

# ΑΡΑΓΕΣ

## Αριστερή Αγωνιστική Ενωτική Συσπείρωση

συμμετέχουν ανένταχτοι/ες αγωνιστές-αγωνίστριες και:

Π Αριστερή Αγωνιστική  
αρέμβαση εργαζόμενων  
μηχανικών

αριστερή Στροφή

συσπείρωση  
αριστερων μηχανικών

TOMH  
ΑΥΤΟΝΟΜΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

**Θέμα:** Ολική απώλεια ραδιοεπικοινωνιών και κλείσιμο FIR Αθηνών

Στις 04/01/2026 εκδηλώθηκε εκτεταμένη διαταραχή στις Υπηρεσίες Επικοινωνιών του ΑΘΗΝΑΙ FIR η οποία διήρκεσε 8 ώρες προκαλώντας μία άνευ προηγουμένου κρισιακή και επικίνδυνη κατάσταση στις αερομεταφορές. Για τα πρώτα 59 λεπτά, και προς αποφυγή πιθανότητας αεροπορικής σύγκρουσης, επιβλήθηκε πλήρης περιορισμός χωρητικότητας (zero rate) και εφαρμόστηκαν διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

Το συγκεκριμένο περιστατικό δεν είναι το πρώτο (σύμφωνα με το [Πόρισμα της Επιτροπής Διερεύνησης](#) 12/01/2026) αλλά είναι σίγουρα το πιο εκτεταμένο που έχει υπάρξει ποτέ στην ελληνική αεροπλοΐα.

Η προαναφερθείσα κρίση δεν προήλθε εν κενώ καθώς μόνο το τελευταίο 6μηνο είχαν υπάρξει σαφείς ενδείξεις/προειδοποιήσεις όπως φαίνονται από:

- 1) [Το δελτίο τύπου ΕΝΗΜΑΕΚ/ΥΠΑ , 21/08/2025](#) στο οποίο οι συνάδελφοι από την Ένωση Ηλεκτρονικών Μηχανικών ενημέρωσαν για σοβαρή βλάβη στις εγκαταστάσεις της ΥΠΑ στον λόφο Μερέντα στο Μαρκόπουλο Αττικής, με αποτέλεσμα να τεθεί εκτός λειτουργίας το Τερματικό Radar Μερέντας καθώς και οι εφεδρικές συχνότητες της Προσέγγισης Αθηνών
- 2) [την παραπομπή της Ελλάδας στο δικαστήριο της Ε.Ε για τον κανονισμό PBN](#). Ο κανονισμός PBN αποσκοπεί στη βελτιστοποίηση των διαδρομών υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας και των διαδικασιών προσέγγισης. Η Ελλάδα δεν έχει δημοσιεύσει τις απαιτούμενες διαδικασίες προσέγγισης PBN σε 44 άκρα διαδρόμων, οι οποίες θα έπρεπε να είχαν δημοσιευθεί έως τον Δεκέμβριο του 2020.
- 3) [και από την ακόλουθη ανακοίνωση της ΕΕΕΚΕ στις 15/12/2025](#) η οποία πέρα από τις καθυστερήσεις στον κανονισμό PBN, ενημέρωνε για τη μη υπογραφή σύμβασης προμήθειας για νέα συστήματα επιτήρησης και για τις αλληπάλλληλες καθυστερήσεις στην αγορά νέων συστημάτων επικοινωνίας (VCRS).

Παρόλη την αρχική προσπάθεια από μεριάς ηγεσίας ΥΠΑ να χρεωθεί η ολική απώλεια του συστήματος επικοινωνιών σε κυβερνοεπίθεση, η αστοχία των απαραίτητων

συστημάτων ασφαλείας καθώς και των διαρκών πολιτικών υποχρηματοδότησης είναι παραπάνω από προφανής.

Η Ένωση Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας αλλά και η Ένωση Ηλεκτρονικών Μηχανικών Εναέριας Κυκλοφορίας εδώ και χρόνια αναδεικνύουν τα διαρκή προβλήματα που προκύπτουν από τα απαρχαιωμένα συστήματα αεροναυτιλίας, τον ιδιωτικοποιημένο ΟΤΕ αλλά και την υποστελέχωση του κλάδου. Δεδομένα που καθιστούν αδύνατη την απρόσκοπτη και με ασφάλεια διενέργεια του έργου της υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Με βάση τα παραπάνω αλλά και το πόρισμα της διορισμένης επιτροπής διερεύνησης του περιστατικού καθώς και από το [Δελτίο Τύπου της ΕΠΕ](#) (Ένωση Πληροφορικών Ελλάδος) είναι πλέον ξεκάθαρο ότι:

