

**Μεταπτυχιακό στη Νεότερη και Σύγχρονη Ιστορία –
Εξ Αποστάσεως**

Η μάχη του αεροδρομίου της Λευκωσίας το 1974

Γιάννης Παπαδόπουλος

Απρίλιος 2021



**Μεταπτυχιακό στη Νεότερη και Σύγχρονη Ιστορία –
Εξ Αποστάσεως**

Η μάχη του αεροδρομίου της Λευκωσίας το 1974

**Διατριβή η οποία υποβλήθηκε προς απόκτηση εξ
αποστάσεως μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών στη Νεότερη
και Σύγχρονη Ιστορία στο Πανεπιστήμιο Νεάπολις**

Γιάννης Παπαδόπουλος

Απρίλιος 2021

Copyright © Γιάννης Παπαδόπουλος, 2021

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Η έγκριση της διατριβής από το Πανεπιστήμιο Νεάπολις δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Πανεπιστημίου.

Γιάννης Παπαδόπουλος

Η μάχη του αεροδρομίου της Λευκωσίας το 1974

Η παρούσα Μεταπτυχιακή Διατριβή εκπονήθηκε στο πλαίσιο των σπουδών για την απόκτηση εξ αποστάσεως μεταπτυχιακού τίτλου στο Πανεπιστήμιο Νεάπολις και εγκρίθηκε στις 29 Ιουλίου 2021 από τα μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής.

Εξεταστική Επιτροπή:

Πρώτος επιβλέπων: Κυριάκος Ιακωβίδης, Λέκτορας στη Νεότερη Ιστορία
Πανεπιστημίου Νεάπολις

Μέλος Εξεταστικής Επιτροπής: Δρ. Γεώργιος Γεωργής, Καθηγητής στη Νεότερη
Ιστορία Πανεπιστημίου Νεάπολις

Μέλος Εξεταστικής Επιτροπής: Δρ. Αντώνης Κλάψης, Επίκουρος Καθηγητής
Διπλωματίας και Διεθνούς Οργάνωσης στο Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών
Σχέσεων του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

ΑΕΔ Αρχηγείο Ενόπλων Δυνάμεων
ΑΤΗΚ Αρχή Τηλεπικοινωνιών Κύπρου
ΑΤΚ Ανωτέρα Τακτική Διοίκηση
ΓΓ Γενικός Γραμματέας
ΓΕΕΦ Γενικό Επιτελείο Εθνικής Φρουράς
ΔΕΑ Δόκιμος Έφεδρος Αξιωματικός
ΕΑΝ Επιλαρχία Αναγνώρισεως
ΕΛΔΥΚ Ελληνική Δύναμη Κύπρου
ΕΜΑ Επιλαρχία Μέσων Αρμάτων
ΕΦ Εθνική Φρουρά
ΗΕ Ηνωμένα Έθνη
ΗΠΑ Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
Κ/Δ Καταδρομέας
ΚΔ Κυπριακή Δημοκρατία
ΚΥΠ Κεντρική Υπηρεσία Πληροφοριών
ΛΚ Λόχος Κρούσεως
ΛΟΚ Λόχος Ορεινών Καταδρομών
ΜΑΚ Μοίρα Αμφιβίων Καταδρομών
ΜΕΑ/ΑΠ Μοίρα Επάκτιου Αντιαεροπορικού Πυροβολικού
ΜΚ Μοίρα Καταδρομών
ΜΠΠ Μοίρα Πεδινού Πυροβολικού
ΜΤΠ Μηχανοκίνητο Τάγμα Πεζικού
ΟΗΕ Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΟΥΛΑΝ Ουλαμός Αναγνώρισεως
ΠΑΟ Πυροβόλο Άνευ Οπισθοδρομήσεως
ΠΑΠ Προκεχωρημένος Αξιωματικός Παρατηρητής
ΠΒ Πυροβολικό
ΠΖ Πεζικό
ΠΠΠ Πυροβολαρχία Πεδινού Πυροβολικού
ΡΙΚ Ραδιοφωνικό Ίδρυμα Κύπρου
ΤΕ Τάγμα Επιστρατεύσεως
ΤΕΘ Τάγμα Εθνοφυλακής

ΤΟΜΠ Τεθωρακισμένο Όχημα Μεταφοράς Προσωπικού

ΤΠ Τάγμα Πεζικού

ΤΣ Τακτικό Συγκρότημα

BTR Bronetransporty (Τροχοφόρο τεθωρακισμένο όχημα μεταφοράς προσωπικού)

MH Marmon Harrington (Τεθωρακισμένο Όχημα Μεταφοράς Προσωπικού)

MP Military Police

NATO (North Atlantic Treaty Organization) Οργανισμός Βορειοατλαντικού

Συμφώνου

UN United Nations

UNFICYP/ ΟΥΝΦΙΚΥΠ United Nations Peacekeeping Force In Cyprus/ Ειρηνευτική

Δύναμη των Ηνωμένων Εθνών στην Κύπρο

Πίνακας περιεχομένων

Περίληψη	7
Εισαγωγή – βιβλιογραφική επισκόπηση	8
Το αεροδρόμιο Λευκωσίας	11
Ο έλεγχος του αεροδρομίου από τους πραξικοπηματίες	12
Το αεροδρόμιο κατά τις τρεις πρώτες μέρες της εισβολής	14
Η μεταφορά της Α΄ Μοίρας Καταδρομών από την Κρήτη	17
Οι Τούρκοι απειλούν το αεροδρόμιο	21
Επιθετική ενέργεια των Τούρκων κατά του αεροδρομίου	25
Ενίσχυση της άμυνας του αεροδρομίου με τους Έλληνες καταδρομείς της Α΄ ΜΚ ..	27
Η επίθεση των Τούρκων στο αεροδρόμιο	30
Επεισοδιακή άφιξη Παπαμελετίου στο αεροδρόμιο και απεγκλωβισμός του.....	36
Εμπλοκή των Ηνωμένων Εθνών και κατάπαυση του πυρός	38
Συμφωνία παράδοσης του αεροδρομίου στον ΟΗΕ	40
Παράλληλες διαβουλεύσεις	45
Αποχώρηση της Α΄ ΜΚ από το αεροδρόμιο	46
Οι Τούρκοι επιμένουν. Διαφαινόμενη σύγκρουση Τουρκίας – ΗΕ	48
Η τύχη του αεροδρομίου	52
Ερμηνεία πεπραγμένων	54
Συμπεράσματα	60
Παράρτημα – Φωτογραφικό υλικό	66
Βιβλιογραφικές αναφορές	78

Περίληψη

Λίγοι ερευνητές καταπιάστηκαν με τα γεγονότα της μάχης του αεροδρομίου Λευκωσίας στις 23 Ιουλίου 1974 και της παράδοσης του στον ΟΗΕ. Σκοπός της εργασίας είναι η ανάδειξη της σπουδαιότητας του αεροδρομίου Λευκωσίας και η ανάγκη ελέγχου του για τους δύο αντιμαχόμενους. Θα γίνει προσπάθεια να καταδειχθεί η αναβάθμιση της αξίας του αεροδρομίου μετά την εκτέλεση της αποστολής «Νίκη» και η διαφοροποίηση της στάσης των Τούρκων. Θα τονιστεί η αδυναμία του ΓΕΕΦ να κατανοήσει τις αλλαγές στη στρατηγική των αντιπάλων, να παρακολουθήσει τις εξελίξεις και να υπερασπιστεί αποτελεσματικά το αεροδρόμιο. Θα γίνει αναφορά στην υποχωρητικότητα που επέδειξε το ΓΕΕΦ, στην δολιότητα των Τούρκων και στην αποτελεσματικότητα και μαχητική ικανότητα της Α΄ ΜΚ που κλήθηκε να υπερασπίσει το αεροδρόμιο. Θα γίνει αναφορά στο παρασκήνιο της λήψης της απόφασης για παράδοση του αεροδρομίου στα ΗΕ με αναφορά στο ιδιαίτερο ενδιαφέρον της Βρετανίας. Θα τονιστεί η προσήλωση των ελλαδιτών καταδρομέων στην προβλεπόμενη παράδοση του αεροδρομίου στον ΟΗΕ και την υποχρέωση τους να το διαφυλάξουν και θα υπογραμμιστεί η θρασύτητα των Τούρκων που θα εκβιάσουν ακόμα και τα ΗΕ.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε στην εκπόνηση της εργασίας βασίστηκε στην έρευνα για βιβλιογραφικές αναφορές που ομολογουμένως ήταν περιορισμένες. Ακολούθησε ενδελεχής έρευνα στο αρχείο τύπου για εντοπισμό αναφορών στις εφημερίδες της εποχής διαδικασία που απέφερε καρπούς. Παράλληλα έγιναν κάποιες τηλεφωνικές συνεντεύξεις με στρατιώτες και αξιωματικούς που υπηρέτησαν στο αεροδρόμιο με αποκορύφωμα τη συνέντευξη του ταγματάρχη τότε της Α΄ ΜΚ Βασίλειου Μανουρά. Η έρευνα συνεχίστηκε και στο κρατικό αρχείο σε έγγραφα της ΕΦ που φυλάγονται εκεί και αφορούν τις εμπλεκόμενες μονάδες. Ακόμη εντοπίστηκαν επίκαιρα ντοκιμαντέρ, συνεντεύξεις ή αφιερώματα και αποδελτιώθηκαν σημαντικές πληροφορίες. Πραγματοποιήθηκε επίσκεψη στην 35 ΜΚ στο Σταυροβούνι και συνάντηση με τον νυν διοικητή που μας ξενάγησε στο μικρό μουσείο που είναι υπό δημιουργία εκεί. Ακόμη επισκεφθήκαμε το 41 ΤΕΘ που είναι υπεύθυνο για την άμυνα στην περιοχή αεροδρομίου και τύχαμε τοπογραφικής ενημέρωσης της εν λόγω περιοχής.

Η έρευνα θα καταδείξει πράγματι την ιδιαίτερη σημασία που είχε το αεροδρόμιο για την Τουρκία και θα δικαιολογήσει την επιδίωξη της να το κυριεύσει. Θα αποκαλύψει την αδυναμία της ελληνοκυπριακής πλευράς να κατανοήσει τη σπουδαιότητα του αεροδρομίου και να το υπερασπίσει αποτελεσματικά. Θα αναδείξει τον ηρωισμό των υπερασπιστών του αεροδρομίου, τον καταλυτικό ρόλο που θα διαδραματίσει η Α΄ ΜΚ στην υπεράσπιση του και θα στηλιτεύσει την ακατανόητη απόφαση για παράδοση του στα ΗΕ. Θα διαγράψει τα διαπλεκόμενα συμφέροντα των Βρετανών για το αεροδρόμιο και θα σκιαγραφήσει την πιθανή εμπλοκή τους στην απόφαση για παράδοση του στον ΟΗΕ. Η έρευνα οδηγεί στο συμπέρασμα πως υπήρξε ασύγγνωστη αμέλεια από μέρους του ΓΕΕΦ στη διαφύλαξη του αεροδρομίου και προκλητική υποχωρητικότητα. Απαράδεκτη θεωρείται και η απόφαση για παράδοση του αεροδρομίου στα ΗΕ γεγονός που οδήγησε στην ουσιαστική απώλεια του. Από την άλλη είναι προφανής η μαχητική ικανότητα, η πολεμική αξία, η οξυδέρκεια και η διορατικότητα που επιδείχθηκε από τους υπερασπιστές και ιδιαίτερα από την Α΄ ΜΚ. Διφορούμενη και αμφιλεγόμενη μπορεί να χαρακτηριστεί η στάση και η όλη πολιτεία των δυνάμεων του ΟΗΕ. Τέλος η έρευνα καταδεικνύει τη δόλια και ύπουλη τακτική των Τούρκων για παραβίαση της εκεχειρίας και προώθηση τους με σκοπό την κατοχή όλο και περισσότερου εδάφους, τακτική που εφαρμόστηκε και στην περίπτωση του αεροδρομίου.

Εισαγωγή - βιβλιογραφική επισκόπηση

Για τη μάχη του αεροδρομίου της 23^{ης} Ιουλίου 1974 δεν έχει γραφτεί κάτι αποκλειστικά. Αυτός ήταν και ένας λόγος που με ώθησε να ασχοληθώ με το θέμα. Οι λόγοι για την παράλειψη αναφοράς στα γεγονότα του αεροδρομίου είναι πολλοί. Μερικοί από αυτούς πιθανόν να είναι και οι ακόλουθοι. Η σύγχυση που επικρατούσε στο ΓΕΕΦ και στην Κυπριακή Κυβέρνηση δεν επέτρεπε τη ξεκάθαρη καταγραφή των γεγονότων. Η εμπλοκή στην άμυνα του αεροδρομίου της Α΄ ΜΚ, της μόνης δύναμης που αποστάλθηκε από την Ελλάδα για να ενισχύσει την άμυνα της Κύπρου, αποτελούσε θέμα ταμπού και απαγορευόταν να γίνει αναφορά σε αυτή μήπως και εκτεθεί η Ελλάδα! Η προσπάθεια απόσχισης των ευθυνών αυτών που έδωσαν την εντολή για παράδοση του αεροδρομίου στον ΟΗΕ παρά το γεγονός της πρόταξης επιτυχούς άμυνας και διασφάλισης του από τις επιθέσεις των Τούρκων και η τελική απώλεια αυτής της ζωτικής για την Κύπρο εγκατάστασης. Η εμπλοκή στις

επιχειρήσεις για την προάσπιση του αεροδρομίου πολλών ετερόκλητων δυνάμεων χωρίς μεταξύ τους οργανικής συνοχής. Η αχανής έκταση του αεροδρομίου που δεν επέτρεπε την παρακολούθηση του συνόλου των επιχειρήσεων και την κοινή αντίληψη για τα γεγονότα όλων των εμπλεκομένων με αποτέλεσμα την επίταση των αντιφάσεων και της σύγχυσης.

Έτσι η αποδελτίωση πληροφοριών για το θέμα μας έγινε από βιβλιογραφικές αναφορές που ασχολήθηκαν γενικά με τα γεγονότα του πραξικοπήματος και της εισβολής του 1974. Το πρώτο βιβλίο που κατέγραψε τα γεγονότα του 1974 ήταν αυτό του Σπύρου Παπαγεωργίου υπό το ψευδώνυμο Διονύσιος Καρδιανός με τίτλο Ο Αττίλας πλήττει την Κύπρον, Εκδόσεις Γ. Λαδιά, Αθήνα 1976. Εδώ βρίσκουμε λεπτομερή αναφορά για το πώς οι Τούρκοι προσέγγισαν το αεροδρόμιο, για την ενέδρα που έστησαν και για άλλα γεγονότα γύρω από το αεροδρόμιο αλλά σχεδόν τίποτα για τη μάχη που ακολούθησε. Την ίδια χρονιά ο Mehmet Ali Birand στο βιβλίο του Απόφαση απόβαση που μεταφράστηκε το 1984 από τις εκδόσεις Κ. Φλώρος φωτίζει το παρασκήνιο για την προσπάθεια των Τούρκων να καταλάβουν το αεροδρόμιο μετά την παράδοση του από την ΕΦ στα ΗΕ και την πιθανότητα πολεμικής εμπλοκής Τουρκίας – ΗΕ. Ελάχιστα στοιχεία υπάρχουν στο βιβλίο Η Αλήθεια του Γρηγόριου Μπονάνου, Εκδόσεις Επτάλοφος, Αθήνα 1986 που αφορούν την απόφαση για αποστολή της Α΄ ΜΚ στην Κύπρο. Το βιβλίο του Ιωάννη Κακολύρη, Οι πολεμιστές του ουρανού, Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 1998 είναι το πρώτο στο οποίο εντοπίζονται λεπτομερείς αναφορές για την μάχη του αεροδρομίου Λευκωσίας και τη δράση της Α΄ ΜΚ. Αντίθετα ο Γεώργιος Σέργης στο ογκώδες σύγγραμμά του, Η μάχη της Κύπρου Ιούλιος – Αύγουστος 1974, Η ανατομία της τραγωδίας, Εκδόσεις Α/φοί Βλάσση, Αθήνα 1999 αφιερώνει μόνο 3 σελίδες. Ο Μακάριος Δρουσιώτης στο βιβλίο του 1974 Το άγνωστο παρασκήνιο της τουρκικής εισβολής, Εκδόσεις Αλφάδι, Λευκωσία 2002 αναφέρει παρασκηνιακές ζυμώσεις στην προσπάθεια των Τούρκων να ελέγξουν το αεροδρόμιο όταν αυτό ήταν υπό την προστασία των ΗΕ. Πάρα πολύ σημαντικό είναι το σύγγραμμα του Francis Henn, A Business of Some Heat, Barnsley Pen and Sword 2004 γιατί μας δίνει μια εντελώς διαφορετική οπτική των πραγμάτων μέσα από τα μάτια ενός κυανόκρανου. Μας πληροφορεί για τις προσπάθειες των ΗΕ για αποφυγή της σύγκρουσης στο αεροδρόμιο, για τις διαπραγματεύσεις ανάμεσα στις δύο πλευρές, για την έναρξη και τη διακοπή της μάχης και για τη συμφωνία κατάπαυσης του πυρός, παράδοσης του

αεροδρομίου στα ΗΕ και αποχώρησης των δυνάμεων της ΕΦ από αυτό. Λεπτομερής αναφορά γίνεται και στην προσπάθεια των ΗΕ να διαφυλάξουν το αεροδρόμιο από την τουρκική επιβουλή. Πολύτιμη πηγή πληροφοριών αποτέλεσε και το βιβλίο του Γεώργιου Μήτσαινα, Ελληνικά φτερά στην Κύπρο, Εκδόσεις, Αθήνα 2007 με εμπειριστατωμένες αναφορές και συμπερίληψη πολλών συνεντεύξεων των πρωταγωνιστών τόσο της επιχείρησης «Νίκη» όσο και της άμυνας της Α΄ ΜΚ στο αεροδρόμιο Λευκωσίας. Μικρή αναφορά εντοπίστηκε και στο πόνημα του Κώστα Χατζηαντωνίου, Κύπρος 1954 – 1974 Από το έπος στην τραγωδία, Εκδόσεις Ιωλκός, Αθήνα 2007. Το βιβλίο των Baxendale Michael – Beattie Clayton, The Bulletproof Flag, Ottawa, Optimum Publishing International 2007 αποδείχτηκε εξαιρετική πηγή πληροφοριών με αναφορές που προσδιορίζουν επακριβώς τον χρόνο έναρξης των διαφόρων φάσεων της μάχης του αεροδρομίου, τη δύναμη των εμπλεκομένων, τις προσπάθειες των ΗΕ για εκχειρία, την επιτευχθείσα συμφωνία, την αποχώρηση των αμυνομένων, την επιμονή των Τούρκων για έλεγχο του αεροδρομίου και τέλος την αποφασιστική στάση του ΟΗΕ. Περιορισμένες αναφορές εντοπίζονται και στα πιο κάτω βιβλία. Ιστορία του Κυπριακού: Τα χρόνια μετά την ανεξαρτησία 1960 -2008, Εκδόσεις Πάργα, Αθήνα 2008 του Γιάννη Λάμπρου και στο 286 ΜΤΠ (Μηχανοκίνητο Τάγμα Πεζικού) Πολεμικό Ημερολόγιο 1974, Έκδοση Συνδέσμου Πολεμιστών 286 ΜΤΠ – 1974, Λευκωσία 2010 του Δημήτρη Ταλιαδώρου.

Το βιβλίο με τις πολυτιμότερες πληροφορίες για τη συγγραφή της εργασίας αποδείχτηκε αυτό των Γιάννη Σκάλκου και Γιάννη Φασουλά «Νίκη» στη Νεκρή Ζώνη. Η αντίσταση της Α΄ΜΚ στον «Αττίλα» και την προδοσία, Εκδόσεις Αγαθός Λόγος, Αθήνα 2011. Η ενδεδειγμένη έρευνα και οι συνεντεύξεις του συνόλου των πρωταγωνιστών απέδωσαν σημαντικές πληροφορίες που καταγράφηκαν και απέδωσαν την αλήθεια για τα γεγονότα της επιχείρησης «Νίκη» αλλά ιδιαίτερα για τη δράση των ελλαδικών καταδρομέων κατά την υπεράσπιση του αεροδρομίου.

Ένα επίσης σημαντικό εγχειρίδιο είναι και αυτό του Αδάμου Κόμπου Η τελευταία προσγείωση. Διεθνές Αεροδρόμιο Λευκωσίας. Ιούλιος του 1974, Λεμεσός 2013. Εδώ σκιαγραφούνται τα γεγονότα της περιόδου με επίκεντρο το αεροδρόμιο μέσα από τα μάτια του πολιτικού προσωπικού του αεροδρομίου με αναφορά στην άφιξη των Κρητών καταδρομέων και την παράδοση του αεροδρομίου στα ΗΕ. Μικρές αλλά σημαντικές πληροφορίες σταχυολογούνται και στα ακόλουθα βιβλία. Μακάριος Δρουσιώτης Κύπρος 1974 – 1977. Η εισβολή και οι Μεγάλες Δυνάμεις, Εκδόσεις

Αλφάδι, Λευκωσία 2014. Βασίλειος Πέτρου, Μαύρα Μπερέ – Μαύρος Ιούλης Η δράση της 21 ΕΑΝ το καλοκαίρι του 1974, Εκδόσεις Bright Ideas GPS, Λευκωσία 2014. Ζωτικές είναι οι πληροφορίες που καταγράφονται στο βιβλίο Οι Καταδρομείς κατά του Ατίλα Κύπρος 1974. Επιχειρήσεις Δυνάμεων Καταδρομέων κατά του ΑΤΤΙΛΑ, Πρακτικά της ημερίδας ειδικών Δυνάμεων, Πολεμικό Μουσείο Αθηνών, Νοέμβριος 2016 που εκδόθηκε από τη Λέσχη Καταδρομέων και Ιερολοχιτών. Εδώ εντοπίζουμε την παρουσίαση του ταγματάρχη το 1974 Δημήτριου Κυριάκου με τίτλο Σχέδιο «Νίκη». Μεταφορά – επιχειρήσεις Συγκροτήματος Α΄ Μοίρας Καταδρομών στην Κύπρο. Στο βιβλίο καταγράφεται ακόμη η παρουσίαση του υπολοχαγού το 1974 Πλάτωνα Κολοκοτρώνη, λοχαγού του 41^{ου} Λόχου Κρούσεως, για τη δράση του λόχου του κατά την άμυνα του αεροδρομίου Λευκωσίας. Αξιόλογες πληροφορίες περιέχονται και στο βιβλίο του Χρύσανθου Χρυσάνθου Απεσοβήθη τελικώς ο κίνδυνος, Εκδόσεις Negresco, Λευκωσία 2019. Τέλος σημαντικά είναι και τα στοιχεία που εντοπίζονται στο βιβλίο του Μάριου Αδάμου Δεκαετία εν όπλοις, 1964 – 1974. Η ιστορία των Δυνάμεων Καταδρομών στην Κύπρο, Εκδόσεις Κυπριακό Ινστιτούτο Επιστημονικών και Ιστορικών Ερευνών, Σωτήρα Αμμοχώστου 2019. Ανεκτίμητη πηγή αποτέλεσαν και τα πιο κάτω Ντοκιμαντέρ με συνεντεύξεις των πρωταγωνιστών των εν λόγω γεγονότων.

1974. Αποστολή Νίκη. «Το ανεξόφλητο χρέος μας» Α΄ - Β΄ μέρος, Παραγωγή Ρ.Ι.Κ. 1996.

Ήρωες χωρίς παράσημα, Αθήνα 2011.

Παπαχελάς Αλέξης, Εκπομπή «Φάκελοι», Τηλεόραση ΣΚΑΙ, 4 Μαρτίου 2011

Το αεροδρόμιο Λευκωσίας

Το διεθνές αεροδρόμιο Λευκωσίας βρίσκεται 8 χιλιόμετρα δυτικά της Λευκωσίας στην περιοχή της Λακατάμιας. Κατά τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του από το 1930 αποτελούσε σταθμό των βρετανικών αεροπορικών δυνάμεων. Το 1939 δημιουργήθηκε διάυλος προσγείωσης – απογείωσης και εκτελούνταν δρομολόγια προς Βηρυτό, Κάιρο και Ιεροσόλυμα. Βελτιωτικά έργα με επιμήκυνση και επιδιόρθωση του διαύλου έγιναν και κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου. Από το 1948 οι πτήσεις πολιτικών αεροπλάνων αυξήθηκαν σημαντικά με αποτέλεσμα

να καταστεί αναγκαία η κατασκευή του πρώτου τερματικού σταθμού τον επόμενο χρόνο. Με την ίδρυση της Κυπριακής Δημοκρατίας το αεροδρόμιο θα παραμείνει ως ιδιοκτησία του υπουργείου άμυνας της Βρετανίας όπως προβλεπόταν από τη Συνθήκη Εγκαθίδρυσης. Θα χρησιμοποιείται τόσο από την ΚΔ για την πολιτική αεροπορία όσο και από τους Βρετανούς για τις στρατιωτικές τους ανάγκες. Το 1966 οι Βρετανοί θα σταματήσουν να το χρησιμοποιούν λόγω της ραγδαίας αύξησης της κίνησης των πολιτικών αεροσκαφών. Το 1968 θα κατασκευαστεί το νέο σύγχρονο τερματικό και ο μεγάλος δίαυλος που θα καταστήσουν το αεροδρόμιο Λευκωσίας κύριο συγκοινωνιακό κόμβο και σπουδαίο διαμετακομιστικό κέντρο στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και της Μέσης Ανατολής. Το κόστος κατασκευής θα φτάσει το £1.100.000 από τα οποία οι £500.000 θα δοθούν από τη Βρετανία. Το διεθνές αεροδρόμιο Λευκωσίας θα συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στην προσπάθεια προόδου και ανάπτυξης της νεοσύστατης ΚΔ. Ως μία ζωτικής σημασίας υποδομή θα αποτελέσει βασικό στόχο τόσο για τους πραξικοπηματίες όσο και αργότερα για τους Τούρκους εισβολείς που θα επιδιώξουν τον έλεγχό του.

Ο έλεγχος του αεροδρομίου από τους πραξικοπηματίες

Με την έναρξη του πραξικοπήματος στην Κύπρο, στις 15 Ιουλίου 1974, οι διοργανωτές του προσπάθησαν να ελέγξουν όλες τις ζωτικής σημασίας εγκαταστάσεις της ΚΔ. Μεταξύ αυτών ήταν και το διεθνές αεροδρόμιο της Λευκωσίας. Για το σκοπό αυτό και παράλληλα με την προσπάθεια κατάληψης του προεδρικού μεγάρου που ήταν ο κύριος στόχος τους, οι πραξικοπηματίες έστειλαν ένα λόχο της ΕΛΔΥΚ στο αεροδρόμιο. Για την μετακίνηση του λόχου χρησιμοποιήθηκαν τεθωρακισμένα οχήματα BTR του 286 ΜΤΠ. Υπάρχουν μαρτυρίες για συμμετοχή στην επιχείρηση κατάληψης του αεροδρομίου και διλοχίας καταδρομέων της 33^{ης} Μ.Κ.¹ Κατά γενική ομολογία η αστυνομική δύναμη του αεροδρομίου ήταν μικρή σε αριθμό με αποτέλεσμα να μην μπορέσει να προβάλει

¹ Γεώργιος Μήτσαινας, *Ελληνικά φτερά στην Κύπρο*, Εκδόσεις, Αθήνα 2007, σ. 443

σημαντική αντίσταση στις δυνάμεις του πραξικοπήματος. Ο Κόμπος στο βιβλίο του «η τελευταία προσγείωση» αντίθετα αναφέρει πως «Σ' αυτό υπήρχε μια μεγάλη ομάδα ανδρών του Εφεδρικού Σώματος της Αστυνομίας που ασκούσε πλήρη έλεγχο, σ' όλες τις υπηρεσίες ασφαλείας του».² Η αστυνομική φρουρά όταν αντιλήφθηκε την επίθεση από τους άντρες της ΕΛΔΥΚ προσπάθησε να αντισταθεί. Κατά τη διάρκεια της ανιμαχίας σκοτώθηκε ένας αρχιλοχίας της ΕΛΔΥΚ που προσπάθησε να ανέβει στον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου και πυροβολήθηκε από αστυνομικό. Πολύ σύντομα οι αστυνομικοί συνειδητοποίησαν πως κάθε αντίσταση ήταν μάταιη και έτσι παραδόθηκαν στους πραξικοπηματίες ή προσπάθησαν να διαφύγουν. Την άποψη του Κόμπου ενισχύει και η μαρτυρία του αστυνομικού της προεδρικής φρουράς Δημήτρη Δημητρίου που βρισκόταν εκείνη την ώρα στο αεροδρόμιο. «Στο αεροδρόμιο βρίσκονται δύο άντρες της Προεδρικής Φρουράς [...] και 20 από τους φρουρούς του αεροδρομίου».³ Το αεροδρόμιο τέθηκε υπό τον έλεγχο του στρατού στις 9:30 π.μ. μετά από δεκαπεντάλεπτης διάρκειας συγκρούσεις.

