

2017-06

þÿ ¤ ± À Á Î Ä ± ± µ Á ç ´ Á ì ¼ ¹ ± Ã Ä · ½ š Í

þÿ • ¹ ⁰ ç » ¬ ç Å , • ⁻ ⁰ ç Â “ .

þÿ Á ì ³ Á ± ¼ ¼ ± ™ Ã Ä ç Á ⁻ ± Â , £ Ç ç » ® • À ¹ Ã Ä · ¼ Î ½ ¥ ³ µ ⁻ ± Â , ± ½ µ À ¹ Ã Ä ® ¼ ¹ ç • µ ¬ À ç »

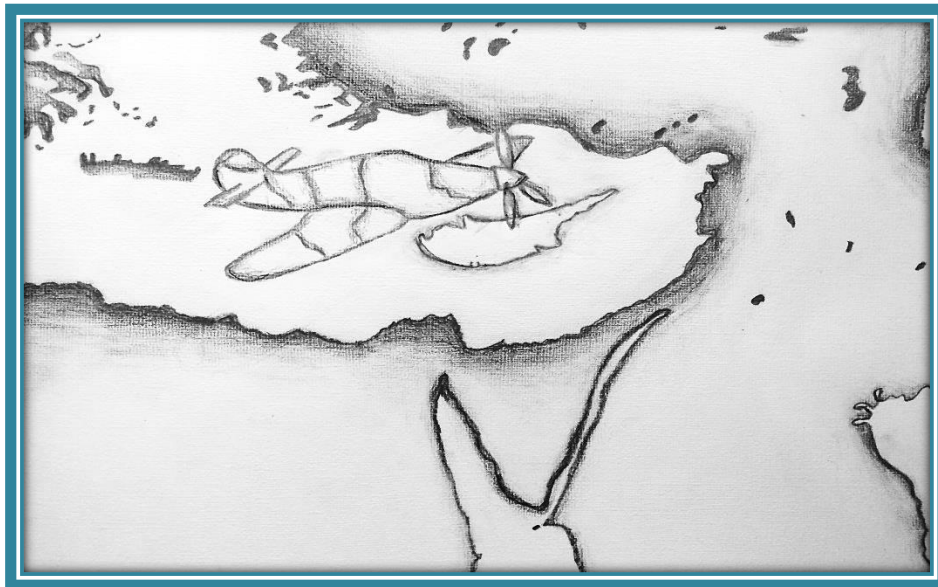
---

<http://hdl.handle.net/11728/10871>

Downloaded from HEPHAESTUS Repository, Neapolis University institutional repository

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ**

## **Τα πρώτα αεροδρόμια στην Κύπρο**



**ΝΙΚΟΣ Γ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ**

ΙΟΥΝΙΟΣ 2017

*Στον πατέρα μου*

*Την εικόνα του εξωφύλλου φιλοτέχνησε η Ξένια Νικολάου*

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>I.</b>	ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	3
<b>II.</b>	Η ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΙΣΧΥΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ .....	3-5
<b>III.</b>	Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΒΕΡΝΗΤΗ ΡΟΝΑΛΝΤ ΣΤΟΡΣ (1926-1932) .....	6-10
<b>IV.</b>	Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ (1926-1932) .....	10-11
<b>V.</b>	Η ΚΥΠΡΟΣ ΩΣ ΚΕΝΤΡΟ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ .....	12-14
<b>VI.</b>	ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΤΗ ΛΑΡΝΑΚΑ.....	14-16
<b>VII.</b>	ΤΑ ΠΡΩΤΑ «ΚΡΑΤΙΚΑ» ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ .....	17-25
<b>VIII.</b>	Η ΑΦΙΞΗ ΤΩΝ ΠΡΩΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΙ Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΚΥΠΡΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ .....	25-29
<b>IX.</b>	ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΗΣ ΛΑΡΝΑΚΑΣ .....	30-32
<b>X.</b>	Ο Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ .....	33-36
<b>XI.</b>	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	36-39
<b>XII.</b>	ΠΗΓΕΣ / ΕΠΙΛΟΓΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ .....	40-41

