

## Το "Α/Γ ΛΕΣΒΟΣ" και η αεροναυμαχία της Πάφου (Γεγονότα από 11 έως 21 Ιουλίου 1974)

Του Αντιναυάρχου ε.α. Ιωάννη Παλούμπη ΠΝ  
Αφιέρωμα στον Κυβερνήτη του, Ελευθέριο Χανδρινό



*Όλα τα αξιόπλοα μάχημα πλοία του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού (ΠΝ) που απέμειναν μετά την 7μηνη Μάχη της Ελλάδας στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και την ολοκλήρωση της καταλήψεως της πατρίδας μας από τη Γερμανία το 1941 έπλευσαν στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου, όπου εντάχθηκαν στις εκεί αγγλικές δυνάμεις και συνέχισαν αγωνιζόμενα μέχρι τη λήξη του πολέμου το 1945. Περί τους 3.000 άνδρες του Στόλου μας άφησαν οικειοθελώς τους δικούς τους στην κατεχόμενη Ελλάδα, κυριολεκτικά "στο στόμα του λύκου", προκειμένου να συνεχίσουν στο εξωτερικό τις κοινές με τους Συμμάχους μας θυσίες και αγώνες για την απελευθέρωση της πατρίδας. Αυτή η πέραν του καλώς νοουμένου καθήκοντος πράξη αποσιωπάται και δεν έχει τιμηθεί και προβληθεί δεόντως.*

*Γνώρισα τον Λευτέρη Χανδρινό τον Σεπτέμβρη του 1955, λίγο πριν παρουσιαστώ στη Σχολή Δοκίμων, στην οποία είχα ήδη περάσει. Αυτός διάνυε τη δεύτερη καλοκαιρινή του άδεια, ως πρωτοετής Δόκιμος, μετά το καλοκαιρινό ταξίδι.*

*Λίγο αργότερα τον γνώρισα καλύτερα, όταν γίναμε γείτονες, εκεί, στη γειτονιά του Αγίου Νικολάου, στα Κάτω Πατήσια.*

*Συνυπηρετήσαμε μόνο μια φορά στη σταδιοδρομία μας, το 1964 στη "Δόξα", αλλ', όπως είναι γνωστό, το Ναυτικό είναι πολύ μικρό, ήταν πολύ μικρότερο τις παλιότερες εποχές, οπότε όλοι γνωριζόμασταν και μαθαίναμε ο ένας για τον άλλον.*

*Τίποτα δεν προμήνυε στο Ναυτικό των αρχών της δεκαετίας του '70, τουλάχιστον στο επίπεδο της πληροφόρησης ενός Πλωτάρχη εκείνης της περιόδου, τις δραματικές εξελίξεις της Κύπρου του καλοκαιριού του '74, που θα σφράγιζαν την πορεία της χώρας για το τελευταίο τέταρτο του 20<sup>ού</sup> αιώνα και ποιος ξέρει πόσο ακόμα θα επεκταθούν μέσα στον 21<sup>ο</sup>.*

*Όσοι βρέθηκαν άμεσα ή έμμεσα αναμειγμένοι σ' εκείνα τα γεγονότα, έχουν ασφαλώς κάτι να διηγηθούν και οι προσωπικές μαρτυρίες ψηφίδα-ψηφίδα μαζεύονται, συντίθενται και γράφουν την ιστορία. Δεν είναι δε μικρότερης σημασίας το γεγονός πως οι προσωπικές συμπεριφορές των Αξιωματικών που έτυχε να διαδραματίσουν κάποιον ενεργό ρόλο εκείνη την περίοδο, συνιστούν ενέργειες που έλαβαν χώρα ενώπιον του εχθρού και κατά τη διάρκεια πολεμικών επιχειρήσεων. Επομένως ήταν φυσικό να αναμένεται ότι θα τύγχαναν αυξημένης επίδρασης για την μετέπειτα αξιολόγηση και σταδιοδρομική εξέλιξη των ενδιαφερομένων.*

Ο Λευτέρης βρέθηκε Κυβερνήτης του Αρματαγωγού "ΛΕΣΒΟΣ" το καλοκαίρι του '74, ενός πλοίου ήδη 32 ετών, που καθελκύστηκε στη διάρκεια του Β' Π.Π., βραδυκίνητου (θεωρητική μεγίστη 11.6 κ., πρακτικά 9-10 κ.), με 4 δίδυμα Bofors των 40 χιλ. (τα τρία στην πλώρη για τις αποβάσεις, τηλεχειριζόμενα από οπτικά σκοπευτικά) και μια Οργανική Δύναμη ειρήνης που δεν έφτανε καλά-καλά να επανδρώσει ούτε τον στοιχειώδη αυτό οπλισμό του, ο οποίος χρησιμοποιούνταν για όλα τα είδη βολής: αντιαεροπορικής, επιφανείας, βομβαρδισμού.

Χωρίς να το πολυκαταλάβει, λοιπόν, ο Λευτέρης, κανείς άλλωστε στη θέση του δεν θα καταλάβαινε περισσότερα, βρέθηκε στο μάτι του κυκλώνα που εκδηλώθηκε τον Ιούλιο του '74. Ξεκίνησε για μια αποστολή ρουτίνας, ένα ταξίδι αγγαρείας, όπως συνηθίζαμε να το χαρακτηρίζουμε στο Ναυτικό, στη διάρκεια του οποίου κορυφώθηκε το δράμα της Ελλάδας που παιζόταν επί επτά χρόνια, με την εκδήλωση του μικρονοϊκού πραξικοπήματος κατά του Μακαρίου, στις 15 Ιουλίου 1974 και την απόλυτα αδικαιολόγητη από πλευράς Διεθνούς Δικαίου, αλλά υποστηριζόμενη από τις μεγάλες Δυτικές Δυνάμεις, τουρκική εισβολή στην Κύπρο στις 20 Ιουλίου 1974.

Έμοιαζε σαν αρχαιοελληνικό δράμα, του οποίου οι πρωταγωνιστές είχαν παίξει τους ρόλους τους για μεγάλο χρονικό διάστημα και είχαν φθάσει στην κορύφωση της πλοκής, όπου απαιτούνται εξιλαστήριες θυσίες για την καθαρτήρια λύση και σ' αυτό ακριβώς το σημείο, αμέτοχο και ανύποπτο απέπλεε το "ΛΕΣΒΟΣ" για το σημαντικότερο ταξίδι της σαρανταοχτάχρονης συνολικά ζωής του.

