

SXEDIO-B.119

31.10.88: Η ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΦΑΚΕΛΟ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΣΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ (10ο μέρος) ΑΠΟΚΑΛΥΠΤΕΙ ΟΤΙ ΑΡΧΙΚΑ ΘΑ ΑΠΟΣΤΕΛΛΟΤΑΝ ΒΟΗΘΕΙΑ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΜΕ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ, ΑΛΛΑ ΥΣΤΕΡΑ ΑΠΟ ΠΕΡΙΕΡΓΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΠΟΥ ΣΗΜΕΙΩΘΗΚΑΝ ΣΤΗ ΣΟΥΔΑ ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΗΚΕ Η ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΜΕ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ **NORATLAS** ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΕΔΩ ΣΗΜΕΙΩΘΗΚΑΝ ΛΑΘΗ ΕΠΙ ΛΑΘΩΝ ΜΕ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΟΝ ΘΑΝΑΤΟ ΔΕΚΑΔΩΝ ΕΛΛΑΔΙΤΩΝ ΣΤΡΑΤΙΩΤΩΝ ΟΤΑΝ ΚΥΠΡΙΟΙ ΑΝΤΙΑΕΡΟΠΟΡΟΙ ΕΒΑΛΑΝ ΚΑΤΑ ΛΑΘΟΣ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΤΟΥΣ

Στο 10ο μέρος του πορίσματος της Εξεταστικής Επιτροπής της Βουλής των Ελλήνων για το φάκελο της Κύπρου αποκαλύπτονται συγκλονιστικά γεγονότα καθώς η χούντα ετοιμαζόταν να αποστείλει βοήθεια στην Κύπρο.

Αρχικά θα αποστελλόταν στις 20 Ιουλίου η 11η Μοίρα Καταδρομών αλλά όταν τα τέσσερα αεροπλάνα της Ολυμπιακής έφθασαν μετά από χίλιες δυσκολίες, με τους άνδρες στη Σούδα της Κρήτης έσπασαν κατά περίεργο τρόπο τέσσερα ελαστικά του ενός αεροσκάφους δέκα λεπτά μετά τη προσγείωση του.

Στο αεροσκάφος υπήρχε ο βαρύς οπλισμός της Μοίρας όπως αναφέρθηκε από τους υπευθύνους.

Η αποστολή ματαιώθηκε και αποφασίστηκε νέα με 15 μεταγωγικά στρατιωτικά αεροπλάνα NORATLAS, αλλά και εδώ υπήρξαν φοβερά προβλήματα.

Δυο αεροπλάνα στα οποία επέβαιναν ο διοικητής και ο υποδιοικητής της πτήσης των NORATLAS έχασαν τον προσανατολισμό τους και προσγειώθηκαν με δυσκολία στη Ρόδο, ενώ τα υπόλοιπα που έφθασαν στην Κύπρο ύστερα από καθυστερημένες οδηγίες κύπριοι αντιαεροπόροι κατέρριψαν ένα από αυτά και έπληξαν άλλα τρία με αποτέλεσμα το θάνατο δεκάδων ελλαδιτών στρατιωτών.

Αναφέρεται στην έκθεση:

2. Κατάρριψη μεταγωγικών αεροπλάνων μας.

Συνθήκες κατάρριψης τους, ευθύνες γι' αυτή και για τα επακόλουθα της (ανθρώπινες απώλειες, καταστροφές, καύση αεροπλάνων κλπ).

Τις πρώτες απογευματινές ώρες της 20ης Ιουλίου αποφασίστηκε η αεροπορική μεταφορά στην Κύπρο για ενίσχυση των εκεί μαχομένων δυνάμεων, μιας Μοίρας Καταδρομών και συγκεκριμένα της 11ης, η οποία ευρίσκετο στην περιοχή της PENTINAΣ.

Εκδόθηκαν οι σχετικές διαταγές, ενώ ταυτόχρονα διατάχθηκαν και τέσσερα αεροσκάφη της Ο.Α. τύπου **BOEING 707** να προσγειωθούν στο αεροδρόμιο της Μίκρας από όπου θα παρελάμβαναν την 11α Μοίρα Καταδρομών και μέσω Σούδας (για ανεφοδιασμό) θα τη μετέφεραν στην Κύπρο.

Η όλη επιχείρηση διεξήχθη με απaráδεκτη βραδύτητα, που αποδόθηκε και στους υπεύθυνους εκτελεστές της στη δυσκολία κινήσεων της Μοίρας, στην κύρια οδό από την PENTINA στο αεροδρόμιο της ΜΙΚΡΑΣ.

