

SXEDIO-B.120

31.10.88: Η ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΦΑΚΕΛΟ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΣΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ (11ο μέρος) ΟΤΙ ΥΠΗΡΞΕ ΑΤΟΛΜΙΑ ΣΥΓΧΥΣΗ ΚΑΙ ΠΛΗΡΗΣ ΑΔΥΝΑΜΙΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΗΓΕΣΙΑΣ ΤΩΝ ΕΝΟΠΛΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ. ΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ, ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ, ΗΤΑΝ ΑΝΕΤΟΙΜΑ ΝΑ ΕΚΤΕΛΕΣΟΥΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΥΠΡΟ, ΕΝΩ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΑΤΑΞΕ ΚΑΙ ΑΝΑΚΑΛΟΥΣΕ ΣΧΕΔΟΝ ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΑ ΤΗΝ ΠΛΕΥΣΗ ΥΠΟΒΡΥΧΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟ ΝΗΣΙ

Στο 11ο μέρος του πορίσματος της Εξεταστικής Επιτροπής της Βουλής των Ελλήνων για το φάκελο της Κύπρου υπήρξε εγκληματική αδρανοποίηση της αεροπορίας όσο και του Ναυτικού της Ελλάδας ενώ η ατολμία, η σύγχυση και η πλήρης αδυναμία ανταπόκρισης προς τις στιγμές εκείνες αποτελούσαν το κύριο χαρακτηριστικό της ηγεσίας των ενόπλων δυνάμεων.

Αναφέρεται στο 10ο μέρος της έκθεσης:

6. Υπόθεση "αποστολής" και ανάκλησης υποβρυχίων μας (δυνατότητες των υποβρυχίων μας, χρόνος απόπλου των, διαταγές, σήματα ανάκλησης τους κλπ).

Σύμφωνα με το σχέδιο Κ. προβλεπόταν η αποστολή ενός υποβρυχίου και μιας τορπιλλακάτου για ενίσχυση της Κύπρου.

Κατά την περίοδο της προπαρασκευής από τους τούρκους της αποβατικής τους ενέργειας ουδεμία προετοιμασία δεν έγινε, ώστε η Ελλάς να ανταποκριθεί έστω και στην παραπάνω μικρή υποχρέωση της.

Μόνο στις 19 Ιουλίου, όταν οι πληροφορίες άρχισαν να μην αφήνουν καμμία αμφιβολία το ενδεχόμενο μιας επιθετικής ενεργείας, ο Αρχηγός του Ναυτικού (Αραπάκης), με δική του πρωτοβουλία και εν

αγνοία του ΑΕΔ, διατάσσει τρία υποβρύχια να πλεύσουν στον μεταξύ Κρήτης και Ρόδου θαλάσσιο χώρο, με σήμα που εξέδωσε στις **19/13.15** (κατάθεση Αραπάκη, σελ. **33**).

Επειτα (την **20/15.00** με νεότερο σήμα του ο Αρχηγός του Ναυτικού διατάσσει τα δυο από τα τρία υποβρύχια (Γλαύκος και Νηρεύς) ν' αποπλεύσουν προς την Κύπρο για προσβολή των τουρκικών δυνάμεων.

Την **21/13.00** ώραν εκδόθηκε δ/γη ανάκλησης των δύο αυτών υποβρυχίων ύστερα από εντολή του Αρχηγού ΑΕΔ στρατηγού Μπονάνου λόγω των ανησυχιών του, όπως έλεγε, για την άμυνα του Αιγαίου από τυχόν επίθεση από βορρά ή ανατολή ή ταυτόχρονα και από τις δυο κατευθύνσεις. Επίσης δεν ήθελε με την τυχόν επίθεση των υποβρυχίων να δώσει την αφορμή για μία πολεμική σύρραξη μεταξύ Ελλάδος και Τουρκίας (Αραπάκης σελ **51**).

Το μεσημέρι της **22ας**, πάλι με πρωτοβουλία του Αρχηγού του Ναυτικού και χωρίς ενημέρωση του ΑΕΔ, δίδεται νέα εντολή να πλεύσουν προς την Κύπρο (Αραπάκης σελ. **108**) και το μεσημέρι της **23ης** δίδεται εντολή ανάκλησης των υποβρυχίων λόγω της συμφωνίας για έναρξη διαπραγματεύσεων στη Γενεύη την **22/16.00** της ίδιας μέρας (Αραπάκης σελ. **109**).