Θα προσπαθήσουμε παρακάτω να αναφέρουμε τηλεγραφικά και όχι να περιγράψουμε εμπειριστατωμένα τα γεγονότα με ύφος λιτό και όσο το δυνατόν στρατιωτικό, μόνο και μόνο για εξοικονόμηση χρόνου και κειμένου, αλλά και απόδοση της ακριβούς έννοιας των λέξεων.

I. Παλούμης  
30-7-2007



## Ιστορικό

- 🇬🇷 Το Αρματαγωγό "ΛΕΣΒΟΣ" είχε προγραμματισθεί να εκτελέσει τη μεταφορά του προσωπικού και υλικού της Ελληνικής Δύναμης Κύπρου (ΕΛΔΥΚ) στην Κύπρο με προβλεπόμενη ημερομηνία απόπλου τη μεσημβρία της 12ης Ιουλίου.
- 🇬🇷 Η φόρτωση των υλικών επί του πλοίου άρχισε το πρωί της 11<sup>ης</sup> Ιουλίου στην Αμφιάλη και περατώθηκε τις βραδινές ώρες της αυτής ημέρας.
- 🇬🇷 Το μεσημέρι της 11<sup>ης</sup> Ιουλίου και ενώ διεξαγόταν η φόρτωση, ελήφθη τηλεφώνημα από το Αρχηγείο Ναυτικού (έτσι λεγόταν τότε το ΓΕΝ) ότι ο απόπλους θα αναβαλλόταν για 24 ώρες. Σχετικό σήμα ελήφθη την επομένη το πρωί, 12 Ιουλίου.

🇬🇧 Το μεσημέρι της 13<sup>ης</sup> Ιουλίου, το πλοίο έπλευσε στις Κεχριές, όπου φορτώθηκαν 450 άνδρες της ΕΛΔΥΚ και απέπλευσε την 132200 με προβλεπόμενη ημερομηνία κατάπλου στην Αμμόχωστο την 170700.

🇬🇧 Στις 15 Ιουλίου το πρωί ελήφθη η πληροφορία από εκπομπή του ραδιοφωνικού σταθμού της Λευκωσίας, ότι εκδηλώθηκε πραξικόπημα της Εθνικής Φρουράς κατά του Αρχιεπισκόπου Μακαρίου και ότι ο Αρχιεπίσκοπος ήταν ήδη νεκρός. Το πλοίο με σήμα του προς το Αρχηγείο ανέφερε την πρόθεσή του να συνεχίσει την αποστολή του και το Αρχηγείο με σήμα ενέκρινε. Παράλληλα το πλοίο έλαβε ορισμένα μέτρα προετοιμασίας του οπλισμού του και διέταξε να ανέλθουν πυρομαχικά από τις πυριτιδαποθήκες στα ενθέμια ετοιμών κοντά στα πυροβόλα.

🇬🇧 Το πρωί της 16<sup>ης</sup> Ιουλίου και ενώ το πλοίο περιέπλεε τις νότιες ακτές της Κύπρου, αντιλήφθηκε πολεμικό σκάφος φέρον Κυπριακή και Ελληνική σημαία να διέρχεται με Δυτική πορεία και υψηλή ταχύτητα. Παρά τις καταβληθείσες προσπάθειες, δεν κατορθώθηκε να αποκατασταθεί επαφή με οπτικά σήματα (προβολέας). Όπως διαπιστώθηκε μετά τον κατάπλου στην Αμμόχωστο επρόκειτο περί του περιπολικού "ΛΕΒΕΝΤΗΣ", το οποίο μετέβαινε στην Πάφο για ειδική αποστολή.

🇬🇧 Το μεσημέρι της ίδιας μέρας και ενώ το πλοίο βρισκόταν νοτίως της Λεμεσού, διατάχθηκε από το Αρχηγείο Ναυτικού να αναστρέψει και να πλεύσει και αγκυροβολήσει στον όρμο Λάρδο (Λίνδος) της Ρόδου. Το πλοίο συμμορφώθηκε.

🇬🇧 Το μεσημέρι της 17<sup>ης</sup> Ιουλίου και ενώ το πλοίο βρισκόταν 20 ν.μ. νοτιοανατολικά της Λίνδου, διατάχθηκε να αναστρέψει και να πλεύσει Αμμόχωστο, ρυθμίζοντας όπως καταπλεύσει εκεί περί την 190500.

🇬🇧 Το απόγευμα της ίδιας ημέρας ελήφθη σήμα από το Αρχηγείο Ναυτικού που καθόριζε λεπτομέρειες της διαδικασίας εκφόρτωσης και διέτασε ο απόπλους να εκτελεσθεί αυθημερόν.


🇬🇧 Την 190400 κατέπλευσε και αγκυροβόλησε μπροστά από το λιμένα Αμμοχώστου αναμένοντας πλοηγό. Ο τελευταίος επέβη την 190500 και μετά μισή ώρα το πλοίο έδωσε στο κεκλιμένο του λιμένος.


🇬🇧 Την εκφόρτωση του πλοίου και τις συναφείς διαδικασίες ασφαλείας επιμελήθηκαν οι Αντισυνταγματάρχης Γ. Παπαγιάννης, Υποδιοικητής της ΕΛΔΥΚ, Υποπλοίαρχος Στ. Γουλέας, επικεφαλής Ομάδας Υποβρυχίων Καταστροφών (ΟΥΚ) και ο Αντισυνταγματάρχης Χ. Φαρμάκης της 4ης Μικτής Επιτελικής Ομάδας (ΜΕΟ) του Αρχηγείου Ενόπλων Δυνάμεων (ΑΕΔ) (νυν ΓΕΕΘΑ), ο οποίος είχε προς τούτο κατέλθει στην Κύπρο.


🇬🇧 Περί την 191130 αναφέρθηκε από τελωνειακό υπάλληλο του λιμένος ότι "Τούρκοι ένοπλοι συναθροίζονται στο παλαιό φρούριο της πόλεως, στο οποίο επίσης μεταβαίνουν εγκαταλείποντες τις εργασίες τους και Τουρκοκύπριοι λιμενεργάτες". Ελήφθησαν μέτρα ετοιμότητας του οπλισμού. Κανένα επεισόδιο δεν έλαβε χώρα.