Για τη διασφάλιση της κατοχής του «μετά την κατάληψη του Αεροδρομίου έφθασαν σ' αυτό και δύο άρματα Τ – 34 της 23^{ης} Ε.Μ.Α. και στάθμευσαν δυτικά και νοτιοδυτικά του Αεροδρομίου αντίστοιχα».⁴ Με την κατάληψη του αεροδρομίου οι πραξικοπηματίες έθεσαν υπό τον έλεγχό τους όλα τα νευραλγικά σημεία όπως το κέντρο ελέγχου, τον πύργο ελέγχου και τα γραφεία των κυπριακών αερογραμμών. Ενημερώθηκαν ακόμη όλα τα γειτονικά αεροδρόμια πως το αεροδρόμιο Λευκωσίας ανέστειλε τη λειτουργία του. Ακόμη «έκλεισαν τους διαύλους του αεροδρομίου βάζοντας διάφορα εμπόδια, όπως αυτοκίνητα, και κάποιο άρμα μάχης περιπολούσε σ' αυτούς για να φαίνονται κατειλημμένοι».⁵ Υπεύθυνος για το αεροδρόμιο ορίστηκε ο ταγματάρχης Γεώργιος Παπαδόπουλος που είχε αφιχθεί στην Κύπρο την προηγούμενη της εκδήλωσης του πραξικοπήματος μαζί με άλλους πιστούς στο καθεστώς της Αθήνας για να βοηθήσουν στην επικράτηση και εδραίωση της νέας

² Αδάμος Κόμπος, *Η τελευταία προσγείωση, Διεθνές Αεροδρόμιο Λευκωσίας Ιούλιος του 1974*, Εκδόσεις Αδάμος Κόμπος, Λεμεσός 2013, σ. 42

³ Παναγιώτης Παπαδημήτρης, «Ο Δημήτριος Δημητρίου από την Τάλα άλλως Μήτσος υποβάλλεται σε φρικτά βασανιστήρια στο στρατόπεδο της ΕΛΔΥΚ που περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων και τον 'γύρο του θανάτου'»,

http://www.papademetris.net/index.php?option=com_content&view=article&id=2641:s-2081&catid=238:1974-2&Itemid=127, ημερομηνία πρόσβασης 13 Ιανουαρίου 2021

⁴ Δημήτρης Ταλιαδώρος, *286 ΜΤΠ (Μηχανοκίνητο Τάγμα Πεζικού) Πολεμικό Ημερολόγιο 1974*, Έκδοση Συνδέσμου Πολεμιστών 286 ΜΤΠ – 1974, Λευκωσία 2010, σ. 104

⁵ Κόμπος, ο. π. σ. 44

τάξης πραγμάτων. Στις 17 Ιουλίου η Διοίκηση Καταδρομών Κύπρου διατάζει την 33^η Μ.Κ. «να παραλάβει το αεροδρόμιο Λευκωσίας και να αναλάβει τη φρούρηση και ασφάλειά του».⁶ Με την εκδήλωση της εισβολής η Μοίρα θα αναχωρήσει για να εκτελέσει την αποστολή της αφήνοντας στο αεροδρόμιο περίπου σαράντα καταδρομείς με επικεφαλής τον ανθυπολοχαγό Χρήστο Κότσαλη. «Ο Διοικητής του 32 ΛΚ έφεδρος Ανθυπολοχαγός (ΠΖ) Κότσαλης Χρίστος έλαβεν αποστολήν υπό Διοικητού Μοίρας όπως εξασφαλίσει το αεροδρόμιον Λευκωσίας διά του λόχου του»⁷.

Το αεροδρόμιο κατά τις τρεις πρώτες μέρες της εισβολής

Το αεροδρόμιο, ως μιας ζωτικής σημασίας εγκατάσταση, ήταν λογικό να αποτελέσει ελκυστικό στόχο για τους Τούρκους. Βέβαια η προτεραιότητα των εισβολέων ήταν η εξασφάλιση του προγεφυρώματος, η ενίσχυση του τουρκοκυπριακού θύλακα Λευκωσίας, η παρεμπόδιση ανάπτυξης του πυροβολικού της ΕΦ και η παρακώληση της προώθησης των δυνάμεων της ΕΦ για να πλήξουν το προγεφύρωμα. Η τουρκική αεροπορία με την έναρξη της εισβολής θα πλήξει διάφορους στόχους μεταξύ αυτών και το αεροδρόμιο Λευκωσίας. Χαρακτηριστικό της άγνοιας που επικρατούσε για τα τεκταινόμενα στη δική μας πλευρά είναι και το ακόλουθο γεγονός. Ο λοχίας Δημήτρης Ξύστρας που ανήκε στον 32 ΛΚ ανέλαβε καθήκοντα αρχιφύλακα στην πύλη του αεροδρομίου παράλληλα με τους ειρηνευτές. «Το πρωί της 20^{ης} Ιουλίου ήμουν αρχιφύλακας στην πύλη μαζί με έναν ειρηνευτή ΜΡ Ιρλανδό. Με τους πρώτους βομβαρδισμούς και ενώ εγώ δεν ήξερα τι γινόταν, ο UN μου είπε πως γινόταν εισβολή στην Κύπρο από την Τουρκία»⁸.

Όταν θα επιτευχθεί η σταθεροποίηση του προγεφυρώματος και στις 22 Ιουλίου, με την κατάληψη της Κερύνειας, η συνένωση του με τον τουρκοκυπριακό θύλακα, η Τουρκία θα θέσει στο στόχαστρο και το αεροδρόμιο. Σε έκθεση του επί κεφαλής της βρετανικής δύναμης κυανόκρανων που υπηρετούσαν κοντά στο αεροδρόμιο, Φράνσις Χεν, αποκαλύπτεται πως οι επιδιώξεις των εισβολέων κατά τον Αττίλα 1 ήταν: «Η κατάληψη του λιμανιού της Κερύνειας, η δημιουργία διαδρόμου πρόσβασης μεταξύ

⁶ Γεώργιος Κατσάνης, *Διοικητής 33^{ης} Μοίρας Καταδρομών*, Αφιέρωμα στη μνήμη του, Εκδόσεις Ηλία Επιφανίου, Λευκωσία 2014, σ. 52

⁷ Κρατικό Αρχείο, Πολεμικό Ημερολόγιο 33^{ης} ΜΚ από 20/7/74 έως 11/3/75

⁸ Μαρτυρία λοχία Δημήτρη Ξύστρα η οποία βρίσκεται κατατεθειμένη στο αρχείο μου από συνέντευξή του ημερομηνίας 14 Ιανουαρίου 2021

της Κερύνειας και του τουρκικού τομέα της Λευκωσίας και η κατάληψη του διεθνούς αερολιμένα Λευκωσίας»⁹. Τα δύο πρώτα είχαν ήδη επιτευχθεί. Έμενε η κατάληψη του αεροδρομίου. Για το λόγο αυτό, και παρά την υπογραφή της εκεχειρίας στις 22 Ιουλίου και ώρα 4:00 μ.μ., οι Τούρκοι θα εξαπολύσουν σφοδρή επίθεση κατά του αεροδρομίου. «Δύο (2) ώρες μετά την εκεχειρία, λαμβάνονται πληροφορίες για επικείμενη εχθρική ενέργεια αλεξιπτωτιστών προς κατάληψη του Α/Δ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ και λαμβάνονται τα αντίστοιχα μέτρα ασφαλείας»¹⁰

Ο διοικητής του αεροδρομίου ταγματάρχης Παπαδόπουλος είχε συνειδητοποιήσει από την πρώτη μέρα της εισβολής πως το αεροδρόμιο θα αποτελούσε στόχο των Τούρκων. Η εχθρική ενέργεια θα μπορούσε να εκδηλωθεί με μεταφορά τουρκικών δυνάμεων με μεταγωγικά αεροπλάνα που θα προσγειώνονταν στο αεροδρόμιο με σκοπό να το καταλάβουν ή με ρίψη Τούρκων αλεξιπτωτιστών. Για το ενδεχόμενο αντιμετώπισης και εξουδετέρωσης αλεξιπτωτιστών ο Παπαδόπουλος τηρούσε σε ετοιμότητα ένα τεθωρακισμένο BTR και δύο τζιπ που έφεραν πολυβόλα με σκοπό την αστραπιαία επίθεση κατά των αλεξιπτωτιστών με στόχο τον αιφνιδιασμό και την εκμηδένισή τους. Για αντιμετώπιση της αερομεταφοράς στρατευμάτων με μεταγωγικά αεροπλάνα αποφασίστηκε η τοποθέτηση κωλυμάτων μέσα στους διαύλους έτσι ώστε να αποτρέπεται η προσγείωση τους. Για το σκοπό αυτό τοποθετήθηκαν επιβατηγά αεροπλάνα των Κυπριακών Αερογραμμών καθώς και άλλα οχήματα μέσα στους διαύλους. Τελικά ούτε μεταγωγικά αεροπλάνα προσγειώθηκαν στο αεροδρόμιο, ούτε αλεξιπτωτιστές ρίχθηκαν. Εξάλλου οι δύο αυτές στρατιωτικές ενέργειες εμπεριείχαν υψηλό βαθμό επικινδυνότητας για τον επιτιθέμενο παρά το γεγονός πως ο αριθμός των αμυνομένων ήταν μικρός σε σχέση με τις εγκαταστάσεις που είχε να υπερασπιστεί. Αντί των πιο πάνω επιθετικών ενεργειών προτιμήθηκε η χωρίς αντίσταση προώθηση δυνάμεων στην περιοχή υπό το καθεστώς της εκεχειρίας που είχε υπογραφεί στις 22 Ιουλίου και την επίδειξη ασύγγνωστης αδράνειας από τις δυνάμεις της ΕΦ.

⁹ «Πώς δεν κατέλαβαν το αεροδρόμιο», *Φιλελεύθερος*, Λευκωσία, 17 Φεβρουαρίου 1997, σ. 4

¹⁰ Ευάγγελος Μαντζουράτος, «Επιχειρήσεις της 33 Μοίρας Καταδρομών», *Λέσχη Καταδρομέων και Ιερολοχιτών, Οι Καταδρομείς κατά του Αττίλα Κύπρος 1974. Επιχειρήσεις δυνάμεων Καταδρομέων κατά του ΑΤΤΙΛΑ*, Πρακτικά της Ημερίδας Ειδικών Δυνάμεων, Πολεμικό Μουσείο Αθηνών, Εκδόσεις Λέσχη Καταδρομέων και Ιερολοχιτών – Τυπογραφείο του Ελληνικού Στρατού, Νοέμβριος 2016, σ. 119

Από εφημερίδες της εποχής αντλούμε τις πιο κάτω πληροφορίες. «Ο Διεθνής Αερολιμένας Λευκωσίας απετέλεσε ένα από τους βασικούς στόχους των Τούρκων εισβολέων, οι οποίοι έπληξαν ανηλεώς με την αεροπορία των την Δευτέρα το απόγευμα και μετά την συμφωνία διά την κατάπαυσιν του πυρός»¹¹. Από το πολεμικό ημερολόγιο της 33^{ης} ΜΚ πληροφορούμαστε τα εξής: «Το αεροδρόμιο υπέστη επανειλημμένως αεροπορικές επιθέσεις άνευ αποτελέσματος λόγω πυρός τμημάτων των όπλων του λόχου. Κατά την πρώτην ημέραν ουδεμίαν ζημίαν υπέστη ο δίαυλος του αεροδρομίου. Κατά την 21/7/74 (2^η ημέρα) το αεροδρόμιο υπέστη συνεχείς επιθέσεις άνευ όμως και πάλιν αποτελέσματος. Κατά την τρίτην ημέραν αεροσκάφη Φάντομ μετά την εκχειρίαν κατώρθωσαν να προσβάλουν τον δίαυλον του αεροδρομίου».¹²

Πολύ περισσότερες πληροφορίες για την κατάσταση στο αεροδρόμιο και για τις επιθέσεις της τουρκικής αεροπορίας μπορούμε να συλλέξουμε από στρατιώτες ή και πολίτες που βρίσκονταν εκεί. Η εφημερίδα Χαραυγή¹³ μέσα από ένα αφιέρωμα της για τη μάχη του αεροδρομίου φέρνει στο φως σημαντικότερες πληροφορίες για το διάστημα από 20 - 23 Ιουλίου. Μέσα από την προσωπική μαρτυρία του Ηρακλή Κοντεμενιώτη, που εργαζόταν ως επιστάτης στο αεροδρόμιο Λευκωσίας, καταγράφουμε τις επιθέσεις της τουρκικής αεροπορίας στο αεροδρόμιο και τις αγωνιώδεις και ηρωικές προσπάθειες των στρατιωτών που επάνδρωναν τα αντιαεροπορικά να το υπερασπιστούν. Αποτελεί γεγονός η αδυναμία της τουρκικής αεροπορίας να πλήξει το αεροδρόμιο λόγω του πυκνού αντιαεροπορικού πυρός. Σύμφωνα με τον Κοντεμενιώτη το αεροδρόμιο δέχτηκε αεροπορική επίθεση το πρωί, με το πρώτο φως, και μεταξύ των ωρών 12:00 – 7:00 μ.μ. της 20^{ης} Ιουλίου, την Κυριακή 21 Ιουλίου από 6:15 π.μ. – 10 π.μ. και την Δευτέρα 22 Ιουλίου από 6:00 π.μ. – 8:00 π.μ. όπου και καταρρίφθηκε ένα τουρκικό πολεμικό αεροσκάφος. Μετά την υπογραφή της εκχειρίας οι υπερασπιστές του αεροδρομίου είχαν διαταγή να μην εκτελούν αντιαεροπορικά πυρά. Ως αποτέλεσμα οι Τούρκοι προσέβαλαν το αεροδρόμιο ανενόχλητοι προκαλώντας εκτεταμένες καταστροφές. Η μη εκτέλεση αντιαεροπορικών πυρών από τους υπερασπιστές του αεροδρομίου, που είχαν διαταχθεί να τηρούν την εκχειρία, είχε ως αποτέλεσμα το αεροδρόμιο να μείνει απροστάτευτο και να δεχθεί τον ανηλεή βομβαρδισμό του από την τουρκική

¹¹ «Εβομβαρδίσθη ανηλεώς», *Φιλελεύθερος*, Λευκωσία, 2 Αυγούστου 1974, σ. 2

¹² Κρατικό Αρχείο, Πολεμικό Ημερολόγιο 33^{ης} ΜΚ από 20/7/74 έως 11/3/75

¹³ «Η μάχη του αεροδρομίου Λευκωσίας», *Χαραυγή*, Λευκωσία, 18 – 29 Ιανουαρίου 1976, σ. 3

αεροπορία που είχε αποθρασυνθεί. Μια άλλη πληροφορία που προέρχεται από τον Κοντεμενιώτη και προκαλεί εντύπωση είναι και η εξής: Την Κυριακή 21 Ιουλίου κατά τις 11:30 μ.μ. στο στρατόπεδο του ΟΗΕ που γειτνιάζε με το αεροδρόμιο επικρατούσε συσκότιση, πράγμα ασυνήθιστο. Ρίχθηκαν από εκεί μέσα μερικές φωτοβολίδες και μετά από λίγο δύο τεράστια φορτηγά – πλατφόρμες, αγνώστου φορτίου, ερχόμενα από την περιοχή του Κιόνελλι, που αποτελούσε το κέντρο του τουρκοκυπριακού θύλακα, μπήκαν στο στρατόπεδο του ΟΗΕ.

Από ότι θα φανεί και στη συνέχεια οι Τούρκοι είχαν αρχίσει τις προετοιμασίες για κατάληψη του αεροδρομίου. Και μπορεί να δοθεί εξήγηση για το πώς τόσο ξαφνικά βρέθηκαν στην περιοχή άρματα χωρίς προηγουμένως να γίνουν αντιληπτά. Οι πλατφόρμες ίσως να προορίζονταν για την ταχεία και αθόρυβη μεταφορά αρμάτων από το προγεφύρωμα προς ενίσχυση του τουρκοκυπριακού θύλακα για να αποκτήσει δυνατότητα ανάληψης επιθετικών ενεργειών.

Η μεταφορά της Α΄ ΜΚ από την Κρήτη

Το σχέδιο άμυνας της Κύπρου απέναντι σε εχθρική προσβολή προέβλεπε ενέργειες αντιμετώπισης της απόβασης, ελέγχου και διάλυσης των τουρκοκυπριακών θυλάκων, εξασφάλισης της κυκλοφορίας, προστασίας από δολιοφθορές του εχθρού στα μετόπισθεν και ταχεία επιστράτευση των εφέδρων για ενίσχυση της ΕΦ ώστε να καταστεί ικανή να εξαλείψει τυχόν εχθρικό προγεφύρωμα ή να προσβάλει και καταστείλει πιθανό εχθρικό αεραποβατικό εγχείρημα. Σε αυτή της την προσπάθεια η Κύπρος προβλεπόταν να ενισχυθεί, σύμφωνα με το ελλαδικό σχέδιο άμυνας της Κύπρου με την κωδική ονομασία «Κ», με ένα υποβρύχιο, δύο τορπιλακάτους και μοίρα 18 αεροσκαφών F-84F. Αποστολή των ελλαδικών ενισχύσεων η προσβολή της αποβατικής δύναμης και η αποτροπή της απόβασης. Η δικτατορική κυβέρνηση της Ελλάδος ανησυχούσε γιατί τυχόν εμπλοκή της στις στρατιωτικές επιχειρήσεις στην Κύπρο θα προκαλούσε ελληνοτουρκικό πόλεμο κάτι που θα αποσταθεροποιούσε το στρατιωτικό καθεστώς και δεν θα ήταν αρεστό και στους δυτικούς συμμάχους. Για το λόγο αυτό δεν εφάρμοσε το πιο πάνω σχέδιο. «Η ελληνική στρατιωτική ηγεσία επέδειξε έλλειψη αποφασιστικότητας και ατολμία. [...] Συμμορφώθηκαν σε υποδείξεις των Αμερικανών και των Βρετανών και δεν ενίσχυσαν αμέσως μετά το

πραξικόπημα την άμυνα της Κύπρου».¹⁴ Αποτέλεσμα αυτής της αδράνειας ήταν η απρόσκοπτη πραγματοποίηση της αποβατικής ενέργειας των Τούρκων. Στις αγωνιώδεις εκκλήσεις από την Κύπρο για αντιμετώπιση της τουρκικής εισβολής και για ενίσχυση της άμυνας της Κύπρου η Αθήνα συνιστούσε αυτοσυγκράτηση. Οι στρατιωτικοί στην Ελλάδα θεωρούσαν πως η ΕΦ ήταν ικανή να αντιτάξει ικανοποιητική αντίσταση και να εξουδετερώσει την τουρκική απειλή χωρίς την ελλαδική συνδρομή. Χαρακτηριστικά « ο Ανδρουτσόπουλος είπε ότι εάν η Εθνική Φρουρά κρατήσει επί δεκαπενθήμερον, τότε η κυβέρνηση Ετσεβίτ θα πέση υπό το βάρος της αποτυχίας της.»¹⁵ Η πραγματικότητα ασφαλώς ήταν πολύ διαφορετική.

Το απόγευμα της 20^{ης} Ιουλίου 1974 σε σύσκεψη στο αρχηγείο ενόπλων δυνάμεων αποφασίζεται, μετά από εισήγηση του ταξίαρχου Ιωαννίδη, η αποστολή στην Κύπρο μιας ΜΚ. Ακόμη και τότε ο αρχηγός των ενόπλων δυνάμεων της Ελλάδας στρατηγός Μπονάνος επέμενε «ότι θα έπρεπε να ληφθούν μέτρα διά την κατά το δυνατόν εν κρυπτώ άφιξιν της εις Κύπρον, προκειμένου να μη εμφανισθεί η Ελλάς ως εμπλεκόμενη».¹⁶ Το αρχικό σχέδιο προέβλεπε την μεταφορά της Β΄ ΜΚ με έδρα τη Ρεντίνα Θεσσαλονίκης το βράδυ μεταξύ 20 - 21 Ιουλίου με τέσσερα πολιτικά αεροσκάφη BOEING – 707 της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Μετά από μια σειρά λανθασμένων χειρισμών, μια βλάβη σε ένα από τα τέσσερα αεροσκάφη και την κωλυσιεργία - απροθυμία του διοικητή της Μοίρας ταγματάρχη Σβώλη η αποστολή ματαιώθηκε. «Μια αποστολή που αν είχε γίνει, είναι πολύ πιθανόν οι επίλεκτοι, άρτια εκπαιδευμένοι και οπλισμένοι αυτοί καταδρομείς να είχαν συμβάλει στην εξουδετέρωση του προγεφυρώματος».¹⁷ Μετά την αποτυχία του πιο πάνω σχεδίου αποφασίστηκε η αποστολή στην Κύπρο το επόμενο βράδυ, 21 – 22 Ιουλίου, της Α΄ ΜΚ με έδρα το Μάλεμε της Κρήτης που επιχειρησιακά ήταν υπεύθυνη για την άμυνα των νησιών του ανατολικού Αιγαίου. Την Α΄ ΜΚ θα ενίσχυε και τμήμα της Γ΄ ΜΑΚ δυνάμει περίπου 60 ανδρών. Η αποστολή θα πραγματοποιούνταν με τα στρατιωτικά μεταφορικά αεροσκάφη NORATLAS. Τα αεροσκάφη θα συγκεντρώνονταν στο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Σούδας προερχόμενα από διάφορα αεροδρόμια στα

¹⁴ Γιάννης Λάμπρου, *Ιστορία του Κυπριακού: Τα χρόνια μετά την ανεξαρτησία 1960 -2008*, Εκδόσεις Πάργα, Αθήνα 2008, σ. 557

¹⁵ Γρηγόριος Μπονάνος, *Η αλήθεια*, Εκδόσεις Επτάλοφος, Αθήνα 1986, σ. 248

¹⁶ Στο ίδιο, σ. 248

¹⁷ Μήτσαϊνας, ο. π. σ. 251

οποία ήταν διασκορπισμένα. Εκεί θα ανεφοδιάζονταν με καύσιμα, θα φόρτωναν πολεμικό υλικό και τους καταδρομείς ενώ θα γινόταν και η ενημέρωση των πληρωμάτων για την άκρως απόρρητη αποστολή. Η ενημέρωση έγινε βιαστικά για όσα πληρώματα ήταν παρόντα, γιατί κάποια αεροσκάφη δεν είχαν φτάσει ακόμα, και ήταν λιτή και περιεκτική. «Οι απογειώσεις θα γίνουν με διαχωρισμούς των 5 λεπτών. Ύψος πτήσεως 500 πόδια. Ταχύτητα 150 μίλια. Απόλυτη σιγή ασυρμάτου. Όλα τα φώτα πλεύσεως σβηστά».¹⁸ Οι αεροδιάδρομοι του αεροδρομίου Λευκωσίας, που είχαν υποστεί τους βομβαρδισμούς της τουρκικής πολεμικής αεροπορίας και είχαν μερικώς τεθεί εκτός λειτουργίας, είχαν επισκευαστεί και ήταν έτοιμοι να δεχτούν τα NORATLAS. Οι οδηγίες προς τους ιπτάμενους ήταν σαφείς. Αποβίβαση προσωπικού και υλικού με αναμμένες τις μηχανές και άμεση απογείωση. Σε περίπτωση βλάβης του αεροσκάφους τα πληρώματα είχαν διαταγή να το εγκαταλείψουν και να επιβιβαστούν στο επόμενο για να επιστρέψουν.

Στην αποστολή δόθηκε το κωδικό όνομα «Νίκη» κάτι που αντικατόπτριζε την πίστη των ιπτάμενων για την κατάληξη του όλου εγχειρήματος. Το πρώτο NORATLAS απογειώθηκε από το αεροδρόμιο της Σούδας στις 22:30 και με κωδικό κλήσης «Νίκη 1». Όσα αεροσκάφη δεν τα κατάφερναν να απογειωθούν μέχρι τις 24:00 θα παρέμεναν στη Σούδα γιατί δεν θα προλάβαιναν να επιστρέψουν από την Κύπρο πριν το πρώτο φως και πιθανότατα θα αποτελούσαν στόχο της τουρκικής αεροπορίας. Από τα 20 NORATLAS που είχαν προορισμό την Κύπρο απογειώθηκαν τα 15 και από αυτά έφτασαν στην Κύπρο τα 13. Δύο από αυτά δεν έφτασαν ποτέ στον προορισμό τους. Το «Νίκη 13» λόγω βλάβης κατευθύνθηκε στη Ρόδο ενώ το «Νίκη 14» επέστρεψε στην Κρήτη. Λόγω αμέλειας, ανικανότητας, αστοχίας και ανευθυνότητας το σήμα για όπλα δεσμευμένα καθυστέρησε να σταλεί στις δυνάμεις της ΕΦ που επάνδρωναν την αντιαεροπορική άμυνα στο αεροδρόμιο Λευκωσίας. Τα NORATLAS προσεγγίζοντας το αεροδρόμιο δέχονταν σφοδρό αντιαεροπορικό πυρ από φίλια τμήματα. Από τα 13 αεροσκάφη το «Νίκη 4» καταρρίφθηκε με αποτέλεσμα το θάνατο όλων όσων επέβαιναν σε αυτό πλην ενός. Άλλα 3 έμειναν στην Κύπρο είτε λόγω βλάβης είτε λόγω έλλειψης καυσίμων και πυρπολήθηκαν για να μην εντοπιστούν από τους Τούρκους. Στη Σούδα επέστρεψαν 6 NORATLAS. Τα υπόλοιπα 2 επέστρεψαν στη Ρόδο ενώ το «ΝΙΚΗ 9» στο Ηράκλειο.

¹⁸ Στο ίδιο, σ. 295

Οι ελλαδίτες καταδρομείς επειδή είχαν βληθεί θεώρησαν πως το αεροδρόμιο είχε πέσει στα χέρια των Τούρκων. Χαρακτηριστική είναι η μαρτυρία του ταγματάρχη τότε της Α΄ ΜΚ Δημήτριου Κυριάκου. «Σκέφθηκα ότι το αεροδρόμιο είχε καταληφθεί από Τούρκους αλεξιπτωτιστές [...] οι καταδρομείς είχαν ταχθεί για μάχη γύρω από το αεροσκάφος. [...] Ο λόχος άρχισε να προχωρεί σε σχηματισμούς μάχης προς το κεντρικό κτίριο του αεροδρομίου».¹⁹ Την ίδια ώρα οι ελληνοκύπριοι καταδρομείς της 33^{ης} ΜΚ ήταν έτοιμοι να παραλάβουν τους ελλαδίτες συμπολεμιστές τους. Ενδεικτική είναι η αναφορά του ανθυπολοχαγού Χρήστου Κότσαλη. «Μου είχε δοθεί η πληροφορία πως αργά το βράδυ της 21^{ης} προς 22^α Ιουλίου θα έρχονταν δυνάμεις από την Ελλάδα. Θα έπρεπε να ετοιμαστούμε για να υποδεχτούμε την Α΄ ΜΚ. Εγώ έφτιαξα ομάδες υποδοχής με δύο καταδρομείς της 33^{ης} ΜΚ στην καθεμιά. Για κάθε αεροπλάνο που θα προσγειωνόταν θα πήγαινε και μια ομάδα υποδοχής για να κατευθύνει τους ελλαδίτες καταδρομείς στο κεντρικό κτίριο του αεροδρομίου που απείχε από 500 ως 1000 μέτρα από τα διάφορα σημεία προσγείωσης των NORATLAS».²⁰ Μετά την προσγείωση των 12 αεροσκαφών οι καταδρομείς συγκεντρώθηκαν στο κεντρικό κτίριο του αεροδρομίου και αφού πήραν αναφορά αποχώρησαν με διάφορα οχήματα που τους είχαν διατεθεί προς το μετόχι του Κύκκου για ανασυγκρότηση.

Για τις πιθανές αποστολές που ίσως να αναλάμβανε η Α΄ ΜΚ πληροφορούμαστε σχετικά από τον ταγματάρχη Δημήτρη Κυριάκο ο οποίος λίγο πριν ξημερώσει πήρε διαταγή να πάει στο ΓΕΕΦ για να του δοθούν αποστολές για τη Μοίρα. Εκεί συνάντησε τον εκτελούντα χρέη αρχηγού του ΓΕΕΦ ταξίαρχο Γεωργίτση ο οποίος του έδωσε αποστολή για τάξη της Μοίρας δίπλα από την ΕΛΔΥΚ. Ο Κυριάκος όμως ζήτησε αποστολές ανάλογες μιας ΜΚ όπως η προσβολή με καταδρομικές ενέργειες του προγεφυρώματος. Ο Γεωργίτσης τότε απέπεμψε τον Κυριάκο χωρίς να του ορίσει οποιαδήποτε αποστολή λέγοντάς του πως θα του έστελνε σήμα με νεότερες διαταγές

¹⁹ Κυριάκος Δημήτριος, «Σχέδιο «Νίκη». Μεταφορά – Επιχειρήσεις Συγκροτήματος Α΄ Μοίρας Καταδρομών στην Κύπρο», Λέσχη Καταδρομέων και Ιερολοχιτών, *Οι Καταδρομείς κατά του Αττίλα Κύπρος 1974. Επιχειρήσεις δυνάμεων Καταδρομέων κατά του ΑΤΤΙΛΑ*, Πρακτικά της Ημερίδας Ειδικών Δυνάμεων, Πολεμικό Μουσείο Αθηνών, Εκδόσεις Λέσχη Καταδρομέων και Ιερολοχιτών – Τυπογραφείο του Ελληνικού Στρατού, Νοέμβριος 2016, σ. 163

²⁰ Μαρτυρία ανθυπολοχαγού Χρήστου Κότσαλη η οποία βρίσκεται κατατεθειμένη στο αρχείο μου από συνέντευξή του ημερομηνίας 7 Φεβρουαρίου 2021

σχετικές με την αποστολή της Μοίρας κάτι που δεν έγινε ποτέ. Επαφή και συνεννόηση με το ΓΕΕΦ είχε και ο ταγματάρχης Βασίλειος Μανουράς διευθυντής του 3^{ου} γραφείου της Α΄ ΜΚ όπως ο ίδιος αναφέρει. «Τις πρωινές ώρες ήρθε ένας ταγματάρχης του ΓΕΕΦ και πήγα μαζί του στο αρχηγείο με ένα πολιτικό αυτοκίνητο. Εκεί συναντήθηκα με τον επιτελάρχη. Τους ενημέρωσα για την άφιξη της Μοίρας και ζήτησα χάρτες της περιοχής. Εκείνοι μου ανέφεραν να παραμείνουμε στο χώρο στρατοπεδιάς και πως θα μας ενημέρωναν αργότερα για την αποστολή μας»²¹.