Ο αρχικός απόπλους των υποβρυχίων έλαβε χώρα την **19/15.00** δηλαδή **1.46** μετά τη αποστολή του αρχικού σήματος.

Η μη έγκαιρη αποστολή των υποβρυχίων και η εξ αυτής της αιτίας μη επιθετικότητα της τουρκικής αποβατικής δύναμης εστέρησε (μαζί με τη μη επέμβαση των αεροσκαφών) από τις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις, τη μοναδική ευκαιρία να καταγάγουν μία μοναδική νίκη επί της τουρκικής αποβατικής δύναμης που κατά πάσα πιθανότητα θα ανάγκαζε το τουρκικό γενικό επιτελείο να ματαιώσει όλες τις επιχειρήσεις, πράγμα που θα είχε τόσο θετικές επιπτώσεις και για την Ελλάδα, όσο και για την Κύπρο. Η ποιότητα και το αξιόμαχο των υποβρυχίων που μόλις είχαν αποκτηθεί, καθώς και οι νέες τεχνολογικές εφαρμογές τις οποίες

έφεραν, καθιστούσαν τα παραπάνω υποβρύχια, αποφασιστικό παράγοντα για την έκβαση της αποβατικής εχθρικής ενέργειας.

Ετσι λόγω διστακτικότητας, μη σωστής εκτίμησης της κατάστασης ή και μωροπιστίας σε υποσχέσεις πούχαν δοθεί, χάθηκε μία μοναδική ευκαιρία, την δε ευθύνη θα πρέπει να φέρουν όλοι αυτοί που διοικούσαν κατά την περίοδο εκείνη τη χώρα και τις ένοπλες δυνάμεις.

Ο Ι. Βαρβιτσιώτης, παρατηρεί : "Οτι είναι πολύ παρακινδυνευμένο το παραπάνω συμπέρασμα. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οι τουρκικές αποβατικές δυνάμεις, θα είχαν μεγάλες απώλειες, εάν τα ελληνικά υποβρύχια κατόρθωναν να φθάσουν στην περιοχή της απόβασης, δοθέντος ότι στην περιοχή εκείνη περιέπλεε μεγάλος αριθμός τουρκικών υποβρυχίων, τα δε τουρκικά αεροσκάφη λόγω και της μικρής απόστασης που χωρίζει την Κύπρο από την Τουρκία και της εντεύθεν δυνατότητας παραμονής στον αέρα επί μακρόν χρόνον είχαν τον πλήρη έλεγχο του εναέριου χώρου και την ευχέρεια εντοπισμού των ελληνικών υποβρυχίων".

Ο Ι. Βαρβιτσιώτης δεν πιστεύει όμως "ότι το τουρκικό Επιτελείο που θα αναγκαζόταν να ματαιώσει όλες τις επιχειρήσεις, πράγμα άλλωστε που δεν έπραξε παρά τη βύθιση ενός τουρκικού αντιτορπιλικού και την αχρήστευση δύο άλλων, τα οποία επλήγησαν σοβαρώς (και τα τρία αντιτορπιλικά εβλήθησαν από τουρκικά πυρά).

7. Υπόθεση απόπλου και ανάκλησης πλοίου που μετέφερε εθελοντές κλπ.

Την **21**ην Ιουλίου αποφασίστηκε η ενίσχυση της Κύπρου με χερσαίες δυνάμεις που θα μεταφέρονταν διά θαλάσσης. Προς τον σκοπό τούτο είχε ήδη επιταχθεί το Ο/Γ ΡΕΘΥΜΝΟΝ με μεγάλη μεταφορική ικανότητα και ταχύτητα.

Τις εσπερινές ώρες της **21**ης Ιουλίου άρχισε η

επιβίβαση στο πλοίο του **573** Τ.Π και **550** Κυπρίων εθελοντών (κυρίως Κυπρίων φοιτητών) υπό τον Συνταγματάρχη ΠΑΠΑΠΟΣΤΟΛΟΥ.