🇬🇧 Την 191400 ο Κυβερνήτης προσκλήθηκε στο θέρετρο αξιωματικών ΕΛΔΥΚ από το Διευθυντή πληροφοριών της ΕΛΔΥΚ για ένα αναψυκτικό αβροφροσύνης. Σε γενομένη συζήτηση έγιναν γνωστά τα ακόλουθα:


- Υπήρχαν πληροφορίες ότι Τούρκοι επιβιβάζονται στα αποβατικά πλοία προετοιμαζόμενοι για απόβαση στην Κύπρο. Η εκτίμηση ήταν ότι, όπως και στο παρελθόν είχε συμβεί, θα περιοριζόντουσαν σε εκτέλεση ασκήσεως.
- Ο ραδιοφωνικός σταθμός της αγγλικής βάσεως της Λεμεσού το μεσημέρι της ίδιας ημέρας κυκλοφόρησε τη φήμη πως Τούρκοι προέβησαν σε επιθετικές ενέργειες πλησίον της πράσινης γραμμής στη Λευκωσία. Το αποτέλεσμα ήταν να δημιουργηθεί πανικός, να κλείσουν τα καταστήματα και έντρομοι οι κάτοικοι να εγκλεισθούν στα σπίτια τους. Περί την 191800 το πλοίο απέπλευσε από το λιμένα της Αμμοχώστου, αφού παρέλαβε 450 οπλίτες παλαιών κλάσεων που επέστρεφαν στην Ελλάδα.


 Περί την 06:45 της επομένης, 20<sup>ης</sup> Ιουλίου, και ενώ το πλοίο περιέπλεε τις νότιες ακτές της Κύπρου με πορεία δυτική, πληροφορήθηκε από το ραδιοφωνικό σταθμό Λευκωσίας την έναρξη της τουρκικής εισβολής. Σήμανε αμέσως συναγερμό και έλαβε πορεία νοτιοδυτική για να απομακρυνθεί των ακτών της Κύπρου και επομένως της περιοχής επιχειρήσεων. Παράλληλα έγινε συνεννόηση με τον επικεφαλής της ΕΛΔΥΚ Αντισυνταγματάρχη Σταυρουλόπουλο να διατεθεί αριθμός οπλιτών για συμπλήρωση των ομοχειριών των πυροβόλων του πλοίου, τα οποία δεν επανδρώνονταν λόγω ελλιπούς Οργανικής Δυνάμεως.


 Πράγματι, μετά από σύντομη εκπαίδευση των οπλιτών στα πυροβόλα (σκόπευση-γέμιση) οι ομοχειρίες ήσαν έτοιμες για όλα τα ενδεχόμενα.


 Την 09:20 ελήφθη σήμα από το Αρχηγείο Ναυτικού, με το οποίο το πλοίο διατασσόταν να πλεύσει προς Λεμεσό και να αποβιβάσει το τμήμα της ΕΛΔΥΚ που επέστρεφε στην Ελλάδα. Το σήμα σύντομα ακυρώθηκε.

 Την 09:40 και ενώ το πλοίο βρισκόταν 40 περίπου μίλια νοτιοδυτικά της Πάφου ελήφθη άλλο σήμα, με το οποίο το πλοίο διατασσόταν να πλεύσει στην Πάφο για να αποβιβάσει το προσωπικό της ΕΛΔΥΚ. Το πλοίο ανέστρεψε και άρχισε να εκτελεί προετοιμασία αποβίβασης. Η αποβίβαση θα γινόταν με τα ΑΒ/ΑΚ (αποβατικές ακάτους) του πλοίου, ώστε να μην εισπλεύσει στο λιμένα και δυσχεραθούν οι κινήσεις του σε περίπτωση που τύχαινε κάποια εχθρική ενέργεια.

 Την 12:50 το πλοίο ζήτησε διευκρινίσεις από το Αρχηγείο, εάν θα έπρεπε η αποβίβαση να εκτελεσθεί το ταχύτερο ή να αναμείνουν τη νύχτα για περισσότερη ασφάλεια. Ουδεμία απάντηση ελήφθη επί του σήματος αυτού.

 Χωρίς απρόοπτο το πλοίο αγκυροβόλησε στην Πάφο στις 14:00 και άρχισε άμεσα η αποβίβαση των οπλιτών με τα ΑΒ/ΑΚ.

 Την 14:30 ήλθε σε ραδιοτηλεφωνική επαφή με τον κυβερνήτη ο Διοικητής του ΑΤΔ Πάφου Συνταγματάρχης Γιοβάνης, ο οποίος ζήτησε την εκτέλεση πυρών εναντίον οικοδομήματος που έφερε τουρκική σημαία και το οποίο αποτελούσε το διοικητήριο των τουρκοκυπριακών δυνάμεων της περιοχής.

 Ο Κυβερνήτης εκτίμησε ότι η παρουσία του και η αποβίβαση των οπλιτών αποτελούσε ήδη εχθρική ενέργεια για τις τουρκικές ένοπλες δυνάμεις, επομένως η εκτέλεση πυρών δεν θα επιβάρυνε περισσότερο τη θέση του πλοίου, ενώ παράλληλα θα ενίσχυε σημαντικά της προσπάθειες εξάλειψης του τουρκοκυπριακού θύλακα της Πάφου.

🌐 Την 201530 το πλοίο άρχισε να εκτελεί βολές. Την 201600 ήλθε στο πλοίο ο Σημαιοφόρος ΣΕΑ/Μ Παλαιστρός, Διοικητής του Ναυτικού Σταθμού Πάφου, ο οποίος είχε οδηγίες για την κατεύθυνση του πυρός σε συγκεκριμένα σημεία.

🌐 Την 201645, μετά το πέρας αποβιβάσεως των οπλιτών, επέβη στο πλοίο αυτοπροσώπως ο Διοικητής της εθνοφρουράς και ζήτησε να συνεχισθεί η βολή και μετά το πέρας της αποβιβάσεως, που το πλοίο θα έπρεπε να σαλπάρει.

