

Η ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ 1967

«Βυθιζόμεθα»

Η πορεία του πλοίου, το χρονικό του ταξιδιού, τα δεδομένα και τα ζητούμενα. Ο δρόμος προς το ναυάγιο μέσα από τις πηγές: η έκθεση του 1967 και η κριτική ανάλυσή της

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΦΩΤΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ

Το ναυάγιο του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ εξακολουθεί να απασχολεί ακόμη και σήμερα την επιστημονική έρευνα. Αυτό αποδεικνύει ότι η αιτιολόγησή του από τις πραγματογνωμοσύνες και τις εκθέσεις της εποχής παρουσιάζει κενά, το μεγαλύτερο από τα οποία είναι ότι δεν υπάρχει κατάληξη σε κάποια σαφή και ξεκάθαρη αιτία. Για να καταδειχθούν οι διαφορές ανάμεσα στο τότε και στο τώρα, θα παρουσιαστούν στη συνέχεια συνοπτικά δύο εκθέσεις –μία του 1967 και μία του 2012.

Η ΕΚΘΕΣΗ 30/1967 ΤΗΣ Β' ΑΕΕΝΑ

Η πιο σημαντική απ' όλες τις εκθέσεις για το ναυάγιο του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ είναι η 30/14.4.1967 της Β' Ανακριτικής Επιτροπής Ελέγχου Ναυτικών Ατυχημάτων (νυν ΑΣΝΑ), επειδή περιέχει μια πλήρη και αναλυτική αναφορά της προϊστορίας του πλοίου, από την ημέ-

ρα που έφτασε στην Ελλάδα, τον Μάρτιο του 1965, έως τον τελευταίο απόπλου της 7ης Δεκεμβρίου 1966, επί τη βάσει των στοιχείων της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων. Στην ίδια έκθεση υπάρχει και μια περιγραφή της πορείας του πλοίου, καθώς και μια αναπαράσταση (χρονικό) όσων συνέβησαν κατά το μοιραίο ταξίδι, από τον απόπλου έως τη βύθιση. Σε ό,τι αφορά το πρώτο σκέλος, την προϊστορία, η έκθεση έχει ανεκτίμητη αξία για την κατανόηση των αιτίων του ναυαγίου. Αντίθετα, η πορεία του πλοίου και το χρονικό του ταξιδιού δημιουργούν πάρα πολλά ερωτηματικά, τα δε συμπεράσματα και ο καταλογισμός ευθυνών ακόμη περισσότερο. Πάρα πολλά από τα στοιχεία που αναφέρονται στην έκθεση βασίζονται σε μαρτυρίες επιζώντων –αξιωματικών, μελών του πληρώματος και οδηγών φορητών-, καθώς και σε καταθέσεις άλλων προσώπων σχετικών με την υπόθεση, που λήφθηκαν από την ΑΕΕΝΑ ως

τις 14 Απριλίου 1967. Κατά την ποινική εκδίκαση, την άνοιξη του 1968, πολλά από αυτά τα πρόσωπα διαφοροποιήθηκαν από τις αρχικές τους καταθέσεις ή ακόμη και τις αναιρέσαν ολοκληρωτικά. Το ερώτημα ποια από τις δύο ή και περισσότερες εκδοχές είναι η αληθινή –αν κάποια είναι αληθινή– μοιραία καθιστά αμφισβητήσιμα τα συμπεράσματα της έκθεσης, αφού αμφισβητήσιμες είναι και οι πηγές της. Παρ' όλα αυτά, όλες οι εκθέσεις, μελέτες, έρευνες και διατριβές για το ναυάγιο του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, τόσο της εποχής όσο και οι μεταγενέστερες, στηρίζονται στα δεδομένα της έκθεσης 30/1967 της Β' ΑΕΕΝΑ. Σε καμία όμως δεν εκφράζεται έστω κάποιος προβληματισμός λόγω της διαφοροποίησης των μαρτυρικών καταθέσεων πάνω στις οποίες αυτή στηρίζεται. Από το αρχείο του ΑΣΝΑ μάς παραδόθηκαν, κατόπιν εισαγγελικής παραγγελίας, δύο εκθέσεις της Β' ΑΕΕΝΑ (30/1967 και 129/1968) και

δύο γνωμοδοτήσεις του Συμβουλίου Ελέγχου Ναυτικών Ατυχημάτων (ΣΕΝΑ, 283/1967 και 21/1970). Στην έκθεση 30/1967 αναφέρεται ότι η πορεία του πλοίου αποτυπώνεται στο συνημμένο Διάγραμμα Ι. Ωστόσο, το Διάγραμμα Ι δεν μας παραδόθηκε, καθώς έλειπε από το φάκελο.

