερε να επιτύχει αξιοζήλευτη ανάπτυξη στην δύσκολη

αλλά και ευαίσθητη αγορά της τροφοδοσίας. Εξελίχθηκε στην κορυφαία εταιρεία τροφοδοσίας στην Ελλάδα γιατί διαλέγει τις καλύτερες πρώτες ύλες για να δημιουργήσει μοναδικές λιχουδιές, επιμένει στον αυστηρά σχολαστικό έλεγχο των τροφίμων και εξασφαλίζει την ασφαλή μεταφορά τροφίμων σε ειδικά οχήματα - ψυγεία.

Άλλος ένας σημαντικός παράγοντας στην τροφοδοσία, είναι η τεχνογνωσία της δημιουργίας όσο γίνεται ελκυστικότερων τροφίμων, καθώς και η διοργάνωση πετυχημένων δεξιώσεων. Πρέπει να τονιστεί ότι πίσω από αυτές τις νόστιμες γαρνιτούρες και την ευφάνταστη παρουσίασή τους, υπάρχει ένα ιδιαίτερα εξειδικευμένο προσωπικό, αφοσιωμένο αποκλειστικά στη δημιουργία ελκυστικών πιάτων. Με τους καλύτερους chefs, με άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό και υπερσύγχρονο εξοπλισμό, ανταποκρίνεται σε κάθε γαστρονομική απαίτηση με ποιότητα, ασφάλεια και συνέπεια.

Το αποτέλεσμα είναι πάντα εντυπωσιακό, είτε εμφανισιακά, είτε γευστικά, κάνοντας κάθε δεξίωση ή κάθε περίπτωση που έχει τεθεί υπό την ευθύνη των chef της Olympic Catering, ένα μοναδικό γεγονός. Τα γεύματα που προσφέρει καλύπτουν τις εθνικές και θρησκευτικές ιδιαιτερότητες των πελατών ή τις ανάγκες για ειδικά menus, συγκεκριμένες δίαιτες ή εξειδικευμένα V.I.P. menus.

Πέρα από την Ολυμπιακή Αεροπορία, η Olympic Catering εξυπηρετεί και πολλές άλλες ξένες αεροπορικές εταιρείες, των οποίων έχει κερδίσει την εμπιστοσύνη. Και τώρα κερδίζει έδαφος στον απαιτητικό χώρο της τροφοδοσίας δεξιώσεων εξασφαλίζοντας την τελειότητα με κάθε τρόπο.

Η Olympic Catering εξαγοράστηκε το 2003 από την εταιρεία Everest η οποία δραστηριοποιείται στο χώρο της διατροφής.

#### **ε. Olympic Fuel Company A. E.**

Είναι η νεότερη θυγατρική εταιρία του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, δημιουργήθηκε με σκοπό να τροφοδοτεί τα αεροσκάφη όλων των αεροπορικών εταιρειών με καύσιμα κορυφαίας ποιότητας. Ελέγχει και διατηρεί ανταγωνιστικές τις τιμές της, δίνοντας έτσι ένα πραγματικό πλεονέκτημα στο νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, όπου και δραστηριοποιείται.

**στ. Olympic Into-Plane Company A. E.**

Είναι θυγατρική της Ο.Α. κ της Total Raffinage Distribution. Εταιρεία παροχής υπηρεσιών ανεφοδιασμού αεροσκαφών με αεροπορικά καύσιμα, στο νέο αεροδρόμιο Αθηνών “Ελευθέριος Βενιζέλος”.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### 1. Ο στόλος

#### ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

| Τύπος αεροσκάφους | Μονάδες | Θέσεις |
|-------------------|---------|--------|
| A340-300          | 4       | 295    |
| A300-605R         | 3       | 269    |
| B737-300          | 1       | 138    |
| B737-400          | 13      | 150    |





## ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ

| Τύπος αεροσκάφους | Μονάδες | Θέσεις |
|-------------------|---------|--------|
| B717-200          | 3       | 105    |
| ATR-72            | 7       | 68     |
| ATR-42            | 4       | 50     |
| DHC-8             | 4       | 37     |



## ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ

| Τύπος αεροσκάφους | Μονάδες | Θέσεις |
|-------------------|---------|--------|
| B737-400          | 3       | 167    |



## **2. Όροι σύμβασης μεταφοράς.**

### **Διατυπώσεις**

Οι επιβάτες υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις αστυνομικές, υγειονομικές και τελωνειακές αρχές της χώρας αναχώρησης, προορισμού και μετεπιβίβασης.

### **Διαβατήρια, Βίζες και Πιστοποιητικά Υγείας.**

Στα περισσότερα ταξίδια στο εξωτερικό, είναι απαραίτητο να υπάρχει ένα έγκυρο διαβατήριο στο οποίο θα περιέχονται οπισθογραφήσεις, βίζες και άδειες για τις χώρες που επισκέπτονται οι επιβάτες. Επίσης, για να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς αυτών των χωρών, είναι πιθανόν να χρειάζονται έγκυρα πιστοποιητικά υγείας στα οποία να φαίνεται ότι έχουν εμβολιαστεί για συγκεκριμένες ασθένειες πριν την άφιξή τους. Το προσωπικό της εταιρείας ενημερώνει για τις απαιτήσεις που υπάρχουν στο ταξίδι και βοηθάει στη συμπλήρωση των εντύπων αυτών. Τα προαναφερθέντα έγγραφα θα πρέπει να είναι διαθέσιμα ανά πάσα στιγμή, έτσι ώστε να επιδεικνύονται άμεσα όταν χρειαστεί.

### **Συνάλλαγμα.**

Οι περισσότερες Κυβερνήσεις περιορίζουν το ποσό του συναλλάγματος που μπορεί να εξαχθεί ή να εισαχθεί στις χώρες τους. Η μεταφορά χαρτονομισμάτων ή κερμάτων είναι ιδιαίτερα περιορισμένη. Για αυτό συνιστάται, οι επιβάτες να χρησιμοποιούν travelers, cheques και vouchers.

### **Ελάχιστος χρόνος προσέλευσης.**

Συνιστάται στους επιβάτες να προσέρχονται στο check-in του αεροδρομίου, έγκαιρα και αρκετά πριν του ελάχιστου χρόνου προσέλευσης.

Σε περίπτωση προσέλευσης μετά του ελάχιστου χρόνου, δεν θα γίνονται δεκτοί στην πτήση. Ο έλεγχος των εισιτηρίων και των αποσκευών της πτήσης θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί μισή ώρα τουλάχιστον πριν από την καθορισμένη ώρα αναχώρησης.

### **Προεπιλογή θέσης.**

Όλοι οι επιβάτες στις διεθνείς πτήσεις καθώς και οι επιβάτες της διακεκριμένης θέσης στις πτήσεις του εσωτερικού μπορούν να προεπιλέξουν συγκεκριμένη θέση. Η επιλογή θα πρέπει να γίνεται κατά την κράτηση.

### **Καπνίζοντες και μη καπνίζοντες επιβάτες.**

Από τις 15 Απριλίου 2001 καταργήθηκε το κάπνισμα σε όλες ανεξαιρέτως τις πτήσεις του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

### **Εγκυρότητα εισιτηρίων.**

Η εγκυρότητα των εισιτηρίων είναι συγκεκριμένη και αναφέρεται στα κουπόνια του εισιτηρίου.

### **Φόροι**

Ορισμένες χώρες επιβάλλουν φόρους (που δεν περιλαμβάνονται στην τιμή), κατά την αγορά του εισιτηρίου. Παρομοίως, φόροι αεροδρομίων εισπράττονται τοπικά στα σημεία αναχώρησης, εκτός αν περιλαμβάνονται στο εισιτήριο.

### **Κυβερνητικοί φόροι και τέλη.**

Στην τιμή του εισιτηρίου ενδέχεται να περιλαμβάνονται φόροι και τέλη που επιβάλλονται επί αεροπορικής μεταφοράς από κρατικές αρχές. Οι ανωτέρω φόροι και τέλη που ενδέχεται να αντιπροσωπεύουν σημαντικό μέρος της δαπάνης του αεροπορικού ταξιδιού, είτε περιλαμβάνονται στο ναύλο, είτε εμφανίζονται χωριστά στο τετραγωνίδιο με την ένδειξη φόρος του παρόντος εισιτηρίου. Υπάρχει πιθανότητα να σας ζητηθεί να καταβάλλετε φόρους ή τέλη που δεν έχουν εισπραχθεί.

### **Νήπια.**

Κρεβατάκια νηπίων και παιδική τροφή, είναι διαθέσιμα σε όλα τα αεροσκάφη της Ο.Α. Οι επιβάτες θα πρέπει να τα ζητήσουν τη στιγμή της κράτησης της θέσης, καθώς στο αεροσκάφος υπάρχουν μόνο περιορισμένες ποσότητες.

### **Παιδιά.**

Ένα νήπιο κάτω των 2 ετών συνοδευμένο από έναν ενήλικο, δεν καταλαμβάνει θέση και πληρώνει συνήθως το 10% της αξίας του ναύλου του ενήλικα. Περισσότερα από ένα νήπια κάτω των 2 ετών, και παιδιά 2 έως 12 ετών, καταλαμβάνουν θέση και συνήθως πληρώνουν το 50% του ναύλου του ενήλικα. Για ασυνόδευτα παιδιά πρέπει να γίνουν ειδικές ετοιμασίες κατά τη στιγμή της κράτησης της θέσης.

### **Ζώα.**

Η μεταφορά ζωντανών ζώων ως φορτίο ή μικρών κατοικίδιων από επιβάτες στην καμπίνα κάθε πτήσης της Ο.Α., υπόκειται στις απαιτήσεις και περιορισμούς της εταιρείας. Η μεταφορά ζωντανών ζώων προς ή μέσω της Μ. Βρετανίας δεν επιτρέπεται, είτε ως φορτίο είτε ως αποσκευή.

### **Ψυχαγωγία εν πτήση.**

Όλες οι διεθνείς πτήσεις που εκτελούνται με αεροσκάφη B734, A300-605R και A340, διαθέτουν πρόγραμμα ψυχαγωγίας εν πτήση με βίντεο και μουσική. Ειδικότερα οι επιβάτες των πτήσεων μεγάλων αποστάσεων, που εκτελούνται με αεροσκάφη A340, έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν μεταξύ 12 καναλιών μουσικής, 8 καναλιών βίντεο και 1 καναλιού Air-show. Τα ακουστικά προσφέρονται δωρεάν για χρήση εν πτήση.

### **Φαγητά και ποτά.**

Στις προγραμματισμένες πτήσεις της Ο.Α., όλα τα φαγητά, ποτά και αναψυκτικά, εκτός της σαμπάνιας, προσφέρονται δωρεάν. Η σαμπάνια προσφέρεται δωρεάν στους επιβάτες της Διακεκριμένης Θέσης.