🌐 Η βολή συνεχίστηκε μέχρι την 201745 και το πλοίο απέπλευσε την 201800. Εβλήθησαν συνολικά 900 περίπου βλήματα 40 χιλιοστών κατά της οχυρής τοποθεσίας Μούτταλος, όπου και το κάστρο της πόλεως, στο οποίο αμυνόντουσαν οι Τουρκοκύπριοι.

🌐 Οι αμυνόμενοι Τουρκοκύπριοι στο κάστρο ανέφεραν με τον ασύρματό τους στον ενδιαμέσο σταθμό Σταυροκόνου επί λέξει: "Ελληνικό πολεμικό πλοίο αποβίβασε στρατό στην Πάφο και προσβάλλει με πυρά το κάστρο που σε λίγο θα πέσει".

🌐 Ο σταθμός αναμετάδωσε στην τουρκοκυπριακή διοίκηση της Λευκωσίας: "Ελληνικά πολεμικά πλοία αποβίβασαν στρατό στην Πάφο και προσβάλλουν με πυρά τους Τουρκοκύπριους στο κάστρο, οι οποίοι παραδόθηκαν".

🌐 Η Λευκωσία απάντησε προς την Πάφο: "Αμυνθείτε για μερικές ώρες. Μεριμνούμε για αποτελεσματική αεροπορική βοήθεια". Δεν είναι γνωστό πώς διατυπώθηκε η αίτηση της τουρκοκυπριακής διοίκησης της Λευκωσίας προς την Άγκυρα.

🌐 Οι Τουρκοκύπριοι της Πάφου ύψωσαν λευκές σημαίες και παραδόθηκαν με όλο τους τον οπλισμό, ο οποίος ήταν εκπληκτικός σε αριθμητική επάρκεια και ποιότητα. Οι 450 άνδρες της ΕΛΔΥΚ που αποβιβάστηκαν στην Πάφο επιβιβάστηκαν σε λεωφορεία και αφού εκτέλεσαν ολονύχτια πορεία μέσω του όρους Τρόδος αφίχθησαν την 08:00 της Κυριακής 21<sup>ης</sup> Ιουλίου στη δυτική πλευρά του αεροδρομίου της Λευκωσίας, εκείθεν δε με προφυλάξεις προς το στρατόπεδο της ΕΛΔΥΚ.

🌐 Το "ΛΕΣΒΟΣ" μετά τον απόπλου του την 201800 κινήθηκε επί εξάωρο με πορεία νότια, ώστε να απομακρυνθεί το ταχύτερο από την περιοχή των επιχειρήσεων. Στη συνέχεια έλαβε πορεία προς δυσμάς μέχρι της εισόδου του στο Ελληνικό FIR, από όπου κινήθηκε προς βορρά και περνώντας ανατολικά της Κρήτης κατέπλευσε στη Σητεία την 221450.

🌐 Την 210430 και ενώ το πλοίο βρισκόταν 80 μίλια νοτιοδυτικά της Πάφου, εντοπίστηκε και αναφέρθηκε αμερικανική δύναμη αποτελούμενη από ένα αεροπλανοφόρο, δύο αντιτορπικά και ένα βοηθητικό. Επίσης, δύο ή τρεις φορές πέρασε κοντά από το πλοίο αμερικανικό αεροσκάφος αναγνωρίσεως τύπου ORION.

🌐 Στη Σητεία το πλοίο αποβίβασε τη σορό του πολιτικού υπαλλήλου Μιχαήλ Δαμιανού, ο οποίος απεβίωσε την 210315 συνεπεία καρδιακής προσβολής προφανώς λόγω συγκινήσεως από τα διατρέξαντα γεγονότα.

🌐 Την 222200 το πλοίο απέπλευσε από τη Σητεία και κατέπλευσε στον ΝΣ την 232100.

🌐 Το Τουρκικό Γενικό Επιτελείο έλαβε το αίτημα της τουρκοκυπριακής διοίκησης Λευκωσίας και πείσθηκε πως η Ελλάδα επενέβαινε υπέρ της Κύπρου με αποβίβαση

στρατευμάτων στην Πάφο από τμήμα του ελληνικού στόλου. Την πεποίθηση αυτή ενίσχυσε μια αναφορά αεροπορικής αναγνώρισης που, κατά παράδοξο τρόπο, ανέφερε τις συντεταγμένες υποτιθέμενης ελληνικής νηοπομπής που έπλεε προς την Κύπρο.

🇺🇸 Την 211000 το Γενικό Επιτελείο της Άγκυρας απέσπασε από την περιοχή της απόβασης στην Κυρήνεια τρία αντιτορπιλικά και τα έστειλε προς την Πάφο με διαταγή να επιτεθούν και να βυθίσουν όποιο πλοίο έφερε Ελληνική σημαία μέσα στην περιοχή των επιχειρήσεων. Τα αντιτορπιλικά ήταν τα "Kocatepe" (GEARING FRAM II) και δύο ακόμα, τα "Adatepe" και "M. Fevzi Cakmac" (GEARING FRAM I). Διοικητής της ομάδας ήταν ο Πλοίαρχος Irfan Tinaz T.N. επί του "Adatepe".

🇺🇸 Την 211200 τα αντιτορπιλικά παρέκαμπαν το δυτικότερο σημείο της Κύπρου, το ακρωτήριο Αρναούτης και λάμβαναν πορεία νοτίως προς Πάφο. Τα Radar και οι οπτήρες των αντιτορπιλικών δεν εντόπισαν καμία νηοπομπή παρά μόνο τρία εμπορικά σκάφη, δύο των οποίων έπλεαν προς Πάφο και ένα προς Λιβύη.

🇺🇸 Την 211415 σε εκτέλεση διαταγής του Γενικού Επιτελείου της Άγκυρας ήταν έτοιμα για απογείωση τρία αεροπορικά σμήνη, σύνολο 48 αεροσκάφη, εξοπλισμένα με βόμβες και ρουκέτες, από τρία διαφορετικά αεροδρόμια της Τουρκίας. Επρόκειτο για το 181 σμήνος από την Αττάλεια, το 141 σμήνος από την Murtenay και το 111 σμήνος από το Eski-Sehir. Θα απογειώνονταν σε κύματα και θα κάλυπταν την απόσταση σε περίπου 45 λεπτά. Στόχος ήταν η "Ελληνική Νηοπομπή". Υψηλής προτεραιότητας ήταν η καταστροφή των πολεμικών συνοδών.