Οι Τούρκοι απειλούν το αεροδρόμιο

Αμέσως μετά την κατάληψη της Κερύνειας και τη συνένωση του προγεφυρώματος με τον τουρκοκυπριακό θύλακα της Λευκωσίας, οι δυνάμεις εισβολής προώθησαν άρματα και πεζικό σε αυτόν. Στόχος τους η ανάληψη επιθετικών ενεργειών στον τομέα που ο τουρκοκυπριακός θύλακας ευρισκόταν σε επαφή με τις δυνάμεις της ΕΦ. Αντικειμενικός τους σκοπός ήταν η κατάληψη του διεθνούς αεροδρομίου Λευκωσίας που αποτελούσε ζωτικής σημασίας εγκατάσταση για την εδραίωση της εισβολής. Μέσω αυτού θα μπορούσε να γίνει ταχεία αερομεταφορά στρατευμάτων για ενίσχυση των δυνάμεων εισβολής. Αυτό βέβαια θα μπορούσε να γίνει πια με άνεση και διά θαλάσσης είτε από το προγεφύρωμα που είχε εδραιωθεί, είτε από το λιμάνι της Κερύνειας που είχε καταληφθεί. Ο σημαντικότερος λόγος για την επιδίωξη των Τούρκων να καταλάβουν το αεροδρόμιο ήταν η παρεμπόδιση ενίσχυσης της άμυνας της Κύπρου από την Ελλάδα, κάτι που είχε γίνει την προηγούμενη με την επιχείρηση «Νίκη». Οι εισβολείς «θεώρησαν επιτακτική την ανάγκη να [...] συσσωρεύσουν το γρηγορότερο δυνατό δυνάμεις στο ενιαίο πλέον προγεφύρωμα Κυρήνειας – Αγύρτας – Κιόνελλι – Λευκωσίας, προκειμένου να ολοκληρώσουν τα σχέδιά τους. [...] γι αυτό η συνεχής αναζήτηση εδαφικών ερεισμάτων τακτικής σημασίας αποτελούσε σχεδόν καθημερινή ενασχόληση των Τούρκων».²²

Εκμεταλλεζόμενοι την εκεχειρία που είχε υπογραφεί στις 22 Ιουλίου, οι Τούρκοι προωθούσαν δυνάμεις σε όλα τα μέτωπα για κατάληψη ζωτικής σημασίας εδαφών

²¹ Μαρτυρία ταγματάρχη Βασίλειου Μανουρά η οποία βρίσκεται κατατεθειμένη στο αρχείο μου από συνέντευξή του ημερομηνίας 21 Ιανουαρίου 2021

²² Σπυρίδων Δελλής, *Η αυτοθυσία της Ελληνικής Δύναμης Κύπρου (ΕΛΔΥΚ)*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2012, σ. 176

που θα διευκόλυναν τις μελλοντικές στρατιωτικές τους επιχειρήσεις. Οι διαταγές ήταν σαφείς. Προώθηση μέχρι αποκατάστασης επαφής με τα τμήματα της ΕΦ. Σε περίπτωση ανταλλαγής πυροβολισμών ανακοπή της προώθησης και παραμονή στις νέες θέσεις. Σε περίπτωση άρσης ή παύσης της αντίστασης συνέχιση της προώθησης. Με την τακτική αυτή ήθελαν να εκμεταλλευτούν την εκεχειρία και να προωθήσουν δυνάμεις κατακτώντας και άλλα εδάφη βελτιώνοντας στρατηγικά τις θέσεις τους χωρίς να γίνουν αντιληπτοί από τις δυνάμεις των ΗΕ που ήταν υπεύθυνοι για την εφαρμογή της εκεχειρίας. Στη συνέχεια θα μπορούσαν να ισχυριστούν πως τα εδάφη αυτά ήταν υπό την κατοχή τους προ της εκεχειρίας και με αυτό τον τρόπο να τα διεκδικήσουν και να τα κατοχυρώσουν ως κατακτημένο έδαφος. Σε αυτή τους την προσπάθεια συνέβαλε και η πιστή εφαρμογή της εκεχειρίας από την πλευρά της ΕΦ που ενώ αντιλαμβανόταν τις προθέσεις των Τούρκων εντούτοις δεν πρόβαλλε αντίσταση για να μην κατηγορηθεί ως η πλευρά που παραβιάζει την εκεχειρία. Εκεί και όπου προβλήθηκε αντίσταση από μέρους της ΕΦ, από πρωτοβουλία χαμηλόβαθμων αξιωματικών ή ακόμη και στρατιωτών, οι δυνάμεις εισβολής σταμάτησαν άμεσα την προσπάθεια προώθησης των δυνάμεών τους.

Έτσι λοιπόν οι Τούρκοι, εφαρμόζοντας αυτή την ύπουλη τακτική, εκκινώντας από το κέντρο του τουρκοκυπριακού θύλακα Λευκωσίας, το Κιόνελλι, προώθησαν δυνάμεις με στόχο τον έλεγχο του δρόμου Λευκωσίας – Μόρφου ο οποίος εφάπτεται του αεροδρομίου Λευκωσίας. Επιδίωξή τους ήταν να βρεθούν σε κοντινή απόσταση από την περίφραξη του αεροδρομίου ώστε να είναι έτοιμοι να επιχειρήσουν την κατάληψή του την επομένη 23 Ιουλίου.

Στην περιοχή δυτικά της Λευκωσίας, όπου και το αεροδρόμιο, η ΕΦ διατηρούσε ένα τάγμα πεζικού στο χωριό Γερόλακκος. Συγκεκριμένα «είχε εγκατασταθεί αμυντικώς από το πρωί της 22ας Ιουλίου το 216 ΤΠ, το οποίο είχε μετακινηθεί εκεί την προηγούμενη νύχτα από τη Λεμεσό»²³. Στο στρατόπεδο του 11^{ου} ΤΣ που βρισκόταν 4 χιλιόμετρα ανατολικότερα υπήρχαν 600 έφεδροι αξιωματικοί και λίγο ανατολικότερα αμυνόταν η ΕΛΔΥΚ γύρω από το στρατόπεδό της. Όπως πολύ εύστοχα εντοπίζει ο Καρδιανός «Μεταξύ 11^{ου} Τακτικού Συγκροτήματος και του Γερόλακκου, επί αποστάσεως τεσσάρων περίπου χιλιομέτρων, δεν υπήρχον ημέτεροι δυνάμεις! Και

²³ Γεώργιος Σέργης, *Η μάχη της Κύπρου Ιούλιος – Αύγουστος 1974, Η ανατομία της τραγωδίας*, Εκδόσεις Α/φοι Βλάσση, Αθήνα 1999, σ. 519

επρόκειτο διά τον πλέον νευραλγικών τομέα του μετώπου, αφού εκεί ευρίσκετο το αεροδρόμιο».²⁴ Το κενό αυτό, μεταξύ 11^{ου} ΤΣ και Γερόλακκου, δεν μπορούσε εύκολα να επανδρωθεί από δυνάμεις της ΕΦ γιατί εκεί το έδαφος ήταν σχεδόν επίπεδο και δεν προσέφερε κάλυψη στα αμυνόμενα τμήματα. « Ηλέγχετο όμως αποτελεσματικώς με πυρά, και μπορούσε να αποβεί χώρος καταστροφής εχθρικών τμημάτων».²⁵ Για να μπορέσει όμως να ελεγχθεί η πεδινή αυτή περιοχή με πυρά θα έπρεπε να αποσταλούν ΠΑΠ για τη διεύθυνση του πυρός, αφού προηγουμένως εντοπιζόταν ο εχθρός, κάτι που δεν έγινε από κανένα. Αυτό που θα έπρεπε να γίνει έστω και την τελευταία στιγμή ήταν η ΕΛΔΥΚ «να συντονιστεί τάχιστα με το 216 τάγμα και το 11^ο τακτικό συγκρότημα και πρωί πρωί στις 23 Ιουλίου να καλύψουν την απόσταση αυτή με προκεχωρημένα φυλάκια, ώστε οι Τούρκοι που προωθούνταν να είναι υποχρεωμένοι να σταματήσουν».²⁶

Οι υπεύθυνοι αξιωματικοί που αμύνονταν στο στρατόπεδο του 11^{ου} ΤΣ συνειδητοποίησαν το σοβαρό κίνδυνο που διέτρεχε ο τομέας τους. Λίγο πριν το τελευταίο φως της 22ας Ιουλίου οργανώνεται περίπολο μάχης με επικεφαλής τον ανθυπολοχαγό Λεύκο Παπαπέτρου για συλλογή ή επιβεβαίωση πληροφοριών περί εχθρού στην περιοχή. Το περίπολο φτάνει μέχρι το δρόμο Λευκωσίας – Γερόλακκου όπου εντοπίζει τέσσερα άρματα ή ΤΟΜΠ και ευάριθμους στρατιώτες. «Υποθέτουν ότι πρέπει να είναι τούρκοι, οι οποίοι έχουν προελάσει στην περιοχή κρυφά χωρίς να γίνουν αντιληπτοί. Και βρίσκονται τόσο κοντά τους – και στο αεροδρόμιο Λευκωσίας».²⁷ Επιβεβαιώνονται έτσι οι πληροφορίες που ήθελαν τους Τούρκους να έχουν προχωρήσει στην περιοχή του αεροδρομίου. Την προώθηση των Τούρκων και την ύπαρξη αρμάτων στην περιοχή του αεροδρομίου επιβεβαιώνει και η μαρτυρία του λοχία του 32ΛΚ της 33ΜΚ Δημήτρη Ξύστρα. «Το βράδυ της 22ας Ιουλίου είμασταν ακροαστικό φυλάκιο βορειοδυτικά του αεροδρομίου. Σε κάποια στιγμή ακούσαμε άρματα βόρεια του αεροδρομίου πολύ κοντά, περίπου στα 200 μέτρα»²⁸. Οι

²⁴ Διονύσιος Καρδιανός, *Ο Αττίλας πλήττει την Κύπρον*, Εκδόσεις Γ. Λαδιάς, Αθήνα 1976, σ. 268

²⁵ Σέργης, ο. π. σ. 519

²⁶ Αθανάσιος Χρυσάφης, *Οι άγνωστοι στρατιώτες της ΕΛ.ΔΥ.Κ 1974*, Εκδόσεις Αθανάσιος Χρυσάφης, Θεσσαλονίκη 2016, σ. 536

²⁷ Παναγιώτης Παπαδημήτρης, «Οι Τούρκοι προελαύνουν με τα όπλα χιαστί ή επ' ώμου προς το αεροδρόμιο Λευκωσίας και καταλαμβάνουν θέσεις στις παρυφές του», http://www.papademetris.net/index.php?option=com_content&view=article&id=2844:s-2278&catid=257:1974-21&Itemid=127, ημερομηνία πρόσβασης 14 Ιανουαρίου 2021

²⁸ Μαρτυρία λοχία Δημήτρη Ξύστρα η οποία βρίσκεται κατατεθειμένη στο αρχείο μου από συνέντευξη του ημερομηνίας 14 Ιανουαρίου 2021

αξιωματικοί του 11^{ου} ΤΣ απευθύνονται στο ΓΕΕΦ ζητώντας ενισχύσεις ενώ ταυτόχρονα οργανώνουν αμυντικά την τοποθεσία για να αντιμετωπίσουν την απειλή. Η ανάγκη για εξασφάλιση αντιαρματικών όπλων ήταν επιτακτική. Οι αξιωματικοί του 11^{ου} ΤΣ εκλιπαρούν το ΓΕΕΦ και την ΕΛΔΥΚ για αντιαρματικά ΠΑΟ αλλά χωρίς αποτέλεσμα. Το επιτελείο δεν εισακούει την αίτηση τους. Το χειρότερο όμως ήταν η διαταγή του ΓΕΕΦ για τήρηση της εκεχειρίας και η απαγόρευση προς τις δυνάμεις της ΕΦ να ανοίξουν πυρ σε περίπτωση τουρκικής προώθησης στον τομέα ευθύνης τους. Αφέθηκαν έτσι οι τουρκικές δυνάμεις να προωθηθούν ανενόχλητες και να φτάσουν μέχρι και την περίφραξη του αεροδρομίου. Ακόμα και όταν το βράδυ της 22^{ας} Ιουλίου το στρατόπεδο της ΕΛΔΥΚ, που βρισκόταν περί τα 400 μέτρα ανατολικότερα από το 11^ο ΤΣ, δέχτηκε επίθεση από τους Τούρκους, οι αμυνόμενοι στο 11^ο ΤΣ είχαν οδηγίες να μην εμπλακούν για να βοηθήσουν.

Αποτέλεσμα αυτής της αδράνειας ήταν να βρεθούν το πρωί της 23^{ης} Ιουλίου οι τουρκικές δυνάμεις στο αριστερό πλευρό του 11^{ου} ΤΣ. Πολίτες και στρατιώτες που κινούνταν στην περιοχή εντόπισαν τις τουρκικές δυνάμεις να προωθούνται χωρίς να παίρνουν οποιαδήποτε προφύλαξη. Όταν κάποιοι από αυτούς ανέφεραν το συμβάν στη διοίκηση της ΕΦ πήραν τη διαβεβαίωση ότι πρόκειται για φίλια τμήματα. Τη σύγχυση επέτεινε και το γεγονός ότι οι τουρκικές δυνάμεις κινούνταν χωρίς να έχουν σχηματισμό μάχης και απέφευγαν να εμπλακούν σε αψιμαχίες ή να πυροβολήσουν.

Η κατάσταση έγινε ακόμη πιο δραματική όταν εντοπίστηκαν τα τουρκικά άρματα που είχαν προωθηθεί στην περιοχή από τον ήχο που έκαναν οι ερπύστριες. Στην περιοχή αποστάλθηκαν τρία οχήματα μεταφοράς προσωπικού BTR τα οποία σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν τα τουρκικά άρματα μάχης M 47 και M 48. Κάτω από την πίεση των γεγονότων και θέλοντας να μην παραβιάσει την εκεχειρία, το ΓΕΕΦ θα πάρει την ακατανόητη απόφαση και θα διατάξει την εκκένωση του στρατοπέδου του 11^{ου} ΤΣ και τη σύμπτυξη των αμυνομένων δυνάμεων στο εργοστάσιο Καϊσή 1,5 χιλιόμετρο νοτιότερα. «Αμέσως μετά την εγκατάλειψη του στρατοπέδου εισήλθε σ' αυτό τουρκικό τμήμα, το κατέλαβε και έφθασε μέχρι τη βόρεια περίφραξη του αεροδρομίου».²⁹ Οι Τούρκοι από τις νέες τους θέσεις μπορούσαν να ελέγξουν τόσο το αεροδρόμιο όσο και τον κύριο δρόμο Μόρφου - Λευκωσίας. Αρχικά παρέμειναν εκεί χωρίς να κάνουν αισθητή την παρουσία τους.

²⁹ Σέργης ο.π. σ. 521

Μετά όμως από ενίσχυσή τους έστησαν οδόφραγμα κοντά στο κέντρο Αρκάδι και ανέκοπταν τους ανυποψίαστους ελληνοκύπριους διερχομένους που αγνοούσαν την παρουσία των Τούρκων στην περιοχή συλλαμβάνοντας και φονεύοντας αρκετούς από αυτούς. «Κύπριοι πολίτες που πήγαιναν προς Γερόλακκο, γύριζαν πίσω, [...] λέγοντας ότι στα 1000 μέτρα νότια από μας, βόρεια του περιβόλου του αεροδρομίου στη διασταύρωση στο Λούννα Παρκ Αρκάδι οι Τούρκοι έκλεισαν το δρόμο, πιάνουν αιχμαλώτους και μερικούς τους εκτελούν επί τόπου».³⁰ Σε συνέντευξη του ο καταδρομέας της 33^{ης} ΜΚ Πλάτωνας Θεοδοσιάδης που βρισκόταν στο κέντρο ελέγχου του αεροδρομίου αναφέρει: «Από τη θέση που βρισκόμαστε βλέπαμε τους Τούρκους να προωθούνται. Είδαμε και την ενέδρα που έστησαν παρά το δρόμο Λευκωσίας – Μόρφου»³¹. Στην ενέδρα αυτή θα πέσουν και αρκετοί στρατιώτες που θα προσπαθήσουν να επιστρέψουν στις μονάδες τους που βρίσκονταν στο αεροδρόμιο και είτε θα συλληφθούν είτε θα δολοφονηθούν από τους Τούρκους.

Επιθετική ενέργεια των Τούρκων κατά του αεροδρομίου

Αφού κατάφεραν ανενόχλητοι να προωθήσουν ικανές δυνάμεις στην περιοχή του αεροδρομίου, οι Τούρκοι ήταν έτοιμοι να εξαπολύσουν την τελική τους επίθεση. Μετά την εκκένωση του στρατοπέδου του 11^{ου} ΤΣ η πορεία των Τούρκων προς το αεροδρόμιο δεν παρουσίαζε κανένα κώλυμα. Το μόνο εμπόδιο για την κατάληψή του ήταν οι αμυνόμενοι σε αυτό. Επιδίωξη των εισβολέων ήταν να εξαναγκάσουν τις δυνάμεις της ΕΦ να εγκαταλείψουν την αμυντική τοποθεσία χωρίς ουσιαστική πολεμική εμπλοκή για να μην κατηγορηθούν για παραβίαση της εκεχειρίας. Αυτό προσπάθησαν να το επιτύχουν με εκφοβισμό των αμυνομένων με την παρουσία αρμάτων Μ 47 ή Μ 48 και ΤΟΜΠ Μ 113. Οι δυνάμεις της ΕΦ που αμύνονταν στο αεροδρόμιο, σύμφωνα και με τη μαρτυρία του ΔΕΑ (ΠΖ) Λοϊζου Λοϊζου του 32 ΛΚ της 33^{ης} ΜΚ, στις 20 Ιουλίου ήταν: «Στο χώρο υπήρχαν δύο άρματα Τ34, δύο Marmon Harrington, δύο ΒΤR μεταφοράς προσωπικού, το τμήμα της Μοίρας μας, μια διμοιρία εξ εφέδρων ανθυπολοχαγών και αριθμός ένοπλων πολιτών».³² Την αντιαεροπορική κάλυψη της περιοχής είχαν αναλάβει οι 184 και 185 ΜΠΠ.

³⁰ Χρυσάφης, ο.π. σ. 540

³¹ Μαρτυρία καταδρομέα Πλάτωνα Θεοδοσιάδη η οποία βρίσκεται κατατεθειμένη στο αρχείο μου από συνέντευξή του ημερομηνίας 18 Ιανουαρίου 2021

³² Πέτρος Παπαπολυβίου, *Ιστορία της Κυπριακής Δημοκρατίας 1960 – 2010, Μάρτυρες και μαρτυρίες Τόμος Α΄*, Εκδόσεις Βιβλιοθήκη Ο Φιλελεύθερος, Λευκωσία 2011, σ. 110

Διοικητής των δυνάμεων αυτών ήταν ο ταγματάρχης Γεώργιος Παπαδόπουλος. Στις 23 Ιουλίου, μετά και από την οφθαλμοφανή πρόθεση των Τούρκων να επιτεθούν, η άμυνα του αεροδρομίου θα ενισχυθεί. «Η 21 ΕΑΝ απέστειλε στο αεροδρόμιο δεύτερο ουλαμό τεσσάρων Marmon Herrington που βρισκόταν στην ΕΛΔΥΚ».³³

Ο διοικητής του 32 ΛΚ της 33^{ης} ΜΚ ανθυπολοχαγός Χρήστος Κότσαλης, που ήταν εντεταλμένος να υπερασπίσει το αεροδρόμιο αναφέρει: «Το πρωί της 23^{ης} Ιουλίου, περίπου μεταξύ 8:00 π.μ. - 9:00 π.μ., έγινε επίθεση στο αεροδρόμιο από τους Τούρκους. Εμείς είμασταν πολύ καλά οχυρωμένοι ενώ οι επιτιθέμενοι βρίσκονταν εκτεθειμένοι σε ακάλυπτο έδαφος. Όλες οι επιθέσεις αποκρούστηκαν από τους αμυνομένους. Μεγάλη συμβολή στην άμυνα είχαν και τα τροχοφόρα τεθωρακισμένα ΜΗ. Οι αψιμαχίες ήταν συνεχείς με σποραδικές ανταλλαγές πυρών σε διαφορετικές περιοχές του αεροδρομίου μιας και μιλούμε για μια τεράστια έκταση για την οποία κάποιος δεν ήταν δυνατόν να έχει πλήρη αντίληψη των συμβαινόντων. Τα κτίρια του αεροδρομίου είχαν δεχτεί μεγάλο όγκο πυρών και ήταν κατάστικτα από σφαίρες. Από τα εχθρικά πυρά συμπεράνα πως η δύναμη των επιτιθεμένων ήταν επιπέδου τάγματος»³⁴. Το γεγονός για ύπαρξη πολλών μετώπων σύγκρουσης στην περιοχή του αεροδρομίου επιβεβαιώνεται και από μια είδηση που αλιεύσαμε από τον τύπο της εποχής που αναφέρει: «Την Τρίτη 23^{ην} Ιουλίου Τουρκική Δύναμις αποτελούμενη από δύο τανκς και περί τους 50 στρατιώτες προσεπάθησε να διασπάσει την αμυντική διάταξιν του Αερολιμένος διά να το καταλάβη. Οι Τούρκοι όμως απωθήθησαν από ομάδα της οποίας ηγείτο ο ανθυποσμηναγός Μιχαλάκης Χριστοδουλίδης ο οποίος και έπεσεν ηρωικώς εις το πεδίο της μάχης»³⁵. Οι Τούρκοι, μέχρι να προσεγγίσουν το κυρίως κτίριο του αεροδρομίου, θα έπρεπε να άρουν κάθε αντίσταση που πιθανόν να προβαλλόταν από τους ελληνοκυπρίους και την ΕΦ στην ευρύτερη περιοχή.

Μετά τις πρώτες ανταλλαγές πυροβολισμών τα ΗΕ ενεργοποιήθηκαν σε μια προσπάθεια να μην επιτρέψουν επανάληψη των εχθροπραξιών που θα είχε ως αποτέλεσμα την κατάρρευση της συμφωνηθείσας μόλις την προηγούμενη μέρα εκχειρίδας. Με διαταγή του ταξίαρχου Francis Henn στάλθηκε στην περιοχή ο

³³ Ιωάννης Μαμουνιδάκης, *Τα Τεθωρακισμένα στην Κύπρο, Εξέλιξη και δράση*, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα 2008, σ. 62

³⁴ Μαρτυρία ανθυπολοχαγού Χρήστου Κότσαλη η οποία βρίσκεται κατατεθειμένη στο αρχείο μου από συνέντευξή του ημερομηνίας 7 Φεβρουαρίου 2021

³⁵ «Εβομβαρδίσθη ανηλεώς», *Φιλελεύθερος*, Λευκωσία, 2 Αυγούστου 1974, σ. 2

συνταγματάρχης Clayton Beattie με σκοπό να εντοπίσει τον τοπικό Τούρκο διοικητή ώστε να αποτραπεί η επίθεση στο αεροδρόμιο. Ο συνταγματάρχης Beattie αφού προσέγγισε τους Τούρκους κατευθυνόμενος προς το αλσύλλιο, στο οποίο αυτοί είχαν βρει κάλυψη, προσπαθούσε απεγνωσμένα να έρθει σε επαφή με κάποιον Τούρκο επικεφαλής. Ταυτόχρονα είχε διευθετήσει να στείλει και έναν ταγματάρχη των ΗΕ στο αεροδρόμιο για να συνομιλεί και με την ελληνοκυπριακή πλευρά. Οι Τούρκοι αρνούνταν να συνομιλήσουν μαζί του και προετοιμάζονταν πυρετωδώς να εξαπολύσουν την κύρια επίθεσή τους. Αφού κατάφερε να εντοπίσει τον Τούρκο διοικητή του τάγματος που βρισκόταν στην περιοχή του αεροδρομίου προσπάθησε να τον πείσει να ματαιώσει την επίθεση στο αεροδρόμιο υπενθυμίζοντας του την εκεχειρία που είχε υπογραφεί την προηγούμενη. «Ο Τούρκος διοικητής ήταν αμετακίνητος [...]. Σκόπευαν να επιτεθούν κατευθείαν στο αεροδρόμιο. Κατά τις 10:30 π.μ. ήταν προφανές ότι γίνονταν οι τελικές προετοιμασίες για την επίθεση».³⁶ Η πρόθεση των Τούρκων ήταν σαφής. Είχαν συγκεντρώσει άρματα και ΤΟΜΠ καθώς και προσωπικό και ετοιμάζονταν να εκτοξεύσουν επίθεση κατά του κεντρικού κτιρίου του αεροδρομίου.

Ενίσχυση της άμυνας του αεροδρομίου με τους Έλληνες καταδρομείς της Α΄ ΜΚ

Αντιλαμβανόμενος τον κίνδυνο που διέτρεχε το αεροδρόμιο από μια πιθανή προσπάθεια κατάληψης του, από τις τουρκικές δυνάμεις που είχαν προωθηθεί μέχρι εκεί, ο ταγματάρχης Παπαδόπουλος ζητά επείγοντως, από νωρίς το πρωί της 23^{ης} Ιουλίου, ενισχύσεις από το ΓΕΕΦ. Για την ενίσχυση των αμυνομένων το ΓΕΕΦ αποφασίζει την αποστολή της Α΄ ΜΚ στο αεροδρόμιο. Αναφέρει σχετικά ο Καρδιανός: «Προ του κινδύνου, η διοίκησης του αεροδρομίου εξήτησεν επείγοντως ενισχύσεις. Απεστάλη η 35^η Μοίρα Καταδρομών, η οποία είχαν αφιχθή εις την Κύπρον εκ Κρήτης μόλις την προηγούμενην».³⁷ Η Α΄ ΜΚ ή 35^η ΜΚ όπως μετονομάστηκε αργότερα ενίσχυσε την άμυνα του αεροδρομίου μετά το πρωί της 23^{ης} Ιουλίου όπως αναφέρει ο Καρδιανός. Την άποψη αυτή ενισχύει και ο διοικητής της Α΄ ΜΚ ταγματάρχης Γεώργιος Παπαμελετίου σε μια συνέντευξή του αναφέροντας

³⁶ Michael Baxendale – Clayton Beattie, *The Bulletproof Flag*, Ottawa, Optimum Publishing International 2007 σ. 98

³⁷ Καρδιανός ο. π. σ. 277

πως το πρωί της 23^{ης} Ιουλίου δέχτηκε τηλεφώνημα από τον ταγματάρχη Λιάπη του ΓΕΕΦ που τον καλούσε να ενισχύσει το αεροδρόμιο για λόγους ασφαλείας.³⁸ Αντίθετη άποψη υποστηρίζουν οι Σέργης³⁹ και Χατζηαντωνίου⁴⁰ που ισχυρίζονται πως ένας λόχος της Α΄ ΜΚ είχε ταχθεί στη νότια πλευρά του αεροδρομίου από το απόγευμα της 22^{ας} Ιουλίου. Η άποψη αυτή καταρρίπτεται από το διοικητή της Α΄ ΜΚ, από τους διοικητές των λόχων της και από τον ανθυπολοχαγό Χρήστο Κότσαλη. «Στις 22 Ιουλίου η Α΄ ΜΚ βρίσκεται για ανασυγκρότηση στην Ιερατική Σχολή, δυτικά της Λευκωσίας και προετοιμάζεται για τις εξελίξεις που θα ακολουθήσουν».⁴¹ Είναι προφανές πως η Α΄ ΜΚ κλήθηκε να ενισχύσει την άμυνα του αεροδρομίου το πρωί της 23^{ης} Ιουλίου. Αυτή ήταν και η πρώτη αποστολή που ανατίθετο στη Μοίρα.

Το πρωί της 23^{ης} Ιουλίου, περίπου στις 7:00 π.μ. ο διοικητής της Μοίρας ταγματάρχης Παπαμελετίου σε τηλεφωνική επικοινωνία με τον ταγματάρχη Λιάπη του ΓΕΕΦ ενημερώνεται για την ανάθεση σε ένα λόχο της Μοίρας αποστολής για ενίσχυση της άμυνας του αεροδρομίου. Η Α΄ ΜΚ κινητοποιείται αμέσως και αποφασίζεται η αποστολή του 41^{ου} ΛΟΚ με διοικητή τον υπολοχαγό Πλάτωνα Κολοκοτρώνη. «Στις 23 Ιουλίου 1974 [...] και περί ώρα 7:30 το πρωί, ο διοικητής της Α΄ ΜΚ Τχης ΠΑΠΑΜΕΛΕΤΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ μου δίνει διαταγή να πάρω το λόχο μου και να μεταβώ [...] στο Α/Δ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ για ασφάλειά του».⁴² Αμέσως ο υπολοχαγός μαζεύει τους στρατιώτες του και τους ενημερώνει για την αναληφθείσα αποστολή. Στη συνέχεια επιβιβάζονται όλοι σε λεωφορεία και καθοδηγούμενοι από άνδρες της Στρατονομίας της ΕΦ οδηγούνται μέσα από τη Λευκωσία στο αεροδρόμιο. Πριν ακόμα αναχωρήσει ο λόχος του Κολοκοτρώνη, ο Παπαμελετίου δέχεται δεύτερο τηλεφώνημα από το ΓΕΕΦ και τον ταγματάρχη Λιάπη που ζητά την αποστολή και δεύτερου λόχου της Μοίρας στο αεροδρόμιο. Σειρά για ανάληψη αποστολής έχει ο 42^{ος} ΛΟΚ του λοχαγού Δημοσθένη Ρούκα Μαζί με τον λόχο του

³⁸ Γιάννης Σκάλκος – Γιάννης Φασουλάς, «Νίκη» στη Νεκρή Ζώνη. Η αντίσταση της Α΄ ΜΚ στον «Αττίλα» και την προδοσία, Εκδόσεις Αγαθός Λόγος, Αθήνα 2011, σ. 133

³⁹ Σέργης, ο. π. σ. 520

⁴⁰ Κώστας Χατζηαντωνίου, *Κύπρος 1954 – 1974 Από το έπος στην τραγωδία*, Εκδόσεις Ιωλκός, Αθήνα 2007, σ. 485

⁴¹ Σκάλκος – Φασουλάς, ο. π. σ. 129

⁴² Πλάτωνας Κολοκοτρώνης, «Επιχειρήσεις του 41 Λόχου Κρούσεως κατά την άμυνα του Αεροδρομίου Λευκωσίας», Λέσχη Καταδρομέων και Ιερολοχιτών, *Οι Καταδρομείς κατά του Αττίλα Κύπρος 1974. Επιχειρήσεις δυνάμεων Καταδρομέων κατά του ΑΤΤΙΛΑ*, Πρακτικά της Ημερίδας Ειδικών Δυνάμεων, Πολεμικό Μουσείο Αθηνών, Εκδόσεις Λέσχη Καταδρομέων και Ιερολοχιτών – Τυπογραφείο του Ελληνικού Στρατού, Νοέμβριος 2016, σ. 171

Ρούκα ο Παπαμελετίου κρίνει σκόπιμο να στείλει και τον ταγματάρχη Βασίλη Μανουρά αξιωματικό 3^{ου} γραφείου της Μοίρας για τη διοίκηση και το συντονισμό των ενεργειών των δύο λόχων για την προάσπιση του αεροδρομίου. Σε λίγο νέο αίτημα του ΓΕΕΦ για περαιτέρω ενίσχυση της άμυνας του αεροδρομίου με τρίτο λόχο της Α΄ ΜΚ ικανοποιείται και πάλι από τον Παπαμελετίου. Ο 43^{ος} ΛΟΚ του λοχαγού Ιωάννη Κιουτσούκη κινείται αμέσως προς το αεροδρόμιο. Με τους τρεις λόχους να βρίσκονται στο αεροδρόμιο γίνεται επιτακτική η ανάγκη μετάβασης και του διοικητή της Μοίρας εκεί. Ο Παπαμελετίου σπεύδει στο αεροδρόμιο χωρίς να έχει τύχει ενημέρωσης από τα ανώτερα κλιμάκια που του έδωσαν τις διαταγές για την κατάσταση στην περιοχή και για την εγγύτητα της προσέγγισης των Τούρκων στο αεροδρόμιο με αποτέλεσμα να διατρέξει άμεσο κίνδυνο. Οι πληροφορίες που είχε έφεραν το αεροδρόμιο στην περιοχή που ελεγχόταν από την ΕΦ με τους Τούρκους να βρίσκονται τουλάχιστον 2 χιλιόμετρα μακριά ενώ στην πραγματικότητα οι τελευταίοι είχαν προσεγγίσει το αεροδρόμιο φτάνοντας σε απόσταση 300 μέτρων από αυτό.