### **Διαιτητικές απαιτήσεις.**

Αν έχουν διαιτητικές απαιτήσεις οι επιβάτες θα πρέπει να ενημερώνουν κατά τη στιγμή της κράτησης της θέσης, έτσι ώστε να γίνουν οι απαραίτητες ετοιμασίες για το φαγητό τους.

### **Αρρωστοι επιβάτες και άτομα με ειδικές ανάγκες.**

Αν ο επιβάτης έχει οποιοδήποτε ιατρικό πρόβλημα, θα πρέπει να συμβουλευτεί πρώτα το γιατρό του πριν ταξιδέψει. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να ενημερώνει για την κατάστασή του όταν κάνει την κράτηση.

### **Ασφάλεια.**

Οι κανονισμοί ασφαλείας της Υ.Π.Α. απαιτούν τον έλεγχο όλων των χειραποσκευών και μεταφερόμενων αντικειμένων. Όλοι οι επιβάτες περνούν από συσκευές ανίχνευσης μετάλλων.

### **Δρομολόγια.**

Όλα τα δρομολόγια και σχετικές πληροφορίες είναι πιθανό να αλλάξουν χωρίς ειδοποίηση και υπόκεινται σε κυβερνητική έγκριση.

### **Κρατήσεις θέσεων.**

Οι κρατήσεις θέσεων πρέπει να γίνονται εκ των προτέρων, μέσω γραφείου της Ο.Α. ή εξουσιοδοτημένου ταξιδιωτικού γραφείου. Αλλαγές ημερομηνιών ή ακυρώσεις θα πρέπει επίσης να γίνονται μέσω αυτών των γραφείων και να επικυρώνονται από εξουσιοδοτημένο προσωπικό της Ο.Α.

### **Λίστα αναμονής.**

Εάν ο επιβάτης δώσει το όνομά του στην λίστα αναμονής σε οποιοδήποτε Πρακτορείο, η λίστα αυτή δεν ισχύει στο αεροδρόμιο. Στο αεροδρόμιο αρχίζει νέα λίστα αναμονής 2 ώρες πριν για πτήσεις εσωτερικού και 3 ώρες για πτήσεις εξωτερικού.

### **Επιβεβαίωση κράτησης.**

Σε περίπτωση διακοπής του ταξιδιού κάποιου επιβάτη περισσότερο από 72 ώρες, σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής, η εταιρία παρακαλεί να επιβεβαιώσει την θέση που έχει ήδη κρατήσει για την συνέχιση του ταξιδιού του ή την επιστροφή του, επικοινωνώντας με το γραφείο της αεροπορικής εταιρείας, στο σημείο διακοπής 72

ώρες πριν από την αναχώρηση του αεροσκάφους. Παράλειψη της υποχρέωσης αυτής, θα έχει σαν συνέπεια ακύρωση της κράτησης ή των κρατήσεων του.

### **Ακυρωτικά τέλη για πτήσεις Εσωτερικού.**

#### **Επιβάτες Olympic Club θέσης (C)**

- ▶ Δεν εισπράττονται ακυρωτικά τέλη.

#### **Επιβάτες Οικονομικής Θέσης (Y)**

▶ Για οποιαδήποτε αλλαγή / ακύρωση κράτησης γίνεται εντός των τελευταίων 24 ωρών από την ώρα πτήσης του επιβάτη, θα εισπράττεται το πάγιο ποσό των 15 Ευρώ για κάθε σκέλος της διαδρομής που τροποποιείται.

#### **Επιβάτες ναύλων προσφοράς (B, Q, L)**

▶ Για οποιαδήποτε αλλαγή γίνεται μετά την έκδοση του εισιτηρίου, θα εισπράττεται το ποσό των 15 Ευρώ. Για ακύρωση μη χρησιμοποιηθέντος εισιτηρίου θα παρακρατείται το ποσό των 15 Ευρώ. Σε περίπτωση ακύρωσης εισιτηρίου που έχει μερικώς χρησιμοποιηθεί θα παρακρατείται το αντίστοιχο Full economy (Y) και θα επιστρέφεται η διαφορά, χωρίς επιπλέον χρέωση ακυρωτικών.

#### **NO-SHOW επιβάτες**

▶ Το ποσό των 30 Ευρώ θα παρακρατείται από όλους τους επιβάτες που έχουν εισιτήρια οικονομικής θέσης ή ναύλων προσφοράς και δεν εμφανίζονται στο αεροδρόμιο για να ταξιδέψουν.

### **Μεταφορά αιχμηρών αντικειμένων.**

Η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν αποδέχεται τη μεταφορά στις χειραποσκευές των επιβατών, αιχμηρών αντικειμένων (όπως ψαλίδια, λίμες, μαχαίρια, τσιμπιδάκια, νυχοκόπτες κλπ). Τα αντικείμενα αυτά μπορούν να μεταφερθούν μόνο εφόσον βρίσκονται στις αποσκευές που περνούν από έλεγχο (check-in). Εάν βρεθούν τέτοια αντικείμενα στις χειραποσκευές από τις αρχές των αεροδρομίων, τα είδη θα κατασχεθούν και θα καταστραφούν. Η Ολυμπιακή δεν φέρει ουδεμία ευθύνη για την απώλεια των ανωτέρω ειδών. Όλοι οι πελάτες πρέπει να ενημερωθούν σαφώς για την πολιτική της εταιρείας με ταμπέλες που θα αναρτηθούν εμφανώς στα εκδοτήρια εισιτηρίων, στα γραφεία υποδοχής πελατών και στα αεροδρόμια στο σημείο του check-in.

### **Επικίνδυνα αντικείμενα στις αποσκευές.**

Για λόγους ασφαλείας, επικίνδυνα αντικείμενα όπως αυτά που περιγράφονται παρακάτω, δεν πρέπει να μεταφέρονται στις αποσκευές των επιβατών.

- Πεπιεσμένα αέρια βαθιάς κατάψυξης, εύφλεκτα, μη εύφλεκτα και δηλητηριώδη.
- Διαβρωτικά όπως οξέα, αλκάλια, υδράργυρο και μπαταρίες μόλυβδου.
- Εκρηκτικά όπως πυρομαχικά, πυροτεχνήματα, φωτοβολίδες, πιστόλια, καψύλλια και πάσης φύσεως πυροβόλα όπλα.
- Εύφλεκτα υγρά και στερεά όπως υγρά αναπτήρων, σπίρτα, χρώματα διαλυτικά χρωμάτων και αναπτήρες.
- Ραδιενεργά υλικά.
- Τσάντες και χαρτοφύλακες με ενσωματωμένα συστήματα συναγερμού.
- Οξειδωτικά υλικά.
- Δηλητηριώδεις και μολυσμένες ουσίες.
- Άλλα επικίνδυνα υλικά όπως μαγνητικά υλικά, υλικά που προκαλούν ενόχληση ή ερεθισμό

Επιτρέπεται η μεταφορά φαρμάκων και καλλυντικών σε περιορισμένες ποσότητες που είναι αναγκαίες ή απαραίτητες κατά την διάρκεια του ταξιδιού του επιβάτη όπως λακ μαλλιών, αρώματα και φάρμακα που περιέχουν αλκοόλ. Η μεταφορά επικίνδυνων ειδών στο αεροσκάφος θεωρείται αδίκημα και τιμωρείται.

#### **Όπλα και πυρομαχικά.**

Όπλα για σπορ και κυνήγι γίνονται δεκτά μόνο ως καταγεγραμμένες αποσκευές στις αποθήκες του αεροσκάφους. Πυρομαχικά για αυτά τα όπλα (εξαιρουμένων εκρηκτικών και εμπρηστικών βλημάτων) γίνονται δεκτά μόνο ως ελεγμένη αποσκευή ή ως εμπόρευμα. Ο επιβάτης πρέπει να συμπληρώσει μια γραπτή δήλωση βεβαιώνοντας ότι τα πυρομαχικά είναι κατάλληλα συσκευασμένα π.χ. σε ένα ξύλινο, μεταλλικό ή πλαστικό κουτί, προστατευμένο από δονήσεις και απότομες κινήσεις.

#### **Τέλη Ελληνικών Αεροδρομίων.**

##### **Τέλος εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίων.**

Το "τέλος εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίων" για τους επιβάτες που αναχωρούν από οποιοδήποτε ελληνικό αεροδρόμιο, ανεξάρτητα από ποια αεροπορική εταιρεία χρησιμοποιούν, επιβάλλεται σε κάθε επιβάτη άνω των 5 ετών, ως εξής:

1. Για κάθε επιβάτη με τελικό προορισμό εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Βρετανία, Γερμανία, Ιταλία, Ιρλανδία, Βέλγιο, Ολλανδία, Λουξεμβούργο, Δανία, Ελλάδα, Ισπανία, Πορτογαλία, Αυστρία, Σουηδία και Φινλανδία) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Λιχτενστάιν, Ισλανδία και Νορβηγία) φόρος **12 Ευρώ**.
2. Για κάθε επιβάτη με τελικό προορισμό εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου φόρος **22 Ευρώ**.

##### **Τέλη Διεθνή Αερολιμένα "Ελευθέριος Βενιζέλος".**

Από 1<sup>η</sup> Απριλίου 2001 επιβάλλονται σε κάθε επιβάτη (εκτός των transit) άνω των 2 ετών, που χρησιμοποιεί το Διεθνή Αερολιμένα "Ελευθέριος Βενιζέλος", τα παρακάτω τέλη:



1. Τέλος διαδρομής και τερματικής περιοχής 10,30 Ευρώ για Διεθνείς και 7,21 για επιβάτες εντός Ελλάδας.
2. Τέλος Ασφαλείας 1,29 ανά επιβάτη.

### **3. Υπηρεσίες για παιδιά και άτομα με ειδικές ανάγκες.**

Η Ολυμπιακή Αεροπορία ανταποκρίνεται στις αυξημένες απαιτήσεις φροντίδας των παιδιών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες, με ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα υπηρεσιών και προσφορών.

Συνοδεύει τα ταξίδια με εξειδικευμένες παροχές και εγγυάται τη μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια και ευχάριστη εξυπηρέτηση από το σημείο αναχώρησης έως και το σημείο άφιξης.

#### **Παιδιά έως 12 μηνών.**

- Βρεφική τροφή σε βαζάκι, στις πτήσεις εξωτερικού, για τις μικρές και μεσαίες αποστάσεις, κατόπιν παραγγελίας κατά την κράτηση θέσης.
- Καλαθάκια ανάπαυσης στη διακεκριμένη θέση των A340-300, A300 - 600 και στη διακεκριμένη θέση των B737.
- Ειδικό στήριγμα αλλαγής πάνας στα A340-300, A300-600, B737-400 και B737-300.
- Ειδικές ζώνες ασφαλείας για παιδιά έως 2 ετών.