🇺🇸 Ο Σημαιοφόρος ΣΕΑ/Μ Παλαιίστρος Διοικητής του Ναυτικού Σταθμού Πάφου, ρώτησε τη Λευκωσία: "Εδώ έξω από την Πάφο περιπολούν δύο αντιτορπιλικά. Είναι δικά μας ή τούρκικα;" Από το ΓΕΕΦ ο Πλωτάρχης Παπαργύρης απάντησε "Τα δύο αντιτορπιλικά που βλέπεις είναι δικά μας, είναι ελληνικά και πρόσεξε, αν χρειασθούν κάποια βοήθεια να τους τη δώσεις".


🇺🇸 Την 211500 το πρώτο σμήνος εντόπισε τα τρία πολεμικά και επιτέθηκε με ρουκέτες. Τα πολεμικά απάντησαν με αντιαεροπορικό πυρ. Το "Kocatepe" χτυπήθηκε με ρουκέτα και καταστράφηκε το ΚΠΜ (Κέντρο Πληροφοριών Μάχης). Οι τουρκικές σημαίες των αντιτορπιλικών δεν απέτρεψαν τους Τούρκους πιλότους, οι οποίοι θεώρησαν ότι ήταν ελληνικό τέχνασμα.


🇺🇸 Πριν την αναχώρηση από την περιοχή των επιχειρήσεων της Κυρήνειας, το "Cakmac" είχε ανασύρει από τη θάλασσα σώο έναν Τούρκο πιλότο, του οποίου το αεροσκάφος είχε καταπέσει από ελληνικό αντιαεροπορικό πυρ. Ο πιλότος, ευρισκόμενος μέσα στο πλοηγό, προσπάθησε να αποκαταστήσει επαφή με τους συναδέλφους του, που επιτίθεντο στα πλοία. Οι αεροπόροι του ζήτησαν το ισχύον "σύνθημα" της ημέρας, το οποίο, όμως, όπως ήταν φυσικό δεν γνώριζε, αφού είχε καταρριφθεί την προηγούμενη. Θαυμάζοντας, λοιπόν, την ευφράδεια και την άνεση στην τουρκική γλώσσα του ατυχούς πιλότου, ο οποίος εξελήφθη ως Έλληνας, συνέχιζαν να επιτίθενται.


🇺🇸 Πολύ σύντομα το "Kocatepe" παρέμεινε ακυβέρνητο και το πλήρωμά του το εγκατέλειψε, ενώ άρχισε να βουλιάζει. Το "Adatepe" χτυπήθηκε επίσης με ρουκέτα και έχασε τα Radar του, ενώ το "Cakmac" είχε μικρότερες ζημιές. Ο Πλοίαρχος Διοικητής μετέφερε την έδρα του στο "Cakmac" και διέταξε τα δύο πλοία να φύγουν πάση δυνάμει


προς βορρά αφήνοντας τους ατυχείς ναυαγούς του "Kocatepe" στο έλεος των τουρκικών αεροσκαφών που τους πυροβολούσαν μέσα στις σωστικές λέμβους και σχεδίες.

 Ο Σημαιοφόρος Παλαίστρος από την Πάφο μετέδιδε προς το ΓΕΕΦ: "Συμφορά! Κόλαση! Τα τουρκικά αεροπλάνα χτυπούν τα αντιτορπιλικά μας". Από τη Λευκωσία ο Πλωτάρχης Παπαργύρης γνωρίζοντας ότι οι συνδιαλέξεις υποκλέπτονται από τους Τούρκους απαντούσε ήρεμα: "Άστα να τα κτυπάνε". Ο απολογισμός της τουρκικής αεροναυτικής μάχης ήταν ένα αντιτορπιλικό (Kocatepe) βυθισμένο, ένα αντιτορπιλικό (Adatepe) σοβαρότατα βεβλαμμένο εκτός επιχειρησιακής ετοιμότητας, ένα αντιτορπιλικό (Cakmac) ελαφρά βεβλαμμένο και ένα αεροσκάφος καταρριφθέν. Από το "Kocatepe" διασώθηκαν 42 άνδρες, οι οποίοι περισυνελέγησαν από διερχόμενο Ισραηλινό εμπορικό και οδηγήθηκαν στην Χάιφα. Το πλήρωμα των αντιτορπιλικών αυτού του τύπου ήταν της τάξεως των 290 ανδρών...

 Η μετέπειτα σταδιοδρομία του Λευτέρη Χανδρινού, για λόγους μη ευδιάκριτους, κινείται στα όρια μεταξύ φθοράς και αφθαρσίας. Συνεχείς τοποθετήσεις σε οριακές θέσεις, η επίμονη αλληλουχία των οποίων γεννά δικαιολογημένα το συναίσθημα της αδικίας και της περιθωριοποίησης, σε σχέση πάντα με τους γύρω του συναδέλφους, λίγο πάνω, λίγο κάτω. Έτσι όπως το καλοκαίρι του '73 είχε θεωρηθεί "ύποπτος" από την κρατούσα κατάσταση και είχε ευθέως αναφερθεί στον τότε Αρχηγό Ναύαρχο Μαργαρίτη, έτσι και στην περίοδο της Δημοκρατίας, αρχίζει μια ατέλειωτη αλληλογραφία με ιεραρχικές αναφορές που απευθύνονται στους Αρχηγούς Στόλου και ΓΕΝ και που καταλήγουν στον... πειθαρχικό κολασμό του.

 Το 1984, του προτείνεται η τοποθέτησή του στην Άγκυρα ως Ναυτικού Ακολούθου και κείνος δέχεται για να μη χαρακτηριστεί δειλός. Εκτιμάται ότι δεν ήταν μία "σώφρων" πράξη της Διοίκησης. Με το ιστορικό του, που ήταν σε όλους γνωστό, θα μπορούσε να αποβεί επικίνδυνο για τον ίδιο, για την οικογένειά του, αλλά και για την εξωτερική πολιτική της χώρας, εάν εισέπραττε τη manía των εθνικιστικών παρακρατικών στοιχείων της Τουρκίας.