Τελικά σύμφωνα με την έκθεση της διεύθυνσης Καταδρομών, προσγειώθηκαν στη Σούδα κατά τις ακόλουθες ώρες:

1ον αεροσκάφος την 21/01.20

2ον αεροσκάφος την 21/01.40

3ον αεροσκάφος την 21/02.00

4ον αεροσκάφος την 21/02.20

Στην αντίστοιχη έκθεση του Αρχηγείου της τακτικής αεροπορίας οι παραπάνω χρόνοι αναφέρονταν με ουσιώδη διαφορά και προφανώς θα ελήφθησαν από το βιβλίο προσγειω-απογειώσεων του Πύργου Ελέγχου Πτήσεων του αεροδρομίου της Σούδας:

1ον αεροσκάφος την 20/23.40

2ον αεροσκάφος την 20/23.40

3ον αεροσκάφος την 21/00.30

4ον αεροσκάφος την 21/00.30

Από τη σύγκριση και μόνο των δυο αυτών εκθέσεων, διαπιστώνεται ότι υπάρχει ανάμεσα τους

μια διαφορά ως προς τους χρόνους προσγείωσης των αεροσκαφών που κυμαίνεται μεταξύ **1.40 -2.00** ωρών, κάτι που είναι αρκετά ουσιώδες για την εκτίμηση των παραπέρα εξελίξεων της επιχείρησης μεταφοράς.

Μετά την προσγείωση άρχισε ο ανεφοδιασμός με καύσιμα των αεροσκαφών προκειμένου να απογειωθούν αυτά εκ νέου με προορισμό το αεροδρόμιο της ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ. Στην έκθεση της διοικήσεως καταδρομών, πέρας ανεφοδιασμού διά το **1ον** αεροσκάφος δίδεται η **21/02.30** και κατά το ήμισυ του δευτέρου. Εκτιμόταν δε ως προβλεπόμενος χρόνος ανεφοδιασμού και των τεσσάρων αεροσκαφών η **21/03.00** ώρα.

Σε αντίθεση με τους παραπάνω χρόνους η έκθεση του αρχηγείου τακτικής αεροπορίας αναφέρει ως χρόνο πέρατος ανεφοδιασμού του **1ου** αεροσκάφους την **21/00.25**, με αποτέλεσμα να εκδοθεί και η Δ/γή απογείωσης των αεροσκαφών του μεν **1ου** την **21/00.50** του δε **2ου** την **21/01.00** με εντολή επίσπευσης για τα υπόλοιπα. Την **21.00.40** αναφέρεται βλάβη στο τρίτο αεροσκάφος (θραύση τεσσάρων ελαστικών του δεξιού κυρίου συστήματος προσγείωσης).

Από το σημείο αυτό λαμβάνουν χώρα ενέργειες που δεν μπορούν να ερμηνευθούν σε σχέση με τους κανονισμούς και με τη γενικά κρατούσα αντίληψη για το καλώς εννοούμενο καθήκον.

Ο Διοικητής της **11ας** Μ.Κ. Ταγματάρχης Σβώλης σε επαφή με το ΑΕΔ και ειδικά με τον υποστράτηγο Χανιώτη κατορθώνει να επιτύχει ματαίωση της αποστολής λόγω μη επάρκειας του χρόνου για την τέλεση της.

Εδώ θα πρέπει να γίνει γνωστό, ότι ως χρονικό όριο για προσγείωση στη ΛΕΥΚΩΣΙΑ είχε ορισθεί η **04.00** η δε διάρκεια της πτήσης από ΣΟΥΔΑ στη ΛΕΥΚΩΣΙΑ είχε υπολογισθεί εις **2.10**.

Οι λόγοι που επικαλέσθηκε ήταν:

1. Αδυναμία μεταφόρτωσης του βαρειού οπλισμού από το τρίτο αεροσκάφος (που είχε βλάβη) στα υπόλοιπα.

2. Προσγείωση τελικά στη Λευκωσία μετά τις

04.00 ώρα που είχε οριστεί ως ο τελικός χρόνος προσγείωσης.

Σε σχέση με τα παραπάνω η έκθεση του αρχηγείου τακτικής αεροπορίας ρητώς αναφέρει ότι κάθε αερ/φος είχε φόρτωσιν αυτοτελούς μονάδος.

Η δήλωση του διοικητού της **11ης Μ.Κ.** ότι εις το τρίτο αεροσκάφος ήταν φορτωμένος ο βαρύς οπλισμός ήταν αντίθετη με αυτά που βεβαιώθηκαν από το αρχηγείο ενόπλων δυνάμεων προς το αρχηγείο τακτικής Αεροπορίας.