#### **Παιδιά 1-10 ετών.**

- Ειδικό παιδικό menu, για πτήσεις εξωτερικού δικτύου, κατόπιν παραγγελίας του συνοδού κατά την κράτηση θέσης.
- Παιδικό περιοδικό ποικίλης ύλης "Τα μαγικά φτερά" στην ελληνική και αγγλική γλώσσα.

### **Ασυνόδευτα παιδιά.**

- Φροντίδα και παρακολούθηση κατά την πτήση και ασφαλή παράδοση στους κηδεμόνες.
- Αποκλειστική συνοδός, εφόσον ζητηθεί, με επιπρόσθετη χρέωση.

### **Άτομα με ειδικές ανάγκες.**

- Αρθρωτά εξωτερικά προσάγκωνα στα καθίσματα στα A340-300, B737-400, A300-600 και B737-300.
- Ειδικές παροχές ηλεκτρικού ρεύματος για ιατρικούς σκοπούς, όπως θερμοκοιτίδες, αναπνευστικές συσκευές κλπ στα A340-300.

#### **4. Υπηρεσίες και προνόμια στις επιμέρους θέσεις.**

##### **A. Olympian Executive Class**

###### **Πτήσεις εξωτερικού μικρών και μεσαίων αποστάσεων.**

###### **◆ Υπηρεσίες στο έδαφος.**

- Προεπιλογή θέσης.
- Προτεραιότητα στην κράτηση θέσης και στη λίστα αναμονής αεροδρομίου.
- 72 ώρες δωρεάν parking στην Αθήνα (ισχύει μόνο για parking μακράς διάρκειας P3).
- Ειδικό check-in desk.
- 30 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών.
- Ειδικό καρτελάκι αναγνώρισης αποσκευών.
- Αίθουσα V.I.P. στην Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και όλα τα διεθνή

αεροδρόμια.

- Ξεχωριστή μεταφορά στο αεροσκάφος.
- Προτεραιότητα στην αποβίβαση από το αεροσκάφος.
- Προτεραιότητα στην παραλαβή αποσκευών.

◆ Υπηρεσίες εν πτήση.

■ Στα αεροσκάφη τύπου B737-200, B737-300 και B737-400, το μεσαίο κάθισμα παραμένει πάντοτε κενό για μεγαλύτερη άνεση, με 35 ίντσες pitch, ενώ σύντομα θα αντικατασταθούν τα υπάρχοντα καθίσματα με νέου τύπου φαρδιά καθίσματα (convertible) Business Class, μοντέρνας αισθητικής, όπου οι επιβάτες θα διαχωρίζονται μεταξύ τους με ένα πλατύ τραπεζάκι ποτού, θα έχουν ρυθμιζόμενο στήριγμα κεφαλής καθ' ύψος και πλευρικά, μεγάλη ανάκλιση πλάτης και αναπαυτήρια ποδιών.

■ Φαρδιά καθίσματα Business Class, στα αεροσκάφη τύπου A300-600, με 40 ίντσες pitch, μεγάλη ανάκλιση πλάτης αναπαυτήρα ποδιών, ρύθμιση μέσης, ατομικό τραπεζάκι φαγητού, γαλλική σαμπάνια ή χυμό πορτοκάλι πριν την απογείωση.

- Ελληνικές και ξενόγλωσσες εφημερίδες και περιοδικά.
- Βεστιάριο στα αεροσκάφη τύπου A300-600.
- Ζεστά επιθέματα για τα χέρια.
- Επιλογή γεύματος.
- Εξειδικευμένα menu κατόπιν παραγγελίας κατά την κράτηση.
- Ποτά, αναψυκτικά, σαμπάνια, λευκός / ερυθρός οίνος με το γεύμα.
- Επιδόρπιο καφές ή τσάι, επιλεγμένα liqueur.

- Πλούσιο οπτικοακουστικό πρόγραμμα ψυχαγωγίας με ελληνική και ξένη μουσική, ταινίες μικρού μήκους και ντοκιμαντέρ.
- Πωλήσεις αφορολόγητων ειδών για χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

### **Πτήσεις εξωτερικού μεγάλων αποστάσεων**

#### **◆ Υπηρεσίες στο έδαφος.**

- Προεπιλογή θέσης.
- Προτεραιότητα στην κράτηση θέσης και στη λίστα αναμονής αεροδρομίου.
- 72 ώρες δωρεάν parking στην Αθήνα (ισχύει μόνο για parking μακράς διάρκειας P3).
- Ειδικό check-in desk.
- 30 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών.
- Ειδικό καρτελάκι αναγνώρισης αποσκευών.
- Αίθουσα V.I.P. στην Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και όλα τα διεθνή αεροδρόμια.
- Ξεχωριστή μεταφορά στο αεροσκάφος.
- Προτεραιότητα στην αποβίβαση από το αεροσκάφος.
- Προτεραιότητα στην παραλαβή αποσκευών.

#### **◆ Υπηρεσίες εν πτήση.**

- Υπερσύγχρονα αεροσκάφη A340-300.

■ Ειδικά καθίσματα - κρεβάτια με 58 ίντσες pitch, ατομικό φως, ατομικό τραπέζακι φαγητού, ατομική οθόνη τηλεόρασης, τηλεχειριστήριο, δορυφορικό τηλέφωνο, ρυθμιζόμενο στήριγμα κεφαλής καθ' ύψος και πλευρικά, ηλεκτρικά πτυσσόμενο αναπαυτήρα ποδιών και πνευματική ρύθμιση μέσης.

■ Φαξ.

■ Γαλλική σαμπάνια ή χυμός πορτοκάλι, πριν την απογείωση.

■ Ελληνικές και ξενόγλωσσες εφημερίδες και περιοδικά.

■ Ζεστά επιθέματα για τα χέρια.

■ Δωρεάν ακουστικά απομόνωσης θορύβου.

■ Προετοιμασία φαγητού σε ειδικούς φούρνους ατμού.

■ Επιλογή γεύματος.

■ Επιπλέον ελαφρύ γεύμα ή πρωινό πριν την άφιξη.

■ Εξειδικευμένα menu κατόπιν παραγγελίας κατά την κράτηση.

■ Ποτά, αναψυκτικά, σαμπάνια, λευκός / ερυθρός οίνος με το γεύμα.

■ Επιδόρπιο, καφές (espresso ή φίλτρου), τσάι, επιλεγμένα liqueur.

■ Πλούσιο οπτικοακουστικό πρόγραμμα ψυχαγωγίας με 12 κανάλια ελληνικής και ξένης μουσικής, video 8 καναλιών με κινηματογραφικές ταινίες, ντοκιμαντέρ και ταινίες μικρού μήκους.

■ Χάρτης διανυόμενης διαδρομής.

■ Πωλήσεις αφορολόγητων ειδών.

## **B. Economy class domestic (Οικονομική Θέση εσωτερικού).**

### ◆ Υπηρεσίες στο έδαφος για πτήσεις με αεροσκάφη τύπου jet.

- Προεπιλογή θέσης.
- Άμεση εξυπηρέτηση στην αίθουσα check-in.
- 15 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών.

### ◆ Υπηρεσίες εν πτήση.

- Αεροσκάφη jet B737-200, B737-300, B737-400, A300-600 με αναβαθμισμένη αισθητική καμπίνας επιβατών.
- Αναπαυτικά καθίσματα economy class, με 32 ίντσες pitch, αναπαυτήρα ποδιών (πλην των B737-200, B737-300) και ανάκληση πλάτης.
- Ζεστό ρόφημα, χυμός πορτοκάλι, μεταλλικό νερό σερβίρονται κατά την διάρκεια της πτήσης.

### **Πτήσεις εξωτερικού μικρών και μεσαίων αποστάσεων.**

#### ◆ Υπηρεσίες στο έδαφος.

- Προεπιλογή θέσης.
- Άμεση εξυπηρέτηση στην αίθουσα check-in.
- 20 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών.

#### ◆ Υπηρεσίες εν πτήση.

- Αεροσκάφη jet B737-200, B737-300, B737-400, A300-600 με αναβαθμισμένη

αισθητική καμπίνας επιβατών.

■ Αναπαυτικά καθίσματα economy class, με 32 ίντσες pitch, αναπαυτήρα (πλην των B737-200, B737-300) και ανάκληση πλάτης.

■ Ελληνικές και ξενόγλωσσες εφημερίδες και περιοδικά.

■ Ζεστό ρόφημα, αναψυκτικά, χυμός πορτοκάλι και μεταλλικό νερό σερβίρονται σε κάθε γεύμα.

■ Εξειδικευμένα menu κατόπιν παραγγελίας κατά την κράτηση.

■ Οπτικοακουστικό πρόγραμμα ψυχαγωγίας με ελληνική και ξένη μουσική, ταινίες μικρού μήκους και ντοκιμαντέρ.

■ Πωλήσεις αφορολόγητων ειδών σε χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης.

#### **Πτήσεις εξωτερικού μεγάλων αποστάσεων.**

##### **◆ Υπηρεσίες στο έδαφος.**

■ Προεπιλογή θέσης.

■ Άμεση εξυπηρέτηση στην αίθουσα check-in.

■ 30 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών για Αυστραλία, 20 κιλά για Ν. Αφρική και 64 κιλά (2 τεμ. X 32 κιλά) για ΗΠΑ και Καναδά.

##### **◆ Υπηρεσίες εν πτήση.**

■ Υπερσύγχρονα αεροσκάφη A340-300.

■ Νέου τύπου καθίσματα, με 32-34 ίντσες pitch, ατομικό τραπεζάκι φαγητού, ατομική οθόνη τηλεόρασης, ρυθμιζόμενο στήριγμα κεφαλής αναπαυτήρα ποδιών και μεγάλη ανάκληση πλάτης.

- Ελληνικές και ξενόγλωσσες εφημερίδες και περιοδικά.
- Προετοιμασία φαγητού σε ειδικούς φούρνους ατμού.
- Επιπλέον ελαφρά γεύματα μετά το πρωινό, το γεύμα ή το δείπνο ανάλογα με την ώρα πτήσης.
- Ζεστό ρόφημα, αναψυκτικά, χυμός πορτοκάλι και μεταλλικό νερό σερβίρονται σε κάθε γεύμα.
- Οπτικοακουστικό πρόγραμμα ψυχαγωγίας με ελληνική και ξένη μουσική μέσα από 12 κανάλια και 8 κανάλια με ταινίες, ντοκιμαντέρ και ταινίες μικρού μήκους.
- Πωλήσεις αφορολόγητων ειδών σε χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Χάρτης διανυόμενης διαδρομής.



ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ



## ΥΠΕΡΑΤΛΑΝΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ



## **5. Ψυχαγωγία εν πτήση.**

**A.** Οι επιβάτες μπορούν να παρακολουθήσουν δύο προγράμματα με βίντεο. Το πρώτο πρόγραμμα προβάλλεται στις πτήσεις Β. Αμερικής, Ασίας, Αυστραλίας, Ν. Αφρικής και Αραβικού Κόλπου. Το δεύτερο πρόγραμμα προβάλλεται στις πτήσεις Ευρώπης, Β. Αφρικής και Μ. Ανατολής.

**B.** Τέσσερα κανάλια προβάλουν ταινίες για όλες τις ηλικίες και τις απαιτήσεις.

**Γ.** Ένα επιπλέον κανάλι υπάρχει αποκλειστικά για την προβολή διάφορων ντοκιμαντέρ.

**Δ.** Μέσα από ένα ακόμα κανάλι οι επιβάτες μπορούν να παρακολουθήσουν πληροφορίες για την πτήση όπως την ταχύτητα, την θερμοκρασία, χάρτη της χώρας και την ώρα που απομένει για την άφιξη στον τόπο προορισμού.

**Ε.** Για αυτούς που θέλουν να περάσουν την ώρα τους ακούγοντας μουσική, 12 κανάλια καλύπτουν όλα τα είδη μουσικής όπως κλασσική, παραδοσιακή, ροκ κλπ.

**ΣΤ.** Εκτός από τις εφημερίδες, κατά την διάρκεια της πτήσης οι επιβάτες μπορούν διαβάσουν το περιοδικό της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

ο περιοδικό "Κίνηση/Motion" διανέμεται από την Ολυμπιακή Αεροπορία σε όλους τους επιβάτες των πτήσεων εξωτερικού. Σε κάθε κάθισμα υπάρχει από ένα τεύχος του περιοδικού. Το πλούσιο περιεχόμενο του περιλαμβάνει ύλη από κάθε πολιτικοοικονομική ανάλυση, τέχνη, λογοτεχνία, κωμωδία, όπως επίσης πληροφορίες για μέρη που μπορούν να επισκεφτούν οι τουρίστες. Το περιοδικό "Κίνηση/Motion" εκδίδεται στα ελληνικά και στα αγγλικά 4 φορές το χρόνο.

Για τους μικρούς επιβάτες η Ολυμπιακή Αεροπορία εκδίδει το παιδικό περιοδικό "Τα Μαγικά Φτερά", σε 2 γλώσσες (ελληνικά και αγγλικά), το οποίο περιλαμβάνει εικονογραφημένες ιστορίες, παραμύθια, σταυρόλεξα, ανέκδοτα και αντιστοιχίες.

## 6. Icarus Frequent Flyer.



Το Icarus Frequent Flyer είναι ένα πρόγραμμα το οποίο δημιούργησε η Ολυμπιακή Αεροπορία και προσφέρει στους επιβάτες υπηρεσίες και προνόμια, τα οποία αυξάνονται ανάλογα με τα μίλια που διανύουν και τη θέση στην οποία ταξιδεύουν.

Το άθροισμα των μιλίων που συγκεντρώνει ο επιβάτης από τις πτήσεις 12 μηνών καθορίζει τη θέση του στην πυραμίδα των προνομίων. Η πυραμίδα αυτή χωρίζεται σε τρία επίπεδα, που για το καθένα υπάρχει μια κάρτα.

Η εγγραφή στο πρόγραμμα αυτό γίνεται άμεσα με την συμπλήρωση και αποστολή της Αίτησης Συμμετοχής. Με την παραλαβή της προσωρινής κάρτας (Temporary Card) μπορεί ο επιβάτης να μετράει τα μίλια του, μέχρι να του ταχυδρομηθεί η πρώτη κάρτα μέλους που ονομάζεται, Join and Fly Icarus.

Ανάμεσα στα στοιχεία που συμπληρώνει ο επιβάτης, μπορεί να προσθέσει και τα στοιχεία της οικογένειάς του (συζύγου, παιδιά). Κάθε φορά που θα ταξιδεύουν την ίδια ημερομηνία, στην ίδια πτήση και με τον ίδιο προορισμό τα μίλια των υπόλοιπων μελών θα προστίθενται στην κάρτα του επιβάτη. Τα παιδιά θα πρέπει να έχουν ηλικία από 2 έως 18 ετών.

### ΠΡΟΝΟΜΙΑ

#### **A. Επιλογές και προτεραιότητες.**

- Επιλογή θέσης.
- Επιλογή γεύματος.
- Προτεραιότητα στις κρατήσεις θέσεων.
- Προτεραιότητα στη λίστα αναμονής.
- Προτεραιότητα στη φόρτωση και εκφόρτωση των αποσκευών.

## **B. Δωρεάν εισιτήρια μετά την συμπλήρωση ορισμένου αριθμού μιλίων.**

### **Γ. Υπηρεσίες στο αεροδρόμιο.**

- Check-in στη Business Class.
- Πρόσβαση στην αίθουσα V.I.P.
- Μεταφορά προς και από το αεροδρόμιο με αυτοκίνητα V.I.P.
- Δωρεάν επιπλέον βάρος αποσκευών.
- Πάνω από 7 ημέρες δωρεάν parking στο "Ελευθέριος Βενιζέλος" (ισχύει μόνο για parking μακράς διάρκειας P3).

## **ΟΙ ΚΑΡΤΕΣ ICARUS**

### **A. Join and Fly Icarus.**



Η κάρτα αυτή είναι το πρώτο επίπεδο. Οι επιβάτες απλά συμπληρώνουν και ταχυδρομούν την αίτηση και αμέσως γίνονται μέλη στο πρόγραμμα και χρησιμοποιώντας την προσωρινή κάρτα μέλους μπορούν να μετράνε μίλια αμέσως.

### ΠΡΟΝΟΜΙΑ

- Bonus εγγραφή 500 μιλίων.
- Αυτόματη αναβάθμιση στη Silver Card με τη συμπλήρωση 30,000 μιλίων σε 12 μήνες, μόνο με Ολυμπιακή Αεροπορία. Αμέσως μετά, με τη συμπλήρωση 60,000 μιλίων σε 12 μήνες, αναβάθμιση στη Gold Card.
- Δωρεάν εισιτήρια
- Επιλογή θέσης.
- Επιλογή γεύματος.

#### **B. Silver Icarus Card.**



### ΠΡΟΝΟΜΙΑ

- Δωρεάν εισιτήρια
- Επιλογή θέσης.
- Επιλογή γεύματος.
- Προτεραιότητα στη λίστα αναμονής στις γεμάτες πτήσεις.
- Check-in στα εκδοτήρια της Olympian Executive Class, ανεξαρτήτως του τύπου εισιτηρίου.
- Προτεραιότητα στην φόρτωση και εκφόρτωση αποσκευών.

- 5 κιλά επιπλέον βάρος αποσκευών στις πτήσεις εσωτερικού και 10 κιλά στις πτήσεις εξωτερικού, καθώς και μία επιπλέον αποσκευή στις πτήσεις δια μέσου του βόρειου Ατλαντικού.
- Δωρεάν parking στο αεροδρόμιο Αθηνών, για 48 ώρες, με ειδικά κουπόνια, που είναι διαθέσιμα στο check-in (ισχύει μόνο για parking μακράς διαρκείας P3).

### Γ. Gold Icarus Card



### ΠΡΟΝΟΜΙΑ

- Δωρεάν εισιτήρια.
- Επιλογή θέσης.
- Επιλογή γεύματος.
- Προτεραιότητα στη λίστα αναμονής στις γεμάτες πτήσεις.
- Προτεραιότητα στις λίστες αναμονής του αεροδρομίου.
- Check-in στα εκδοτήρια της Olympian Executive Class, ανεξαρτήτως του τύπου εισιτηρίου.
- Προτεραιότητα στη φόρτωση και εκφόρτωση αποσκευών.
- 5 κιλά επιπλέον βάρος αποσκευών στις πτήσεις εσωτερικού και 15 κιλά στις πτήσεις εξωτερικού, καθώς και μία επιπλέον αποσκευή στις πτήσεις δια μέσου του βόρειου Ατλαντικού.
- Πάνω από 7 ημέρες δωρεάν parking στο αεροδρόμιο Αθηνών με ειδικά



κουπόνια, που είναι διαθέσιμα στο check-in (ισχύει μόνο για parking μακράς διάρκειας P3).

- Πρόσβαση στην αίθουσα V.I.P.

#### **Δ. Corporate Icarus Card.**



Η κάρτα αυτή απευθύνεται αποκλειστικά και μόνο σε διοικητικά μέλη και εργαζόμενους που ταξιδεύουν για δουλειές της εταιρείας τους.

#### **ΠΡΟΝΟΜΙΑ**

- Bonus εγγραφή 500 μιλίων.
- Επιλογή θέσης.
- Επιλογή γεύματος.
- Προτεραιότητα στη λίστα αναμονής στις γεμάτες πτήσεις.
- Προτεραιότητα στις λίστες αναμονής του αεροδρομίου.
- Προτεραιότητα στη φόρτωση και εκφόρτωση αποσκευών.
- 5 κιλά επιπλέον βάρος αποσκευών στις πτήσεις εσωτερικού και 10 κιλά στις πτήσεις εξωτερικού, καθώς και μία επιπλέον αποσκευή στις πτήσεις δια μέσου του βόρειου Ατλαντικού.
- Δωρεάν εισιτήρια.

## **7. Ο.Α. Μια από τις ασφαλέστερες αεροπορικές εταιρείες.**

Ο ελληνικός εθνικός αερομεταφορέας, η Ολυμπιακή Αεροπορία, πέτυχε αξιοθαύμαστες επιδόσεις στον τομέα της ασφάλειας πτήσεων. Παρόλο το ότι βρισκόταν κάτω από το κρατικό ιδιοκτησιακό καθεστώς, σήμερα θεωρείται μια από τις τρεις ασφαλέστερες αεροπορικές επιχειρήσεις στον κόσμο.

Στις 8 Νοεμβρίου 1989 στην τελετή έναρξης του 42<sup>ου</sup> παγκόσμιου συνεδρίου ασφάλειας πτήσεων, που έγινε στην Αθήνα, η παγκόσμια επιτροπή ασφάλειας πτήσεων βράβευσε τον πρόεδρο της Ολυμπιακής για την επιτυχία της αυτή. Η επιτυχία αυτή έχει ακόμα μεγαλύτερη αξία, αν ληφθεί υπόψη και η μη άριστη κατάσταση του συστήματος ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και του εξοπλισμού των αεροδρομίων στο εσωτερικό της χώρας, όπου η Ο.Α. πραγματοποιούσε πάνω από το 65% του έργου της.