 Μετά έρχεται η πρόωρη αποστρατεία του στο βαθμό του Πλοιάρχου. Στο Ναυτικό όλοι γνωρίζομαστε και κανείς δεν τετραγωνίζει τον κύκλο. Μπορεί να θεωρηθεί δικαιολογημένη η αποστρατεία του Χανδρινού, έχοντας την πολεμική δράση που αναφέραμε παραπάνω, σε σχέση με άλλους συναδέλφους, αρχαιότερους και νεότερους του, που προήχθησαν στο βαθμό του Αρχιπλοιάρχου;

 Ο Χανδρινός τραυματίστηκε σε ένα ατύχημα έξω από την Κομοτηνή, τον Μάιο του 1986, επιστρέφοντας στην Άγκυρα με το αυτοκίνητό του από την Αθήνα που είχε έλθει για υπηρεσία. Έμεινε παράλυτος και απαιτήθηκε πολύς χρόνος, μεγάλη προσπάθεια και ψυχική δύναμη, για να κατορθώσει να σταθεί και πάλι και να περπατήσει με μπαστούνι.

 Πέθανε πρόωρα τον Ιούλιο του 1994, ουσιαστικά από τις κακουχίες που του προξένησε το ατύχημα, 20 χρόνια μετά το ταξίδι του "ΛΕΣΒΟΣ".

## Σχόλια

🇬🇧 Από την παράθεση των κινήσεων του Αρματαγωγού "ΛΕΣΒΟΣ" και των συμβάντων τα οποία αυτό προξένησε και έχοντας υπόψη και τα λοιπά δραματικά γεγονότα που έλαβαν χώρα στην Κύπρο, θα μπορούσε κανείς να παρασυρθεί σε γενικότερα σχόλια και κρίσεις, όπως, π.χ.:

- Την τόση μικρόνοια των κρατούντων της εποχής οι πράξεις και παραλείψεις των οποίων εντάσσονται στα κακουργήματα της "εσχάτης προδοσίας", είτε ηθελημένης είτε εξ αμελείας (βλακειάς).
- Την ανούσια και πολυδιαφημισμένη, από τους ίδιους τους Τούρκους, μαχητική ικανότητα των τουρκικών Ε.Δ., οι οποίες, όπως αποδείχθηκε, δεν θα πατούσαν ποτέ την Κύπρο, έστω και μόνο, εάν τα τμήματα της ΕΛΔΥΚ και της εθνοφρουράς βρισκότουσαν στις θέσεις που προέβλεπαν τα Κυπριακά σχέδια και όχι νότια κυνηγώντας Μακαριακούς. Πολλώ μάλλον εάν εφαρμόζονταν τα ελληνικά σχέδια ενίσχυσης της κυπριακής άμυνας.
- Την απίστευτη ευκολία με την οποία κατέρρευσε και φυλλορρόησε το ελληνικό πολιτικοστρατιωτικό κατεστημένο του '74, που όντας τόσο κατώτερο των περιστάσεων έγινε υπαίτιο της δεύτερης μεγαλύτερης Εθνικής καταστροφής του 20ου αιώνα.

🇬🇧 Αναγνωρίζοντας το ελλιπές επίπεδο πληροφόρησής μας, αλλά και την έλλειψη αρμοδιότητας για διατύπωση κρίσεων σε τόσο σοβαρά ζητήματα, θα παραμείνουμε στο επίπεδο του αείμνηστου φίλου Λευτέρη Χανδρινού, που η μοίρα τον έφερε να διαδραματίζει ένα ρόλο με σοβαρότατες επιπτώσεις στο μέσον όλης αυτής της τραγωδίας.


🇬🇧 Θα ξεκινήσουμε από το ουσιαστικό αποτέλεσμα, που ήταν η άμεση εκκαθάριση του τουρκοκυπριακού θύλακα της Πάφου. Το φυσικό οχυρό, παράλληλα με το σημαντικό οπλισμό που διέθεταν οι αμυνόμενοι, καθιστούσε την τοποθεσία μία απ' τις πλέον απόρθητες στην Κύπρο, που κατά πάσα πιθανότητα θα παρέμενε σε τουρκοκυπριακά χέρια, παρά τις προσπάθειες των πολιορκητικών τμημάτων. Σε αυτή την πολύ πιθανή περίπτωση, ο σημερινός χάρτης της Κύπρου θα ήταν διαφορετικός και θα περιελάμβανε την Πάφο στο τουρκοκυπριακό ψευδοκράτος.


🇬🇧 Άξια σχολιασμού είναι η περίεργη καθυστέρηση των 50 και πλέον ωρών που παρεμβλήθηκε στο ταξίδι του "ΛΕΣΒΟΣ", Λεμεσός - Λίνδος - Λεμεσός (16/7 πρωί, 18/7 βράδυ). Ο τότε Αρχηγός Ναυτικού, Πέτρος Αραπάκης στο βιβλίο που εξέδωσε αργότερα με τίτλο "Το τέλος της σιωπής" (σελ. 217) γράφει: "Συγκεκριμένα, όταν στις 16 Ιουλίου επιβεβαίωσα ότι ο αρχιεπίσκοπος είχε διασωθεί και διαφύγει στην Πάφο, τότε μολονότι το πλοίο είχε διατεθεί στο ΑΕΔ και βρισκόταν νότια της Πάφου, διέταξα να διακόψει τον πλου και να αναστρέψει προς τη Ρόδο με το υπ' αριθ. ΑΝ 161025 σήμα μου, ανησυχώντας μην τυχόν οι επιβαίνοντες άνδρες και τα πυρομαχικά χρησιμοποιηθούν κατά του Μακαρίου. Στις 17 Ιουλίου, όταν πλέον διαπίστωσα ότι ο Μακάριος είχε διαφύγει στο εξωτερικό, διέταξα το πλοίο να συνεχίσει τον πλου προς την Κύπρο".