Ο πρώτος που φτάνει στο αεροδρόμιο ήταν ο υπολοχαγός Πλάτωνας Κολοκοτρώνης μαζί με τον λόχο του. Εκεί τον παραλαμβάνει ο διοικητής του αεροδρομίου ταγματάρχης Παπαδόπουλος και τον ενημερώνει για την κατάσταση και για τις αναμενόμενες εχθρικές ενέργειες. Αναφέρει στον Κολοκοτρώνη για πιθανή εχθρική αεροπορική προσβολή από τουρκικά πολεμικά αεροπλάνα και του ζητά να λάβει θέσεις καλύψεως. Από τα γεγονότα συμπεραίνεται πως ο διοικητής του αεροδρομίου αγνοούσε παντελώς την προώθηση των Τούρκων μέχρι και την περίφραξη του αεροδρομίου και τις προθέσεις τους να επιτεθούν και να το καταλάβουν. «Σε ελάχιστα λεπτά λήφθηκε νέα πληροφορία για εχθρική επίθεση πεζικού».⁴³ Αμέσως ο υπολοχαγός Κολοκοτρώνης αναπτύσσει το λόχο του με στόχο την απόκρουση της εχθρικής προσβολής. Εγκαθιστά μία διμοιρία στην ταράτσα του αεροδρομίου με διμοιρίτη τον υπολοχαγό Σταύρο Μπένο ενισχύοντας την με επτά οπλοπολυβόλα, ένα ΠΑΟ των 90 χιλιοστών και ένα πολυβόλο Browning των 0.30 χιλιοστών. Μαζί τους στην ταράτσα βρίσκονται και τέσσερις ελληνοκύπριοι καταδρομείς της 33ΜΚ, που επάνδρωναν το αεροδρόμιο από της ενάρξεως της τουρκικής εισβολής, με ακόμη ένα πολυβόλο 0.30 χιλιοστών και ένα οπλοπολυβόλο Bren. Οι άλλες δύο διμοιρίες του 41^{ου} ΛΟΚ , υπό τους διμοιρίτες ανθυπολοχαγό Ηλία Σιακαβέλα και ΔΕΑ Πέτρο

⁴³ Μάριος Αδάμου, *Δεκαετία Εν Όπλοις, 1964 – 1974*, Εκδόσεις Κυπριακό Ινστιτούτο Επιστημονικών και Ιστορικών Ερευνών, Σωτήρα Αμμοχώστου 2019, σ.166

Κρικέλη αναπτύσσονται στο ισόγειο μπροστά από το κεντρικό κτίριο του αεροδρομίου. Ο υπολοχαγός Κολοκοτρώνης διέρχεται τους χώρους τάξης των διμοιριών του ελέγχοντας και ενθαρρύνοντας τους στρατιώτες του. Αναφέρει ο ίδιος σχετικά. «Δίνοντας συνεχώς οδηγίες, ήλεγχα τις θέσεις τους, καλύπτοντας κενά και αδυναμίες στην αμυντική διάταξη του Λόχου μου. Από την ταράτσα του κτιρίου παρακολουθούσα συνεχώς τις κινήσεις των Τούρκων»⁴⁴.

Καθώς η επάνδρωση συνεχίζεται αντιλαμβάνεται να φτάνουν στο αεροδρόμιο οι λοχαγοί της Μοίρας Ιωάννης Κιουτσούκης και Δημοσθένης Ρούκας ηγούμενοι των λόχων τους. Μαζί τους και ο ταγματάρχης Μανουράς που είχε διαταχθεί από τον διοικητή Παπαμελετίου να πάει στο αεροδρόμιο και να θέσει υπό τη διοίκησή του τα εκεί τμήματα της Μοίρας. Κατά τον Μανουρά η ώρα άφιξης του στο αεροδρόμιο προσδιορίζεται μεταξύ 10:30 - 11:00 π.μ. Αμέσως ο Μανουράς ενημερώνεται από τον Κολοκοτρώνη και τον Παπαδόπουλο για τις κινήσεις του εχθρού και τις ενέργειες των ημετέρων δυνάμεων. Αναλαμβάνει τη διοίκηση και το συντονισμό των τριών λόχων. Καθορίζει θέσεις άμυνας για τους δύο νεοαφιχθέντες λόχους. Ο 42^{ος} ΛΟΚ αναπτύσσεται στο κεντρικό κτίριο του αεροδρομίου δίπλα και αριστερά του 41^{ου}. Κάτω από ένα βαρύ όχημα για χωματουργικές εργασίες ο λοχαγός Ρούκας τάσσει ένα αντιαρματικό υπό τον ΔΕΑ Τζατζιμάκη. Στον όροφο του κτιρίου τοποθετεί ένα πολυβόλο το οποίο βάλλει ακατάπαυστα κατά των Τούρκων. Εκεί ανεβαίνει και ο ίδιος για να έχει καλύτερη εικόνα της κατάστασης. Ο 43^{ος} ΛΟΚ επανδρώνει θέσεις στο χώρο του πύργου ελέγχου του αεροδρομίου μετά από οδηγίες του ταγματάρχη Μανουρά. Ο λοχαγός Κιουτσούκης αναθέτει την αμυντική τάξη των καταδρομέων στον πύργο ελέγχου στον υποδιοικητή του λόχου του υπολοχαγό Βασίλη Φθενό ενώ ο ίδιος ανεβαίνει στον πύργο ελέγχου και εκτελεί λεπτομερή αναγνώριση της περιοχής. Σε πολύ λίγο τον καλεί ο Μανουράς στον ασύρματο και τον διατάζει να προωθηθεί και προς το κτίριο της ΑΤΗΚ που βρισκόταν εκτός των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου προς τα βόρεια γιατί ο εχθρός έχει πλησιάσει επικίνδυνα στο αεροδρόμιο. Αμέσως ο λοχαγός Κιουτσούκης δίνει εντολή στον υπολοχαγό Φθενό να κινηθεί και να εγκατασταθεί με τη διμοιρία του έξω και αριστερά από το κτίριο της ΑΤΗΚ. Οι δύο άλλες διμοιρίες του λόχου, υπό τους ανθυπολοχαγούς Μαντά και Τσιτσιριδάκη, επανδρώνουν θέσεις μέσα στο κτίριο για να αποσοβήσουν τυχόν

⁴⁴Κολοκοτρώνης, ο. π. σ. 172

τουρκική προσβολή. Η διμοιρία υποστηρίξεως τάσσεται δεξιότερα του κτιρίου με βόρεια κατεύθυνση έτοιμη για παροχή αντιαρματικών πυρών με τα ΠΑΟ ή ανασχετικών πυρών με τα πολυβόλα. Να σημειωθεί πως η επάνδρωση των θέσεων από τους πιο πάνω λόχους έγινε υπό το εχθρικό πυρ καθώς κατά τις 11:00 π.μ. οι Τούρκοι είχαν εκδηλώσει επίθεση.

Η επίθεση των Τούρκων στο αεροδρόμιο

Ένας από τους βασικούς στόχους των δυνάμεων εισβολής μετά την συνένωση του προγεφυρώματος με τον τουρκοκυπριακό θύλακα Λευκωσίας, δηλαδή η κατάληψη του αεροδρομίου, ήταν έτοιμος να πραγματοποιηθεί. «Η Τουρκία επέμενε στην κατάληψή του για λόγους στρατηγικούς, γοήτρου και διαπραγμάτευσης, καθώς και για ευκολότερη αποστολή των ενισχύσεων».⁴⁵ Επιπρόσθετα με την κατάληψη του αεροδρομίου θα εμποδιζόταν πιθανή νέα αερομεταφορά στρατιωτικών δυνάμεων από την Ελλάδα για ενίσχυση της άμυνας της Κύπρου. Οι μαρτυρίες για τον αριθμό των δυνάμεων των Τούρκων που προωθήθηκαν στην περιοχή του αεροδρομίου διαφέρουν. Ο Καρδιανός αναφέρει: «Οι Τούρκοι διέθετον τανκς, ολοκλήρους λόχους στρατιωτών, όλμους κλπ.».⁴⁶ Την πιο πάνω θέση υποστηρίζει και η μαρτυρία του έφεδρου ανθυπολοχαγού της Α΄ Μοίρας Καταδρομών Μπάμπη Αποστολάκη που καταγράφεται από τους Φασουλά και Σκάλκο. «Οι επιτιθέμενοι με την υποστήριξη αρμάτων εκτοξεύουν τώρα πυκνότερα πυρά. Πίσω τους φαίνεται να έχει τοποθετηθεί δύναμη υποστήριξης με όλμους».⁴⁷ Στο ίδιο εγχειρίδιο καταγράφεται η μαρτυρία του υπολοχαγού Σταύρου Μπένου, υποδιοικητή του 41^{ου} ΛΟΚ, που αναφέρει για αποστολή από τους Τούρκους ενός λόχου περίπου 150 ανδρών σε καθεμιά από τις δύο κατευθύνσεις επίθεσης.⁴⁸ Διαφορετική άποψη για τον αριθμό των Τούρκων εκφράζει ο διοικητής της Α΄ Μ.Κ. Γεώργιος Παπαμελετίου που προσδιορίζει τον αριθμό τους στους 150.⁴⁹ Με τον Παπαμελετίου συμφωνεί και η αναφορά του Γ. Μήτσαινα που επισημαίνει πως «μετά και από σχετικά σήματα που υπεκλάπησαν από την ΚΥΠ, ήταν μια τουρκική διλοχία 150 στρατιωτών».⁵⁰ Στο βιβλίο του Γ. Σέργη «η

⁴⁵ Χατζηαντωνίου, ο.π. σ. 485

⁴⁶ Καρδιανός ο. π. σ. 277

⁴⁷ Φασουλάς – Σκάλκος, ο. π. σ. 144

⁴⁸ Στο ίδιο, σ. 147

⁴⁹ Στο ίδιο, σ. 152

⁵⁰ Μήτσαινας, ο. π. σ. 440

μάχη της Κύπρου» καταγράφεται η άποψη για προώθηση ενός τουρκικού λόχου προς το αεροδρόμιο και για ενίσχυσή του με τρία άρματα και πεζικό.⁵¹ Κάπως υπερβολική μπορεί να χαρακτηριστεί η αναφορά για δύναμη των Τούρκων που έφτανε τους 700 στρατιώτες που αποδελτιώσαμε από το βιβλίο «οι πολεμιστές του ουρανού» του Ιωάννη Κακολύρη.⁵² Πληροφορίες που αντλήσαμε από πηγές των ΗΕ αναφέρουν για ένα λόχο που βρέθηκε νωρίς το πρωί πολύ κοντά στο αεροδρόμιο και υποστηριζόταν από τουλάχιστο ένα άρμα M 47 και ένα ΤΟΜΠ Μ 113. Κάποιοι από αυτούς τους Τούρκους στρατιώτες κατά την προώθησή τους θα διεισδύσουν στο στρατόπεδο των ΗΕ. Μετά από επαφή που θα έχουν με τους κυανόκρανους θα αποχωρήσουν και θα βρουν κάλυψη σε διπλανό αλσύλλιο. Όπως αναφέρει ο Clayton Beattie « ακόμα δύο λόχοι τουρκικού πεζικού και πιθανόν μία ίλη αρμάτων κινούνταν για να ενωθούν με αυτούς που βρίσκονταν στο δάσος»⁵³.

Οι Τούρκοι αποφασίζουν να κινηθούν και να καταλάβουν το αεροδρόμιο γνωρίζοντας πως η δύναμη των υπερασπιστών του ήταν δυνάμεως λόχου με υποστήριξη 2 T 34, 2 BTR και 2 ουλαμών ΜΗ. Η μηχανοκίνητη υποστήριξη των αμυνομένων από τα προαναφερθέντα οχήματα ήταν σχετικά αναξιόπιστη λόγω παλαιότητας του υλικού όπως είχαν αποδείξει και οι προηγηθείσες πολεμικές επιχειρήσεις. Με κανένα τρόπο δεν θα μπορούσαν να αντιπαρατεθούν στο πεδίο της μάχης με τα τουρκικά άρματα M 47 και M 48. Οι πληροφορίες των Τούρκων σχετικά με τη δύναμη των αμυνομένων προέρχονταν, όπως πλειστάκις έχει αναφερθεί σε πολλές καταγεγραμμένες μαρτυρίες⁵⁴, από πληροφόρηση που είχαν από τις δυνάμεις των ΗΕ. Οι πληροφοριοδότες των Τούρκων, όπως και οι ίδιοι, αγνοούσαν κάτι πολύ σημαντικό. Δεν είχαν αντιληφθεί την κίνηση της Α΄ ΜΚ από τη Λευκωσία προς το αεροδρόμιο και την ενίσχυση της άμυνας της περιοχής με περίπου 300 αξιόμαχους καταδρομείς. Βασιζόμενοι στην υποχωρητικότητα των δυνάμεων της ΕΦ πίστευαν πως η κίνησή τους προς το αεροδρόμιο θα προκαλούσε τη σύμπτυξη των αμυνομένων πίσω από το αεροδρόμιο και την ουσιαστική παράδοσή του στους Τούρκους όπως έγινε και με το στρατόπεδο του 11^{ου} ΤΣ.

⁵¹ Σέργης, ο. π. σ. 520

⁵² Ιωάννης Κακολύρης, *Οι πολεμιστές του ουρανού*, Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 1998, σ.277

⁵³ Francis Henn, *A Business of Some Heat*, Barnsley Pen and Sword 2004, σ. 369

⁵⁴ Σέργης, ο. π. σ. 264. Δημήτριος Χάντζος, *Το 361 Τάγμα Πεζικού στην μάχη της Κύπρου*, Εκδόσεις Ερωδιός, Θεσσαλονίκη 2008, σ. 173 - 174

Κατά τις 11:00 π.μ. και ενώ οι καταδρομείς της Α΄ ΜΚ ακόμα δεν είχαν προλάβει να εγκατασταθούν αμυντικά στο χώρο του αεροδρομίου, οι Τούρκοι άρχισαν να προωθούνται. «Σε απόσταση 500 μέτρων φαίνονταν καθαρά κινήσεις στρατιωτικών δυνάμεων που προχωρούσαν αναγνωριστικά, γιατί τα πρώτα πυρά τους δεν ήταν πυκνά. Τρία - τέσσερα άρματα μάχης κινήθηκαν προς το ύψωμα του Κολοκασίδη, ενώ δίπλα και πίσω από αυτά διακρίνονταν οι Τούρκοι καταδρομείς».⁵⁵ Αμέσως ο επί κεφαλής της Α΄ ΜΚ ταγματάρχης Μανουράς αναθέτει στο τμήμα της Γ΄ ΜΑΚ που είχε στη διάθεση της βαρέα όπλα μεταξύ των οποίων και αντιαρματικά ΠΑΟ, να θέσουν τα τουρκικά άρματα επί των σκοπευτικών και να περιμένουν διαταγή του για να ανοίξουν πυρ. Ταυτόχρονα δίνει οδηγίες στους διοικητές των λόχων να επιτρέψουν στους Τούρκους να πλησιάσουν έτσι ώστε να βρεθούν στο δραστικό βεληνεκές των όπλων της Μοίρας και τους καλεί να συντονίσουν το πυρ κατά των επιτιθεμένων για να είναι πυκνό, συντονισμένο, στοχευμένο και αποτελεσματικό. Ο υπολοχαγός Βασίλης Φθενός, διμοιρίτης του 43 ΛΟΚ, αναφέρει πως κατά τη διάρκεια της κίνησης της διμοιρίας του για να επανδρώσει θέσεις στον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου και πριν την εμπλοκή με τους Τούρκους, είχαν δεχθεί πυρά από δεξιά. Δεδομένου του γεγονότος ότι οι επιτιθέμενοι Τούρκοι βρίσκονταν απέναντι ενώ δεξιά βρισκόταν το στρατόπεδο των κυανόκρανων και οι κατοικίες της Ύπατης Αρμοστείας των Βρετανών, ο Φθενός, οδηγήθηκε στο συμπέρασμα πως η διμοιρία του βαλλόταν από τους άντρες του ΟΗΕ ή από Βρετανούς. Υποστηρικτική της πιο πάνω άποψης είναι και η μαρτυρία του στρατιώτη Χαράλαμπου Σάββα που ήταν στο αεροδρόμιο και εκτελούσε χρέη οδηγού του ταγματάρχη Παπαδόπουλου. Αναφέρει σχετικά: «Για τους ειρηνευτές διαδιδόταν πως την ώρα της συμπλοκής έβαλλαν προς τις θέσεις μας. Ένας στρατιώτης που ήταν δίπλα μου φώναζε: ‘Ρε τους άτιμους τους ειρηνευτές βάλλουν μας’»⁵⁶. Βέβαια θα πρέπει να έχουμε υπόψη μας πως το στρατόπεδο των ΗΕ βρισκόταν ανάμεσα στο κεντρικό κτίριο του αεροδρομίου και στο κέντρο «Αρκάδι» όπου βρισκόταν σημαντικός αριθμός Τούρκων στρατιωτών. Τα πυρά λοιπόν που δέχονταν οι αμυνόμενοι πιθανόν να προέρχονταν από τους Τούρκους που βρίσκονταν πίσω από το στρατόπεδο των ΗΕ.

⁵⁵ Φασουλάς – Σκάλκος, ο. π. σ. 143

⁵⁶ Μαρτυρία στρατιώτη Χαράλαμπου Σάββα η οποία βρίσκεται κατατεθειμένη στο αρχείο μου από συνέντευξή του ημερομηνίας 11 Ιανουαρίου 2021

Ο υπολοχαγός Μπένος μαζί με τη διμοιρία του, του 41 ΛΟΚ, επανδρώνει θέσεις πάνω στην ταράτσα του αεροδρομίου. Εφαρμόζει επακριβώς τις διαταγές που λαμβάνει και τις μεταφέρει στους υφισταμένους του με σαφήνεια επεξηγώντας τους ακριβώς το στόχο αυτής της τακτικής. Να αφεθούν οι Τούρκοι να προχωρήσουν χωρίς να βάζονται για να μην αποκαλυφθούν οι θέσεις των αμυνομένων. Όταν βρεθούν σε μειονεκτική θέση, ακάλυπτοι, στο δραστικό βεληνεκές των ελληνικών όπλων, να εξαπολυθεί καταιγιστικό πυρ για να είναι το πλήγμα συντριπτικό και να πετύχει το στόχο που δεν ήταν άλλος από τον αιφνιδιασμό και την εκμηδένιση του εχθρού. Ο Μπένος δίνει διαταγή στα δύο πολυβόλα που είχε στη διάθεσή του να καλύψουν με τα πυρά τους το χώρο στον οποίο θα επιτίθονταν οι Τούρκοι τονίζοντας πως θα έπρεπε να επιτρέπουν στους εισβολείς να προωθούνται αλλά θα τους απαγόρευαν να επιστρέψουν πίσω. Συγκεκριμένα είπε στους δύο χειριστές: «Εσύ θα φτιάσεις και θα κάνεις αναδρομική βολή και εσύ θα κάνεις προοδευτική βολή ούτως ώστε να έχουμε δύο πυρά διασταυρούμενα.⁵⁷ Τα υπόλοιπα όπλα που είχε στη διάθεση του ο υπολοχαγός Μπένος θα παραλάμβαναν τον εχθρό με την προχώρηση του σε συγκεκριμένη απόσταση και με το σύνθημα ενάρξεως του πυρός. Οι Τούρκοι πλησιάζοντας προς τις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου εντοπίζουν κινήσεις από τους αμυνόμενους και ανοίγουν πυρ. Οι καταδρομείς ανταποδίδουν και η σύγκρουση γενικεύεται.

Οι εισβολείς επιτυγχάνουν να προωθήσουν τις δυνάμεις τους 200 μέτρα νότια του δρόμου Λευκωσίας - Μόρφου. Εκεί όμως θα βρεθούν ακάλυπτοι σε ανοιχτό πεδίο στο δραστικό βεληνεκές των αμυνομένων και θα δεχτούν φονικά πυρά εκτοξευόμενα από τρεις κατευθύνσεις. Από το στρατόπεδο των ΗΕ, τον πύργο ελέγχου και το κεντρικό κτίριο του αεροδρομίου. Οι υπερασπιστές βλέποντας πως με άνεση αποκρούουν τις τουρκικές επιθέσεις, μετά και την ενίσχυσή τους με την Α΄ ΜΚ, θέλουν να συνεχίσουν τη μάχη με στόχο την εξουδετέρωση του εχθρού και την απώθηση του από την περιοχή του αεροδρομίου. Από την άλλη οι Τούρκοι πρέπει πάση θυσία να συνεχίσουν την επιχείρηση και, παρά τις απώλειες, να καταλάβουν το αεροδρόμιο. Έτσι αποφασίζουν να εντείνουν τις επιθέσεις τους ενισχύοντας το πεζικό τους με πυρά όλμων και άρματα. Το υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης των καταδρομών

⁵⁷ Σταύρος Μπένος, «1974. Αποστολή Νίκη. Το ανεξόφλητο χρέος μας», <https://www.youtube.com/watch?v=tv6bJ1BbgNI>, ημερομηνία πρόσβασης 27 Δεκεμβρίου 2020

επιτρέπει στον υπολοχαγό Μπένο να εντοπίσει άμεσα από πού ρίχνονται οι όλμοι των Τούρκων και να μεταβιβάσει τα στοιχεία αυτά στο πυροβολικό της ΕΦ το οποίο με τη σειρά του, εκτελώντας εύστοχες βολές, εξουδετερώνει τα εχθρικά στοιχεία όλμων 4.2'' Οι Τούρκοι αδυνατούν να πλησιάσουν στις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου και παραμένουν αγκιστρωμένοι 200 μέτρα μακριά από αυτό. Ούτε τα άρματα θα τους βοηθήσουν μιας και η Α' ΜΚ διαθέτει 12 αντιαρματικά. Όπως πολύ χαρακτηριστικά θα δηλώσει ο Παπαμελετίου αργότερα «η ακινητοποίηση και καταστροφή των τεσσάρων εχθρικών αρμάτων ήταν υπόθεση πέντε λεπτών για τους αντιαρματιστές καταδρομείς». Σχετικά με τον αριθμό των αρμάτων των Τούρκων που επιτέθηκαν κατά του αεροδρομίου υπάρχουν αλληλοσυγκρουόμενες μαρτυρίες. Επίσημες αναφορές κάνουν λόγο για δύο – τρία άρματα. Ο έφεδρος ανθυπολοχαγός Μπάμπης Αποστολάκης μιλά για «τρία – τέσσερα άρματα που κινήθηκαν προς το ύψωμα του Κολοκασίδη».⁵⁸ Ο λοχίας Μαλακωνάκης εκφράζει μια διαφορετική άποψη αναφέροντας πως «από τα εννιά, η Α' ΜΚ ακινητοποίησε τα οκτώ τουρκικά άρματα».⁵⁹ Η διαφορά στους αριθμούς πολύ πιθανόν να προκύπτει με τη συμπερίληψη στον αριθμό των αρμάτων Μ 47 ή Μ 48 και ΤΟΜΠ Μ 113 που είχαν οι Τούρκοι στην περιοχή.

Οι τουρκικές επιθέσεις συνεχίζονται με σφοδρότητα. Οι ομαδάρχες τους δίνουν το σύνθημα με τις σφυρίχτρες που ουρλιάζουν ασταμάτητα. Προσπαθούν να κινηθούν με πυρ και κίνηση με άλματα των πέντε μέτρων. Κάθε φορά όμως το αποτέλεσμα είναι το ίδιο. Οι επιθέσεις διαλύονται κάτω από το συντριπτικό πυρ των αμυνομένων. Αναφέρει χαρακτηριστικά ο ταγματάρχης Μανουράς: «Οι Τούρκοι προσπάθησαν αρκετές φορές να επιτεθούν με πάντοτε το ίδιο αποτέλεσμα. Την ανατροπή τους»⁶⁰. «Η φωτιά που θα ανάψει από τα πυρά στα ξηρά χόρτα που κάλυπταν το έδαφος [...] καθώς θα κινείται από το νότο προς το βορρά, ενάντια στην κατεύθυνση επίθεσης, θα κάψει ζωντανούς τους τραυματίες Τούρκους στρατιώτες που αδυνατούσαν να μετακινηθούν»⁶¹. Οι επιτιθέμενοι αποδεκατίζονται και αναγκάζονται να συμπτυχθούν πίσω από ένα αλσύλλιο και να ανασυνταχθούν. Την στιγμή αυτή θεωρεί κατάλληλη ο συνταγματάρχης Beattie για να πείσει τον Τούρκο διοικητή και να τον

⁵⁸ Στο ίδιο σ. 143

⁵⁹ Αργύρης Μαλακωνάκης, «Ήρωες χωρίς παράσημα», Εκδόσεις Αγαθός Λόγος, Αθήνα 2011

⁶⁰ Μαρτυρία ταγματάρχη Βασίλειου Μανουρά η οποία βρίσκεται κατατεθειμένη στο αρχείο μου από συνέντευξή του ημερομηνίας 21 Ιανουαρίου 2021

⁶¹ Baxendale – Beattie, ο. π. σ. 99

πείσει να σταματήσει την επίθεση. «Σε αυτό το κρίσιμο σημείο επικοινωνήσα με τον Τούρκο διοικητή του τάγματος και του είπα πως αν σταματούσε την επίθεση του θα μπορούσα να σταματήσω τη σφαγή των στρατευμάτων του. Αυτός συμφώνησε και εμείς αρχίσαμε να οργανώνουμε την εκεχειρία»⁶². Ο συνταγματάρχης Beattie μας πληροφορεί πως έγιναν τρεις προσπάθειες για κατάπαυση του πυρός στις 11:40 π.μ., στις 11:50 π.μ. και στις 12:15μ.μ. Η δυσκολία στις επικοινωνίες, το εκτεταμένο πεδίο της μάχης και η απροθυμία των εμπλεκομένων δυσκόλεψαν πολύ τις προσπάθειες των ΗΕ.

Οι επιτιθέμενοι βρίσκονται σε πολύ δύσκολη θέση. Δέχονται καταγιστικά πυρά και από τους τρεις λόχους της Α' ΜΚ χωρίς να καταφέρουν να πλησιάσουν εγγύτερα των 200 μέτρων το αεροδρόμιο. Αναγκάζονται να υποχωρήσουν. Θα πρέπει όμως να περάσουν από μια ακάλυπτη ρεματιά εκεί όπου οι καταδρομείς έχουν σχεδιάσει να εκτελέσουν φονικά πυρά μη επιτρέποντας την οπισθοχώρηση των Τούρκων. Κατά τον Παπαμελετίου ένας καταδρομέας χειριστής πολυβόλου, ο Κωνσταντίνος Γεωργακόπουλος, που επάνδρωνε θέση στην ταράτσα του αεροδρομίου είχε εξουδετερώσει δώδεκα Τούρκους στρατιώτες. Κάποιοι άλλοι Τούρκοι βρίσκουν ξανά καταφύγιο και κάλυψη στο κοντινό αλσύλλιο και προσπαθούν και πάλι να επιτεθούν. Βάλλονται όμως από τις ημέτερες δυνάμεις με βλήματα λευκού φωσφόρου τα οποία προκαλούν πυρκαγιά και τους αναγκάζουν να υποχωρήσουν πιο μακριά. Αρκετοί υποχωρούντες Τούρκοι βρίσκουν καταφύγιο σε ένα κτίριο που βρίσκεται περί τα 1800 – 2000 μ. μακριά. Η απόσταση δεν επιτρέπει βολή από τα αντιαρματικά ΠΑΟ 90 χιλιοστών. Η οξυδέρκεια του υπολοχαγού Μπένου δίνει και πάλι τη λύση. Χρησιμοποιεί το αντιαρματικό ΠΑΟ 90 χιλιοστών εκτελώντας βολή υπό γωνία 45° για να επιτύχει μέγιστο βεληνεκές και να δώσει την εντύπωση στους Τούρκους ότι βάλλονται από όλμους. Πράγματι οι Τούρκοι εκλαμβάνοντας τη βολή του ΠΑΟ για όλμους εγκαταλείπουν αμέσως το κτίριο και υποχωρούν.

Η προσπάθεια των Τούρκων να καταλάβουν το αεροδρόμιο αποτυγχάνει. Οι εισβολείς έχουν σημαντικές απώλειες. «Συνολικά οι νεκροί τους ήταν γύρω στους 30».⁶³ Ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες αναφέρουν πως σε ερώτηση που του υποβλήθηκε για τον αριθμό των Τούρκων νεκρών, μετά από χρόνια , ο ταξίαρχος

⁶² Στο ίδιο, σ. 99

⁶³ Φασουλάς – Σκάλκος, ο. π. σ. 153

Francis Henn απάντησε πως οι νεκροί Τούρκοι ήταν κάτω από 100. Από τους καταδρομείς η μόνη απώλεια ήταν ο τραυματισμός του καταδρομέα Ανδρουλάκη. Η μάχη διαρκεί περίπου μιάμιση με δύο ώρες.