Ως αρχηγός της αποστολής ορίστηκε ο άλλοτε αξιωματικός του Π.Ν. έφεδρος πλοίαρχος Στ. Ζούλιας (στο σημείο αυτό ο Ι. Βαρβιτσιώτης πρόσθεσε: "Η όλη επιχείρηση οργανώθηκε και εκτελέστηκε υπό του ΑΕΔ, χωρίς να ενημερωθεί καθόλου ο Αρχηγός του Ναυτικού").

Τα μεσάνυχτα της **21ης** και λόγω της μεγάλης ταχύτητας του, το πλοίο αυτό έπλεε στη θαλάσσια περιοχή μεταξύ Κρήτης και Ρόδου. Τα μεσάνυχτα της **22ας** προς **23η** και όταν το πλοίο βρισκόταν κοντά στην Κύπρο, λήφθηκε από τον πλοίαρχο Ζούλια σήμα του ΑΕΔ που έλεγε επί λέξει: "Σπεύσατε και αποβιβάσατε τα τμήματα εις ΡΟΔΟΝ απειλουμένην υπό Τούρκων".

(Μετά μίαν μικρήν σύσκεψη αποφασίστηκε άμεση εκτέλεση της εντολής του ΑΕΔ). Προσθήκη Ι. Βαρβιτσιώτη τα ως άνω, εντός παρενθέσεως).

Όταν το πλοίο έφθασε στη ΡΟΔΟ και απεβίβασε τις δυνάμεις του διαπιστώθηκε ότι στη ΡΟΔΟ ουδείς απειλείτο, οι δε εκεί ευρισκόμενοι στρατιώτες έκαναν βόλτες στην παραλία. Η γενική εικόνα ήταν εικόνα ειρηνικής περιόδου.

Προφανώς το σήμα ήταν κατ' αυτόν τον τρόπο διατυπωμένο, διότι εκτιμήθηκε ότι τουλάχιστον οι Κύπριοι εθελοντές σε καμμία περίπτωση δεν θα συμφωνούσαν να γυρίσουν πίσω, εάν κάποιο άλλο γεγονός μεγαλύτερο του υπάρχοντος δεν επέβαλλε την ματαίωση της αποστολής (Παπαποστόλου σελ. **34-40**).

8. Υπόθεση διαταγών ετοιμότητας-απογείωσης αεροπλάνων μας και αντίθετες ακινησίας των (σε συνδυασμό).

α. με τις δυνατότητες των αεροπλάνων μας **F34F** και Φάντομ (**f4**) και

β. με αποστολή που προεβλεπόταν για τα

αεροπλάνα μας από τα αμυντικά σχέδια της Κύπρου (σχέδιο Κ κλπ).

Κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων στην Κύπρο οι ελληνικές αεροπορικές δυνάμεις έλαβαν μέρος με τις παρακάτω διατεθείσες ή εμπλακείσες μονάδες:

α. Μία Μοίρα **F84F**, η οποία από της **18** Ιουλίου βρισκόταν σε ετοιμότητα στο αεροδρόμιο Καστελλίου Κρήτης. Η παραπάνω Μοίρα είχε **20** αεροσκάφη **F84F** το δε σήμα με το οποίο η Μοίρα αυτή, όπως και οι υπόλοιπες μονάδες της πολεμικής αεροπορίας ελάμβαναν τη διάταξη μάχης που προέβλεπαν τα σχέδια εκδόθηκε την **18/13.15** και ολοκληρώθηκε μέσα στο ίδιο απόγευμα (Παπανικολάου σελ. **28**).

β. **14** αεροσκάφη **F-4** που μόλις είχαν παραληφθεί και τα οποία είχαν κατανεμηθεί ως εξής:

1. Αεροσκάφη **F-5** στο αεροδρόμιο Ανδραβίδας.

2. **5** αεροσκάφη στο αεροδρόμιο της Τανάγρας σε ρόλο αεράμυνας (Παπανικολάου σελ. **34**).

γ. **10** αεροσκάφη **F-5** εις Ηράκλειον σε ρόλο αεράμυνας.

δ. **20** αεροσκάφη **ΝΟΡΑΤΛΑΣ** για την εκτέλεση αερομεταφοράς μιας Μοίρας Καταδρομών στην Κύπρο τη νύχτα της **21ης** προς **22αν** Ιουλίου.