🇬🇧 Από τα ανωτέρω τεκμαίρεται ότι ο Αρχηγός δεν ήξερε τίποτε για το πραξικόπημα της Κύπρου και όταν το πληροφορήθηκε έδρασε εξ ίδιας πρωτοβουλίας, με στόχο να καθυστερήσει τον κατάπλου του "ΛΕΣΒΟΣ" εν αγνοία του ΑΕΔ (;), μήπως τα μεταφερόμενα, προσωπικό και υλικά, χρησιμοποιηθούν κατά του Μακαρίου. Δες και το πραξικόπημα ήταν θέμα προσωπικό για τον Μακάριο και όχι εγκληματική παγίδα για τον





Ελληνισμό, που την έστησαν εκείνοι που είχαν συμφέρον και το Ελλαδικό καθεστώς ή συμφώνησε ή έπεσε μέσα. Όταν βεβαιώθηκε ότι ο Μακάριος διέφυγε στο εξωτερικό, επαναδρομολόγησε το "ΛΕΣΒΟΣ" προς τον προορισμό του. Είναι πειστική η εξήγηση; Το ΑΕΔ πώς αντέδρασε με την παρεμβολή του ΑΝ; Ή μήπως δεν την αντιλήφθηκε; Τι σήμαινε η παρέμβαση του Αντισυνταγματάρχη Χ. Φαρμάκη της 4ης ΜΕΟ ΑΕΔ να μην εκφορτωθούν στην Αμμόχωστο τα πυρομαχικά που μετέφερε το "ΛΕΣΒΟΣ" και μάλιστα με όλες τις ενδείξεις να βεβαιώνουν για την επικείμενη τουρκική εισβολή που έγινε μετά 12 ώρες; Αναπάντητα ερωτήματα στα οποία αναμένονταν σοβαρότερες απαντήσεις εκ μέρους του Αρχηγού του Ναυτικού εκείνης της εποχής.


 Το επόμενο πρωί το "ΛΕΣΒΟΣ" έπλεε με δυτική πορεία νοτίως της Λεμεσού και ο Λευτέρης πληροφορείται από το ραδιόφωνο της Λευκωσίας την εισβολή. Οι άμεσες ενέργειές του εκτιμώνται ως απόλυτα ορθές. Στρέφει προς ΝΔ να απομακρυνθεί, διατάσσει συναγερμό, συμπληρώνει την επάνδρωση του οπλισμού του με οπλίτες της ΕΛΔΥΚ.


 Το γεγονός πως η Οργανική Δύναμη ειρήνης είναι μικρότερη της απαιτούμενης για την επάνδρωση όλου του οπλισμού του πλοίου δεν είναι παράδοξο, παρόλο που θα μπορούσε εν όψει της λεπτής αποστολής να είχε συμπληρωθεί έστω δι' αποσπάσεως από τα λοιπά πλοία του ίδιου τύπου.

 Διατάσσεται να πλεύσει στην Πάφο. Ορθώς ζητεί διευκρινίσεις για τον κατάπλου μέρα ή νύχτα. Μη λαμβάνοντας απάντηση αποφασίζει, παράτολμα, να πλεύσει άμεσα έστω και μέρα.

 Η απόφαση του Λευτέρη να ανταποκριθεί στο αίτημα του τοπικού στρατιωτικού Διοικητή και να εκτελέσει πυρά υποστήριξης, λήφθηκε μετά σωστή εκτίμηση της καταστάσεως, με τόλμη και μια, όχι συνηθισμένη, υπέρβαση των τυπολατρικών διαδικασιών.

 Παράλληλα, η καθυστέρηση του απόπλου του για περισσότερο από μία ώρα, μετά την αποβίβαση των οπλιτών, εκεί, μέρα μεσημέρι, αγκυροβολημένος έξω από την Πάφο, μόνο και μόνο για να ολοκληρώσει τα πυρά που του ζητούσαν, διακινδυνεύοντας θανάσιμα τη ζωή του και το πλοίο του, εάν εντοπιζόταν από την εχθρική αεροπορία που είχε ζητηθεί από τους Τουρκοκυπρίους, δείχνει ιδιαίτερη γενναιότητα και ψυχικά προσόντα που επιβεβαιώνονται σε πολεμική περίοδο και όχι σε γραφείο ή σε περίοδο ειρήνης.

 Η τήρηση νότιας πορείας μετά τον απόπλου από την Πάφο, με στόχο την ταχύτερη δυνατή έξοδο από την ακτίνα ενεργείας της εχθρικής αεροπορίας, με σύγχρονη τήρηση σιγής ασυρμάτου, φανερώνει επαγγελματική επάρκεια και παράλληλα ένα πνεύμα καλλιεργημένο και σφυρηλατημένο σε ασκήσεις ναυτικής τακτικής που βρίσκει την εφαρμογή του σε εμπόλεμη κατάσταση.

 Ένα σημείο στο οποίο θα ήθελα να σταθώ είναι ο ενθουσιασμός με τον οποίο υποδέχθηκαν οι επαναπατριζόμενοι με το "ΛΕΣΒΟΣ" οπλίτες της ΕΛΔΥΚ, την αναγγελία της επανόδου των στο Κυπριακό έδαφος, την Πάφο, με σκοπό τη συμμετοχή τους στις πολεμικές επιχειρήσεις, από τις οποίες πολλοί δεν γύρισαν ποτέ. Ήταν ο ίδιος ενθουσιασμός, τον οποίο διαπιστώσαμε όλοι μας, στην κατάταξη των εφέδρων, εδώ στην Ελλάδα, κατά τη διάρκεια της παρωδίας επιστράτευσης που διατάχθηκε. Ήταν η θέληση του λαού να πολεμήσει για τα εθνικά δίκαια και το εθνικό φιλότιμο, την οποία θέληση δεν

μπόρεσε να διαχειρισθεί η ηγεσία, παρότι ήταν στρατιωτική. Ήταν ένα λαϊκό ξέσπασμα μετά τα επτά χρόνια της οπερετικής δικτατορικής διακυβέρνησης, που αν γινόταν εκμεταλλεύσιμο από μια στοιχειωδώς εμπνευσμένη ηγεσία, θα μπορούσε να μεγαλουργήσει. Κρίμα!!!

🇺🇸 Από το τμήμα του επεισοδίου που αφορά τα τρία τουρκικά αντιτορπιλικά και τα τουρκικά αεροσκάφη δεν θα σταθώ στο εύκολο σκώμμα της μεταξύ των συμπλοκής, διότι δεν θεωρώ σοβαρή τη λαιμοδείξια των αμοιβαίων παρεμβολών που δεν είναι καθόλου ασυνήθεις στις Ε.Δ. όλου του κόσμου. Πέραν, όμως, του κυρίου γεγονότος, θα ήθελα να επισημάνω τέσσερα σημεία που μου προξένησαν εντύπωση και που υπογραμμίζουν το επίπεδο οργάνωσης των τουρκικών Ε.Δ.