Επεισοδιακή άφιξη του Παπαμελετίου στο αεροδρόμιο και ο απεγκλωβισμός του

Όπως έχει αναφερθεί και προηγουμένως, αμέσως μετά την αναχώρηση των τριών λόχων από το χώρο ανασυγκρότησης της Μοίρας στην Ιερατική Σχολή με προορισμό το αεροδρόμιο, ο διοικητής της αποφασίζει να μεταβεί και αυτός εκεί. Διατάζει τον λοχαγό του λόχου διοικήσεως Γεώργιο Μπαραμπούτη να φορτώσει όλα τα υλικά της στρατοπεδιάς και αφού παραλάβει τον υποδιοικητή της Μοίρας και τους άλλους αξιωματικούς που πήγαν για την αναγνώριση των νεκρών καταδρομέων από την κατάρριψη του NORATLAS «Νίκη 4» και την επίσκεψη στους τραυματίες, να κατευθυνθεί και αυτός προς το αεροδρόμιο. Ο ίδιος με ένα στρατιωτικό όχημα Landrover, έναν κύπριο οδηγό και ένα καταδρομέα ως ασυρματιστή, ξεκινά για το αεροδρόμιο. Όπως ο ίδιος εξομολογείται, πήγαινε στο αεροδρόμιο γνωρίζοντας πως οι Τούρκοι βρίσκονταν τουλάχιστο δύο χιλιόμετρα μακριά και ότι δεν υπήρχε κίνδυνος για προσβολή είτε από την αεροπορία είτε από χερσαίες δυνάμεις αφού την προηγούμενη είχε υπογραφεί εκεχειρία.

Πλησιάζοντας την πύλη του αεροδρομίου, σε απόσταση 200 μέτρων, το όχημα του Παπαμελετίου δέχεται μια ριπή από αριστερά από την κατεύθυνση του στρατοπέδου των ΗΕ με αποτέλεσμα το σοβαρό τραυματισμό του οδηγού και τον ελαφρύ τραυματισμό του διαβιβαστή. Αμέσως και οι τρεις επιβαίνοντες πηδούν κάτω από το Landrover και καλύπτονται. Στη συνέχεια δέχονται πυρά και από δεξιά. Μετά την ανάκτηση του ασυρμάτου, που αρχικά λόγω της σύγχυσης είχε αφεθεί στο όχημα, ο διοικητής συνεννοείται με τον ταγματάρχη Μανουρά για τη θέση στην οποία βρίσκεται και για το τι πρέπει να γίνει. Το συμβάν αυτό διαδραματίζεται ταυτόχρονα και παράλληλα με την εξέλιξη της μάχης. Ο Μανουράς προσδιορίζει το περιστατικό να έχει λάβει χώρα περί τις 12:00 - 12:30 μ.μ. Ο Μανουράς εισηγείται διενέργεια αντεπίθεσης για να απεγκλωβίσει τον διοικητή του αλλά ο τελευταίος τον αποτρέπει. Μιλά στον ασύρματο για να τον ακούσουν οι διοικητές των λόχων και τους προτρέπει να ακολουθούν τις οδηγίες του Μανουρά ενώ ο ίδιος, παρά το γεγονός πως είναι

παγιδευμένος, θα παρακολουθεί την εξέλιξη της σύγκρουσης μέσω ασυρμάτου. Προς το τέλος της μάχης ο Μανουράς εξασφαλίζει από τον διοικητή του αεροδρομίου ταγματάρχη Παπαδόπουλο ένα άρμα T 34 και ένα τεθωρακισμένο και σπεύδει να απεγκλωβίσει τον διοικητή του. Κατά την προσπάθεια αυτή θα χάσει τη ζωή του ο αρχηγός πληρώματος του T 34 αρχιλοχίας Ιωάννης Φωτόπουλος από εξοστρακισμό σφαίρας που θα του κόψει την καρωτίδα. Σύμφωνα με τον Μανουρά ο ηρωικός αρχιλοχίας θα δεχτεί ριπή από την πλευρά των Τούρκων ενώ κατευθυνόταν προς το μέρος που βρισκόταν ο Παπαμελετίου βάλλοντας με το πολυβόλο του άρματος του.

Παρόμοια κατάληξη με αυτήν του Παπαμελετίου θα έχει και η προσπάθεια προσέγγισης του αεροδρομίου του υποδιοικητή της Μοίρας ταγματάρχη Άγγελου Αβραμίδα και του διευθυντή του 2^{ου} γραφείου ταγματάρχη Δημήτρη Κυριάκου. Τα δύο Landrover στα οποία επέβαιναν βλήθηκαν από τους Τούρκους και ακινητοποιήθηκαν ένα χιλιόμετρο μακριά από το αεροδρόμιο. Μετά από συνεννόηση του υποδιοικητή Αβραμίδα με τον Μανουρά που είχε το γενικό πρόσταγμα πυρών και σε συνδυασμό με την προσπάθεια απεγκλωβισμού του Παπαμελετίου με τα δύο τεθωρακισμένα οχήματα, ο 43 ΛΟΚ εκτόξευσε καταιγιστικά πυρά κατά των Τούρκων δίδοντας την ευκαιρία στους εγκλωβισμένους των άλλων δύο Landrover να αποπαγιδευτούν και να ενωθούν με τη Μοίρα στο κεντρικό κτίριο του αεροδρομίου. Εκεί ο Παπαμελετίου φτάνοντας έκανε αισθητή την παρουσία του επιλέγοντας να σταθεί σε περίοπτη θέση και συνομίλησε με πολλούς από τους καταδρομείς για να δουν πως ο διοικητής τους είναι ζωντανός και είναι μαζί τους. Ήθελε με αυτό τον τρόπο να εξυψώσει το ηθικό των ανδρών του αφού ενδεχόμενη απώλεια του διοικητού τους σίγουρα θα τους επηρέαζε αρνητικά. Αυτό σίγουρα δεν σήμαινε πως δεν υπήρχε άλλος αξιωματικός ικανός για να τον αντικαταστήσει γεγονός που είχε περίτρανα αποδείξει μέχρι εκείνη την ώρα ο Μανουράς .

Εμπλοκή των Ηνωμένων Εθνών και κατάπαυση του πυρός

Μετά την ανάληψη της διοίκησης της Μοίρας από τον Παπαμελετίου, γύρω στις 12:30μ.μ. οι εχθροπραξίες συνεχίστηκαν αλλά με προοδευτικά μειούμενη ένταση. Οι Τούρκοι μετά από δίωρη μάχη δεν είχαν καταφέρει να επιτύχουν το σκοπό τους. Αντίθετα όλες τους οι επιθέσεις είχαν αποκρουστεί με μεγάλες απώλειες για τους ίδιους. Βρίσκονταν ακινητοποιημένοι στις παρυφές του αερολιμένα έχοντας σοβαρό

μειονέκτημα απέναντι στην Α΄ ΜΚ που ήταν κύρια της καταστάσεως. Οι καταδρομείς είχαν τη δυνατότητα να διενεργήσουν αντεπίθεση και να εκδιώξουν πλήρως τους Τούρκους από την περιοχή αποσοβώντας κάθε απειλή για το αεροδρόμιο. «Οι Τούρκοι αφού καθηλώθηκαν δεν μπορούσαν να κάνουν τίποτα. Ήταν στη διάκριση τη δική μας».⁶⁴ Ο Μανουράς στη συνέντευξη του αναφέρει: «Αφού προσπάθησαν αρκετές φορές και απέτυχαν, οι Τούρκοι σταμάτησαν τις επιθέσεις. Τους είχαμε απωθήσει στα 500 μέτρα από το αεροδρόμιο. Εκεί σταμάτησε και η ανταλλαγή πυρών. Εμείς ήμασταν έτοιμοι και σχεδιάζαμε αντεπίθεση για να απομακρύνουμε ακόμα περισσότερο τους Τούρκους από την περιοχή»⁶⁵. Ενισχυτική της πιο πάνω άποψης είναι και η μαρτυρία του διευθυντή του αεροδρομίου Θανάση Παπαϊωάννου που στάλθηκε για να ενημερώσει τον Παπαμελετίου για την επιβολή εκεχειρίας. «Ο κ. Παπαϊωάννου παρατηρεί μεγάλη δραστηριότητα των ελλαδιτών καταδρομέων, όπου όχι μόνο αμύνονταν εναντίον των επιτιθέμενων Τούρκων, αλλά τους έβλεπε να κάνουν αντεπιθέσεις με 'πυρ και κίνηση' πιέζοντας τις τουρκικές δυνάμεις προς τα πίσω».⁶⁶ Η ασάφεια της όλης κατάστασης, η έλλειψη ενημέρωσης από το ΓΕΕΦ και η δήθεν εκεχειρία, που μόνο η ελληνοκυπριακή πλευρά τηρούσε, απέτρεψε τον Παπαμελετίου να αναλάβει την πρωτοβουλία επί του πεδίου της μάχης.

Τα ΗΕ, όπως αναφέραμε προηγουμένως, συνομιλούσαν με τον ταγματάρχη Παπαδόπουλο από ελληνικής πλευράς και με τον Τούρκο διοικητή του επιτιθέμενου τάγματος σε μια προσπάθεια να σταματήσουν τη σύγκρουση και να επιτύχουν κατάπαυση του πυρός. Εκεί που είχαν αραιώσει οι ανταλλαγές πυρών μεταξύ των αντιμαχόμενων, μέσα από το στρατόπεδο των ΗΕ, «βγαίνει ένα άρμα με υψωμένη ψηλά τη σημαία του ΟΗΕ και μια λευκή σημαία άρχισε να κινείται γρήγορα στο δρόμο, εξωτερικά του αεροδρομίου, με κατεύθυνση προς τις θέσεις που κατέχουν οι ελλαδίτες καταδρομείς».⁶⁷ Το άρμα αυτό συνοδευόταν από άλλα δύο και αυτά των ΗΕ. Ήταν προφανές πως τα ΗΕ ζητούσαν κατάπαυση του πυρός. Οι Τούρκοι εκμεταλλευόμενοι την εμφάνιση των αρμάτων του ΟΗΕ περισυλλέγουν νεκρούς και τραυματίες από το πεδίο της μάχης. Είναι πολύ διαφωτιστική η μαρτυρία του

⁶⁴ Βασίλειος Μανουράς, «1974. Αποστολή Νίκη. Το ανεξόφλητο χρέος μας», <https://www.youtube.com/watch?v=tv6bJ1BbgNI>, ημερομηνία πρόσβασης 27 Δεκεμβρίου 2020

⁶⁵ Μαρτυρία ταγματάρχη Βασίλειου Μανουρά η οποία βρίσκεται κατατεθειμένη στο αρχείο μου από συνέντευξή του ημερομηνίας 21 Ιανουαρίου 2021

⁶⁶ Κόμπος ο. π. σ. 118

⁶⁷ Φασουλός – Σκάλκος, ο. π. σ. 151

έφεδρου ανθυπολοχαγού της Α΄ ΜΚ Χαράλαμπου Αποστολάκη για τη λεβεντιά και το ήθος του Έλληνα μαχητή. Οι ελάχιστοι εναπομείναντες Τούρκοι κάνουν απέλπιδες προσπάθειες απεγκλωβισμού τους ενώ ταυτόχρονα επιδιώκουν να μεταφέρουν στα μετόπισθεν σκοτωμένους και τραυματίες. «Διαπιστώνοντας τα παραπάνω κάνουμε σε όλο το μέτωπο [...] μαζική παύση του πυρός ώστε να δώσουμε την δυνατότητα στους εναπομείναντες να απεγκλωβιστούν και να περισυλλέξουν τους νεκρούς και τραυματίες»⁶⁸. Στην προσπάθεια τους αυτή συνεπικουρούνται και από τους Βρετανούς ειρηνευτές. Σύμφωνα με μαρτυρία του ανθυπολοχαγού Χρήστου Κότσαλη, «πήγαν οι Άγγλοι με 3 – 4 Landrover και πήραν τους Τούρκους τραυματίες».⁶⁹

Έτσι σταμάτησε η ανταλλαγή πυρών στη μάχη του αεροδρομίου. Αφαιρέθηκε όμως το πλεονέκτημα που είχε αποκτήσει η ελληνική πλευρά και που το είχε κερδίσει στη μάχη, για να εξουδετερώσει πλήρως την εχθρική απειλή. Οι Τούρκοι, παρά το γεγονός ότι είχαν αποτύχει επανειλημμένα να εκπορθήσουν τους υπερασπιστές του αεροδρομίου, παρέμεναν στην περιοχή σε απόσταση βολής και συνέχιζαν να ενισχύονται με άρματα και πεζικό. Καιροφυλακτούσαν και περίμεναν να εμφανιστεί η ευκαιρία για να καταλάβουν το αεροδρόμιο με δόλιο τώρα τρόπο. Οι Έλληνες καταδρομείς όμως επαγρυπνούν. Πάνω στην ταράτσα του αεροδρομίου ο υπολοχαγός Μπένος, παρά την κατάπαυση του πυρός, παρακολουθεί κάθε κίνηση του εχθρού. Ο ίδιος δήλωσε σε τηλεοπτική του συνέντευξη: «Εγώ συνέχισα να παρατηρώ τους Τούρκους οι οποίοι με το που σταματήσαμε τα πυρά συνέχισαν να προωθούν μέσα από αυτή τη ρεματιά και άρματα και πεζικό».⁷⁰ Αμέσως ενημερώνει τον ταγματάρχη Μανουρά και ο τελευταίος τον διοικητή.

Συμφωνία παράδοσης του αεροδρομίου στον ΟΗΕ

Την ίδια ώρα που οι Τούρκοι ενισχύονταν, τα ΗΕ απαιτούσαν από τους Έλληνες υπερασπιστές να παραδώσουν σε αυτούς το αεροδρόμιο. Οι καταδρομείς που είχαν

⁶⁸ Χαράλαμπος Αποστολάκης, «Ανοικτή επιστολή προς τον Υπουργό Εθνικής Αμύνης κ. Πάνο Καμμένο», <http://chalarisargiris.blogspot.com/search?updated-max=2015-03-12T20:05:00%2B02:00&max-results=8&start=488&by-date=false>, ημερομηνία πρόσβασης: 25 Οκτωβρίου 2020

⁶⁹ Μήτσαινας, ο. π. σ. 444

⁷⁰ Σταύρος Μπένος, «1974. Αποστολή Νίκη. Το ανεξόφλητο χρέος μας», <https://www.youtube.com/watch?v=tv6bJ1BbgNI>, ημερομηνία πρόσβασης 27 Δεκεμβρίου 2020

αποκρούσει αποτελεσματικά κάθε εχθρική επίθεση και είχαν κατατροπώσει τους Τούρκους θα έπρεπε να εγκαταλείψουν την τοποθεσία που είχαν διαφυλάξει με νύχια και με δόντια. Σε αυτή την απαίτηση των ΗΕ ήταν κάθετα αντίθετος ο διοικητής της Μοίρας. Μετά και την προσπάθεια εξουδετέρωσης του από άνδρες, όπως ο ίδιος συμπαίρανε, των ΗΕ ήταν πολύ καχύποπτος απέναντι τους. Παρέμενε επί της αμυντικής τοποθεσίας έχοντας τους καταδρομείς σε πλήρη ετοιμότητα για κάθε ενδεχόμενο. Εν τω μεταξύ είχαν αρχίσει να έρχονται διαταγές από το ΓΕΕΦ για παράδοση του αεροδρομίου στις δυνάμεις του ΟΗΕ.

Το ΓΕΕΦ διαβλέποντας πως ήταν αδύνατο να κρατηθεί το αεροδρόμιο βιάστηκε να έρθει σε συνεννόηση με τον ΟΗΕ για να το θέσει υπό την προστασία του. Χωρίς να περιμένει να πληροφορηθεί το αποτέλεσμα της μάχης του αεροδρομίου το παρέδωσε στα ΗΕ ξεπουλώντας μια πολύτιμη εγκατάσταση της Κύπρου διαγράφοντας τις θυσίες των αμυνομένων. Αυτή η απόφαση πολύ πιθανόν να υπαγορεύθηκε και από αλλού και να μην προέρχεται από το Επιτελείο ή την ελληνοκυπριακή ηγεσία. « Το ΓΕΕΦ διατάχθηκε από το ΑΕΔ στην Αθήνα να παραδώσει τον έλεγχο του αεροδρομίου στην Ειρηνευτική Δύναμη των Ηνωμένων Εθνών, πράγμα το οποίο και έγινε»⁷¹. «Υπήρχαν άνωθεν εντολές για την παράδοση του αεροδρομίου στους ΟΗΕδες. [...] ήταν εντολές που ερχόντουσαν ή από μεγάλη ξένη δύναμη ή από υψηλό πρόσωπο από την Ελλάδα»⁷². Άλλη εκδοχή για το θέμα της παράδοσης του αεροδρομίου είναι η εξής. Με την εμπλοκή στην περιοχή του αεροδρομίου διακυβευόταν η καθολική εκχειρία που είχε επιτευχθεί την προηγούμενη μέρα 22 Ιουλίου. Για να αποφευχθεί ο κίνδυνος κατάρρευσης της εκχειρίας θα έπρεπε η σύγκρουση στο αεροδρόμιο να τερματιστεί με κάθε τρόπο. Μετά από πρόταση του προεδρεύοντος της ΚΔ κ. Γλαύκου Κληρίδη, που μόλις είχε αναλάβει καθήκοντα, και τη σύμφωνη γνώμη του ΟΗΕ, σε συνεννόηση με τον ΓΓ Δρ. Kurt Waldheim, αποφασίστηκε όπως το αεροδρόμιο ανακηρυχθεί προστατευόμενη περιοχή από τα ΗΕ. Η συμφωνία προνοούσε ακόμη απομάκρυνση των αντιμαχόμενων σε απόσταση 500 μέτρων από την περίμετρο του αεροδρομίου και έλεγχο της περιοχής με περιπολίες από τα ΗΕ τα οποία θα έπρεπε να εγκαταστήσουν σημεία ελέγχου στην περιοχή για ρύθμιση της κυκλοφορίας προς αποφυγή εντάσεων.

⁷¹ Σάββας Βλάσης, *Ο Απόρρητος Αττίλας*, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα 2004 σ. 105

⁷² Φασουλάς – Σκάλκος, ο. π. σ. 167

Όλο αυτό το παρασκήνιο αγνοούσε παντελώς η διοίκηση της Α΄ ΜΚ που είχε αναλάβει την υπεράσπιση του αεροδρομίου. Γι' αυτό το λόγο αντιδρούσε αρνητικά σε κάθε διαταγή για παράδοση του αεροδρομίου. Αυτές οι διαταγές έφταναν στον Μανουρά που ήταν αρχικά ο υπεύθυνος για την άμυνα του αεροδρομίου καθώς αντικαθιστούσε τον Παπαμελετίου. Όταν όμως ανέλαβε τη διοίκηση ο Παπαμελετίου, μετά τον απεγκλωβισμό του, συνεννοήθηκε με το Μανουρά έτσι ώστε να μιλά ο τελευταίος στον ασύρματο για να μπορεί ο διοικητής να μην εμπλέκεται σε συζητήσεις και να έχει χρόνο να διαχειρίζεται τα νέα δεδομένα. Ο Μανουράς θα μπορούσε να καθυστερεί να δώσει απαντήσεις προφασίζόμενος την απουσία του διοικητή του και να προβάλλει την ανάγκη διαβούλευσης μαζί του με επιδίωξη την αγνόηση των διαταγών που ήθελαν τους καταδρομείς να εγκαταλείπουν το αεροδρόμιο και στόχο την παραμονή τους εκεί. Η διοίκηση της Μοίρας κωλυσιεργούσε μη θέλοντας να εκτελέσει τη διαταγή για παράδοση του αεροδρομίου. Στις παράλογες απαιτήσεις του 3^{ου} γραφείου του ΓΕΕΦ ο Μανουράς απαντούσε πως δεν θα μπορούσε να εγκαταλείψει το αεροδρόμιο γιατί θα αποκάλυπτε τα νώτα του στον εχθρό και γιατί φοβόταν πως οι Τούρκοι θα εκμεταλλεύονταν τη φυγή τους και θα καταλάμβαναν την περιοχή. Στην επιμονή του ΓΕΕΦ ο Μανουράς απάντησε ξεκάθαρα: «Αμα θέλετε να παραδοθεί το αεροδρόμιο, ελάτε εδώ να το παραλάβετε εσείς, να φύγουμε εμείς, και μετά εσείς να το εγκαταλείψετε».⁷³ Η ακλόνητη στάση των καταδρομέων να μην εγκαταλείψουν το αεροδρόμιο ανάγκασε τους ιθύνοντες στο ΓΕΕΦ να μεταχειριστούν το όνομα του πρέσβη της Ελλάδας στην Κύπρο Ευστάθιου Λαγάκου. Σε μια προσπάθεια να εξαναγκάσουν τον Μανουρά να υποχωρήσει μπροστά στην εντολή του πρέσβη πήραν πληρωμένη απάντηση: «Ποιος Λαγάκος; Εδώ ταγματάρχης Μανουράς»!⁷⁴

Η ώρα κυλούσε και οι καταδρομείς παρέμεναν ταγμένοι αμυντικά στο χώρο του αεροδρομίου με το δάχτυλο στη σκανδάλη. Είχαν αντιληφθεί την πρόθεση των Τούρκων να καταλάβουν ύπουλα το χώρο του αεροδρομίου μόλις οι καταδρομείς αποχωρούσαν και πριν προλάβουν να επέμβουν οι άντρες των ΗΕ. Αν κατάφερναν να τοποθετήσουν έστω και μία τουρκική σημαία ακόμη και στον δίαυλο, θα ισχυρίζονταν πως η περιοχή είχε κατακτηθεί από αυτούς και θα την διεκδικούσαν. Αυτή την τακτική χρησιμοποίησαν πολλές φορές κατά τη διάρκεια της εισβολής και

⁷³ Βασίλειος Μανουράς, «Ηρωες χωρίς παράσημα», Εκδόσεις Αγαθός Λόγος, Αθήνα 2011

⁷⁴ Στο ίδιο

κατάφεραν να επεκτείνουν τις κατεχόμενες από αυτούς περιοχές χωρίς να ρίξουν ούτε πυροβολισμό. Από την άλλη ο επί κεφαλής των δυνάμεων του ΟΗΕ στην περιοχή επέμενε να ζητά πρώτα να εγκαταλείψουν το αεροδρόμιο οι καταδρομείς και μετά να κινηθούν οι δυνάμεις των ΗΕ να το παραλάβουν. Και όλο αυτό να γίνει μπροστά στα μάτια των παραδοκούντων Τούρκων. Αν καθυστερούσαν έστω και ελάχιστα να κινηθούν οι άντρες των ΗΕ οι Τούρκοι θα είχαν όσο χρόνο χρειαζόταν για να βάλουν χέρι στο αεροδρόμιο. Και επειδή ο Παπαμελετίου είχε διαβλέψει μια συμπαιγνία μεταξύ Τούρκων και ΗΕ δεν το κουνούσε από εκεί. Ο Μανουράς έλεγε και ξανάλεγε πως για να αποσυρθεί η Μοίρα από το αεροδρόμιο θα έπρεπε να το παραδώσει στους άντρες του ΟΗΕ. όχι όπως ήθελαν το ΓΕΕΦ και ο ΟΗΕ αλλά όπως προβλεπόταν. Δηλαδή παράδοση της κάθε θέσης που επάνδρωναν οι καταδρομείς στους άντρες των ΗΕ και παραλαβή της από τους τελευταίους. Ολοκλήρωση της διαδικασίας παραλαβής παράδοσης, ανάληψη καθηκόντων φύλαξης του αεροδρομίου από τους κυανόκρανους για αποτροπή πιθανής τουρκικής ενέργειας και τέλος ασφαλούς αποχώρησης των αμυνομένων από την περιοχή.

Ενώ διεξαγόταν συζήτηση για την αποδοχή της πρότασης των υπερασπιστών του αεροδρομίου οι Τούρκοι προσπάθησαν να δημιουργήσουν τετελεσμένο γεγονός με κατάληψη του διαύλου. Για να πετύχουν το σκοπό τους προσπάθησαν να προσεγγίσουν στα πενήντα μέτρα το διάυλο καλύπτοντας τις κινήσεις τους με χρήση καπνογόνων. Υπάρχει μαρτυρία που αναφέρει για ταυτόχρονη με τους Τούρκους ρίψη καπνογόνων και από ένα φυλάκιο του ΟΗΕ. Διαβλέποντας την απειλή ο Παπαμελετίου συνεννοείται, μέσω ενός ελληνόκυπριου στρατιώτη που εκτελούσε χρέη διερμηνέα, με ένα υπολοχαγό των ΗΕ για να σταματήσει η ρίψη καπνογόνων και η επιδίωξη να δημιουργηθεί αναταραχή. Ο υπολοχαγός αναφέρει στον Παπαμελετίου πως οι καπνοί προέρχονται από καύση καλαμιών.⁷⁵ Ο Παπαμελετίου απευθύνεται με αυστηρό ύφος στον αξιωματικό των ΗΕ και του υποδεικνύει να μην προσπαθήσει κανείς να εκμεταλλευτεί τον καπνό για να μετακινηθεί. Ούτε άντρες των ΗΕ ούτε Τούρκοι. Στην εγγύς περιοχή υπήρχε και ένα άρμα με διακριτικά του ΟΗΕ το οποίο φαινόταν ύποπτο. Και για το άρμα αυτό ο Παπαμελετίου είχε πει πως αν προσπαθήσει να κινηθεί θα βληθεί. Όλα αυτά τα είπε στον αξιωματικό των ΗΕ και αμέσως ήρθε σε συνεννόηση μέσω ασυρμάτου με τον υπολοχαγό Μπένο που

⁷⁵ Εδώ ίσως εννοεί τις αποκαλάμες δηλαδή τα υπολείμματα του θερισμού που μένουν στα χωράφια.

βρισκόταν στην ταράτσα του αεροδρομίου δίνοντας του οδηγίες να έχει σκοπευμένο τόσο το άρμα όσο και οποιονδήποτε προσπαθούσε να μετακινηθεί. Οι κυανόκρανοι που είχαν πανομοιότυπους ασυρμάτους με τους Έλληνες καταδρομείς είχαν μπει στη συχνότητα και παρακολουθούσαν τις συνομιλίες. Γνώριζαν λοιπόν πως ο Παπαμελετίου ήταν έτοιμος και αποφασισμένος να βάλει εναντίον όποιου τολμούσε να κινηθεί. Για να αποφύγουν τα χειρότερα, οι διοικούντες των ΗΕ έδωσαν διαταγή στους άντρες τους να πέσουν πρηνηδόν για να καλυφθούν.

Αφού μέτρησαν την αποφασιστικότητα των υπερασπιστών του αεροδρομίου τα ΗΕ αποφάσισαν να πάνε να το παραλάβουν. Στάλθηκε ένα τάγμα κυανόκρανων με τεθωρακισμένα οχήματα το οποίο σταμάτησε 500 - 1000 μέτρα έξω από την πύλη του αεροδρομίου. Ο υπολοχαγός των ΗΕ πήγε και πάλι στον Παπαμελετίου και του ζήτησε να αποχωρήσει. Ο τελευταίος όμως παρά το γεγονός ότι βλέπει μπροστά του το τάγμα των ειρηνευτών έτοιμο να παραλάβει το αεροδρόμιο αρνείται και πάλι να φύγει. «Ο Παπαμελετίου υποψιάζεται ότι τα ΗΕ σχεδιάζουν να καθυστερήσουν την παραλαβή του αεροδρομίου έτσι ώστε στο ενδιάμεσο να μπουν οι Τούρκοι με τις σημαίες τους και να το καταλάβουν».⁷⁶ Προσπαθεί να αναγκάσει τον ΟΗΕ να παραλάβει με τον προβλεπόμενο τρόπο το αεροδρόμιο. Επιδιώκει να μην υπάρξει νεκρός χρόνος κατά τη διάρκεια της παράδοσης - παραλαβής για να μην μπορέσουν οι Τούρκοι να υλοποιήσουν αυτό που σχεδίαζαν. Την κατάληψη δηλαδή του διαύλου. Απαιτεί από τα ΗΕ να αναγκάσουν τους Τούρκους να υποχωρήσουν από την περιοχή αλλά χωρίς αποτέλεσμα. Για το λόγο αυτό και ο ίδιος δεν αποχωρεί από το αεροδρόμιο και δεν το παραδίδει στα χέρια του ΟΗΕ.

Την άκαμπτη στάση των υπερασπιστών του αεροδρομίου θα επιδιώξει να κάμψει ο διοικητής καταδρομών της Κύπρου συνταγματάρχης Κωνσταντίνος Κομπόκης. Επικοινωνεί με τον Μανουρά και τον διατάζει σε αυστηρό ύφος να αποχωρήσουν άμεσα από το αεροδρόμιο. Ο Μανουράς προσπαθεί να εξηγήσει στον Κομπόκη την κατάσταση αλλά ο τελευταίος δεν θέλει να ακούσει κουβέντα και επιμένει για άμεση αποχώρηση. Η διοίκηση της Α' ΜΚ βρίσκεται σε δίλημμα. Από τη μια υπάρχει μια διαταγή που είναι υποχρεωμένοι να υπακούσουν. Από την άλλη διαισθάνονται πως με

⁷⁶ Γεώργιος Παπαμελετίου, «Φάκελοι», <https://www.youtube.com/watch?v=dTsN0VKRVlg&t=1758s>, ημερομηνία πρόσβασης 28 Δεκεμβρίου 2020

την αποχώρηση τους το αεροδρόμιο θα πέσει στα χέρια των Τούρκων. Για να κερδίσουν χρόνο ζητούν από τον Κομπόκη να τους στείλει λεωφορεία για να αποχωρήσουν. Το μικρό αυτό ψέμα δίνει τον απαραίτητο χρόνο στον Παπαμελετίου για να πείσει τους ΟΗΕδες να παραλάβουν το αεροδρόμιο με τον δικό του ενδεδειγμένο τρόπο. Ο διοικητής του καναδικού τάγματος του ΟΗΕ, ένας αντισυνταγματάρχης, πλησιάζει το χώρο που βρίσκεται ο Παπαμελετίου φανερά εκνευρισμένος. Συνομιλεί με τον υπολοχαγό των ΗΕ και ο τελευταίος με τον Παπαμελετίου. Συνεννοούνται για τη διαδικασία παράδοσης του αεροδρομίου. Ο Παπαμελετίου απαιτεί: «Να πάνε οι δικοί σας λόχοι να παραλάβουν τις θέσεις των δικών μας. Θα μου αναφέρουν οι δικοί μου λοχαγοί ότι παρελήφθη η τοποθεσία κανονικώς».⁷⁷ Με τον τρόπο αυτό η παράδοση του αεροδρομίου έγινε με ασφάλεια στα χέρια των ΗΕ και αποτράπηκε κάθε δυνατότητα παρέμβασης από μέρους των Τούρκων στην προσπάθεια τους να θέσουν το αεροδρόμιο υπό το δικό τους έλεγχο.