Η παγκόσμια επιτυχία της κρατικής Ο.Α. στον τομέα της ασφάλειας πτήσεων, είναι αποτέλεσμα κύρια της συμβολής (άριστη κατάρτιση, εμπειρία και ευσυνειδησία - επαγγελματισμός) των εργαζομένων και ιδιαίτερα των ιπτάμενων και τεχνικών, χωρίς να υποτιμάται και η συμβολή των αρμόδιων υπαλλήλων της Υ.Π.Α. Δεν πρέπει να υποτιμηθεί το γεγονός ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν έχει σαν μοναδικό κριτήριο λειτουργίας τη μεγιστοποίηση των κερδών, αλλά ρίχνει ιδιαίτερο βάρος στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, με πρώτη την ασφάλεια των πτήσεων, δηλαδή στην προστασία της ζωής και της ακεραιότητας του επιβάτη.

Στις 30 Σεπτεμβρίου 1999 αεροσκάφος B732 της Ο.Α., έκανε αναγκαστική προσγείωση στο αεροδρόμιο του Ελληνικού χωρίς καθόλου τροχούς στο αριστερό σύστημα προσγείωσης. Παρά τη δύσκολη προσγείωση, το πλήρωμα του αεροσκάφους κάνοντας άψογους χειρισμούς, απέτρεψε τον κίνδυνο για τους επιβάτες, προσγειώνοντας, έστω και με τις ζάντες, το αεροσκάφος. Το περιστατικό αυτό αποδεικνύει ότι η ασφάλεια των πτήσεων είναι πολύ δύσκολη και απρόβλεπτη κατάσταση, που για να επιτευχθεί απαιτεί συνεργασία πολλών κλάδων και παραγόντων.

Πέρα από την καλή συντήρηση του αεροπορικού υλικού, το πλήρωμα διακυβέρνησης συμπληρώνει τον κανόνα για αξιόπιστες πτήσεις, ενώ το πλήρωμα καμπίνας αλλά και οι υπηρεσίες εδάφους (σε κατάσταση ανάγκης) συντελούν ώστε ακόμα και στις δύσκολες καταστάσεις να έχουν αίσιο τέλος.

## **8. Ένα σημαντικό βραβείο για την Ο.Α.**

Μπορεί συνεχώς να διαβάζουμε και να ακούμε ειδήσεις αρνητικές για τον εθνικό μας μεταφορέα που μεγεθύνονται υπερβολικά από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, αλλά σύμφωνα με δημοσίευμα του περιοδικού "Άλλη Πτήση", το 1999 η Ολυμπιακή Αεροπορία βραβεύτηκε ως η κορυφαία εταιρεία στην Ευρώπη στον τομέα συντήρησης.

Ανακοινώνοντας το βραβείο, ο Γενικός Γραμματέας της ευρωπαϊκής ακαδημίας κύριος Ν. Μέξης, τόνισε τη συμβολή της συντήρησης στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης και στην ώθηση που φιλοδοξούν να δώσουν στον τομέα και στη χώρα μας. Ειδικότερα για την απονομή του βραβείου στην Ο.Α. ο κ. Μέξης είπε: "Στα 42 χρόνια λειτουργίας της δεν απώλεσε κανένα αεροσκάφος που να οφείλεται σε τεχνικούς λόγους και αυτό είναι πολύ σημαντικό για μια αεροπορική εταιρεία".

Το βραβείο παρέλαβε ο τότε πρόεδρος της Ο.Α. κ. Γ. Ζυγογιάννης, ο οποίος μεταξύ άλλων είπε: "Η ικανοποίησή μας είναι τεράστια αφού η Ολυμπιακή μας προτιμήθηκε από άλλες μεγάλες αεροπορικές εταιρείες για το βραβείο αυτό. Τα 5,5 εκ. των επιβατών που μας προτιμούν κάθε χρόνο, γνωρίζουν ότι ταξιδεύοντας με την Ο.Α. ταξιδεύουν με τα φτερά μιας εταιρείας που θεωρείται και είναι από τις ασφαλέστερες στον κόσμο. Στη θέση μου σήμερα ίσως θα έπρεπε να είναι οι τεχνικοί της εταιρείας μας, διότι το βραβείο ανήκει σε αυτούς. Η παρουσία μου όμως σε αυτό το βήμα αντιπροσωπεύει το δικό τους μόχθο, τις δικές τους γνώσεις και εμπειρίες. Εύχομαι αυτή η τιμητική διάκριση να είναι μόνο η αρχή για την Ο.Α. και είμαι σίγουρος ότι η εταιρεία μας σε λίγο καιρό θα είναι σε θέση να αναφέρεται ως υπόδειγμα στο χώρο των αερομεταφορών και στους υπόλοιπους τομείς του έργου που προσφέρει..."

## **9. Η εμπειρία της Ολυμπιακής Αεροπορίας.**

Η Γενική Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών (Γ.Δ.ΤΕ.Υ.) της Ο.Α. κατέχει εμπειρία 40 ετών στη συντήρηση αεροσκαφών, δηλαδή σε ένα τομέα υψηλής τεχνολογίας με αυστηρές προδιαγραφές και απαιτήσεις.

Στη διάρκεια των ετών αυτών η Γ.Δ.ΤΕ.Υ. της Ο.Α. ανέπτυξε πολλές

πρωτοβουλίες που ενίσχυσαν τον αξιοζήλευτο βαθμό ασφάλειας πτήσεων της εταιρείας, καθώς η σωστή συντήρηση σημαίνει ασφάλεια.

Η Ολυμπιακή έχει ήδη πραγματοποιήσει περισσότερες από 1,5 εκ. ώρες πτήσης, χωρίς κανένα θανατηφόρο ατύχημα σε αεροσκάφος μεταφορών. Το ρεκόρ αυτό, που έχουν πολύ λίγες αεροπορικές εταιρείες στον κόσμο, είναι υψηλότερο του 50% του μέσου όρου ατυχημάτων των άλλων εταιρειών στον δυτικό κόσμο. Για τον λόγο αυτό η Ο.Α. κατέχει τον τίτλο μιας από τις πιο ασφαλείς αεροπορικές εταιρείες του κόσμου. Τα τελευταία 8 χρόνια διαθέτει 33 jet αεροσκάφη διαφόρων τύπων (B747, B737, B727, A300-600). Μεταφέρει 5,5 εκ. περίπου επιβάτες κατά έτος και πραγματοποιεί 24.000 πτήσεις ανά έτος ή 83.500 ώρες πτήσεως ανά έτος.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6**

### **1. Κοινωνική προσφορά της Ο.Α. - Αγγελιοφόρος ελληνικής κουλτούρας.**

Είναι γεγονός αναμφισβήτητο ότι η Ο.Α. έχει σχέση αλληλένδετη με τον τουρισμό. Η πορεία της επηρεάζει την εξέλιξη τόσο του τουριστικού κλάδου στη χώρα μας, όσο και τη δυναμική της πορείας των μεμονωμένων τουριστικών γεγονότων. Εξετάζοντας αυτή την αναπόσπαστη σχέση καταλήγουμε εύλογα στο συμπέρασμα ότι δεν θα μπορούσαμε να μελετήσουμε τον τουρισμό στην ολοκληρωμένη του διάσταση ανεξάρτητα από την Ολυμπιακή, αλλά ούτε και το αντίθετο. Η απόπειρα για ένα τέτοιο διαχωρισμό όμως θεωρείται αναγκαία, έτσι ώστε να φανερωθεί όχι μόνο η άμεση επίδραση που ασκούν αμοιβαία ο ένας τομέας στον άλλον, αλλά και το γεγονός ότι η Ολυμπιακή εισβάλλει δυναμικά και στον κοινωνικό τομέα προσφέροντας έργο εποικοδομητικό, επηρεάζοντας έτσι έμμεσα ακόμα και την τουριστική εξέλιξη και πορεία.

Μέσα από το κοινωνικό έργο της η Ολυμπιακή υιοθετεί όλο και περισσότερα ποιοτικά κριτήρια στην άσκηση της πολιτικής της και στην προσφορά υπηρεσιών στον ταξιδιώτη - τουρίστα. Σε αυτό το σημείο πραγματοποιείται και η αύξηση ανάμεσα σε δύο ακραίες θέσεις: του τουρισμού σαν ένα καθαρά παραγωγικό και οικονομικό φαινόμενο και του τουρισμού σαν ένα ανθρωποκεντρικό και κοινωνικό φαινόμενο. Ο πολίτης επιβάλλεται να βρίσκεται στην κορυφή των προτεραιοτήτων της Ολυμπιακής, προσφέροντάς του τη δέουσα ποιότητα όσον αφορά τις υπηρεσίες της, χωρίς όμως να παραβλέπεται ποτέ το αντίκτυπο που θα έχει βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα μια τέτοια παροχή, τόσο στον τουριστικό κλάδο, όσο και στον ευρύτερο οικονομικό κλάδο της εταιρείας. Η Ο.Α., "επενδύει" στην κοινωνική της πολιτική και προσφέρει υψίστης σημασίας παροχές, βελτιώνοντας και την ποιότητα των τουριστικών υπηρεσιών.

Μια τέτοια "επένδυση" όμως δεν είναι μονόδρομος γιατί, καθώς μια εταιρεία προσφέρει κοινωνικό έργο, αυτό θα αποφέρει και για την ίδια καρπούς. Στη συγκεκριμένη περίπτωση για την Ολυμπιακή αυτό σημαίνει αύξηση της ζήτησής της από τουριστικό - ταξιδιωτικό κοινό, αλλά και αποκατάσταση της φήμης της σαν εταιρεία και ειδικότερα σαν εθνικός αερομεταφορέας που κατανοεί, σέβεται και ενδιαφέρεται για την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ικανοποίηση των αναγκών του κοινού της.

Στα πλαίσια λοιπόν μιας κοινωνικής πολιτικής, χορηγούνται εκπτώσεις από την Ολυμπιακή Αεροπορία σε διάφορες κοινωνικές ομάδες, για την εξυπηρέτηση της κοινωνικής και περιφερειακής πολιτικής και των δημοσίων σχέσεων της κυβέρνησης, με απώλειες εσόδων για την Ολυμπιακή πολλών δις. Οι εκπτώσεις αυτές στα εισιτήρια εσωτερικού αφορούσαν ευρέα κοινωνικά στρώματα, όπως άτομα με ειδικές ανάγκες, εκπαιδευτικούς, δημόσιους υπαλλήλους, επιβάτες κοινωνικού τουρισμού ή μέλη συνεδρίων.

Κατά την διεξαγωγή των βουλευτικών εκλογών τεράστια επιβάρυνση δέχεται η κρατική Ο.Α. από τα τρία μεγαλύτερα κόμματα, κυρίως με δωρεάν μεταφορά των μελών των κομμάτων ή ψηφοφόρων τους, σε πτήσεις εσωτερικού ή και του εξωτερικού για την εξυπηρέτηση των ομογενών στην άσκηση των εκλογικών τους υποχρεώσεων.