1. Δεν υπήρξε ποτέ κανένα ζήτημα Κυβερνοασφάλειας όπως αρχικά άφησε να εννοηθεί η διοίκηση της ΥΠΑ
2. Το περιστατικό οφείλεται ξεκάθαρα σε ολική απώλεια τηλεπικοινωνιών εδάφους-αέρος λόγω της παλαιότητας του εξοπλισμού ο οποίος έχει καταρρεύσει και παλαιότερα
3. Το περιστατικό αυτό ανέδειξε για μία ακόμη φορά την έλλειψη του εθνικού αερολιμένα σε επαρκές, πιστοποιημένο και εξειδικευμένο προσωπικό είτε στο κομμάτι των μηχανικών Εναέριας Κυκλοφορίας είτε στο κομμάτι των Ελεγκτών ΕΚ
4. Λόγω της παλαιότητας των συστημάτων δεν υπάρχει καμία δυνατότητα καταγραφής και ιχνηλάτησης σφαλμάτων
5. Ο εξοπλισμός της ΥΠΑ αλλά και του ΟΤΕ (ως βασικού παρόχου τηλεπικοινωνιών) είναι τόσο ξεπερασμένος που πλέον δεν καλύπτεται σαν επισκευή ούτε από τις κατασκευάστριες εταιρείες
6. Η πολυδιάσπαση των τεχνικών ομάδων (μηχανικοί Εναέριας Κυκλοφορίας / τεχνικοί ΟΤΕ) και η έλλειψη κεντρικής διαχείρισης κάτω από μία ενιαία δημόσια διοίκηση δημιουργεί επιχειρησιακά κωλύματα και μεγάλες καθυστερήσεις σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης

Στα παραπάνω να σημειωθεί ότι και Συντονιστική Επιτροπή Ευρωπαϊκών Ενώσεων Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας (ATCEUC) έχει εκφράσει την έντονη ανησυχία της για την πρωτοφανή αστοχία τόσο των κύριων όσο και των εφεδρικών συστημάτων ασφαλείας του Κέντρου Ελέγχου Περιοχής Αθηνών.

Συνιστά πρόκληση ότι έχουν περάσει ήδη 2 μήνες από το περιστατικό και η μόνη μέριμνα της πολιτείας μέχρι στιγμής ήταν ο εξαναγκασμός σε παραίτηση του διοικητή της ΥΠΑ κ. Σαουνάτσου καθώς και η εξευτελιστική πρόσκληση ιδιωτών (Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε, Fraport Greece, Aegean, Sky Express, ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ) για να “δωρίσουν” στο ελληνικό κράτος καινούριο σύστημα VCRS (Voice Communication & Recording System).

Οι δωρεές ιδιωτών σε επιμέρους κομμάτια τεχνικού εξοπλισμού δεν μπορούν να προσφέρουν μακροχρόνιες λύσεις, ούτε και να δώσουν εγγυήσεις καλής λειτουργίας και ασφάλειας στο μέλλον. Πόσω μάλλον όταν οι συγκεκριμένοι ιδιώτες είναι αυτοί που

λυμνίνονται τα κέρδη του αεροδρομίου και συνδιαλέγονται ανοιχτά με τη διοίκηση και την κυβέρνηση νομοθετώντας και πιέζοντας μόνιμα για να επιταχυνθεί η εναέρια κυκλοφορία.

Είναι απαραίδεκτο ότι ενώ τα τελευταία χρόνια τα κέρδη από τον τουρισμό και τις ταξιδιωτικές εισπράξεις βρίσκονται σε μία μόνιμη ανοδική τάση, δεν υπάρχουν ούτε στο ελάχιστο οι απαραίτητες επενδύσεις σε αναβάθμιση του υπάρχοντος εξοπλισμού και σε πρόσληψη μόνιμου προσωπικού στην ΥΠΑ.

Η πρωτοφανής αστοχία των κύριων και εφεδρικών συστημάτων επικοινωνίας στον εθνικό αερολιμένα, αναδεικνύει με τον πιο ξεκάθαρο τρόπο τους κινδύνους που προκαλούν η διαρκής υποστελέχωση, υποχρηματοδότηση και απαξίωση ακόμη και στον πιο εύρωστο τομέα μεταφορών της χώρας όπως η αεροπλοΐα. Είναι από καθαρή τύχη το ότι στις 04/01/2026 δεν υπήρξε κάποιο αεροπορικό δυστύχημα αντίστοιχου ή και πολύ μεγαλύτερου μεγέθους του εγκλήματος των Τεμπών.

Το ΤΕΕ μέσα από το θεσμικό του ρόλο θα πρέπει το επόμενο διάστημα να σταθεί αρωγός στην προσπάθεια των εργαζομένων στην ΥΠΑ για δημόσιες και ασφαλείς αερομεταφορές υιοθετώντας και στηρίζοντας τα πάγια αιτήματά τους για:

1. Άμεση αγορά από την πολιτεία σύγχρονων και κρίσιμων συστημάτων αεροναυτιλίας και στελέχωση τους με το απαραίτητο εξειδικευμένο προσωπικό
  - ο Υλοποίηση διαδικασιών PBN
  - ο Υπογραφή σύμβασης και προμήθεια νέου συστήματος Επιτήρησης
  - ο Μετεγκατάσταση της Προσέγγισης Αθηνών στον ΔΑΑ
2. Υλοποίηση των ήδη εξαγγελμένων προσλήψεων των ΕΝΗΜΑΕΚ
3. Υλοποίηση ενός βιώσιμου πλάνου λειτουργίας του αερολιμένα ειδικά στο φόντο της καλοκαιρινής περιόδου και των συνεχόμενων υπερωριών των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας αλλά και των Ηλεκτρονικών Μηχανικών