## **I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Κάθε κομμάτι της τοπικής ιστορίας της Κύπρου που φωτίζεται, αποτελεί μια υπερπολύτιμη ψηφίδα του κοινωνικού, πολιτικού και οικονομικού της φάσματος. Η παρούσα ιστορική έρευνα επιχειρεί να εξετάσει αφενός τις συνθήκες κάτω από τις οποίες δημιουργήθηκαν τα πρώτα αεροδρόμια στην Κύπρο γύρω στο 1930 και αφετέρου τη γεωστρατηγική σημασία που είχε η Κύπρος ως συγκοινωνιακός κόμβος και αεροπορική βάση, την περίοδο που προηγήθηκε του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, μέσα στο πλαίσιο της Βρετανικής ισχύος στη Μεσόγειο.

Η ιστορική αυτή η περίοδος της Βρετανικής κυριαρχίας (1930-1940) ήταν από τις πιο κρίσιμες περιόδους στο νησί, κυρίως λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης που ξέσπασε το 1929 αλλά και του ενωτικού κινήματος της Κύπρου, η δράση του οποίου βρισκόταν σε έξαρση με αποκορύφωμα τα Οκτωβριανά του 1931. Η εποχή του Ronald Henry Amherst Storrs (1926-1932), ήταν η εποχή όπου μπήκαν οι πρώτες ιδέες στο τραπέζι, για να καταστεί η Κύπρος ένας συγκοινωνιακός κόμβος στην περιοχή της Μεσογείου και της ευρύτερης περιοχής της Μέσης Ανατολής. Η οικονομική δυσπραγία όμως στο νησί και η διστακτικότητα της κυβέρνησης στο Λονδίνο, καθυστέρησαν την ανάπτυξη της ιδέας αυτής. Λίγα χρόνια αργότερα και υπό το βάρος των εξελίξεων στη Μεσόγειο (Αβησσυνιακός πόλεμος 1935-36, Αγγλοαιγυπτιακή συνθήκη 1936), η Βρετανία και ενόψει του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, προχώρησε τάχιστα στην κατασκευή αεροδρομίων στην Κύπρο. Βασική πηγή πληροφοριών της παρούσας ιστορικής έρευνας αποτέλεσε ο τύπος της εποχής, η εφημερίδα της «Κυβερνήσεως» (The Cyprus Gazette), η Κυανή Βίβλος (Blue Books), καθώς και άλλη σχετική βιβλιογραφία.

### **Η ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΙΣΧΥΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ**

Κατά τον 19ο αιώνα, η επιβλητική Βρετανική κυριαρχία των θαλασσών στηριζόταν στη συντριπτική ισχύ του Βασιλικού Ναυτικού, το οποίο υπερείχε κατά πολύ των πολεμικών στόλων των λοιπών Μεγάλων Δυνάμεων της εποχής. Την εποχή της «Pax Britannica» στο χώρο της Μεσογείου «το σύμβολο και ο δυνατικός εκτελεστής της (Βρετανικής) πολιτικής ήταν ο στόλος της Μεσογείου», κατά την εύστοχη

παρατήρηση του διαπρεπούς σύγχρονου εκπροσώπου της ναυτικής Ιστορίας Andrew Lambert<sup>1</sup>.

Η Μεσόγειος παρέμεινε εξαιρετικά σημαντική, συνδέοντας τον Ατλαντικό ωκεανό με τον Ινδικό, ενώ ταυτόχρονα ήταν μια περιοχή στην οποία υπήρχαν πιθανοί μελλοντικοί εχθροί, ικανοί να απειλήσουν την κυριαρχία της Μ. Βρετανίας. Η παραχώρηση της Κύπρου το 1878 εντασσόταν σε μια διαμάχη παγκόσμιων διαστάσεων της Βρετανικής ισχύος στην Μεσόγειο. Σε πρώτη φάση οι Βρετανοί ήθελαν την Κύπρο, για να διασφαλίσουν την οθωμανική αυτοκρατορία από τον ρωσικό κίνδυνο. Η παραχώρηση της Κύπρου προκάλεσε εντύπωση διεθνώς και υπήρξε πράγματι μια αποτελεσματική κίνηση από μέρους της Βρετανίας, ωστόσο, όπως τόνισε ο πρωθυπουργός Disraeli, στην πράξη πρόκειται για μία ινδική πρωτοβουλία, που αποσκοπούσε να προωθήσει τη Βρετανική ισχύ στη δυτική Ασία. Επιπλέον, η κατάληψη της Αιγύπτου (1882) προσέφερε στους Βρετανούς πολλά πλεονεκτήματα δίπλα στην κρίσιμη γεωπολιτικής σημασίας διώρυγα του Σουέζ<sup>2</sup>.