Σε ότι αφορά την αποστολή της Μοίρας των **F84F** που προβλεπόταν άλλωστε και από το Σχέδιο Κ. διαπιστώθηκε ότι καίτοι η Μοίρα αυτή βρισκόταν σε πλήρη ετοιμότητα από τις **19** Ιουλίου και διαδραματίζονταν στην Κύπρο τα γνωστά δραματικά γεγονότα, δεν απεστάλη για βοήθεια των κυπριακών δυνάμεων και προσβολή της αποβατικής δύναμης κατά την πρώτη φάση της διεξαγωγής της. Μόλις την **22αν** του μηνός, ύστερα από εισήγηση του αρχηγού της αεροπορίας ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ και μάλιστα την **11.07** ώρα, δόθηκε διαταγή για απογείωση.

Η Δ/γή αυτή ακυρώθηκε μετά από **2** λεπτά από τον στρατηγό Μπονάνο, ο οποίος κατά τον ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ, έλαβε απαγορευτική διαταγή από τον Στρατηγό ΓΚΙΖΙΚΗ τότε "Πρόεδρο της Δημοκρατίας" (Παπανικολάου σελ. **79** και **83**). Η διαταγή ανακαλείται

μετά δίλεπτο ύστερα από την ίδια διαδικασία όπως και την προηγούμενη φορά (Παπανικολάου σελ. **85**).

Στην κατ' αντιπαράσταση εξέταση των ανωτέρω εμπλεκομένων ο ΜΠΟΝΑΝΟΣ είπε ότι εκείνος έδωσε την διαταγή ματαιώσεως της πρώτης μόνον αποστολής κατόπιν εκτιμήσεως και του ενδεχομένου της προς βορρά απειλής (σελ. **129**). Ο στρατηγός ΓΚΙΖΙΚΗΣ δεν δέχεται ότι εδέχθη τηλεφώνημα από τον Μπονάνο και σε κάθε περίπτωση κανένας δεν του ανέφερε ποτέ για την εντολή απογείωσης αεροσκαφών **F84F**. Ο Μπονάνος ισχυρίζεται ότι το περιστατικό της απογείωσης των αεροσκαφών έλαβε χώραν την **21**ην Ιουλίου και όχι την **22**αν όπως απεδείχθη και ισχυρίζεται ο Παπανικολάου (σελ **124**).

Η εκτίμηση που απορρέει, από την κατ' αντιπαράστασιν εξέταση είναι ότι πράγματι ο Μπονάνος, πραγματοποίησε τα δύο τηλεφωνήματα, τα οποία επικαλείται ο Παπανικολάου και ότι αποδέκτης των τηλεφωνημάτων δεν υπήρξε ο Γκιζίκης. Σε ποιον τηλεφώνησε δύο φορές ο Μπονάνος και με ποιον συνεννοήθηκε για την ακύρωση των διαταγών που πριν **2** (δύο) λεπτά είχαν εκδοθεί, παραμένει μεγάλο ερωτηματικό.

Διά την απειλή από βορρά είναι γεγονός ότι αυτή καλλιεργείτο από τον Παπανικολάου προς κάθε κατεύθυνση, κυρίως δε προς τον Μπονάνο και ήδη η απειλή αυτή τέθηκε επίσημα και ενώπιον των υπολοίπων Αρχηγών κατά τη σύσκεψη της **21/09.00** στο Γραφείο του Μπονάου. Ενδεχομένως ο υπερτονισμός ενός τέτοιου αντικειμένου να στόχευε στην αποδυνάμωση κάθε έφεσης για την ενεργοποίηση του σχεδίου Κ σε ότι αφορά την αεροπορία, για σκοπούς που δεν μπορούν να αποκαλυφθούν.

Στο σημείο αυτό, ο Ι. Βαρβιτσιώτης παρατηρεί "ότι, όπως προκύπτει από την έκθεση Σεμεριζάκη, πράγματι απεστάλη την **18.7.74** από ΑΚΕΔ /ΣΟΦΙΑΣ προς ΑΕΔ/2α ΜΕΟ με κοινοποίηση στα Αρχηγεία και ΚΥΠ σήμα που ανέφερε κινήσεις πολλών μεγάλων μεταφορών σοβιετικών αεροπλάνων από περιοχή Βουδαπέστης με

νοτιανατολική κτετεύθυνση. Αν, κατά συνέπειαν, ο Παπανικολάου ηρκέσθη μόνο στην μνημόνευση της υπάρξεως του σήματος αυτού, το γεγονός αυτό και μόνο δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστά υπερτονισμό του στο βορρά κινδύνου".