Παράλληλες διαβουλεύσεις

Οι εντολές και οδηγίες που δίδονταν στον Μανουρά και την Α΄ ΜΚ διαβιβάζονταν ταυτόχρονα και στον διοικητή του αεροδρομίου ταγματάρχη Παπαδόπουλο. Ο τελευταίος είχε έρθει σε επαφή με τον πρώτο αξιωματικό της Α΄ ΜΚ υπολοχαγό Πλάτωνα Κολοκοτρώνη και τον είχε ενημερώσει για την επικρατούσα κατάσταση. Μετά την άφιξη και των άλλων λόχων της Μοίρας και την ανάληψη της διοίκησης τους από τον ταγματάρχη Μανουρά η διαχείριση της κατάστασης και ιδιαίτερα η αντιμετώπιση της τουρκικής επίθεσης πέρασε αποκλειστικά στα χέρια των Ελλήνων καταδρομέων. Ο Παπαδόπουλος πήγε στο υπόγειο του αεροδρομίου και συγκεκριμένα στο χώρο παραλαβής αποσκευών τον οποίο είχε διαμορφώσει σε κέντρο επιχειρήσεων. Λίγο μετά την έναρξη των πυρών δέχτηκε δύο κυανόκρανους αξιωματικούς από τους οποίους ζήτησε να σταματήσει η τουρκική επίθεση και να υποχωρήσουν οι Τούρκοι. Πιθανόν να πρόκειται για τους αξιωματικούς των ΗΕ που έστειλε ο συνταγματάρχης Clayton Beattie. Στη συνέχεια παίρνει εντολή από τον Γεωργίτη να μεταβεί σε συγκεκριμένο χώρο όπου βρισκόταν ο διοικητής των δυνάμεων του ΟΗΕ στρατηγός Chand με το επιτελείο του μαζί με ένα Τούρκο αντισυνταγματάρχη για να πληροφορηθεί για τις απαιτήσεις τους. Νέα εντολή του

⁷⁷ Φασουλάς – Σκάλκος, ο. π. σ. 166

Γεωργίτση, που του μεταφέρει ο Φίλιππος Κόλλιας, τον καθοδηγεί να μην δεσμευθεί για οτιδήποτε. Αν τεθεί θέμα παράδοσης του αεροδρομίου αυτό θα παραδοθεί στα ΗΕ αποκλειστικά. Στη συνέχεια το ΓΕΕΦ ζητά από τον Παπαδόπουλο να φύγει από το χώρο διαπραγματεύσεων και να μεταβεί στο κέντρο επιχειρήσεων για να συνεννοηθούν για την τύχη του αεροδρομίου. Στο χώρο διαπραγματεύσεων με τα ΗΕ τον αντικαθιστά ο Κόλλιας. Όλες αυτές οι διαβουλεύσεις μεταξύ ΓΕΕΦ και διοίκησης αεροδρομίου γίνονταν εν αγνοία της διοίκησης της Α΄ ΜΚ η οποία είχε επωμιστεί όλο το βάρος της απόκρουσης της τουρκικής επίθεσης. Μεταξύ τους δεν είχαν καμία επαφή και αγνοούσαν τις ενέργειες ο ένας του άλλου. Σε ερώτηση που τέθηκε στον Κόλλια για τον Παπαμελετίου αυτός απάντησε: «Ποτέ μου δεν είδα τον Παπαμελετίου. Ούτε γνώριζα την ώρα αυτή που βρισκόταν».⁷⁸ Αυτό το επιβεβαιώνει και ο ίδιος ο Παπαμελετίου.

Αντίθετα ο Κόμπος στο βιβλίο του καταγράφει μια προσπάθεια του Παπαδόπουλου να έρθει σε συνεννόηση, έστω και καθυστερημένα, με τον Παπαμελετίου. Το ΓΕΕΦ, με την ηττοπάθεια που το διακατείχε έκρινε πως το αεροδρόμιο δεν μπορούσε να κρατηθεί από τις ημέτερες δυνάμεις και κινδύνευε να καταληφθεί από τους Τούρκους παρά το γεγονός πως όλες οι επιθέσεις των τελευταίων είχαν αποκρουστεί από τους ελλαδίτες καταδρομείς. Αποφασίζει λοιπόν να το παραδώσει στα χέρια των ΗΕ. Αυτήν την απόφαση όπως και την απόφαση για κατάπαυση του πυρός θέλει να την κοινοποιήσει και προς τη διοίκηση της Α΄ ΜΚ. Για το λόγο αυτό, μιας και δεν μπορεί να επικοινωνήσει μαζί του μέσω ασυρμάτου, στέλνει τον διευθυντή του αεροδρομίου Θανάση Παπαϊωάννου να συναντήσει τον Παπαμελετίου. Ο Παπαϊωάννου περιγράφει την πρώτη εικόνα από τη συνάντηση: «Κάπου εκεί κάνει την εμφάνιση του ο ταγματάρχης Παπαμελετίου [...] κατασκονισμένος, καταϊδρωμένος και οργισμένος. [...] Με το άκουσμα της διαταγής για κατάπαυση του πυρός και για αποχώρηση των δυνάμεων του έγινε θηρίο».⁷⁹ Η απάντηση που έδωσε στον Παπαϊωάννου έδειχνε πως δεν είχε διάθεση να υπακούσει.

Αποχώρηση της Α΄ ΜΚ από το αεροδρόμιο

⁷⁸ Μήτσαινας, ο. π. σ. 445

⁷⁹ Κόμπος, ο. π. σ. 118

Όταν οι κυανόκρανοι παρέλαβαν τις θέσεις των Ελλήνων καταδρομέων, διαδικασία που διάρκεσε περίπου μία ώρα, και αφού τον διαβεβαίωσαν για τούτο οι λοχαγοί του, ο Παπαμελετίου έδωσε εντολή στον Μανουρά να πάει προσωπικά στο ΓΕΕΦ και να ενημερώσει τους εκεί επιτελείς για την παράδοση του αεροδρομίου στον ΟΗΕ. Ζητούσε παράλληλα να τον ενημερώσουν για το χώρο μεταστάθμευσης της μονάδας του. Τέλος για να διασφαλίσει την αναχώρηση της Μοίρας μέσω ασφαλούς δρομολογίου είπε στον Μανουρά να αναγνωρίσει την οδό διαφυγής καθώς θα κατευθύνεται προς το ΓΕΕΦ και να χρησιμοποιήσει καταδρομείς ως δείκτες που θα κατευθύνουν την αναχώρηση του κύριου όγκου της μονάδας. Παράλληλα με αυτά είχαν ήδη αφιχθεί στο αεροδρόμιο λεωφορεία και στρατιωτικά φορτηγά για την μεταφορά των καταδρομέων κάτι που είχε ζητήσει ο διοικητής της Μοίρας και είχαν φροντίσει οι ιθύνοντες στο ΓΕΕΦ. Απευθυνόμενος στον υπολοχαγό των ΗΕ και με σκοπό το μήνυμα να μεταφερθεί στον Καναδό αντισυνταγματάρχη, διοικητή του τάγματος των κυανοκράνων που ανάλαβαν τη φύλαξη του αεροδρομίου, είπε: «Αν είσαστε άτιμοι παραδώστε το τώρα στους Τούρκους. Αλλά όχι να μας κοροϊδεύετε όπως προσπαθήσατε να κάνετε προηγουμένως».⁸⁰

Ο Παπαμελετίου καλεί γενική αναφορά, συγχαίρει τους καταδρομείς για τη δράση τους και τους προτρέπει να είναι σε ετοιμότητα κατά την αναχώρηση από το αεροδρόμιο. Τους τονίζει να μην αποπροσανατολίζονται από τη συμφωνία για κατάπαυση του πυρός και από την εκχειρία μιας και οι Τούρκοι δεν το έχουν σε τίποτα να τις παραβιάσουν και πάλι όπως είχαν κάνει προηγουμένως. Ταυτόχρονα ζητά από τα ΗΕ να συνοδέψουν τη φάλαγγα, αφού συνεχίζει να μην έχει εμπιστοσύνη σε κανένα, θέτοντας επί κεφαλής της αξιωματικό της ειρηνευτικής δύναμης ομοιόβαθμο του. Ο Παπαμελετίου φοβάται πως οι Τούρκοι θα προσπαθήσουν να προσβάλουν τη φάλαγγα κατά την αναχώρηση της και επειδή δεν ξέρει που ακριβώς βρίσκονται οι θέσεις τους ζητά συνοδεία από τον ΟΗΕ. Πράγματι ένας ταγματάρχης των ΗΕ μπαίνει επικεφαλής της φάλαγγας τον οποίο ο Παπαμελετίου έχει συνεχώς στο στόχαστρο για κάθε ενδεχόμενο. Οι καταδρομείς θα αποχωρήσουν από το αεροδρόμιο μεταξύ 4:30 μ.μ. και 5:00μ.μ. « Οι Έλληνες καθυστέρησαν να

⁸⁰Γεώργιος Παπαμελετίου, «1974. Αποστολή Νίκη. Το ανεξόφλητο χρέος μας», <https://www.youtube.com/watch?v=tv6bJ1BbgNI>, ημερομηνία πρόσβασης 27 Δεκεμβρίου 2020

αποσυρθούν αλλά τελικά έφυγαν κατά τις 4:30»⁸¹. Αυτό επιβεβαιώνει και ο ταγματάρχης Μανουράς στη συνέντευξή του λέγοντας πως η Μοίρα θα αναχωρήσει από το αεροδρόμιο κατά τις 5:00 μ.μ. Όταν οι καταδρομείς ανοίγουν τους ασυρμάτους για τήρηση επαφής κατά τη μετακίνηση δέχονται παρεμβολές από τους ασυρμάτους των ΗΕ που μπαίνουν στην ίδια συχνότητα. Αυτό δυσκολεύει τη συνεννόηση μεταξύ των μετακινούμενων τμημάτων της Μοίρας. Για άλλη μια φορά η προνοητικότητα του διοικητή Παπαμελετίου για τοποθέτηση στρατιωτών - δεικτών σε κύρια σημεία της διαδρομής θα σώσει την κατάσταση. Η Α΄ Μ.Κ. θα κατευθυνθεί στη Λευκωσία και θα στρατοπεδεύσει στις εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούσε το Εφεδρικό Σώμα της αστυνομίας. Οι δυνάμεις της ΕΦ θα συνενωθούν με τις μονάδες στις οποίες υπάγονταν οργανικά. Το αεροδρόμιο θα εκκενωθεί από τους αμυνόμενους και θα περάσει κάτω από τον έλεγχο του ΟΗΕ.

Οι Τούρκοι επιμένουν. Διαφαινόμενη σύγκρουση Τουρκίας – ΗΕ

Παρά τη συμφωνηθείσα κατάπαυση του πυρός και την απόφαση για παράδοση του αεροδρομίου στα ΗΕ, οι Τούρκοι δεν παραιτούνται της επιδίωξης τους για έλεγχο του αεροδρομίου. Ενώ η διαδικασία παράδοσης - παραλαβής των στρατηγικών σημείων του αεροδρομίου μεταξύ της Α΄ ΜΚ και των ΗΕ βρίσκεται προς το τέλος της και οι καταδρομείς συγκεντρώνονται σε ασφαλέστερους χώρους για αναχώρηση, υπό τη συνοδεία αντρών του ΟΗΕ, «οι Τούρκοι άρχισαν να βάζουν και πάλιν με πολυβόλα και όλμους προσπαθώντας να προκαλέσουν θύματα και ζημιές σ' αυτούς που θα έφευγαν».⁸² Κατά τη διάρκεια παράδοσης των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου όπως του πύργου ελέγχου, του τερματικού και του κέντρου ελέγχου από τους υπεύθυνους κρατικούς λειτουργούς της ΚΔ στους άντρες των ΗΕ γίνονταν βολές όλμων και ατομικού οπλισμού από μέρους των Τούρκων. Ο ταγματάρχης Parker των ΗΕ, που είχε παραλάβει το αεροδρόμιο από το διευθυντή του Θανάση Παπαϊωάννου, στην προσπάθειά του να προστατέψει τον τελευταίο θα αναθέσει σε ένα δεκανέα να τον συνοδεύσει με ασφάλεια στο αυτοκίνητό του για να αναχωρήσει από το αεροδρόμιο. Λόγω των πυκνών τουρκικών πυρών ο κυανόκρανος υπαξιωματικός θα υποχρεωθεί να ανταποδώσει τα πυρά για να αναγκάσει τους Τούρκους να σταματήσουν. Ακόμη μια μαρτυρία που αναφέρεται στην τουρκική παρασπονδία καταγράφεται από τους

⁸¹ Henn, ο. π. σ. 375

⁸² Κόμπος, ο. π. σ. 121

Φασουλά – Σκάλκο. Ο Μίλτος Γεωργιάδης, πολιτικός προϊστάμενος του πύργου ελέγχου, αναφέρει τα ακόλουθα που συνέβησαν κατά τη διάρκεια της παράδοσης του πύργου ελέγχου στους άντρες του ΟΗΕ. «Την ώρα που άρχισε η καταγραφή κι ενώ είχαν αποχωρήσει οι ελλαδικές δυνάμεις, οι Τούρκοι μας έκαναν επίθεση με όλμους. Βγήκαν έξω οι Καναδοί και με τα αυτόματα άρχισαν να πυροβολούν τους Τούρκους, έτσι σταμάτησαν να ρίχνουν όλμους».⁸³ Κατά τις 5:00 μ.μ. θα συμβεί ακόμα ένα επεισόδιο που θα απειλήσει την εύθραυστη κατάπαυση του πυρός. Ένα βλήμα όλμου θα πλήξει τις τουρκικές θέσεις με αποτέλεσμα οι εισβολείς να ετοιμαστούν για να ανταποδώσουν. Η άμεση παρέμβαση των ΗΕ θα τους αποτρέψει αφού θα τους διαβεβαιώσει πως η βολή δεν προερχόταν από τις δυνάμεις της ΕΦ.

Αυτή η έλλειψη σεβασμού των Τούρκων στη συμφωνία κατάπαυσης του πυρός και παράδοσης του αεροδρομίου στον ΟΗΕ και η τάση να την καταπατήσουν εδραζόταν στην πεποίθηση τους πως ο διεθνής οργανισμός δεν θα αντιδρούσε αν βρισκόταν μπροστά στο τετελεσμένο γεγονός της κατάληψης του αεροδρομίου από τους Τούρκους. Γι' αυτό και η προσπάθεια τους για κατάληψη του αεροδρομίου θα συνεχιστεί και τις επόμενες μέρες. Με την αποχώρηση των υπερασπιστών του αεροδρομίου αυτό περιήλθε στην κατοχή του ΟΗΕ. Οι τουρκικές δυνάμεις παρέμεναν σε θέσεις που εφάπτονταν της περιφράξης του αεροδρομίου ελέγχοντας την είσοδο και την έξοδο από αυτό. Αυτό είχε θεωρηθεί ως μια πρώτη νίκη των εισβολέων αφού οι αντίπαλοι είχαν αποχωρήσει από το πεδίο της μάχης. Έμενε τώρα να πιεστούν οι δυνάμεις των ΗΕ ώστε να εγκαταλείψουν το αεροδρόμιο στα χέρια των Τούρκων. Πληροφορίες που διοχετεύονταν στον τουρκικό τύπο είχαν δημιουργήσει την εντύπωση πως το αεροδρόμιο ήταν ήδη κάτω από τον έλεγχο των Τούρκων ή πως η κατάληψή του ήταν θέμα λίγων ωρών. Μετά από λίγο οι πληροφορίες έφεραν το αεροδρόμιο να βρίσκεται και πάλι στα χέρια των ΗΕ με τις τουρκικές δυνάμεις να προωθούνται στην περιοχή. Όλες αυτές οι αλληλοσυγκρουόμενες πληροφορίες δημιουργούσαν μια χαοτική κατάσταση.

Ο βασικός λόγος της δημιουργίας αυτής της σύγχυσης ήταν ο εξής. Ο σχεδιασμός των δυνάμεων εισβολής προνοούσε κατάληψη του αεροδρομίου πριν την υπογραφή της εκεχειρίας μεταξύ των εμπολέμων στις 22 Ιουλίου. Ο στόχος ασφαλώς και δεν

⁸³ Φασουλάς – Σκάλκος, ο. π. σ. 169

είχε επιτευχθεί. Οι Τούρκοι στρατηγοί, για να μη φανεί πως απέτυχαν προσπάθησαν να εκπληρώσουν το στόχο τους την επομένη 23 Ιουλίου. Προώθησαν αθόρυβα στρατεύματα στην περιοχή και κινούνταν χωρίς να λαμβάνουν σχηματισμούς μάχης και χωρίς να ανοίγουν πυρ ακριβώς για να μη γίνουν αντιληπτοί. Αυτός είναι πιθανόν και ο λόγος που δεν ενέπλεξαν στην επιχείρηση κατάληψη του αεροδρομίου και την τουρκική αεροπορία. Εκμεταλλεύτηκαν την προσήλωση της ΕΦ στη διατήρηση της εκεχειρίας και έφτασαν πολύ κοντά στην εκπλήρωση του στόχου τους. Την τελευταία στιγμή τους χάλασαν τα σχέδια οι αμυνόμενοι στο αεροδρόμιο. Ιδιαίτερα η ενίσχυση τους από την Α΄ ΜΚ έγειρε την πλάστιγγα υπέρ των ελληνικών δυνάμεων. Μετά την αποχώρηση των αντιμαχόμενων η ουσία του πράγματος ήταν διαφορετική. Οι Έλληνες υπερασπιστές του αεροδρομίου είχαν αποχωρήσει από το χώρο και είχαν παραδώσει το αεροδρόμιο στις δυνάμεις του ΟΗΕ υπό την προϋπόθεση οι τελευταίοι να το περιφρουρήσουν και να το διαφυλάξουν από την τουρκική επιβουλή. Και εδώ διαφαίνεται η διορατικότητα του Παπαμελετίου που επέμενε για την παράδοση του αεροδρομίου με την προβλεπόμενη διαδικασία έτσι ώστε οι δυνάμεις του ΟΗΕ να καθίστανται υπόλογες σε περίπτωση μη τήρησης των συμφωνηθέντων. Δεν μπορούσαν τώρα ακόμη και κάτω από τις τουρκικές πιέσεις να υποχωρήσουν και να παραδώσουν στους Τούρκους το αεροδρόμιο.

Οι Τούρκοι πράγματι άρχισαν να ασκούν αφόρητη πίεση στους κυανόκρανους υπερασπιστές του αεροδρομίου ερχόμενοι σε απευθείας σύγκρουση με αυτούς. Προσπάθησαν να τους πείσουν να εγκαταλείψουν την τοποθεσία με διάλογο αλλά ο διοικητής της ειρηνευτικής δύναμης που κατείχε το αεροδρόμιο δεν υποχωρούσε. Η ανυποχώρητη αυτή στάση των αντρών των ΗΕ ,που παρεμπιπτόντως στην περιοχή του αεροδρομίου ήταν βρετανικής υπηκοότητας, δεν εδραζόταν αποκλειστικά στην προσήλωσή τους για τήρηση της συμφωνίας με την ΕΦ για διαφύλαξη του αεροδρομίου. «Στο Αεροδρόμιο Λευκωσίας, βάση της Συνθήκης Εγκαθίδρυσης της Κυπριακής Δημοκρατίας είχαν συμβατικά δικαιώματα οι Βρετανοί. Η RAF χρησιμοποιούσε το αεροδρόμιο μέχρι το 1966, ενώ η Βρετανία είχε προσφέρει περίπου το 50% από τα 1,1 εκ. στερλίνες που είχαν δαπανηθεί για την ανέγερση του νέου κτιρίου επιβατών, το 1968".⁸⁴ Σε καμία περίπτωση οι Βρετανοί ειρηνευτές δεν

⁸⁴ Μακάριος Δρουσιώτης, *Κύπρος 1974 – 1977. Η εισβολή και οι Μεγάλες Δυνάμεις*, Εκδόσεις Αλφάδι, Λευκωσία 2014, σ. 133

θα άφηναν το αεροδρόμιο στα χέρια των εισβολέων. Επιπρόσθετα πιθανή κατάκτηση του κυριότερου συγκοινωνιακού κόμβου της Κύπρου, όπως ήταν το αεροδρόμιο, από τους Τούρκους θα έδινε την εικόνα στην παγκόσμια κοινότητα για πλήρη κατάρρευση της ΚΔ και για απόλυτο έλεγχο της κατάστασης στο νησί από τους Τούρκους. Αυτό δεν ήθελαν σε καμία περίπτωση να συμβεί γιατί πιθανόν να πυροδοτούσε εντονότερη αντίδραση από την Ελλάδα και ενδεχόμενη ελληνοτουρκική σύρραξη. Επομένως αν οι Τούρκοι επέμεναν να καταλάβουν το αεροδρόμιο η βρετανική κυβέρνηση δεν θα παρέμενε αδρανής . «Μια ενδεχόμενη κατάληψη του αεροδρομίου [...] θα αποτελούσε πλήγμα στην αξιοπιστία των Ηνωμένων Εθνών, αλλά και της Βρετανίας. Η τελευταία ήταν εγγυήτρια δύναμη στην Κύπρο [...]. Ακόμη περισσότερο, ένα μικρό βρετανικό τμήμα, ήταν μέρος της δύναμης της UNFICYP που είχε παραλάβει το αεροδρόμιο από τις ελληνικές δυνάμεις και που τώρα αντιμετώπιζαν τις τουρκικές δυνάμεις».⁸⁵

Ο υπουργός εξωτερικών της Βρετανίας Callaghan είχε τηλεφωνική επικοινωνία με τον Τούρκο πρωθυπουργό κατά την οποία κατέστησε σαφές πως θα υπήρχε βρετανική αντίδραση στο ενδεχόμενο τουρκικής απόπειρας για κατάληψη του αεροδρομίου Λευκωσίας. «Ο Callaghan φοβόταν μήπως δημιουργηθεί η εντύπωση ότι μεροληπούσε υπέρ της Τουρκίας αν το αεροδρόμιο, που η Ειρηνευτική Δύναμη παρέλαβε από τους Ελληνοκυπρίους, παραδινόταν στους Τούρκους».⁸⁶

Αντίδραση υπήρξε και από τον ΟΗΕ με προσωπική εμπλοκή του ΓΓ του Οργανισμού Δρ. Kurt Waldheim ο οποίος ζήτησε τη διαβεβαίωση πως ο τουρκικός στρατός θα απέφευγε την αντιπαράθεση με τις δυνάμεις του ΟΗΕ στην Κύπρο. Στην προσπάθεια του αυτή ζήτησε και τη συνδρομή του υπουργού εξωτερικών των ΗΠΑ Δρ. Henry Kissinger. Προσπάθεια να μεταπειστεί η Τουρκία έγινε και από το ΝΑΤΟ μέσω του γραμματέα της συμμαχίας Louns που συνομίλησε με τον Τούρκο αντιπρόσωπο στις Βρυξέλλες.

Και ενώ φαινόταν πως η κατάσταση οδηγούνταν προς εκτόνωση με τις διαβεβαιώσεις από πλευράς Ecevit για αποφυγή εμπλοκής των τουρκικών δυνάμεων με τη δύναμη των ΗΕ , το μεσημέρι της 24^{ης} Ιουλίου «ο Τούρκος πρέσβης στη Λευκωσία

⁸⁵ Καζαμιάς, Γ. (2020), «Η Βρετανία και η τουρκική εισβολή στην Κύπρο, Ιούλιος – Αύγουστος 1974», *Η δέλτος*, τεύχος 7, σσ. 167 - 176

⁸⁶ Mehmet Ali Birand, *Απόφαση απόβαση*, Εκδόσεις Κ. Φλώρος, Αθήνα 1984, σ. 220

ενημέρωσε τους Αμερικανούς ότι σε δύο ώρες τα τουρκικά στρατεύματα θα καταλάμβαναν το αεροδρόμιο Λευκωσίας». ⁸⁷ Η κινητοποίηση των ΗΕ και των Βρετανών ήταν άμεση. Ο ΓΓ του ΟΗΕ διέταξε το διοικητή της δύναμης των ΗΕ στην Κύπρο να παρεμποδίσει με τα όπλα αν χρειαστεί οποιαδήποτε τουρκική προσπάθεια για κατάληψη του αεροδρομίου. Παράλληλα η Βρετανία απέστειλε στην περιοχή του αεροδρομίου δύναμη 600 αντρών ενώ 20 πολεμικά αεροσκάφη F 4 μεταστάθμευσαν στις βρετανικές βάσεις έτοιμα να ενεργοποιηθούν. Σε μια προσπάθεια να προκαταλάβει τα γεγονότα ο Βρετανός πρωθυπουργός Harold Wilson θα τηλεφωνήσει στον Τούρκο πρωθυπουργό και ούτε λίγο ούτε πολύ θα τον απειλήσει πως σε περίπτωση τουρκικής προσπάθειας για έλεγχο του αεροδρομίου θα έστελνε τα βρετανικά αεροσκάφη εναντίον του. Τηλεφωνική συνομιλία με τον Ecevit είχε και ο Kissinger που πήρε τη διαβεβαίωση πως δεν θα γινόταν καμία τουρκική προσπάθεια για κατάληψη του αεροδρομίου Λευκωσίας. Μετά από λίγο ο Ecevit, έχοντας πλημμυρή πληροφορία σχετικά με την κυριότητα του αεροδρομίου από τους Τούρκους στρατηγούς, είχε δημιουργήσει την εντύπωση ότι το αεροδρόμιο βρισκόταν ήδη υπό τουρκικό έλεγχο. «Διατείνεται ότι ο τουρκικός στρατός είχε ήδη καταλάβει ένα μέρος του αεροδρομίου και ότι δεν είχε πρόθεση να συγκρουστεί με την UNFICYP, η οποία έλεγχε το υπόλοιπο μέρος». ⁸⁸

Βρετανοί και ΗΕ είχαν τις πληροφορίες τους πως το αεροδρόμιο παρέμενε υπό τον έλεγχο του ΟΗΕ. Για να βάλουν τέρμα στις οποιεσδήποτε προσπάθειες των εισβολέων και επειδή δεν είχαν καθόλου εμπιστοσύνη στα λεγόμενα και τις υποσχέσεις τους αποφάσισαν να συγκαλέσουν το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ με επιδίωξη την έκδοση καταδικαστικού ψηφίσματος κατά της Τουρκίας. Αυτό ανησύχησε την τελευταία που δεν ήθελε με τίποτε ένα αρνητικό ψήφισμα λίγο πριν ξεκινήσουν οι συνομιλίες της Γενεύης για διευθέτηση, τάχα, του Κυπριακού. Με τον τρόπο αυτό κάμφθηκε η επιδίωξη της Τουρκίας και αναγκάστηκε να διαβεβαιώσει επίσημα πως δεν θα προσπαθήσει να καταλάβει το αεροδρόμιο Λευκωσίας με οποιοδήποτε τρόπο. Με τη δυναμική αντίδραση ΟΗΕ - Βρετανίας και τη συμβολή NATO και ΗΠΑ αποφεύχθηκε η κατάληψη του αεροδρομίου από τους Τούρκους. Οι τελευταίοι όμως παρέμειναν στην περιοχή έχοντας ουσιαστικά περικυκλώσει το

⁸⁷Μακάριος Δρουσιώτης, *1974 Το άγνωστο παρασκήνιο της τουρκικής εισβολής*, Εκδόσεις Αλφάδι, Λευκωσία 2002, σ. 128

⁸⁸ Δρουσιώτης ο. π. σ. 134

αεροδρόμιο. Με τον τρόπο αυτό παρεμπόδιζαν οποιαδήποτε χρήση του και ιδιαίτερα την προσπάθεια για αερομεταφορά ενισχύσεων από την Ελλάδα ασχέτως αν η τελευταία δεν είχε πρόθεση να πράξει τούτο.

Η τύχη του αεροδρομίου

Το αεροδρόμιο παραδόθηκε στις δυνάμεις των ΗΕ στις 23 Ιουλίου. Την επομένη η προσπάθεια των Τούρκων να αποκτήσουν τον έλεγχο του αντιμετωπίστηκε από τον ΟΗΕ με μια πρωτοφανή κινητοποίηση. Από την επομένη 25 Ιουλίου επικράτησε ηρεμία στην περιοχή. Αγγλίδα δημοσιογράφος σε άρθρο της στη Cyprus Mail που αναδημοσιεύτηκε στη Χαραυγή αναφέρει πως το αεροδρόμιο βρίσκεται υπό τον έλεγχο των ΗΕ τονίζοντας όμως την παραμονή των τουρκικών στρατευμάτων πολύ κοντά στην περιοχή. «Τεθωρακισμένα οχήματα και άλλα στρατιωτικά αυτοκίνητα της ΟΥΝΦΙΣΥΠ έχουν καταλάβει στρατηγικές θέσεις γύρω από τα κτίρια και κάθε άνδρας, [...] φέρει κι ένα όπλο. [...] Η μεγάλη σημαία του ΟΗΕ μαρτυρούσε ότι όλα είναι υπό έλεγχο. [...] Το αεροδρόμιο είναι ήσυχο».⁸⁹ Οι ειρηνευτές σκέφτονται ήδη την επαναλειτουργία του αεροδρομίου και προσβλέπουν σε τελική θετική κατάληξη του θέματος στις διαπραγματεύσεις της Γενεύης. Έχουν ήδη προβεί σε μετακίνηση των συντριμμίων που προκλήθηκαν από τους βομβαρδισμούς και τη μάχη ενώ «η ηγεσία της Ούνφικυπ κατήρτισε πρόγραμμα συμφώνως προς το οποίοι θα δυνηθούν να επαναλάβουν τας εργασίας των εις τον αερολιμένα πρόσωπα τα οποία επήνδρωναν [...] βασικάς υπηρεσίας»⁹⁰ Οι Τούρκοι αντιτίθενται στην προσπάθεια των ΗΕ, σε πολιτικό επίπεδο αυτή τη φορά, τονίζοντας πως η ειρηνευτική δύναμη είναι αναρμόδια και κακώς ανέλαβε τη διαφύλαξη του αεροδρομίου. Επιφυλάσσονται να συζητήσουν την τύχη του στη Γενεύη.