Η ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 από την πατρίδα μας, δίνει την ευκαιρία στον εθνικό αερομεταφορέα να συμβάλλει στην, όσο το δυνατό καλύτερη διεξαγωγή τους, με την προσφορά υπηρεσιών ποιότητας στους αθλητές, τους συνοδούς τους και όσους θα ταξιδέψουν στην χώρα μας για να παρακολουθήσουν αυτή τη σημαντική διοργάνωση.

Ενδεικτική της ποιότητας και πιστότητας των υπηρεσιών, που προσέφερε ο κρατικός αερομεταφορέας, είναι η απόφαση της διοίκησης των Ε.Λ.Τ.Α. να επιστρέψει το σύνολο των εργασιών τους στην Ολυμπιακή Αεροπορία, που αφορούν τη μεταφορά του διεθνούς ταχυδρομείου μετά από διακοπή συνεργασίας κάποιων μηνών. Βασικό κριτήριο αυτής της απόφασης στάθηκε η υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται από την Ολυμπιακή.

Είναι επιτακτική ανάγκη λοιπόν για να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις των καιρών και ο διεθνής ανταγωνισμός, η κρατική αεροπλοΐα να εκσυγχρονίσει τα αεροσκάφη της, να βελτιώσει τις υπηρεσίες της, να εφαρμόσει νέο πρόγραμμα δρομολογίων, να αυξήσει τις πτήσεις της σε προορισμούς ιδιαίτερης εμπορικής σημασίας, έτσι ώστε να αυξηθεί η επιβατική κίνηση και κατά συνέπεια η παραγωγικότητα και εκμετάλλευση των αεροσκαφών της.

Μέσω της πορείας της Ο.Α. και του κοινωνικού της χαρακτήρα διαφαίνεται η προσφορά της στον ελληνισμό, καθώς ενώνει τις πέντε ηπείρους και φέρνει κοντά τους Έλληνες. Έτσι λοιπόν, με το κοινωνικό έργο που προσφέρει και τον ελληνισμό

που αποπνέει, δημιουργεί θετικά συναισθήματα στον ταξιδιώτη και ιδιαίτερα στον τουρίστα, πράγμα που αποτελεί κίνητρο ανάπτυξης του τουρισμού της χώρας μας.

## **2. Η κρατική συμπεριφορά και οι επιπτώσεις της στον τουρισμό.**

Οι μεγάλες δυνατότητες που είχε η Ο.Α. σαν εθνικός αερομεταφορέας να μείνει στην κορυφή, δεν αξιοποιήθηκαν σωστά. Το κράτος - ιδιοκτήτης με λανθασμένη συμπεριφορά, έκανε ανυπολόγιστο κακό στην Ολυμπιακή δημιουργώντας μεγάλα και άλυτα προβλήματα. Το κράτος ακολούθησε αντί επιστημονική μεθοδολογία κατά την πρόκριση διαφόρων βασικών επιλογών και κατά τη σύνταξη των αναπτυξιακών προγραμμάτων.

Οι διοικήσεις της Ο.Α. ουδέποτε εργάστηκαν προς όφελος της εταιρείας αλλά, αντίθετα, για την εξυπηρέτηση πελατειακών συμφερόντων των κυβερνήσεων που τις διόριζαν. Παρουσιάστηκαν περιπτώσεις παραβίασης, εκ μέρους των διοικούντων, των στοιχειωδών κανόνων που δημιούργησε το καθεστώς της αδιαφάνειας, το οποίο ευνόησε τη δημιουργία "κλειστών κυκλωμάτων" συμφερόντων μέσα στην Ολυμπιακή. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα μεγάλες σπατάλες, ανορθολογικές και γι' αυτό ζημιογόνες για την εταιρεία επιλογές. Οι λανθασμένες αυτές επιλογές εντοπίζονται στην κατανομή εργασίας και στην επιλογή προσωπικού. Αυτό οδήγησε στην προβληματική λειτουργία των περισσότερων τομέων επίγειας εξυπηρέτησης.

Επισημαίνονται σημαντικές ελλείψεις στους τομείς της διοίκησης και της ηγεσίας αλλά και εξειδικευμένου προσωπικού. Η Ο.Α. έχει υποφέρει πολύ από το αδύναμο μάνατζμεντ. Απορεί να υπήρχαν πολύ έμπειρα άτομα που φέρονταν πραγματικά σαν επαγγελματίες, όμως οι μισθοί ήταν χαμηλοί. Απουσιάζει το συλλογικό πνεύμα στην εργασία, κάτι που είναι ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματική λειτουργία της ανταγωνιστικής και επιθετικής αεροπορικής εταιρείας όπως η Ο.Α. Η προγραμματισμένη και οργανωμένη κατάρτιση των εργαζομένων είναι ελάχιστη ή και ανύπαρκτη.

Ένα άλλο πρόβλημα που απέρρευε από την κρατική συμπεριφορά ήταν η κατάσταση του παλιού αεροδρομίου, που ήταν η "αχίλλειος πτέρνα" των αερομεταφορών στην

Ελλάδα. Η εικόνα του ήταν άθλια και στη συνείδηση του ταξιδιώτη είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον αερομεταφορέα που τον εξυπηρετεί. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα τον αρνητικό επηρεασμό της άποψης του ταξιδιώτη και ιδιαίτερα του τουρίστα, για την Ολυμπιακή και κατ' επέκταση την χώρα την οποία επισκέπτεται.

Σημαντικό πλήγμα λόγω της κρίσης της Ολυμπιακής δέχθηκε ο τουρισμός. Εξάλλου ο τουρισμός, εξαιτίας της ιδιόμορφης φύσης του και της ευαισθησίας του, επηρεάζεται από κάθε σημαντική αλλαγή που γίνεται στην Ελλάδα, πόσο μάλλον από ένα τόσο αναπόσπαστο κομμάτι του, την Ο.Α.

Οι αερομεταφορές παίζουν σημαντικό ρόλο στην υποστήριξη και ανάπτυξη του τουρισμού. Η υποδομή, η ποιότητα και το κόστος των προσφερόμενων υπηρεσιών στα αεροδρόμια είναι ένα πολύ σημαντικό κομμάτι. Συγχρόνως όμως, κρίσιμο ρόλο έχουν να διαδραματίσουν και οι αεροπορικές εταιρείες της χώρας που στηρίζουν τον τουρισμό.

Στη χώρα μας η συμβολή της Ολυμπιακής, σαν εθνικός αερομεταφορέας, είναι από τις σπουδαιότερες στην τουριστική ανάπτυξη. Οι ανθρωπίνι πόροι έχουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην ανάπτυξη και ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Στην περίπτωση της Ολυμπιακής, ο παράγοντας άνθρωπος δεν λειτούργησε σωστά. Οι σκόπιμα ή μη, λανθασμένες κινήσεις του κράτους - ιδιοκτήτη της, μείωσαν την ποιότητα και αύξησαν το κόστος της εταιρείας. Αποτέλεσμα αυτού ήταν η δημιουργία προβλημάτων και σύγχυσης στην επιχείρηση, αλλά και άμεσες αρνητικές συνέπειες στον τουρισμό.

Ο τουρισμός, συνεχίζοντας την ανοδική τάση που είχε πάντα, αυξήθηκε όπως ήταν αναμενόμενο, όμως με μικρότερο ρυθμό από τον προβλεπόμενο. Επίσης, μειώθηκε η ποιότητα του εισερχόμενου τουρισμού, με αποτέλεσμα τη μείωση του συναλλάγματος στη χώρα μας.

Θεωρώντας όμως τη σχέση Ολυμπιακής και τουρισμού αμφίδρομη, πρέπει να πούμε ότι δεν είναι μόνο ο τουρισμός που επηρεάστηκε από τα προβλήματα στις αερομεταφορές, αλλά να λάβουμε υπόψη μας το γεγονός ότι η αεροπορική κίνηση, από και προς την Ελλάδα, κυριαρχείται από την τουριστική κίνηση και επηρεάζεται άμεσα από τις μεταβολές στον τουρισμό. Οι υψηλές τιμές των πακέτων προς την Ελλάδα, η χαμηλή ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών, η ανεπάρκεια εκσυγχρονισμού των υπαρχόντων εγκαταστάσεων, καθώς και η παράλληλη ανάπτυξη της υποδομής των



γειτονικών μεσογειακών χωρών, αποτελούν σοβαρούς ανασταλτικούς παράγοντες για την ανάπτυξη του τουρισμού και των αερομεταφορών.

Η στροφή προς την ποιότητα των παρεχόμενων τουριστικών υπηρεσιών και η ανάπτυξη άλλων μορφών τουρισμού (π.χ. συνεδριακός τουρισμός), η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου (με παράλληλη συγκράτηση των τιμών και των χρεώσεων π.χ. στα τέλη αεροδρομίων), αποτελούν απαραίτητες προϋποθέσεις για τη μακροχρόνια και βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού στην Ελλάδα και κατ' επέκταση και των αερομεταφορών.

### **3. Προσπάθειες ιδιωτικοποίησης της Ο.Α.**

Η Ολυμπιακή Αεροπορία υπήρξε στην εποχή της δόξας της το καμάρι του Ομίλου του Αριστοτέλη Ωνάση, ενός ανθρώπου που αποτέλεσε θρύλο για τον ελληνικό επιχειρηματικό και εφοπλιστικό κόσμο του προηγούμενου αιώνα. Με την κρατικοποίησή της το 1976 το Ελληνικό Δημόσιο ανέλαβε μία, μοντέρνα για τα δεδομένα της εποχής, εταιρεία και την ενέπλεξε στα δίκτυα του πελατειακού πολιτικού συστήματος της μεταπολίτευσης. Χρησιμοποιήθηκε συχνά ως προεκλογικό όπλο προσλήψεων και μεταφοράς ετεροδημοτών. Ο κρατικός μηχανισμός αποδείχτηκε και στην περίπτωση της Ολυμπιακής Αεροπορίας ένας πολύ κακός επιχειρηματίας.

Από τις αρχές της δεκαετίας του '90 είχε γίνει πασιφανές ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία ήταν μια ιδιαίτερα ζημιογόνα εταιρεία που φόρτωνε τα ελλείμματά της στον κρατικό προϋπολογισμό. Και όλα αυτά ενώ ήταν μονοπώλιο στις γραμμές του εσωτερικού. Ξεκίνησαν λοιπόν οι πρώτες σκέψεις και προσπάθειες για την πώλησή της σε κάποιο στρατηγικό επενδυτή. Οι ελληνικές Κυβερνήσεις υπό το βάρος του πολιτικού κόστους και του ισχυρού λόμπι των εργαζομένων της ανέβαλλαν διαρκώς την ιδιωτικοποίηση της, με αποτέλεσμα οι Έλληνες φορολογούμενοι και οι χρήστες των υπηρεσιών της να φέρουν το βάρος αυτής της πολιτικής.