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ

Την πορεία του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ από τη Σούδα έως το σημείο βύθισης υποτυπώσαμε στους ναυτικούς χάρτες του Αγγλικού Ναυαρχείου 3677/1962 και 1684/1968, βάσει των στοιχείων που αναφέρονται στην έκθεση της ΑΕΕΝΑ και τα οποία (σύμφωνα πάντα με την έκθεση) προέκυψαν από τις καταθέσεις των αξιωματικών γέφυρας που διασώθηκαν (ύπαρχος Ν. Θεοδωράκης, Α/Φ υποπλοίαρχος Α. Στεφασίου). Απ' όσο γνωρίζουμε, είναι η πρώτη φορά που η πορεία αυτή απεικονίζεται σε πιστοποιημένο ναυτικό χάρτη. Τα

στοιχεία αυτά –πορείες (πιξίδας και αληθείς), σημεία αλλαγής πορείας και παραλλάξεις στις αντίστοιχες χρονικές στιγμές– είναι (βλ. Χάρτες 1 και 2):

Τετάρτη 7/12/1966

Σημείο 1. 19:30. Απόπλους από Σούδα.
Σημείο 2. 20:30. Έξοδος από τον όρμο Σούδας. Πορεία πιξίδας 347° (350° αληθείς) σε ευθυγράμμιση με το ακρωτήριο Δρέπανο.
Σημείο 3. 23:30. Αλλαγή πορείας προς 360° (003°).

Πέμπτη 8/12/1966

Σημείο 4. 00:05. Διόπτευση με το ραντάρ βραχονησιδων Ανάνες 20° ΔΕ της πορείας και σε απόσταση 8 ν.μ.
Σημείο 5. 00:40. Παράλληλη φάρου Ανάνες.
Σημείο 6. 01:30. Αλλαγή πορείας προς 355°.
Σημείο 7. 01:45. Αλλαγή πορείας προς 020°.
Σημείο 8. 02:05. Εκπομπή σήματος SOS με αναφορά στίγματος 36° 52' Β – 24° 08' Α.

Για να ελέγξουμε κατά πόσο η πορεία που προσδιορίσαμε είναι συμβατή με τα αναφερόμενα στην έκθεση, υποτυπώσαμε στο χάρτη αρχικά την πορεία έως το σημείο 7 (01:45 – Αλλαγή πορείας προς 020°). Οι πορείες, οι αποστάσεις και η μέση ταχύτητα του πλοίου στα επιμέρους τμήματα απεικονίζονται στον Πίνακα 1. Από το σημείο 7, όπως το προσδιορίσαμε, το σημείο εκπομπής του σήματος SOS (8) απέχει 4,7 ν.μ., τα οποία με την υπολογισμένη ταχύτητα των 13,2 κόμβων διανύονται σε 21 λεπτά. Άρα, σύμφωνα με τη δική μας υποτίπωση, το πλοίο φτάνει στο σημείο 8 (SOS) στις 02:06, τηρώντας από το σημείο 7 πορεία 015°. Σύμφωνα με την έκθεση, το πλοίο από τις 01:45 πήρε πορεία 020° και εξέπεμψε το σήμα SOS είκοσι λεπτά αργότερα, στις 02:05, από το σημείο 8. Άρα, υπάρχει απόλυτη συμβατότητα της πορείας που προσδιορίσαμε με τις αναφορές της έκθεσης, αφού η τελική διαφορά πορείας των 5° (015°-020°) είναι αμελητέα.

ΟΙ ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΜΥ

Στις 16:17 της 7ης Δεκεμβρίου 1966 η ΕΜΥ είχε εκδώσει «έκτακτο δελτίο»