Η περιοχή του αεροδρομίου θα βρεθεί και πάλι στο επίκεντρο με την έναρξη των επιχειρήσεων του Αττίλα 2 στις 14 Αυγούστου. Από το πρωί η περιοχή θα βομβαρδιστεί από την εχθρική αεροπορία, όλμους και πυροβολικό. «Σκοπός των Τούρκων ήταν να εξουδετερώσουν την ΕΛΔΥΚ και να προχωρήσουν να πάρουν το

⁸⁹ Lyn Haviland «Όλα έρημα στο αεροδρόμιο», *Χαραυγή*, Λευκωσία, 6 Αυγούστου 1974, σ. 2

⁹⁰ «Ποίαι αι προοπτικαί επαναλειτουργίας του αεροδρομίου» *Φιλελεύθερος*, Λευκωσία, 6 Αυγούστου 1974, σ. 1

Αεροδρόμιο. Θέλανε πάση θυσία να καταλάβουν το αεροδρόμιο».⁹¹ Με την άποψη αυτή συμφωνεί και ο Καρδιανός ο οποίος επεξηγεί και τον σκοπό της τουρκικής επιδίωξης. «Το σχέδιον των Τούρκων [...] προέβλεπεν κατάληψιν του αεροδρομίου και της περιοχής Κολοκασίδη [...] Αγίου Παύλου και Αγίου Δομετίου ώστε να ευθυγραμμισθή η καταληφθησομένη περιοχή, από το αεροδρόμιον μέχρι το ξενοδοχείον ‘Λήδρα Πάλας’».⁹² Στην περιοχή αεροδρομίου - ΕΛΔΥΚ αλλά και σε ολόκληρο το μέτωπο της Λευκωσίας διεξάχθηκαν σφοδρότατες μάχες από τις 14 ως τις 16 Αυγούστου. Επική ήταν η μάχη που δόθηκε από την ΕΛΔΥΚ για να διαφυλάξει το στρατόπεδό της. Όσον αφορά το αεροδρόμιο αυτό βρισκόταν κάτω από τον έλεγχο του καναδικού αποσπάσματος της ΟΥΝΦΙΚΥΠ. Ο διοικητής της 3^{ης} ΑΤΔ συνταγματάρχης Γεώργιος Αζίνας πήγε επί τόπου και είχε συνάντηση με τον Καναδό διοικητή του αποσπάσματος. Από το διάλογο που είχε μαζί του διαφάνηκε η αποφασιστικότητα της ειρηνευτικής δύναμης να διαφυλάξει το αεροδρόμιο από την τουρκική επιβουλή. Σε πρόταση του Αζίνα για αποστολή βοήθειας προς τους ειρηνευτές από την ΕΦ ο Καναδός αντισυνταγματάρχης απάντησε: «Όχι, [...], έχω εντολή να το κρατήσω. Πρέπει να περάσουν πάνω από το πτώμα μου για να πάρουν το αεροδρόμιο! Περιμένω δυνάμεις να ρθούνε από τις Βάσεις».⁹³

Με αυτό τον τρόπο κρατήθηκε το αεροδρόμιο από τους κυανόκρανους. Στην περιοχή όμως η προσπάθεια των Τούρκων για περίσχεση εκ δυσμών της Λευκωσίας συνεχιζόταν και κορυφωνόταν την 16^η Αυγούστου. Το 212 ΤΕ και το 386 ΤΕ υποστηριζόμενα με πυρά πυροβολικού από τις 184 ΠΠΠ και 187 ΜΠΠ και ουλαμό της 195 ΜΕΑ/ΑΠ αμύνονταν ηρωικά. Για την αντιμετώπιση των τουρκικών αρμάτων δόθηκαν υπό διοίκηση της 3^{ης} ΑΤΔ τρία ΠΑΟ 90 χιλιοστών από την Α΄ ΜΚ. Η αυταπάρνηση των αμυνομένων δεν επέτρεψε την υλοποίηση των τουρκικών σχεδίων και κράτησε την Λευκωσία ελεύθερη. Το αεροδρόμιο Λευκωσίας συνέχισε να παραμένει περιοχή υπό την προστασία των ΗΕ Με την οριοθέτηση της νεκρής ζώνης εντάχθηκε σε αυτή και αποτελεί σήμερα την έδρα της ειρηνευτικής δύναμης στην Κύπρο.

⁹¹ Χρυσάνθος Χρυσάνθου, *«Απεσοβήθη τελικώς ο κίνδυνος...»*, Εκδόσεις Negresco, Λευκωσία 2019, σ. 273

⁹² Καρδιανός, ο. π. σ.354

⁹³ Χρυσάνθου, ο. π. σ. 274

Ερμηνεία πεπραγμένων

Η μάχη του αεροδρομίου Λευκωσίας ήταν μία από τις ελάχιστες περιπτώσεις, αν όχι η μοναδική, κατά την οποία η δική μας πλευρά κατάφερε να υπερασπίσει την αμυντική τοποθεσία και να αποκρούσει αποτελεσματικά τις επιθέσεις των Τούρκων. Οι υπερασπιστές του αεροδρομίου, αγωνιζόμενοι με αυταπάρνηση, εμπόδισαν τον εισβολέα να κατακτήσει αυτήν την τόσο σημαντική υποδομή. Παρά τη νίκη των ημετέρων δυνάμεων στο τέλος θα αναγκαστούν να εγκαταλείψουν την περιοχή παραδίδοντάς την στα ΗΕ. Οι δυνάμεις της ΕΦ αλλά ιδιαίτερα οι καταδρομείς της 33^{ης} ΜΚ και της Α΄ ΜΚ δικαιούνται να νιώθουν περήφανοι γιατί το αεροδρόμιο δεν έπεσε στα χέρια των Τούρκων. Από την άλλη όμως απογοητεύονται γιατί αναγκάζονται να αποχωρήσουν από μια αμυντική τοποθεσία την οποία υπερασπίστηκαν με επιτυχία χωρίς κανέναν να τους εξηγήσει το λόγο. Το αεροδρόμιο μπαίνοντας κάτω από την προστασία του ΟΗΕ είχε ουσιαστικά απωλεσθεί για τη δική μας πλευρά.

Κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων το 1974 πολλά πράγματα πήγαν λάθος για τη δική μας πλευρά. Είναι πολύ εύκολο για τον ερευνητή να τα εντοπίσει και να ασκήσει κριτική. Το ουσιώδες είναι να αναζητηθούν οι αιτίες γιατί κάποια πράγματα πήγαν στραβά και ποιοι βρίσκονται πίσω από αυτές. Το ιδανικό θα ήταν να αποδοθούν ευθύνες στον καθένα που εμπλέκεται ακόμα και μετά από τόσα χρόνια και παρά το γεγονός πως πολλοί από τους πρωταγωνιστές δεν βρίσκονται στη ζωή.

Οι πραξικοπηματίες είχαν αξιολογήσει το αεροδρόμιο ως μία υψηλής σημαντικότητας εγκατάσταση γι' αυτό και ανέθεσαν τη φύλαξή του στην 33ΜΚ ενισχύοντάς την με δύο άρματα Τ 34 και 4 ΤΟΜΠ ΜΗ και ΒΤΡ. Με την εκδήλωση της εισβολής το μεγαλύτερο μέρος της 33^{ης} ΜΚ έπρεπε να αποχωρήσει από το αεροδρόμιο και να αναλάβει τις πολεμικές της αποστολές όπως προβλεπόταν από τα σχέδια άμυνας της Κύπρου. Παρέμεινε στο αεροδρόμιο μια δύναμη περίπου σαράντα καταδρομέων μαζί με τα άρματα και τα ΤΟΜΠ. Στα υψώματα γύρω από το αεροδρόμιο αναπτύχθηκαν αντιαεροπορικά όπλα από τις 184 και 185 ΜΠΠ. Ο κίνδυνος για το αεροδρόμιο προερχόταν αποκλειστικά από τις αεροπορικές προσβολές της τουρκικής αεροπορίας. Σκοπός των Τούρκων ήταν η απομόνωση της περιοχής απόβασης με παρεμπόδιση προσβολής του προγεφυρώματος, μετακίνησης μονάδων ΕΦ στις πολεμικές τους θέσεις, τάξης πυροβόλων, προσέλευσης εφέδρων

για συγκρότηση επιστρατευμένων μονάδων και η καταστροφή σταθμών ραντάρ και άλλων ζωτικής σημασίας εγκαταστάσεων δημιουργώντας πανικό στους ελληνοκυπρίους. Όσον αφορά το αεροδρόμιο οι Τούρκοι ήθελαν να απαγορεύσουν την οποιαδήποτε χρήση του που θα δυσκόλευε τις πολεμικές τους επιχειρήσεις. Για το λόγο αυτό βομβάρδισαν και έθεσαν εκτός λειτουργίας τους αεροδιαδρόμους του χωρίς να πλήξουν το κυρίως κτίριο.

Τα πράγματα θα διαφοροποιηθούν άρδην όταν το βράδυ της 21^{ης} προς 22^α Ιουλίου θα υλοποιηθεί η αερομεταφορά της Α΄ ΜΚ από τη Σούδα προς το αεροδρόμιο Λευκωσίας. Αυτό θα καταδείξει στους Τούρκους πως το αεροδρόμιο αποτελεί μεγάλη απειλή για την έκβαση της επιχείρησής τους στην Κύπρο γιατί από αυτό μπορεί να γίνει ανά πάσα στιγμή αερομεταφορά στρατευμάτων από την Ελλάδα για ενίσχυση της ΕΦ. Οι Τούρκοι θα συνειδητοποιήσουν πως αυτό το πλεονέκτημα των ελληνοκυπρίων για αερομεταφορά ενισχύσεων θα πρέπει να εξαλειφθεί με την κατάληψη ή τον παροπλισμό του αεροδρομίου. Ασφαλώς όμως η πρώτη τους προτεραιότητα παρέμενε η εδραίωση του προγεφυρώματος και η συνένωσή του με τον τουρκοκυπριακό θύλακα Λευκωσίας.

Ο επικεφαλής της άμυνας του αεροδρομίου ταγματάρχης Παπαδόπουλος είχε επισημάνει τον κίνδυνο προσβολής του αεροδρομίου από Τούρκους αλεξιπτωτιστές ή από αερομεταφερόμενες δυνάμεις που θα προσπαθούσαν να καταλάβουν αιφνιδιαστικά το αεροδρόμιο. Για το λόγο αυτό είχε ετοιμάσει μια ομάδα ταχείας επέμβασης αποτελούμενη από άντρες της 33 ΜΚ που θα επέβαιναν σε ειδικά διαμορφωμένα τζιπ εξοπλισμένα με πολυβόλα με στόχο την αντιμετώπιση και την εξάλειψη του από αέρος κινδύνου κατάληψης του αεροδρομίου. Μετά όμως τη συνένωση του προγεφυρώματος με τον τουρκοκυπριακό θύλακα Λευκωσίας και τη μεταφορά στον τελευταίο αρμάτων και προσωπικού ο κίνδυνος για το αεροδρόμιο θα προέλθει από την προώθηση αυτών των δυνάμεων προς την περιοχή. Αυτή η διαφοροποίηση στην ισορροπία των δυνάμεων των εμπολέμων στην περιοχή και των τουρκικών επιδιώξεων ήταν ζωτικής σημασίας. Δυστυχώς όμως δεν είχε γίνει αντιληπτή από τους υπεύθυνους του ΓΕΕΦ.

Ακόμη και κατά την ειρηνική περίοδο γύρω από τον τουρκοκυπριακό θύλακα υπήρχαν μονάδες της ΕΦ με φυλάκια για περιφρούρηση και παρεμπόδιση επέκτασής του. Σε περίοδο επιχειρήσεων προβλεπόταν η περίσχεση του από αυτές τις δυνάμεις,

η διχοτόμησή του θύλακα από την ΕΛΔΥΚ και η ολοκληρωτική διάλυση του από τις δυνάμεις της ΕΦ προτού εκδηλωθεί τουρκική εισβολή. Για να προστατέψουν το θύλακα από τους προαναφερόμενους κινδύνους, οι Τούρκοι θα τον ενισχύσουν με αερομεταφορά δυνάμεων πεζοναυτών με ελικόπτερα με την εκδήλωση της εισβολής το πρωί της 20^{ης} Ιουλίου. Μετά την αποτυχία διάλυσης του από την ΕΛΔΥΚ και την ΕΦ και τη συνένωσή του με το προγεφύρωμα ο θύλακας θα αποκτήσει άλλη δυναμική. Ουσιαστικά στην περιοχή θα βρεθούν τακτικές δυνάμεις του τουρκικού στρατού υποστηριζόμενες από άρματα, έτοιμες να αναλάβουν και να φέρουν σε πέρας οποιαδήποτε αποστολή. Στην περιοχή τη δεδομένη στιγμή στις 22 Ιουλίου δεν υπάρχουν δυνάμεις της ΕΦ σε επαφή με τον εχθρό. Όπως αναφέρθηκε μεταξύ του χωριού Γερόλακκος και του αεροδρομίου Λευκωσίας υπήρχε ένα ακάλυπτο μέτωπο 4 χιλιομέτρων. Στο χωριό Γερόλακκος είχε σταλεί το πρωί της 22ας Ιουλίου το 216 ΤΠ. Δύο χιλιόμετρα ανατολικότερα βρισκόταν ένα τάγμα εφέδρων που αποτελείτο αποκλειστικά από έφεδρους αξιωματικούς και βρισκόταν στο στρατόπεδο του 11^{ου} ΤΣ. Αριστερά από το 11^ο ΤΣ βρισκόταν η ΕΛΔΥΚ. Από αυτήν την ακάλυπτη περιοχή μεταξύ του 216 ΤΠ και 11^{ου} ΤΣ θα προωθηθούν οι δυνάμεις των Τούρκων και θα φτάσουν μέχρι το αεροδρόμιο. Σε αυτό θα τους βοηθήσει η έξυπνη όσο και ύπουλη τακτική να κινούνται χωρίς να λαμβάνουν σχηματισμό μάχης, να μην ανοίγουν πυρ, να σταματούν αμέσως μόλις βάλλονται και να παραβιάζουν την εκεχειρία που μόλις είχαν υπογράψει.

Όταν η διοίκηση του 11^{ου} ΤΣ θα αντιληφθεί τον κίνδυνο προώθησης των Τούρκων θα αποστείλει στην περιοχή περίπολο για να επιδιώξει επαφή με τον εχθρό. Αφού το επιτύχει και αναγνωρίσει τον εχθρό θα αναφέρει την κατάσταση στο ΓΕΕΦ απ' όπου όμως θα πάρει τη διαβεβαίωση πως πρόκειται για φίλιες δυνάμεις. Με τον τρόπο αυτό θα χαθεί η ευκαιρία να πληγούν οι εχθρικές δυνάμεις και να παρεμποδιστεί η περαιτέρω προώθησή τους. Αντί αυτού το αλλοπρόσαλλο ΓΕΕΦ θα διατάξει τη διοίκηση του 11^{ου} ΤΣ να αποχωρήσει από την περιοχή αν δεχθεί επίθεση από τουρκικές δυνάμεις που μέχρι πριν από λίγο αναφέρονταν ως φίλιες. Και αυτό για να τηρηθεί η εκεχειρία την οποία οι προωθούμενοι στην περιοχή Τούρκοι είχαν πρώτοι παραβιάσει. Με την υποχώρηση του τάγματος εφέδρων από το στρατόπεδο του 11^{ου} ΤΣ οι Τούρκοι θα προελάσουν, θα κυριεύσουν το εγκαταλειμμένο στρατόπεδο και θα δημιουργήσουν σφήνα στην αμυντική τοποθεσία φτάνοντας στη βόρεια περίφραξη του αεροδρομίου.

Με αυτό δεδομένο θα καταστεί επείγουσα η ανάγκη ενίσχυσης της άμυνας του αεροδρομίου. Ο ένας λόχος μείον της 33^{ης} ΜΚ και οι λίγοι εθελοντές πολίτες που βρίσκονταν εκεί δεν επαρκούσαν για να αντιμετωπίσουν τις δυνάμεις των Τούρκων. Το μεγαλύτερο πρόβλημα για τους αμυνόμενους αποτελούσε η παρουσία των τουρκικών αρμάτων που γινόταν ανυπέρβλητο λόγω απουσίας αντιταρματικών όπλων.

Το ΓΕΕΦ αντιλαμβανόμενο την απειλή κατά του αεροδρομίου θα σπεύσει να το ενισχύσει με τη μόνη ίσως διαθέσιμη μονάδα που βρισκόταν κοντά. Θα αποστείλει βιαστικά την Α΄ ΜΚ στο αεροδρόμιο σε μια αποστολή ασφάλισης εγκαταστάσεων που αρμόζει σε ένα τάγμα πεζικού και όχι στη φυσιογνωμία μιας Μοίρας Καταδρομών. Θα παραλείψει να ενημερώσει τη διοίκηση της για την κατάσταση που επικρατούσε εκεί είτε από απερισκεψία είτε γιατί και το ίδιο αγνοούσε τη διαμορφωθείσα κατάσταση. Αποτέλεσμα αυτής της έλλειψης ενημέρωσης ήταν να αναγκαστούν οι δύο από τους τρεις λόχους της Μοίρας να μουν στον αγώνα χωρίς να τους δοθεί καθόλου χρόνος για οργάνωση του πεδίου της μάχης. Αντίθετα θα αναγκαστούν να εγκατασταθούν αμυντικά κάτω από εχθρικό πυρ χωρίς καθόλου πληροφορίες περί εχθρού. Η Α΄ ΜΚ ήταν αναγκασμένη να αναγνωρίσει την άγνωστη αμυντική τοποθεσία και να επανδρώσει κατάλληλα κάθε θέση μάχης ορίζοντας επίκαιρες θέσεις για πολυβόλα και αντιταρματικά. Ταυτόχρονα έπρεπε να συλλέξει πληροφορίες περί εχθρού και να σχεδιάσει την ιδέα ενεργείας της για αντιμετώπιση της κατάστασης. Έπρεπε ακόμη να αναπτύξει την απαραίτητη επικοινωνία μεταξύ του αξιωματικού του 3^{ου} γραφείου που είχε το γενικό πρόσταγμα με τους λόχους και τις διμοιρίες. Και όλα αυτά να γίνουν άμεσα και υπό εχθρικά πυρά. Απότοκο της έλλειψης ενημέρωσης ήταν η παγίδευση του διοικητή της Μοίρας ταγματάρχη Παπαμελετίου ο οποίος πήγαινε στο αεροδρόμιο γνωρίζοντας πως έχει υπογραφεί εκεχειρία και πως δεν υπάρχουν τουρκικές δυνάμεις στην περιοχή ενώ φτάνοντας εκεί βρέθηκε εν μέσω πυρών πανταχόθεν βαλλομένων.

Δεν θα πρέπει να παραβλέπουμε και τον τρόπο με τον οποίο η Α΄ ΜΚ είχε φτάσει στην Κύπρο το βράδυ της 21^{ης} προς 22^α Ιουλίου με μια ριψοκίνδυνη αποστολή που όμοιά της δεν είχε εκτελέσει ποτέ ο ελληνικός στρατός. Μια αερομεταφορά με αναξιοπίστα μεταγωγικά, χωρίς συνοδεία πολεμικών αεροπλάνων για προστασία και σε χαμηλό ύψος για αποφυγή εντοπισμού που αποφασίστηκε βιαστικά και οργανώθηκε ανεπαρκώς. Η επιχείρηση «Νίκη», όπως έμεινε στην ιστορία η

μεταφορά της Α΄ ΜΚ στην Κύπρο θα κοστίσει τη ζωή σε 31 καταδρομείς και 4 ιπτάμενους λόγω κακής οργάνωσης και καθυστερημένης ενημέρωσης των δυνάμεων της ΕΦ που επάνδρωναν τα αντιαεροπορικά όπλα πέριξ του αεροδρομίου για όπλα δεσμευμένα. Από μόνο του αυτό το ατυχές συμβάν ήταν ικανό να επηρεάσει αρνητικά και να μειώσει τη μαχητική ισχύ οποιασδήποτε μονάδας κάτι που ευτυχώς δεν έγινε. Αντίθετα, κατά τη διάρκεια της μάχης, διαφάνηκε η μεγάλη μαχητική ικανότητα των ελλαδιτών καταδρομέων και το υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης τους.⁹⁴ Κατάφεραν να αποκρούσουν τον εχθρό, να τον καθηλώσουν και ήταν έτοιμοι να εκτοξεύσουν αντεπίθεση για οριστική εξάλειψη του. Η επάρκεια σε αντιαρματικά όπλα βοήθησε στην αποτελεσματική αντιμετώπιση των τουρκικών αρμάτων. Οι όλμοι των Τούρκων, που κατά γενική ομολογία ήταν πολύ αποτελεσματικοί στις επιχειρήσεις του 1974, δεν μπόρεσαν να δημιουργήσουν πλεονέκτημα στην προσπάθεια προώθησης τους στο αεροδρόμιο. Η τουρκική αεροπορία, που με την παρέμβαση της έγερνε πάντοτε την πλάστιγγα υπέρ των εισβολέων, στη μάχη του αεροδρομίου δεν μπορούσε να επέμβει λόγω της εγγύτητας των αντιμαχόμενων για να μην πληξεί τα φίλια τμήματα. Ακόμη πιθανόν να μην επενέβη για να μην καταστρέψει τις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου το οποίο ευελπιστούσε να θέσει κάτω από τον έλεγχο της και για να μην καταστήσει τόσο πασιφανή και εξόφθαλμη την παραβίαση της εκεχειρίας.

Η κατάσταση στο αεροδρόμιο είχε διαμορφωθεί σαφώς υπέρ των αμυνομένων οι οποίοι είχαν αποκτήσει την πρωτοβουλία των επιχειρήσεων. Εκείνη τη στιγμή επέλεξαν τα ΗΕ να παρέμβουν και να ζητήσουν κατάπαυση του πυρός βγάζοντας τους Τούρκους από τη δύσκολη θέση. Ακόμη διατείνονταν πως είχαν οδηγίες να θέσουν το αεροδρόμιο κάτω από το δικό τους έλεγχο κάτι που ο διοικητής της Α΄ ΜΚ απέρριπτε κατηγορηματικά. Δεν ήταν σαφές από που δόθηκαν οι οδηγίες για παραλαβή του αεροδρομίου από τους ειρηνευτές. Μία εκδοχή είναι πως η ελληνοκυπριακή πλευρά αξιολογώντας πως δεν θα μπορούσε να υπερασπιστεί το αεροδρόμιο απέναντι στην τουρκική επιβουλή, προτίμησε να το παραδώσει στα χέρια των ΗΕ για να αποτρέψει ενδεχόμενη κατάληψη του από τους Τούρκους. Άλλη εκδοχή θέλει τη Βρετανία να επεμβαίνει και να προστατεύει το αεροδρόμιο στο οποίο

⁹⁴ Η από στόμα σε στόμα μεταφερόμενη ζώσα ιστορία διασώζει τη μαρτυρία για τον ταγματάρχη Βασίλειο Μανουρά, διευθυντή του 3^{ου} γραφείου και υπεύθυνο για την εκπαίδευση των καταδρομέων, πως τους είχε λειώσει στην εκπαίδευση.

είχε κυριαρχικά δικαιώματα. Τρίτη εκδοχή ισχυρίζεται πως τα ΗΕ αποφάσισαν να επέμβουν και να προστατεύσουν το αεροδρόμιο από τους Τούρκους γιατί οι τελευταίοι παραβίασαν την εκεχειρία. Η αλήθεια είναι πως υπήρξαν διαβουλεύσεις ανάμεσα στην ελληνοκυπριακή πλευρά και την ΟΥΝΦΙΚΥΠ για παράδοση του αεροδρομίου. Συγκεκριμένα ο διοικητής του αεροδρομίου ταγματάρχης Παπαδόπουλος, με οδηγίες του ΓΕΕΦ, συνάντησε το διοικητή της ειρηνευτικής δύναμης στην περιοχή αεροδρομίου και συζήτησε την παράδοση του αεροδρομίου στα ΗΕ χωρίς να ενημερώσει ή να ρωτήσει την άποψη του διοικητή της Α΄ ΜΚ που είχε επιφορτιστεί με την διαφύλαξη της περιοχής από την τουρκική επίθεση. Πολύ αργότερα στάλθηκε ως αγγελιαφόρος ο διευθυντής του αεροδρομίου Θανάσης Παπαϊωάννου για να πληροφορήσει τον Παπαμελετίου για την απόφαση παράδοσης του αεροδρομίου. Αποτέλεσμα αυτής της έλλειψης συνεννόησης και επικοινωνίας ήταν η κατηγορηματική άρνηση της Α΄ ΜΚ να αποχωρήσει.

Η μάχη για το αεροδρόμιο θα μεταφερθεί σε διαπραγματευτικό επίπεδο. Μακριά από το χώρο διεξαγωγής της μάχης και χωρίς να έχει καθαρή εικόνα της κατάστασης το ΓΕΕΦ και η ελληνοκυπριακή ηγεσία επιμένουν σε παράδοση του αεροδρομίου στα ΗΕ. Η διοίκηση της Α΄ ΜΚ, αγνοώντας το παρασκήνιο, δεν μπορεί να διανοηθεί παράδοση αμυντικής τοποθεσίας στην οποία προβλήθηκε σθεναρή άμυνα και ο εχθρός αποκρούστηκε και απωθήθηκε. Ούτε μπορεί να κατανοήσει τον τρόπο αποχώρησής της ενώ βρίσκεται ακόμη σε επαφή με τον εχθρό. Προβάλλει θέματα ασφάλειας του προσωπικού της κατά τη διάρκεια πιθανής αποχώρησης από τα τουρκικά στρατεύματα. Οι Τούρκοι, παρά την απώθηση τους από τους καταδρομείς, μετά την παρέμβαση του ΟΗΕ και την κατάπαυση του πυρός αρχίζουν και πάλι να προωθούν δυνάμεις προς το αεροδρόμιο θέλοντας να καταλάβουν τον ένα αεροδιάδρομο. Η αποφασιστικότητα της διοίκησης της Α΄ ΜΚ θα αποσοβήσει κάθε κίνδυνο για το αεροδρόμιο από ύπουλη ενέργεια των Τούρκων αναγκάζοντας τα ΗΕ να παραλάβουν «κανονικώς» το αεροδρόμιο δεσμεύοντάς τα για διαφύλαξή του. Ακόμα και η αποχώρηση των καταδρομέων θα γίνει με τήρηση κάθε δυνατού μέτρου ασφάλειας για αποφυγή απρόοπτων καταστάσεων και έκθεση του προσωπικού σε αχρείαστους κινδύνους.

Συμπεράσματα

Η τουρκική εισβολή και η κατάκτηση του 37% του εδάφους της ΚΔ έχει δημιουργήσει ένα κλίμα απογοήτευσης, εσωστρέφειας και αυτοκριτικής, πολλές φορές μηδενιστικής. Η Κύπρος κλήθηκε να αντιμετωπίσει την εισβολή μετά από ένα αδελφοκτόνο πραξικόπημα και μια βίαιη αλλαγή εξουσίας, με τις στρατιωτικές της μονάδες καταπονημένες και αποδιοργανωμένες. Η διοίκηση της ΕΦ πέρασε σε χέρια ανίκανων ηγητόρων που αποδείχτηκαν κατώτεροι των περιστάσεων. Η ΕΦ ήταν παραμελημένη με απαρχαιωμένο εξοπλισμό, ανεκπαίδευτη και διχασμένη σε μακαριακούς και γριβικούς. Η εμπλοκή στο πραξικόπημα αρκετών ελλαδιτών αξιωματικών είχε ως αποτέλεσμα να χαθεί η εμπιστοσύνη προς το πρόσωπό τους των ελληνοκυπρίων στρατιωτών τους. Η εφεδρεία, που αποτελούσε το μεγαλύτερο μέρος της δύναμης της ΕΦ, δεν προέβαινε σε κανενός είδους εκπαίδευση είτε στα όπλα είτε στον τρόπο συγκρότησης των ΤΕ. Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν η θλιβερή εικόνα που παρουσιάστηκε με μονάδες να διαλύονται με τον πρώτο πυροβολισμό ή να μη συγκροτούνται καν. Η κατάσταση στις ενεργές μονάδες ήταν ομολογουμένως πολύ καλύτερη. Θα πρέπει ακόμη να έχουμε κατά νου πως η ΕΦ τις περισσότερες φορές κλήθηκε να αντιμετωπίσει υπέρτερες αριθμητικά και σε εξοπλισμό εχθρικές δυνάμεις με χαρακτηριστική την αδυναμία αντιμετώπισης των αρμάτων χωρίς αντιαρματικά.

Το αεροδρόμιο Λευκωσίας με την έναρξη της εισβολής δεν αποτελούσε προτεραιότητα για τους εισβολείς που προσπαθούσαν να σταθεροποιήσουν το προγεφύρωμα και να περιφρουρήσουν τον τουρκοκυπριακό θύλακα Λευκωσίας. Η τουρκική αεροπορία έπληξε τους αεροδιαδρόμους προληπτικά για να παρεμποδίσει πιθανή αποστολή ενισχύσεων από την Ελλάδα παρά τις διαβεβαιώσεις που είχε. Η οργάνωση της άμυνας του αεροδρομίου με τα δεδομένα που υπήρχαν ολοκληρώθηκε αποτελεσματικά. Αναπτύχθηκαν στα γύρω υψώματα αντιαεροπορικά για δημιουργία αντιαεροπορικής ομπρέλας και αποφυγή αεροπορικής προσβολής. Ετοιμάστηκαν ομάδες ταχείας παρέμβασης για αντιμετώπιση προσβολής από αερομεταφερόμενα στρατεύματα ή ρίψη αλεξιπτωτιστών. Δεν λήφθηκε πρόνοια για αντιμετώπιση χερσαίας προσβολής γιατί ο εχθρός βρισκόταν 4 - 5 χιλιόμετρα μακριά, εκεί που ήταν τα όρια του θύλακα, βρισκόταν κάτω από ασφυκτική πίεση από ημέτερα τμήματα και αδυνατούσε να πραγματοποιήσει οποιαδήποτε επιθετική ενέργεια κατά του αεροδρομίου.