Τα παραπάνω εκτεθέντα καθώς και η θραύση των τροχών του **3ου αερ/φους 10** ολόκληρα λεπτά μετά την προσγείωση, δημιουργούν βάσιμες υπόνοιες, ότι και το τελείως ανορθόδοξο, έλαβε χώρα εκείνη τη νύχτα στο αεροδρόμιο της ΣΟΥΔΑΣ που χρήζει ασφαλώς ειδικότερης εξέτασης.

Υστερα από τα παραπάνω η **11η Μ.Κ.** ματαφέρθηκε στο αεροδρόμιο της Μίκρας, το δε ΑΕΔ απεφάσισε να εκτελεσθεί η αποστολή της **1ης Μοίρας Καταδρομών** στην Κύπρο την νύχτα της **21ης** προς την **22αν** με αεροσκάφη ΝΟΡΑΤΛΑΣ της Πολεμικής Αεροπορίας.

Πράγματι η επιχείρηση αυτή εκτελέσθηκε με χρόνο άφιξης στο αεροδρόμιο ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ την **22/02.00**.

Από **15** συνολικά αεροσκάφη μόνο τα **13** έφθασαν στην ΚΥΠΡΟ. Τα υπόλοιπα **2** δεν μπόρεσαν να φθάσουν διότι έχασαν τον προσανατολισμό τους, όπως λέχθηκε από τους κυβερνήτες τους, και με τη βοήθεια του Ραντάρ της Ζήρου, προσγειώθηκαν τελικά στη ΡΟΔΟ.

Αξίζει να μνημονευθεί ότι Κυβερνήτης του ενός αεροσκάφους που δεν μπόρεσε να φθάσει στην Κύπρο και προσγειώθηκε στη ΡΟΔΟ ήταν ο διοικητής της Μοίρας, αντισημηνάρχος Βασ. Νικολάου και συγκυβερνήτης του ο Σμήναρχος Γεώργιος Χατζηδάκης.

Τα υπόλοιπα αεροσκάφη κατόρθωσαν τελικά να φθάσουν στο αεροδρόμιο της ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ και εβάλλοντο όμως από εγγύς επιφανείας και κατά την τελική φάση προσγείωσης, με αποτέλεσμα την κατάρριψη ενός από αυτά και την πρόκληση ζημιών σε άλλα τρία τα οποία και καταστράφηκαν με πυρά πάνω στο έδαφος.

Τελικά στο αεροσκάφος που καταρρίφθηκε (το πρώτο της αποστολής) σκοτώθηκαν όλοι όσοι επέβαιναν (28 άντρες από το στρατό Ξηράς) και το πλήρωμα πλην ενός).

Ως κύρια αιτία της παραπάνω καταστροφής θεωρείται, ότι το σήμα με το οποίο δεσμεύονταν τα A/A πυροβόλα (Αντιαεροπορικά πυροβόλα) εκδόθηκε μόλις την 22/01.30 από το ΑΕΔ προς τις αντίστοιχες δυνάμεις του A/A Πυροβολικού στην ΚΥΠΡΟ δηλαδή μόλις μισή ώρα πριν από το χρόνο άφιξης του πρώτου αερ/φους στο αεροδρόμιο προορισμού του. Και όλα αυτά όταν η αποστολή είχε σχεδιαστεί και αποφασιστεί τις απογευματινές ώρες της 21ης Ιουλίου.

Εδώ προκύπτουν σαφείς ευθύνες γι' αυτούς που είχαν την ευθύνη του συντονισμού και ελέγχου της παραπάνω επιχείρησης αερομεταφοράς, η δε καθυστερημένη αποστολή του σήματος για δέσμευση του A/A πυρός συνιστά βαρύτατο αδίκημα περ την εκέλευση του καθήκοντος.

Ο Ι. Βαρβιτσιώτης παρατηρεί στο σημείο αυτό:"Οτι το σχετικό σήμα για τη δέσμευση των A/A πυροβόλων εκδόθηκε από το αρχηγείο αεροπορίας και διαβιβάστηκε υπό ΑΤΑ στην Κύπρο αρκετές ώρες πριν την προσγείωση των ΝΟΡΑΤΑΛΣ και πάντως προ ικανού χρόνου για την έγκαιρη ειδοποίηση των αρμοδίων οργάνων. Κατά συνέπεια οι ευθύνες που υπάρχουν πρέπει να αναζητηθούν σε άλλους εκτός του Αρχηγείου της αεροπορίας χώρους".