Η εν συνεχεία εισήγηση του Παπανικολάου για την αποστολή των αεροσκαφών την **22**αν του μηνός, πέραν του γεγονότος ότι ήτο έξω από τον καίριο και αποτελεσματικό χρόνο (έξω δηλαδή από τις πρώτες ώρες της αμφίβιες ενέργειες) ενδεχόμενα να έγινε για τη δημιουργία εντυπώσεων και πάντοτε αφού ήταν πλέον γνωστό ότι επέκειτο κατάπαυση του πυρός την **16.00** ώραν της ιδίας μέρας.

Σε κάθε περίπτωση η όλη υπόθεση της μη αποστολής της Μοίρας των αεροσκαφών **F84F** χρήζει παραπέρα έρευνας για τον καταλογισμό σοβαρών ευθυνών για τους εμπλεκόμενους και κυρίως για τον Παπανικολάου, ο οποίος εάν είχε καλέσει τις προβλεπόμενες από τα σχέδια ενέργειες ίσως η κατάσταση στην Κύπρο σήμερα να ήταν διαφορετική.

Ο Ι. Βαρβιτσιώτης παρατηρεί ότι:"Η **22**α του μηνός ήτο εντός του καιρίου και αποτελεσματικού χρόνου, αφού κατ' εκείνη τη μέρα αποβιβάσθηκε ο μεγάλος όγκος των αρμάτων μάχης. Και περαιτέρω ότι κατά το τότε ισχύον σύνταγμα ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας άρχει των Ενόπλων δυνάμεων την διοίκησιν των οποίων ασκεί διά του αρχηγού των ενόπλων δυνάμεων. Κατά συνέπειαν οι αρχηγοί των κλάδων δεν ήταν δυνατόν να αναλάβουν πρωτοβουλίες χωρίς προηγούμενη διαταγή του ΑΕΔ).

Σε σχέση με την αποστολή αεροσκαφών **Φ-4** (Φάντομ) διαπιστώνεται ότι το πρωί της **22**ας του μηνός διατάχθηκε η μεταστάθμευση **4** αεροσκαφών Δ/Β από το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας και **2** αναχαιτίσεως από την Τανάγρα στο αεροδρόμιο Ηρακλείου, προκειμένου να επιτεθούν κατά του προγεφυρώματος.

Το ετοιμοπόλεμον των αεροσκαφών και των πληρωμάτων ήταν μηδαμινό, η δε τεχνική εξυπηρέτηση τούτων ήταν σχεδόν αδύνατη και κυρίως λόγω της

έλλειψης του μηχανισμού ελέγχου συστήματος πυρός. Για τον λόγο τούτο προβλεπόταν ως χρόνος ετοιμασίας των αεροσκαφών για εκτέλεση αποστολής η **01.30** της **22ας** Ιουλίου.

Επί πλέον την ίδια μέρα (**22** Ιουλίου) διατάχθηκαν άλλα τέσσερα αεροσκάφη Δ/Β (Φάντομ) για μεταστάθμευση στο Ηράκλειο, από το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας. Η μεταφορά αυτή, τελικά είχε ως αποτέλεσμα το ένα αεροσκάφος να καταστραφεί κατά την προσγείωση του στο Ηράκλειο, το δε άλλο να τεθεί για πολύ χρόνο "εκτός ενεργείας" λόγω ασαφών πληροφοριών του Πύργου Ελέγχου προς το πλήρωμα του σε σχέση πάντοτε και με το αεροσκάφος πούχε κααστραφεί προηγουμένως. Ετσι, σε μία απλή μεταφορά **4** αεροσκαφών τα δύο ετέθησαν εκτός, ήτοι το **50%** της όλης δύναμης. Αυτό αποδεικνύει το βαθμό πτητικής και επιχειρησιακής ικανότητας των παραπάνω αεροσκαφών και το εγκληματικό λάθος της ηγεσίας να σκεφθεί έστω και μόνο τη χρησιμοποίηση αυτών των σκαφών σε αντίθεση με τη μη χρησιμοποίηση των ετοιμοπόλεμων **F84F** (Παπανικολάου, σελ. **85-86**).