Δύο γεγονότα επίδρασαν καταλυτικά και μετέβαλαν τα δεδομένα για το αεροδρόμιο. Το πρώτο ήταν η πραγματοποίηση της αερομεταφοράς της Α' ΜΚ μέσω του αεροδρομίου και το δεύτερο ήταν η ενίσχυση του τουρκοκυπριακού θύλακα με τακτικά τουρκικά στρατεύματα και άρματα. Από τη μια το αεροδρόμιο αποδεικνύεται πολύτιμο εργαλείο στα χέρια της ελληνοκυπριακής πλευράς για αμυντική ενίσχυση ενώ από την άλλη υπάρχει άμεσος κίνδυνος χερσαίας προσβολής του μιας και ο τουρκικός στρατός βρίσκεται μόλις 4 χιλιόμετρα μακριά. Εδώ εντοπίζεται η αδυναμία του ΓΕΕΦ για συλλογή πληροφοριών από το πεδίο της μάχης, αξιολόγηση τους και αποτελεσματικής παρέμβασης. Η κατάσταση στην περιοχή του αεροδρομίου έχει συντριπτικά μεταβληθεί υπέρ του εχθρού. Ο θύλακας έχει ενισχυθεί με τη μεταφορά τακτικού τουρκικού στρατού και αρμάτων και η Τουρκία δύναται να επιχειρήσει κατά παντός στόχου που θα κριθεί ελκυστικός και ζωτικής σημασίας. Το αεροδρόμιο είναι πρώτο στον κατάλογο των Τούρκων ακριβώς γιατί με την επιχείρηση «Νίκη» η αξία του αναβαθμίστηκε. Αυτές τις διαφοροποιήσεις στην τακτική κατάσταση δεν μπόρεσε να συλλάβει το ΓΕΕΦ και ούτε να αντιληφθεί τις ανακατατάξεις στις προτεραιότητες των Τούρκων. Δεν μπόρεσε να προβλέψει τις επιδιώξεις του εχθρού ούτε να αποκωδικοποιήσει τις προθέσεις του. Επέδειξε αδυναμία να προλάβει τα γεγονότα και να δράσει αποτρεπτικά.

Ο μηχανισμός συλλογής πληροφοριών πεδίου μάχης ήταν ανεπαρκής αν όχι ανύπαρκτος. Οι πληροφορίες προέρχονταν από πολίτες που αυτόβουλα τηλεφωνούσαν στο ΓΕΕΦ για να αναφέρουν παρουσία τουρκικών στρατευμάτων στην περιοχή βόρεια του αεροδρομίου. Το ίδιο το ΓΕΕΦ δεν διατάζει τις μονάδες που βρίσκονταν στην περιοχή να προωθηθούν και να επιδιώξουν επαφή με τον εχθρό κάτι πολύ βασικό σε πολεμικές επιχειρήσεις. Επαναπαύεται στην υπογραφή της εκχειρίδας θεωρώντας πως η Τουρκία θα τιμήσει την υπογραφή της. Οι Τούρκοι λειτουργούν με γνώμονα τη διασφάλιση των δυνάμεών τους στην περιοχή. Παραβιάζουν την εκχειρίδα, προωθούνται για να διευρύνουν το βάθος της κατακτημένης από αυτούς περιοχής, να αποκτήσουν επαφή με τις δυνάμεις της ΕΦ και να διαγνώσουν τις προθέσεις της. Με πρωτοβουλία του 11^{ου} ΤΣ αποστέλλεται περίπολο μάχης για συλλογή πληροφοριών και αποκατάσταση της επαφής με τον εχθρό. Το βράδυ της 22ας Ιουλίου ο εχθρός εντοπίζεται και αναγνωρίζεται από το περίπολο και το 11^ο ΤΣ αναφέρει στο ΓΕΕΦ. Το ΓΕΕΦ σε πλήρη σύγχυση καθελώνει τις ημέτερες δυνάμεις λέγοντας, χωρίς να έχει σαφείς πληροφορίες, πως η αναγνωρισμένη ως τουρκική

δύναμη είναι άντρες της ΕΛΔΥΚ που επιστρέφουν από το Κιόνελλι. Το ΓΕΕΦ δεν έδρασε προληπτικά και δεν έδωσε εντολή για εκκαθάριση των τουρκικών δυνάμεων στην περιοχή βόρεια του αεροδρομίου. Αντί να εξαλείψει την απειλή την άφησε να διογκώνεται μιας και οι Τούρκοι, μετά από την αδράνεια της ΕΦ, συνέχισαν να ενισχύονται στην περιοχή καθ' όλο το βράδυ της 22ας Ιουλίου.

Το επόμενο πρωί το ΓΕΕΦ, πολύ καθυστερημένα, θα αποστείλει στο αεροδρόμιο υπαξιωματικό του Β' γραφείου του για να διαπιστώσει τι συμβαίνει. Όταν οι πληροφορίες για προώθηση των Τούρκων βόρεια του αεροδρομίου επαληθευτούν θα διατάξει, λανθασμένα, την εγκατάλειψη του στρατοπέδου του 11^{ου} ΤΣ για να αποφύγει τη σύγκρουση και για να μην παραβιάσει την εκεχειρία. Αυτό θα επιτρέψει στους Τούρκους να σφίξουν περισσότερο τον κλοιό γύρω από το αεροδρόμιο τώρα και από βορειοανατολικά. Το ΓΕΕΦ θα συνεχίσει να τρέχει πίσω από τα γεγονότα χωρίς ποτέ να προσπαθήσει να τα διαμορφώσει ή έστω να τα προκαταλάβει. Θα αφήσει το αεροδρόμιο απροστάτευτο και μόνο όταν οι Τούρκοι επιτεθούν θα προσπαθήσει απεγνωσμένα να ενισχύσει την άμυνα του. Αυτή η κωλυσιεργία θα δημιουργήσει σοβαρό κίνδυνο και απειλή τόσο στις μονάδες της ΕΦ που βρίσκονταν στο αεροδρόμιο όσο και στη μονάδα που κλήθηκε να τις ενισχύσει.

Η Α' ΜΚ θα βρεθεί κάτω από δυσμενείς συνθήκες να υπερασπίζεται το αεροδρόμιο. Η δράση της θα είναι καταλυτική και η απειλή κατάληψης του αεροδρομίου θα εξαληφθεί. Ο σύγχρονος οπλισμός, η υποστήριξη με αντιαρματικά, πολυβόλα και όλμους, η παρουσία πολλών, ικανών και ψυχωμένων αξιωματικών και το άριστο επίπεδο εκπαίδευσης θα καταστήσουν την Α' ΜΚ απροσπέλαστο εμπόδιο στην προσπάθεια των Τούρκων για κατάληψη του αεροδρομίου. Το ΓΕΕΦ για άλλη μια φορά θα αποκαλύψει την αδυναμία του για συντονισμό και διοίκηση των υπ' αυτό υφιστάμενων μονάδων. Ενώ αποστέλλει επιτακτικά την Α' ΜΚ στο αεροδρόμιο παραλείπει να εγκαταστήσει σύνδεσμο μεταξύ της Μοίρας και των ήδη υπάρχουσών δυνάμεων της ΕΦ εκεί. Οι δυνάμεις από μόνες τους δεν είχαν την ευχέρεια να πράξουν τούτο και να συντονιστούν γιατί ενεπλάκησαν αμέσως στον αγώνα απόκρουσης του εχθρού. Αποτέλεσμα αυτής της παράλειψης του ΓΕΕΦ ήταν να υπάρχουν δύο κέντρα αποφάσεων για τις δυνάμεις των υπερασπιστών. Από τη μια ο ταγματάρχης Παπαδόπουλος και από την άλλη η διοίκηση της Α' ΜΚ. Εδώ θα πρέπει να υπογραμμιστεί η άσογη συνεργασία των ελλαδιτών καταδρομέων με τους

ελληνοκύπριους καταδρομείς της 33^{ης} ΜΚ που υπεράσπιζαν το αεροδρόμιο από ενάρξεως της εισβολής.⁹⁵ Στον τομέα της επιχείρησης απόκρουσης του εχθρού τον πρώτο λόγο είχε η Α΄ ΜΚ λόγω και της μεγάλης μαχητικής της ισχύος.

Το πρόβλημα θα διαφανεί όταν σταματήσουν οι συγκρούσεις μετά την παρέμβαση των ΗΕ και παρθεί η απόφαση για παράδοση του αεροδρομίου στον ΟΗΕ. Μια απόφαση που αποκαλύπτει για άλλη μια φορά την αδυναμία του ΓΕΕΦ να παρακολουθεί τις εξελίξεις στο πεδίο της μάχης και να λαμβάνει σωστές και επίκαιρες αποφάσεις ενημερώνοντας και την πολιτική ηγεσία. Η τελευταία, φοβούμενη πως οι ελληνοκυπριακές και ελλαδικές δυνάμεις δεν θα μπορούσαν να κρατήσουν το αεροδρόμιο αποφασίζει προκαταβολικά, χωρίς να περιμένει να πληροφορηθεί το αποτέλεσμα της μάχης, να παραδώσει το αεροδρόμιο στον ΟΗΕ. Υπάρχουν μαρτυρίες που μιλούν για πιέσεις που ασκήθηκαν από το ΑΕΔ της Ελλάδας. Με τον ένα ή τον άλλο τρόπο το ΓΕΕΦ θα είναι αναγκασμένο να μιλά και με τον Παπαδόπουλο και με τον Παπαμελετίου για να μπορέσει να επιβάλει τις θέσεις του. Ο πρώτος θα συμμετάσχει στις διαπραγματεύσεις και θα ακολουθεί κατά γράμμα τις οδηγίες των ανωτέρων του. Οι διαβουλεύσεις του θα καταλήξουν στη συμφωνία για παράδοση του αεροδρομίου στα ΗΕ. Ο δεύτερος θα αρνηθεί να υπακούσει στην διαταγή για παράδοση θεωρώντας την ατυχή, επικίνδυνη, αλλοπρόσαλλη και προδοτική. Η άτεγκτη στάση του Παπαμελετίου θα είναι αυτή που θα κρατήσει το αεροδρόμιο ώστε να μην πέσει στα χέρια των Τούρκων.

Η υλοποίηση της απόφασης για παράδοση του αεροδρομίου δεν ήταν απλή. Οι Τούρκοι βρίσκονταν σε πολύ μικρή απόσταση από το αεροδρόμιο και ήταν σίγουρο πως με την αποχώρηση των υπερασπιστών του θα έκαναν προσπάθεια να το θέσουν κάτω από τον έλεγχο τους. Το αεροδρόμιο Λευκωσίας έπρεπε ήδη να βρίσκεται κάτω από τον τουρκικό έλεγχο σύμφωνα με τα τουρκικά σχέδια. Αυτή η καθυστέρηση είχε ερμηνευτεί από την τουρκική πολιτική ηγεσία και την τουρκική κοινή γνώμη ως ανικανότητα των Τούρκων επιτελών. Επομένως οι τελευταίοι ήταν διατεθειμένοι να παραβούν κάθε συμφωνία προκειμένου να ξεπλύνουν τη ντροπή της αποτυχίας τους. Τα ΗΕ δεν είχαν αντιληφθεί την πρόθεση των Τούρκων ή δεν είχαν τη διάθεση, τη θέληση ή την δυνατότητα να την εμποδίσουν. Το ΓΕΕΦ είχε συμφωνήσει να

⁹⁵ Αρκετοί από τους άντρες της 33 ΜΚ θα αναγνωρίσουν στα πρόσωπα των ελλαδικών καταδρομέων αξιωματικών παλιούς γνώριμους μιας και κάποιοι από τους τελευταίους είχαν υπηρετήσει στην Κύπρο

παραδώσει το αεροδρόμιο αλλά δεν ασχολήθηκε με τις λεπτομέρειες υλοποίησης της συμφωνίας που ήταν ζωτικής σημασίας . Ίσως να θεώρησε πως για αυτές θα φρόντιζαν τα ΗΕ χωρίς να λαμβάνει κατά νου πως οι Τούρκοι καιροφυλακτούσαν. Για άλλη μια φορά αποδείχτηκε ανεπαρκές. Αμέσως μετά την κατάληξη σε συμφωνία έδωσε οδηγία στις δυνάμεις της ΕΦ να αποχωρήσουν από το αεροδρόμιο. Η διοίκηση της Α΄ ΜΚ είχε διαβλέψει τις προθέσεις των Τούρκων και επέμενε να επιβάλει στα ΗΕ συγκεκριμένο πρωτόκολλο παράδοσης του αεροδρομίου σε αυτούς.

Η διορατικότητα, η οξυδέρκεια και το πείσμα του διοικητή της Α΄ ΜΚ ταγματάρχη Γεώργιου Παπαμελετίου δεν θα επιτρέψει στους Τούρκους να εκμεταλλευτούν την κατάσταση προς όφελός τους. Μόνο αφού πετύχει την προβλεπόμενη παράδοση του αεροδρομίου και την ασφαλή κατοχή και φύλαξη του από τις δυνάμεις των ΗΕ θα δεχτεί να αποχωρήσει από την περιοχή. Οι υπερασπιστές του αεροδρομίου θα το εγκαταλείψουν με βαριά καρδιά αλλά και περήφανοι γιατί το αεροδρόμιο δεν θα πέσει στα χέρια των Τούρκων. Η μάχη στο αεροδρόμιο της Λευκωσίας αποτελεί μία από τις ελάχιστες εκείνες περιπτώσεις όπου η Τουρκία δεν μπόρεσε να επιτύχει τις επιδιώξεις της.

Παράρτημα – Φωτογραφικό υλικό



Φ 1. Το σύγχρονο τερματικό του αεροδρομίου την ημέρα των εγκαινίων το 1968.
Για την κατασκευή του η Βρετανία δαπάνησε £500000



Φ 2. Άρμα Τ 34 της ΕΦ περιπολεί γύρω από το αεροδρόμιο μετά την κατάληψή του από τους πραξικοπηματίες.



Φ 3. Οι αεροδιάδρομοι του αεροδρομίου Λευκωσίας γεμάτοι με οχήματα, σκάλες αεροπλάνων ακόμα και με αεροσκάφη για παρεμπόδιση προσγείωσης σε αυτό εχθρικών αεροσκαφών



Φ 4. Η μεταφορά της Α΄ ΜΚ από τη Σούδα στη Λευκωσία έγινε με τα πεπαλαιωμένα και αναξιόπιστα μεταγωγικά αεροσκάφη NORATLAS



Φ 5. Ο ρόλος που διαδραμάτισε η Α΄ ΜΚ στην απόκρουση των Τούρκων στο αεροδρόμιο ήταν καταλυτικός. Εδώ από παρέλαση της Μοίρας στους δρόμους των Χανίων.





Φ 6, 7 και 8. Τούρκοι στρατιώτες στην περιοχή του αεροδρομίου Λευκωσίας. Οι εισβολείς είχαν καταφέρει να προωθηθούν και να φτάσουν μια ανάσα από το αεροδρόμιο και το πρωί της 23^{ης} Ιουλίου ήταν έτοιμοι να επιτεθούν και να το καταλάβουν.



Φ 9. Η τουρκική αεροπορία βομβαρδίζει την περιοχή του αεροδρομίου. Αριστερά στο βάθος φαίνεται το κεντρικό κτίριο του αεροδρομίου



Φ 10. Από τους βομβαρδισμούς δεν γλύτωσε ούτε το στρατόπεδο των ΗΕ που βρισκόταν δίπλα από το αεροδρόμιο Λευκωσίας και πλήγηκε από την τουρκική αεροπορία κατά λάθος!



Φ 11. Έχοντας προωθήσει από την προηγούμενη άρματα και προσωπικό, οι Τούρκοι είναι έτοιμοι να επιτεθούν στο αεροδρόμιο. Εδώ τουρκικά άρματα Μ 47 ετοιμάζονται να επιτεθούν το πρωί της 23^{ης} Ιουλίου.



Φ 12. Οι Τούρκοι επιτίθενται όρθιοι και ακάλυπτοι στο αεροδρόμιο. Θα βρεθούν σε μειονεκτική θέση και θα καθηλωθούν από τους αμυνομένους πληρώνοντας βαρύ τίμημα.



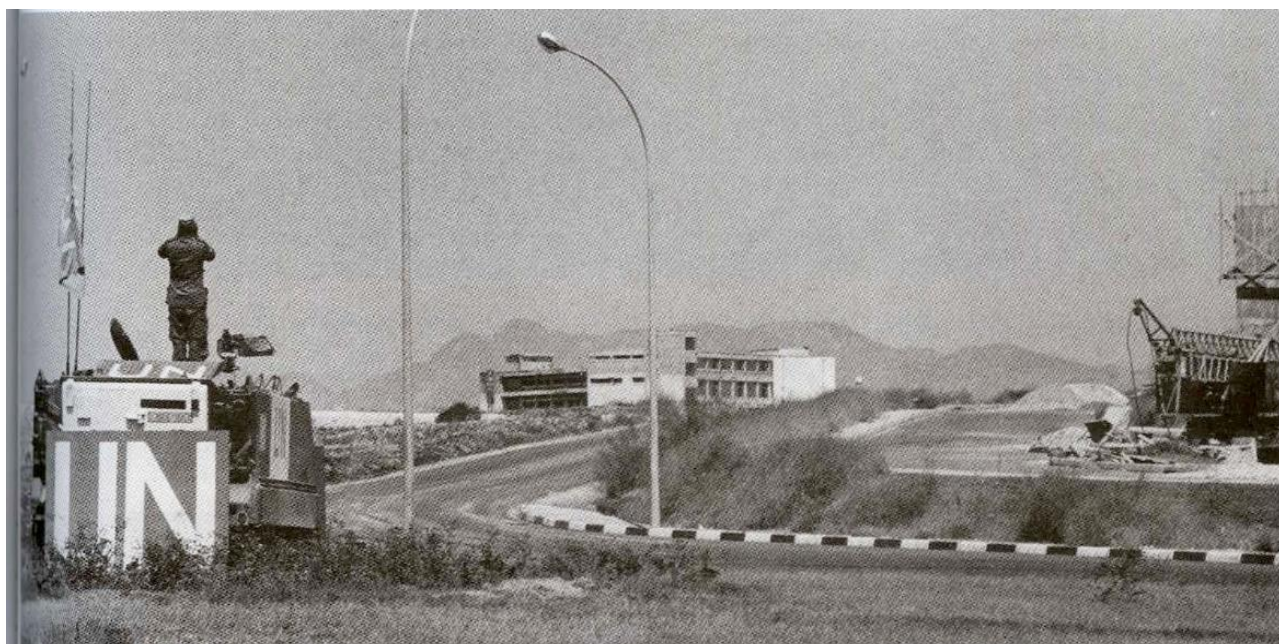
Φ 13 Αεροφωτογραφία του κεντρικού κτιρίου του αεροδρομίου από την ταράτσα του οποίου η διμοιρία του υπολοχαγού Μπένου επέφερε καίρια κτυπήματα στους Τούρκους.



Φ14. Ο διοικητής της Α΄ΜΚ ταγματάρχης Γεώργιος Παπαμελετίου και ο αξιωματικός 3^{ου} γραφείου της Μοίρας ταγματάρχης Βασίλειος Μανουράς. Η οξυδέρκεια, το πείσμα και ο ηρωισμός τους έσωσαν το αεροδρόμιο από τα χέρια των Τούρκων.



Φ 15. Μετά από διαπραγματεύσεις το αεροδρόμιο χαρακτηρίστηκε ως περιοχή προστατευόμενη από τα ΗΕ και τέθηκε υπό τον έλεγχο τους. Οχήματα, τεθωρακισμένα και μη, των ΗΕ μπροστά από το κεντρικό κτίριο του αεροδρομίου Λευκωσίας μετά την παράδοση του στον ΟΗΕ.



Φ 16. Γύρω από το αεροδρόμιο τα ΗΕ εγκατέστησαν σημεία ελέγχου της κυκλοφορίας για να αποτραπεί κάθε περίπτωση ανάφλεξης των συγκρούσεων. Σημείο ελέγχου στον δρόμο που οδηγεί στο αεροδρόμιο από τον κυκλικό κόμβο Κολοκασίδα. Στο βάθος η σχολή Γρηγορίου.



Φ 17. Το κεντρικό κτίριο του αεροδρομίου όπως είναι σήμερα.



Φ 18. Άποψη από το εσωτερικό του αεροδρομίου όπως είναι σήμερα.



Φ 19. Ο πύργος ελέγχου του αεροδρομίου Λευκωσίας σήμερα. Από εδώ υπερασπίστηκε το αεροδρόμιο ο 43^{ος} ΛΟΚ της Α΄ ΜΚ του λοχαγού Ιωάννη Κιουτσούκη.



Φ 20. Το κέντρο ελέγχου του αεροδρομίου με εμφανή τα σημάδια του χρόνου αλλά και των πυρών που δέχτηκε από τους Τούρκους



Φ 21 Αεροφωτογραφία του αεροδρομίου Λευκωσίας με τους δύο διασταυρούμενους διαύλους του.



Φ 22.Σήμερα το αεροδρόμιο αποτελεί την έδρα της ειρηνευτικής δύναμης στην Κύπρο. Στο χώρο του γίνονται διάφορες τελετές της UNFICYP.



Φ 23. Εκδήλωση της UNFICYP στο υπόστεγο ελέγχου και επισκευών των αεροπλάνων των κυπριακών αερογραμμών στο αεροδρόμιο Λευκωσίας.

Βιβλιογραφικές αναφορές

Συνεντεύξεις

Βασίλειος Μανουράς (Ταγματάρχης Α΄ ΜΚ) 21 Ιανουαρίου 2021

Χρήστος Κότσαλης (Ανθυπολοχαγός 33^{ης} ΜΚ) 7 Φεβρουαρίου 2021

Δημήτρης Ξύστρας (Λοχίας 33^{ης} ΜΚ) 14 Ιανουαρίου 2021

Πλάτωνας Θεοδοσιάδης (Καταδρομέας 33^{ης} ΜΚ) 18 Ιανουαρίου 2021

Χαράλαμπος Σάββα (Στρατιώτης Λόχου Στρατηγείου, Οδηγός Ταγματάρχη Παπαδόπουλου) 11 Ιανουαρίου 2021

Αρχειακές πηγές

Πολεμικό Ημερολόγιο 33^{ης} ΜΚ από 20/7/74 έως 11/3/75 Κρατικό Αρχείο

Δευτερογενείς πηγές

Αδάμου Μάριος, Δεκαετία εν όπλοις, 1964 – 1974. Η ιστορία των Δυνάμεων Καταδρομών στην Κύπρο, Εκδόσεις Κυπριακό Ινστιτούτο Επιστημονικών και Ιστορικών Ερευνών, Σωτήρα Αμμοχώστου 2019

Βλάσης Σάββας, Ο Απόρρητος Αττίλας, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα 2004

Δελλής Σπυρίδων, Η αυτοθυσία της Ελληνικής Δύναμης Κύπρου (ΕΛΔΥΚ), Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2012,

Δρουσιώτης Μακάριος, Κύπρος 1974 – 1977. Η εισβολή και οι Μεγάλες Δυνάμεις, Εκδόσεις Αλφάδι, Λευκωσία 2014

Δρουσιώτης Μακάριος, 1974 Το άγνωστο παρασκήνιο της τουρκικής εισβολής, Εκδόσεις Αλφάδι, Λευκωσία 2002

Γεώργιος Κατσάνης, Διοικητής 33^{ης} Μοίρας Καταδρομών, Αφιέρωμα στη μνήμη του, Εκδόσεις Ηλία Επιφανίου, Λευκωσία 2014,

Ιστορία της Κυπριακής Δημοκρατίας 1960 – 2010, Μάρτυρες και μαρτυρίες Τόμος Α΄, Εκδόσεις Βιβλιοθήκη Ο Φιλελεύθερος, Λευκωσία 2011

Κακολύρης Ιωάννης, Οι πολεμιστές του ουρανού, Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 1998

Καρδιανός Διονύσιος, Ο Αττίλας πλήττει την Κύπρον, Εκδόσεις Γ. Λαδιά, Αθήνα 1976

Κόμπος Αδάμος, Η τελευταία προσγείωση. Διεθνές Αεροδρόμιο Λευκωσίας. Ιούλιος του 1974, Λεμεσός 2013

Λάμπρου Γιάννης, Ιστορία του Κυπριακού: Τα χρόνια μετά την ανεξαρτησία 1960 - 2008, Εκδόσεις Πάργα, Αθήνα 2008

Λέσχη Καταδρομέων και Ιερολοχιτών, Οι Καταδρομείς κατά του Αττίλα. Κύπρος 1974. Επιχειρήσεις δυνάμεων Καταδρομέων κατά του ΑΤΤΙΛΑ, Πρακτικά της ημερίδας ειδικών Δυνάμεων, Πολεμικό Μουσείο Αθηνών, Νοέμβριος 2016

Μαμουνιδάκης Ιωάννης, Τα Τεθωρακισμένα στην Κύπρο, Εξέλιξη και δράση, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα 2008

Μήτσαινας Γεώργιος, Ελληνικά φτερά στην Κύπρο, Εκδόσεις, Αθήνα 2007

Mehmet Ali Birand, Απόφαση απόβαση, Εκδόσεις Κ. Φλώρος, Αθήνα 1984

Μπονάνος Γρηγόριος, Η Αλήθεια, Εκδόσεις Επτάλοφος, Αθήνα 1986

Πέτρου Βασίλειος, Μαύρα Μπερέ – Μαύρος Ιούλης Η δράση της 21 ΕΑΝ το καλοκαίρι του 1974, Εκδόσεις Bright Ideas GPS, Λευκωσία 2014

Σέργης Γεώργιος, Η μάχη της Κύπρου Ιούλιος – Αύγουστος 1974, Η ανατομία της τραγωδίας, Εκδόσεις Α/φοι Βλάσση, Αθήνα 1999

Σκάλκος Γιάννης – Φασουλάς Γιάννης, «Νίκη» στη Νεκρή Ζώνη. Η αντίσταση της Α'ΜΚ στον «Ατίλλα» και την προδοσία, Εκδόσεις Αγαθός Λόγος, Αθήνα 2011

Ταλιαδώρας Δημήτρης, 286 ΜΤΠ (Μηχανοκίνητο Τάγμα Πεζικού) Πολεμικό Ημερολόγιο 1974, Έκδοση Συνδέσμου Πολεμιστών 286 ΜΤΠ – 1974, Λευκωσία 2010

Χατζηαντωνίου Κώστας, Κύπρος 1954 – 1974 Από το έπος στην τραγωδία, Εκδόσεις Ιωλκός, Αθήνα 2007.

Χρυσάνθου Χρύσανθος, «Απεσοβήθη τελικώς ο κίνδυνος...», Εκδόσεις Negresco, Λευκωσία 2019

Χρυσάφης Αθανάσιος, Οι άγνωστοι στρατιώτες της ΕΛ.ΔΥ.Κ 1974, Εκδόσεις Αθανάσιος Χρυσάφης, Θεσσαλονίκη 2016

Henn Francis, A Business of Some Heat, Barnsley Pen and Sword 2004

Baxendale Michael – Beattie Clayton, The Bulletproof Flag, Ottawa, Optimum Publishing International 2007

Διαδικτυακές πηγές

Παπαδημήτρης Παναγιώτης, Η πρώτη ηλεκτρονική ιστορία της Κύπρου

http://www.papademetris.net/index.php?option=com_content&view=article&id=2641:s-2081&catid=238:1974-2&Itemid=127, ημερομηνία πρόσβασης 13 Ιανουαρίου 2021)

http://www.papademetris.net/index.php?option=com_content&view=article&id=2844:s-2278&catid=257:1974-21&Itemid=127, ημερομηνία πρόσβασης 14 Ιανουαρίου 2021

Χαράλαμπος Αποστολάκης, «Ανοικτή επιστολή προς τον Υπουργό Εθνικής Αμύνης κ. Πάνο Καμμένο», 2 Μαρτίου 2015, <http://chalarisargiris.blogspot.com/search?updated-max=2015-03-12T20:05:00%2B02:00&max-results=8&start=488&by-date=false>, ημερομηνία πρόσβασης 25 Οκτωβρίου 2020

Προφορικές μαρτυρίες

1974. «Αποστολή Νίκη. Το ανεξόφλητο χρέος μας» Β' μέρος, Παραγωγή Ρ.Ι.Κ. 1996, <https://www.youtube.com/watch?v=tv6bJ1BbgNI>

Ήρωες χωρίς παράσημα, Εκδόσεις Αγαθός Λόγος, Αθήνα 2011

Παπαχελάς Αλέξης, Εκπομπή «Φάκελοι», Τηλεόραση ΣΚΑΙ, 4 Μαρτίου 2011,
<https://www.youtube.com/watch?v=dTsN0VKRVlg&t=1758s>

Τύπος

Εφημερίδα Φιλελεύθερος (1974, 1997)

Εφημερίδα Χαραυγή (1974, 1976)

Περιοδικά

Περιοδικό Η δέλτος «Κυπριακή Δημοκρατία – 60 χρόνια», Τεύχος 7, Ιούλιος – Δεκέμβριος 2020

Πηγές Φωτογραφικού υλικού

Βιβλία:

Baxendale Michael – Beattie Clayton, The Bulletproof Flag, Ottawa, Optimum Publishing International 2007 (Φ. 2, 9, 10, 11, 12, 16) σ. 94

Henn Francis, A Business of Some Heat, Barnsley Pen and Sword 2004 (φ. 3, 15) σ. 134

Ιστοσελίδες:

City.com (Φ. 1, Φ 18)

el. Wikipedia (Φ 4)

Onemangr. (Φ 6, 7, 8)

Protothemagr Φ. 14)

Moni.maleviziou.blogspot.com (Φ14)

On alert (Φ 5)

<https://unficyp.unmissions.org> (Φ 22, 23)

Αρχεία:

Προσωπικό αρχείο αντισυνταγματάρχη (ΠΖ) Ιάκωβου – Τρύφωνα Παπέττα (Φ 13, 17, 19, 20, 21)