1. Η αίτηση αεροπορικής υποστήριξης των Τουρκοκυπρίων της Πάφου εκτέλεθηκε την 20ή Ιουλίου μεταξύ των ωρών 14:00-17:00. Η εποχή και το γεωγραφικό πλάτος προσδιορίζουν διάρκεια φωτός ημέρας μέχρι 20:30-21:00. Υπήρχε, λοιπόν, διάστημα τουλάχιστον 3,5-4 ωρών, για να παρασχεθεί αεροπορική συνδρομή. Τελικά τα αεροσκάφη πήγαν το μεσημέρι της 21<sup>ης</sup>. Εκτιμάται ως αδικαιολόγητη η καθυστέρηση και μάλιστα σε μια επιχείρηση που χαρακτηριζόταν από ανυπαρξία αντιπάλου αεροπορίας, εν όψει δε και των αβάσιμων, όπως αποδείχθηκε εκ των υστέρων, πληροφοριών περί ελληνικής νηοπομπής που εκτελούσε απόβαση στη Δυτική Κύπρο.
2. Μετά τη σύγκρουση των τουρκικών αντιτορπιλικών με τα τουρκικά αεροσκάφη με τα γνωστά αποτελέσματα, μου είναι ακατανόητη η αποχώρηση από το πεδίο της μάχης των διασωθέντων, έστω με πλήγματα, αντιτορπιλικών και η εγκατάλειψη των ναυαγών του "Kocatepe" στην τύχη τους. Η αποχώρηση, έστω με τη μέγιστη ταχύτητα, δεν ήταν ασφαλώς η πράξη που διέσωσε τα αντιτορπιλικά. Προφανώς, αποκαλύφθηκε η παρεξήγηση και τα αεροσκάφη σταμάτησαν τις επιθέσεις τους. Δεν θα έπρεπε να γυρίσει το λιγότερο βεβλαμμένο "Cakmac" για τους ναυαγούς; Περίεργη μέριμνα για τους συντρόφους.
3. Οι Τούρκοι πιλότοι μέσα στη θέρμη και την ορμή τους, όχι μόνο επιτέθηκαν εναντίον των δικών τους αντιτορπιλικών, μέρα μεσημέρι, αλλά και κατά του ημιβυθισμένου από ετών εμπορικού πλοίου στον ύφαλο Μουλιά, ΝΔ της Πάφου. Το σημαντικότερο όμως είναι ότι μετά την εγκατάλειψη του "Kocatepe" από το πλήρωμά του, πέρασαν και πολυβόλησαν τους ναυαγούς επάνω στις βάρκες και τις σχεδίες, σκοτώνοντας πολλούς απ' αυτούς. Αν οι ναυαγοί ήταν Έλληνες, οι πιλότοι θα είχαν ασφαλώς τιμηθεί ως ήρωες.
4. Η αποφυγή αμοιβαίων παρεμβολών μεταξύ πλοίων και αεροσκαφών και η αμοιβαία αναγνώριση επιτυγχάνεται με τις συσκευές IFF (Interrogation Friend of Foe) που είναι εγκατεστημένες και στα δύο. Είναι γεγονός πως οι συσκευές αυτές, ιδίως στα παλιότερα μοντέλα των αντιτορπιλικών, δεν ήταν στο καλύτερο δυνατό επίπεδο λειτουργίας και αξιοπιστίας. Από την άλλη πλευρά, τις ίδιες συσκευές είχαν και τα ελληνικά αντιτορπιλικά και αεροσκάφη με τις ίδιες συχνότητες. Οι αεροπόροι παρουσιάζονταν απρόθυμοι, ακόμα και σήμερα κάνουν το ίδιο, να θέσουν τις συσκευές IFF ΕΝΤΟΣ, διότι αυξάνεται η απόσταση εντοπισμού των από τα εχθρικά Radar. Πράγματι, πρώτα εμφανίζεται στην οθόνη του RADAR η IFF και μετά η πραγματική ηχώ του αεροσκάφους. Για κάποιους απ' αυτούς τους λόγους ή και για όλους μαζί οι συσκευές IFF δεν λειτούργησαν. Το σημαντικότερο όμως συμπέρασμα είναι ότι οι τουρκικές Ε.Δ. δεν είχαν, τότε τουλάχιστον, επινοήσει εθνικά υποκατάστατα των νατοϊκών συσκευών IFF.

🇨🇵 Η Κύπρος αναγνώρισε και τίμησε τον αγώνα των Κυπρίων και των Ελλήνων που πολέμησαν στο έδαφός της. Μεταξύ των άλλων τίμησε και τον Λευτέρη, στήνοντας ειδικό μνημείο που θυμίζει τον ηρωισμό του και έδωσε το όνομά του σε κεντρικό δρόμο της Πάφου.

🇬🇷 Η Ελλάδα τηρεί μια ακατανόητη σιωπή για όλους τους Έλληνες μαχητές, είτε έπεσαν στην Κύπρο είτε γύρισαν από εκεί. Εάν πιστεύεται πως, κατ' αυτόν τον τρόπο, εξυπηρετείται η πολιτική της προσέγγισης μεταξύ των γειτονικών χωρών, "πλανώμεθα πλάνη οικτράν", όπως συνηθίζαμε να λέμε κάποτε. Αλλά γινόμαστε ανυπόληπτοι στους ξένους και το σημαντικότερο είναι ότι χάνουμε τον αυτοσεβασμό μας.

🇬🇷 Με τέτοιες, όμως, συμπεριφορές και αντιμετώπισεις εκ μέρους του επίσημου κράτους, δεν πρέπει να μεμφόμεστε που η κοινωνία και τα παιδιά μας στερούνται προτύπων ούτε να μεμψιμοιρούμε διότι στα βάθρα της δημοσιότητας και της αναγνωρισιμότητας αναρριχώνται κάποιες επιδειξιμανείς μετριότητες με μόνο εφόδιο τη δημόσια έκφραση ασυνήθων δοξασιών, "αναλώμασιν" κάθε σοβαρότητας.