Η απελευθέρωση της αγοράς των αεροπορικών υπηρεσιών και η είσοδος στον κλάδο των πτήσεων εσωτερικού νέων μικρών εταιρειών (όπως η Cronus, η Aegean και η Axon) κατέστησαν την κατάσταση της εταιρείας δυσχερέστερη. Παράλληλα, οι συνεχείς καθυστερήσεις των πτήσεων και οι απεργιακές κινητοποιήσεις - κατά την

προσπάθεια της Κυβέρνησης να αναδιοργανώσει την εταιρία και να ανασυγκροτήσει τις δαπάνες μισθοδοσίας - οδήγησαν σε απώλεια του μεριδίου αγοράς στις διεθνείς πτήσεις.

Μια βασική συνταγή για την πώληση ενός στοιχείου ενεργητικού είναι η διαπραγμάτευση να γίνει όταν αυτό έχει τη μέγιστη δυνατή αξία. Αντί αυτού, η Ελληνική Κυβέρνηση προχωρά στην οριστική πώληση της Ολυμπιακής, όταν η τελευταία έχει σχεδόν απαξιωθεί. Αποδεικνύεται έτσι κακός πωλητής, αφού οι υποψήφιοι αγοραστές γνωρίζουν ότι ο πωλητής θέλει να απαλλαγεί από αυτό το βάρος πάση θυσία για δημοσιονομικούς και μόνο λόγους. Δεν είναι λοιπόν παράξενο που πέρυσι καμία από τις τρεις προσφορές που υπήρχαν (της Αχον, της IAS και των Κυπριακών Αερογραμμών) δεν ήταν εντυπωσιακή, αλλά - αντιθέτως - ζητούσαν από το Ελληνικό Δημόσιο να συμμετάσχει στο βάρος της ιδιωτικοποίησης. Πράγματι, η Αχον (που σύμφωνα με τους συμβούλους της ιδιωτικοποίησης, την CSFB, είχε κάνει την πιο αξιόπιστη πρόταση) επιθυμούσε να κρατήσει το ήμισυ περίπου του προσωπικού (η Κυβέρνηση είχε δεσμευθεί για τη μετάταξη των υπολοίπων), καθώς και την απορρόφηση ποσοστού εσόδων με τη μορφή προμήθειας.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας ήταν το τελευταίο πεντάμηνο του 2001. Υποψήφιος εταιρείες για την αγορά της Ο. Α. τότε ήταν η Αχον, η IAS και οι Κυπριακές Αερογραμμές. Τον Αύγουστο, λοιπόν, του 2001, μην έχοντας και καλύτερη προσφορά για την ιδιωτικοποίησή της η Ο.Α., συνέχισε τις διαπραγματεύσεις με την Αχον του Θ. Λιακουνάκου για βελτίωση και αποσαφήνιση των όρων πώλησης. Τα Υπουργεία Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών επισήμαιναν ότι η Ολυμπιακή θα πουληθεί μόνο εφόσον θα προσφερθούν μετρητά. Το Ι.Κ.Α. με εγκυκλίους του θέσπισε τους όρους και τις ειδικές προϋποθέσεις υποχρεωτικής και προαιρετικής αποχώρησης και συνταξιοδότησης του διοικητικού, τεχνικού και λοιπού προσωπικού της Ο.Α., της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας και της Olympic Catering.

Τίτλοι όπως *"Στην τελική ευθεία για Ο.Α."* κυριαρχούσαν σε όλες τις εφημερίδες με βασικό αγοραστή την Αχον και δευτερεύοντες την IAS και τις Κυπριακές Αερογραμμές. Σύμφωνα με δηλώσεις του κ. Λιακουνάκου η τελική απόφαση θα ερχόταν τον Σεπτέμβριο του 2001. Η Ολυμπιακή Αεροπορία παρουσίαζε ήδη μεγάλα ελλείμματα που είχαν αρχίσει να γίνονται δυσβάσταχτα για την ίδια τη λειτουργία της. Από μεριά της η σύμβουλος εταιρεία Credit Suisse First Boston (C.S.F.B.) θεωρούσε ότι οι διαφορές μεταξύ Κυβέρνησης και Αχον ήταν δύσκολο να γεφυρωθούν. Στο

τέλος του μήνα ανακοινώθηκε πως λόγω του συνεδρίου του ΠΑ.ΣΟ.Κ θα υπάρξει αναβολή των διαπραγματεύσεων μέχρι τις 31 Οκτωβρίου 2001.

Παράλληλα οι προσφορές των τριών υποψήφιων εταιρειών στις αρχές του Σεπτεμβρίου ξεκίνησαν να διαφοροποιούνται, ενώ η Κυβέρνηση ετοιμαζόταν να υπογράψει προσύμφωνο με την Αχον. Την ίδια περίοδο οι κ.κ. Βαρδινογιάννης και Αγγελόπουλος δείχνουν ενδιαφέρον για την αγορά της Ο.Α. στο πλαίσιο της κοινοπραξίας με τους Αυστραλούς (IAS), με αποτέλεσμα να αρχίσουν να αλλάζουν τα δεδομένα. Όλα δείχνουν πως το θρίλερ της πώλησης θα συνεχιστεί για πολύ καιρό ακόμα.

Την δύσκολη αυτή κατάσταση έρχεται να επιβαρύνει το τρομοκρατικό χτύπημα στις Η.Π.Α. στις 11 Σεπτεμβρίου 2001. Πτήσεις άρχισαν να ματαιώνονται ενώ παράλληλα από μεριά τους οι εργαζόμενοι στην Ο.Α. ξεκίνησαν μεγάλες κινητοποιήσεις, αντιδρώντας για την ιδιωτικοποίηση της εταιρείας. Συγχρόνως όλες οι αεροπορικές εταιρείες απευθύνονται στις Κυβερνήσεις εγείροντας αιτήματα για πακέτα οικονομικής βοήθειας, μια και ο κλάδος των μεταφορών βρισκόταν σε μεγάλη κρίση μετά το τρομοκρατικό χτύπημα. Την ευκαιρία αυτή προσπάθησε να εκμεταλλευτεί η Αχον πιέζοντας την Ο.Α., που βρισκόταν σε δυσχερή οικονομική κατάσταση. Τα δεδομένα όμως δεν ήταν καθόλου ευνοϊκά για την Ολυμπιακή.

Τον Οκτώβριο του 2001 η Ομοσπονδία Σωματείων Πολιτικής Αεροπορίας (Ο.Σ.Π.Α.) απειλούσε με κινητοποιήσεις αντιτιθέμενη στην ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας και ζητούσε από την Κυβέρνηση να ενισχύσει οικονομικά την εταιρεία. Στις 18 του μήνα έληγε η τελευταία προθεσμία για την ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων μεταξύ του συμβούλου ιδιωτικοποίησης της Ο.Α. (C.S.F.B) και των εκπροσώπων της Αχον. Όμως όπως ανακοινώθηκε η απόφαση για την Ολυμπιακή θα ερχόταν μετά τον ανασχηματισμό της Κυβέρνησης, παίρνοντας παράταση ακόμα μία φορά. Και βέβαια παράταση, στην παράταση των διαπραγματεύσεων, στο τέλος του μήνα έφερε το γεγονός ότι μετά τον ανασχηματισμό θα έπρεπε να ενημερωθεί ο νέος Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών κ. Ν. Χριστοδουλάκης από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χρ. Βερελή. Η νέα προθεσμία ορίστηκε για τις 15 Νοεμβρίου.

Το Νοέμβριο της ίδιας χρονιάς, σύμφωνα με δημοσιεύματα των εφημερίδων, οι διαπραγματεύσεις με την Αχον "κόλλησαν" στα προβλήματα κεφαλαιακής επάρκειας

του ομίλου Λιακουνάκου. Εκείνη την περίοδο συζητιόταν η σύμπραξη των δύο υποψηφίων Αχον & IAS, γεγονός που αντιμετωπίστηκε με μεγάλη επιφύλαξη έως και αρνητικά από την πλευρά των ελλήνων επιχειρηματιών κ. κ. Βαρδινογιάννη και Αγγελόπουλο. Η Ολυμπιακή από μεριά της προέβη σε απολύσεις 500 συμβασιούχων εργαζομένων, ενώ σχεδίαζε την απόλυση άλλων 170 υπαλλήλων. Η κατάσταση μετά τις κινητοποιήσεις των εργαζομένων οδηγήθηκε στη Δικαιοσύνη.

Σειρά τώρα είχε η IAS, αφού τα πράγματα με την Αχον δεν έφεραν το επιθυμητό αποτέλεσμα, όμως η Κυβέρνηση άφησε ανοιχτό το ενδεχόμενο της πώλησης για το τέλος του 2001.

Το 2002 η Κυβέρνηση εξετάζει δύο εναλλακτικά σενάρια σύμφωνα με τα οποία θα καταφέρει η Ολυμπιακή Αεροπορία να συνεχίσει τη λειτουργία της σε βιώσιμο επίπεδο.

Το πρώτο σενάριο είναι η πρόταση που είχαν υποβάλλει ο επιχειρηματίας Π. Βαρδινογιάννης και οι πιλότοι της εταιρείας. Το σχέδιο προβλέπει τη δημιουργία εκ του μηδενός μιας νέας εταιρείας ("Νέα Ολυμπιακή"), η οποία θα ελέγχεται από ιδιωτικά κεφάλαια (κατά 51%) και θα αναλάβει το πτητικό έργο της Ο.Α., απορροφώντας το προσωπικό που είναι απαραίτητο. Όσον αφορά τις υπόλοιπες δραστηριότητες του Ομίλου της Ολυμπιακής, αυτές θα παραμείνουν σε επιχειρησιακή λειτουργία με στόχο να εξελιχθούν σε αυτόνομες θυγατρικές (handling αεροσκαφών, τεχνική υποστήριξη κ.ά.) που θα πουληθούν στη συνέχεια ξεχωριστά. Το σχέδιο αυτό δείχνει μέχρι στιγμής να είναι το πλέον επιθυμητό από την Κυβέρνηση, καθώς απαιτεί τις λιγότερες δυνατές απώλειες προσωπικού, ενώ συμβαδίζει και με την πολιτική της Ε.Ε. για τη μελλοντική εικόνα των αερομεταφορών στην Ευρώπη. Όπως αναφέρουν τα δημοσιεύματα, άγνωστο παραμένει αν ο Π. Βαρδινογιάννης καταφέρει να εξασφαλίσει αυτή τη φορά τα απαιτούμενα δεσμευμένα κεφάλαια.