Τελικά την **14.00** και ενώ είχε πέσει η Κηρύνεια και είχε γίνει δεκτή η κατάπαυση του πυρός διά την **16.00** ώραν της ίδιας μέρας, η αποστολή των Εφ-4 (Φάντομ) ματαιώθηκε οριστικά.

Σε σχέση με την αερομεταφορά της **11ης** Μοίρας Καταδρομών και τη ματαίωση της όλα τα περιστατικά περιγράφονται λεπτομερώς στο σχετικό κεφάλαιο. Κρίνεται όμως σκόπιμο να γίνει στο σημείο αυτό μνεία της εκτίμησης του Παπανικολάου ο οποίος απερίφραστα κατέθεσε ότι υπήρχε πλήρης απροθυμία των Δυνάμεων Καταδρομών να εκτελέσουν την αποστολή αερομεταφοράς στην Κύπρο (Παπανικολάου σελ **50**).

Γενικά θα μπορούσαμε να πούμε ότι η συμβολή της αεροπορίας κατά την κρίσιμη περίοδο κυμάνθηκε μεταξύ μηδενικής έως μηδεμινής συμβολής στις διεξαχθείσες επιχειρήσεις. Εάν είχε εκτελέσει τις προβλεπόμενες αποστολές της, ίσως να είχε μεταβληθεί η εικόνα και το αποτέλεσμα να εδίδετο δε στον ελληνισμό το δικαίωμα να πανηγυρίσει μια επί

πλέον νίκη εις βάρος των τουρκικών ενόπλων Δυνάμεων.

Κύριος υπεύθυνος για την παραπάνω αδρανοποίηση της αεροπορίας θεωρείται ο αρχηγός της Παπανικολάου, ο οποίος στις κρίσιμες στιγμές δεν στάθηκε στο ύψος του βαθμού του και του αξιώματος του, αλλά και των ευθυνών του. Πέραν του ότι μπορεί να θεωρηθεί ακόμη και ως ύποπτος η συνεχής παρουσίαση της δήθεν εκ βορρά απειλής σε βαθμό ώστε να εκμηδενίζει και τις ελάχιστες ίσως διαθέσιμες για ανταπόκριση προς το καθήκον.

Η ατολμία, η σύγχυση και η πλήρης αδυναμία ανταπόκρισης προς τις στιγμές αποτελούν τον κύριο χαρακτηρισμό της ηγεσίας των ενόπλων δυνάμεων κατά την παραπάνω χρονική περίοδο, με αποτέλεσμα την κατάκτηση από τους τούρκους κυπριακού εδάφους αφ' ενός και τη χρέωση των ενόπλων δυνάμεων με μια ήττα, που ήταν δυνατόν να έχει αποφευχθεί κάτω από μίαν άλλη ηγεσία.

Ο Ι. Βαρβιτσιώτης "δεν συμερίζεται απολύτως τις κρίσεις όπως αυτές διατυπούνται στις δυο τελευταίες παραγράφους. Θεωρεί ότι η αποστολή των ΝΟΡΑΤΛΑΣ παρά το γεγονός ότι τα δυο αεροσκάφη μεταξύ των οποίων και εκείνο του οποίου ο κυβερνήτης ήτο ο Αρχηγός της Μοίρας, ισχυρίζοντο ότι απώλεσαν τον προσανατολισμό τους, πράγμα αδιανόητο και ύποπτο, υπήρξε μια ηρωική ενέργεια, αφού κατάφεραν να προσγειωθούν, βαλλόμενοι και ενώ το ένα εξ αυτών εφλέγετο στο διάδρομο προσγειώσεως. Βεβαίως υπήρξε εγκληματική αδρανοποίηση της αεροπορίας όσο και του Ναυτικού και βαρείαν την ευθύνη γι' αυτό φέρει η τότε "πολιτική" ηγεσία και ο τότε αρχηγός ενόπλων δυνάμεων, οι οποίοι κατά την ισχύουσα νομοθεσία είχαν την ευθύνη λήψεως των σχετικών αποφάσεων και εκδόσεως των αναλόγων διαταγών".