Το δεύτερο σχέδιο προβλέπει την δημιουργία ενός βαλκανικού κονσόρτσιουμ με "πυρήνα" την Ολυμπιακή και συμμετοχή των κρατικών αεροπορικών εταιριών της Βουλγαρίας (Balkan), της Ρουμανίας (Tarom) και της Γιουγκοσλαβίας (JAT). Στόχος είναι η δημιουργία ενός βαλκανικού αερομεταφορέα στα πρότυπα της SAS, που θα μπορέσει να σταθεί με αξιώσεις απέναντι στον διεθνή ανταγωνισμό. Η πρόταση αυτή κατατέθηκε τον Ιούλιο στον Υπουργό Μεταφορών από τους εκπροσώπους ομάδας Ελληνοαμερικανών επιχειρηματιών, που υποστηρίζουν ότι έχουν ήδη εξασφαλίσει και

τα απαραίτητα - αμερικάνικα - κεφάλαια.

Το τελευταίο σχέδιο που επεξεργάζεται η κυβέρνηση του Κ. Καραμανλή θέλει την δημιουργία μίας νέας εταιρείας μεικτού σχήματος, που θα φέρει το όνομα Olympic Air, δηλαδή μία μίνι Ολυμπιακή, με προσωπικό που δεν θα ξεπερνά τα 4,500 άτομα κ δίκτυο δρομολογίων που θα είναι αισθητά περιορισμένο σε σχέση με σήμερα.

Το επιχειρησιακό σχέδιο για την Olympic Air παρουσιάστηκε από τη σύμβουλο Sabre, στις αρχές του Γενάρη στο Λονδίνο, σε κυβερνητικό επιτελείο με επικεφαλής τον υφυπουργό Οικονομικών Πέτρο Δούκα.

Η Olympic Air, σύμφωνα με το σχέδιο της Sabre, θα κρατήσει περίπου τα 2/3 των δραστηριοτήτων του σημερινού ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Με στόλο το πολύ 30 αεροσκαφών, η νέα εταιρεία θα προχωρήσει σε δραστικές περικοπές προορισμών και συχνοτήτων στο ευρωπαϊκό και το διηπειρωτικό δίκτυο (Αγγλία, Γερμανία, Νότια Αφρική), διατηρώντας μόνο τα δρομολόγια προς τις ΗΠΑ.

Αυτό σημαίνει ότι θα απωλέσει μερίδιο αγοράς και πολύτιμου τζίρου, καθώς θα κινείται σε μία μικρότερη αγορά, θα έχει μειωμένα έσοδα και θα παραχωρήσει ζωτικό χώρο σε άλλους αερομεταφορείς.

Η σμίκρυνση της εταιρείας θα έχει και σαν συνέπεια την μείωση του προσωπικού. Περίπου 2000 – 2500 εργαζόμενοι θα οδηγηθούν στην έξοδο, είτε μέσω μετατάξεως είτε μέσω εθελουσίας εξόδου. Αρχικά σχεδιαζόταν να ζητηθεί από τους εργαζόμενους να παραιτηθούν των αποζημιώσεων τους και να μεταφερθούν (στο μεγαλύτερο μέρος τους) στη νέα εταιρεία με κατοχυρωμένη την προϋπηρεσία τους.

Φαίνεται όμως πως υπάρχει πρόβλημα ως προς την υλοποίηση αυτού του σχεδίου. Έτσι, τώρα η κυβέρνηση υπολογίζει ότι μόνο για τις αποζημιώσεις θα απαιτηθούν έως και 250 εκατ. ευρώ.

Ήδη, εκπονείται πρόγραμμα πρόωρης συνταξιοδότησης για τμήμα του προσωπικού, όμως ο μεγαλύτερος αριθμός των εργαζομένων θα αποζημιωθεί κανονικά και στη συνέχεια θα προσληφθεί από τη νέα εταιρεία με νέες συμβάσεις, νέους μισθούς και νέους κανονισμούς.

#### 4. Επιβατική κίνηση περιόδου 1990 – 2005.

##### Α. ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ.

| ΕΤΟΣ | ΕΠΙΒΑΤΕΣ  | ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ |
|------|-----------|----------------------|
| 1990 | 2.817.033 | 3.677.177            |
| 1991 | 2.333.000 | 3.075.516            |
| 1992 | 2.361.934 | 3.300.333            |
| 1993 | 2.218.666 | 3.282.906            |
| 1994 | 2.203.751 | 3.276.499            |
| 1995 | 2.377.535 | 3.342.020            |
| 1996 | 2.601.588 | 3.438.788            |
| 1997 | 2.912.906 | 3.652.897            |
| 1998 | 2.538.168 | 3.227.080            |
| 1999 | 2.449.657 | 3.522.882            |
| 2000 | 2.234.966 | 3.531.054            |
| 2001 | 1.988.335 | 3.507.244            |
| 2002 | 1.992.582 | 3.512.321            |
| 2003 | 1.976.689 | 3.503.789            |
| 2004 | 2.125.548 | 3.581.081            |
| 2005 | 1.999.003 | 3.525.776            |

**Παρατηρήσεις:** Μέχρι το 1998 η επιβατική κίνηση αυξανόταν ή μειωνόταν ανάλογα με τις προσφερόμενες θέσεις. Από το 1998 και μετά παρατηρούμε ότι παρότι οι προσφερόμενες θέσεις αυξάνονται, η επιβατική κίνηση μειώνεται. Αυτό οφείλεται στην ίδρυση νέων αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα με αποτέλεσμα την ύπαρξη ανταγωνισμού, ο οποίος μείωσε αισθητά την πληρότητα των αεροσκαφών της Ολυμπιακής.

**Β. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ.**

| ΕΤΟΣ | ΒΟΡΕΙΟΣ<br>ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ<br>Σ | ΝΟΤΙΟΣ<br>ΑΦΡΙΚΗ | ΒΟΡΕΙΟΣ<br>ΑΦΡΙΚΗ | ΕΥΡΩΠΗ    | ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ/<br>ΑΣΙΑ | ΣΥΝΟΛΟ<br>ΕΠΙΒΑΤΩΝ |
|------|---------------------------|------------------|-------------------|-----------|--------------------|--------------------|
| 1990 | 204.741                   | 44.618           | 111.548           | 1.709.879 | 127.901            | 2.198.597          |
| 1991 | 158.403                   | 33.337           | 78.353            | 1.355.877 | 106.652            | 1.732.622          |
| 1992 | 203.430                   | 37.256           | 113.672           | 1.768.368 | 116.787            | 2.123.836          |
| 1993 | 223.351                   | 42.638           | 101.399           | 1.776.700 | 145.578            | 2.289.666          |
| 1994 | 226.197                   | 46.227           | 106.766           | 2.012.601 | 153.659            | 2.545.450          |
| 1995 | 262.033                   | 48.900           | 107.580           | 1.990.136 | 77.801             | 2.486.450          |
| 1996 | 280.454                   | 55.787           | 118.862           | 2.050.421 | 90.241             | 2.595.765          |
| 1997 | 298.190                   | 48.076           | 115.972           | 2.302.723 | 109.149            | 2.874.110          |
| 1998 | 264.854                   | 42.916           | 76.912            | 2.115.576 | 120.523            | 2.620.781          |
| 1999 | 259.632                   | 50.999           | 95.954            | 2.129.176 | 87.864             | 2.623.625          |
| 2000 | 276.566                   | 48.415           | 105.420           | 2.463.991 | 78.241             | 2.972.633          |
| 2001 | 234.892                   | 53.684           | 88.552            | 2.347.187 | 78.746             | 2.803.061          |
| 2002 | 242.325                   | 51.442           | 92.628            | 2.345.182 | 80.003             | 2.811.580          |
| 2003 | 245.485                   | 50.589           | 93.538            | 2.368.597 | 80.965             | 2.839.174          |
| 2004 | 252.235                   | 51.186           | 95.758            | 2.428.698 | 82.451             | 2.910.328          |
| 2005 | 250.548                   | 49.583           | 94.112            | 2.398.874 | 81.723             | 2.874.840          |

**Παρατηρήσεις:** Στο σύνολο των επιβατών εξωτερικού παρατηρούμε ότι η επιβατική κίνηση παρουσιάζει μια σταθερή ανοδική πορεία, χωρίς όμως μεγάλες διακυμάνσεις. Τη μεγαλύτερη και συνεχώς ανοδική κίνηση παρουσιάζει η Ευρώπη, στην οποία ανήκει σχεδόν το σύνολο των επιβατών. Η μεγάλη μείωση των επιβατών σε Αυστραλία / Ασία το 1995, οφείλεται στο ότι το 1994 καταργήθηκε η γραμμή για Τόκιο.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- 1. Λαϊνός Ιωάννης**, «*Οικονομική Εναέριων Μεταφορών*», Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα - Πειραιάς 1995, σελ. 73 - 74, 82-83, 355-356
- 2. Νίκος Γ. Ηγουμενάκης, Κώστας Ν. Κραβαρίτης, Περικλής Ν. Λύτρας**, «*Εισαγωγή στον Τουρισμό*», Εκδ. INTERBOOKS, Αθήνα 1998, σελ.50-51, 80-82,190-193
- 3. Βαρβαρέσος Στέλιος**, «*Τουρισμός, έννοιες, μεγέθη, δομές, η ελληνική πραγματικότητα*», Εκδ. Προπομπός, Αθήνα 1998. σελ. 80, 96-97
- 4. Βαρβαρέσος Στέλιος**, «*Τουρισμός, Οικονομικές προσεγγίσεις*», Εκδ. Προπομπός, Αθήνα 1997, σελ. 104-105
- 5. Ολυμπιακή Αεροπλοΐα**, «*Μια σύγχρονη αναπτυσσόμενη εταιρεία αερομεταφορών με πολλαπλούς κοινωνικούς σκοπούς*», στο ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ, Τεύχος 5, σελ. 27-30
- 6. Περιοδικό του πολιτιστικού κέντρου εργαζομένων στην Ο.Α., ΑΛΛΗ ΠΤΗΣΗ**, «*Οι Μακεδονικές Αερογραμμές κατακτούν τους αιθέρες*», Αριθμός φύλλου 20, Οκτώβριος-Δεκέμβριος 1999, σελ. 8-9  
«*Δύο σημαντικά βραβεία για την Ο. Α.*», Αριθμός φύλλου 20, Οκτώβριος-Δεκέμβριος 1999, σελ. 21  
«*Απρόβλεπτες καταστάσεις και ασφάλεια πτήσεων*», Αριθμός φύλλου 20, Οκτώβριος-Δεκέμβριος 1999, σελ. 22

## **ΠΗΓΕΣ**

1. Γραφείο Τύπου Ολυμπιακής Αεροπορίας.
2. Γενική Δ/ση Marketing, Τομέας Διαχείρισης Δικτύου, Υπηρεσία Ανάλυσης Δικτύου.
3. Γενική Δ/ση Πωλήσεων και Διανομής, Πωλήσεις Εξωτερικού.
4. Εταιρική Μονάδα Ανθρώπινου Δυναμικού.

## **NON-PAPER**

[www.olympic-airways.gr](http://www.olympic-airways.gr)