Κατά το τελευταίο τέταρτο του αιώνα, μάλιστα, και μέχρι της εκρήξεως του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου (1914), η Γηραιά Αλβιώνια προέβη στη θεσμοθέτηση της υπεροχής του Πολεμικού Ναυτικού της, επιχειρώντας να της προσδώσει μόνιμο χαρακτήρα, με την ψήφιση νομοσχεδίου, προβλέποντας ότι η ισχύς του Βασιλικού Ναυτικού έπρεπε οπωσδήποτε να είναι μεγαλύτερη, κατά 10%, από το άθροισμα της ισχύος των δύο αμέσως υποδεέστερων πολεμικών στόλων της εποχής (εν προκειμένω: της Γαλλίας και της Γερμανίας). Κατ' επέκταση, η παγκόσμια Ναυτική Δύναμη διέθετε, καθ' όλη εκείνη την περίοδο, σαφώς μεγαλύτερο μερίδιο του αμυντικού προϋπολογισμού της υπέρ του πολεμικού στόλου της απ' ό,τι η Γαλλία ή η Γερμανία<sup>3</sup>.

Στις αρχές του 20ού αιώνα νέες εξελίξεις στη Μεσόγειο ενέτειναν τις πιέσεις επί της Βρετανικής ναυτικής πολιτικής και οδήγησαν στην απόφαση μιας μερικής απόσυρσης

---

<sup>1</sup> Andrew D. Lambert, *Preparing for the Russian War: British Strategic Planning*, March 1853 – March 1854, Harding, 2006, σ. 72

<sup>2</sup> Ευάνθης Γεωργιάδης, *Η βρετανική ναυτική ισχύς στη Μεσόγειο 1882-1945: Μια βιβλιογραφική αναζήτηση στο ζήτημα της στρατηγικής σημασίας της Κύπρου*, Κυπριακή Εταιρία Ιστορικών Σπουδών, τομ. Η΄, Λευκωσία, 2008, σ. 194

<sup>3</sup> Hermann Kinder / Werner Hilgemann, *dtv-Atlas zur Weltgeschichte*, Deutscher Taschenbuch Verlag, 1991, τ. II, σ. 381

από την περιοχή αυτή. Η Ανατολική Μεσόγειος δεν ήταν πλέον μια αποκλειστικά Βρετανική περιοχή. Στα χρόνια αυτά στρατιωτική χρήση της Κύπρου δεν σημειώθηκε και μάλιστα το 1915 οι Βρετανοί προσέφεραν τη νήσο στην ουδέτερη φίλη Ελληνική κυβέρνηση, για να την δελεάσουν να εισέλθει στον πόλεμο, αλλά η προσφορά απορρίφθηκε<sup>4</sup>. Μετά το 1919 οι μεσογειακοί συσχετισμοί ισχύος μεταξύ των μεγάλων δυνάμεων αναμορφώθηκαν. Κατά την Συνδιάσκεψη της ειρήνης Παρίσι (1919) οι Βρετανοί εξασφάλισαν ότι τα στενά του Βοσπόρου θα παρέμειναν ανοιχτά ώστε να μπορεί να παρέμβει το Βασιλικό Ναυτικό στη Μαύρη θάλασσα. Κατά τη δεκαετία του 1920, τη μεταπολεμική περίοδο δραστηκών περικοπών στις αμυντικές δαπάνες, οι Βρετανοί στρατηγικοί σχεδιασμοί φρόντισαν να ενισχύσουν ή έστω να μην αδυνατίσουν την αυτοκρατορική άμυνα στην Ινδία και την Αίγυπτο. Η αρτηρία της Μεσογείου έπρεπε να κρατηθεί έστω και σε αυτή την περίοδο των μεγάλων δυσχερειών. Πάντως πιεσμένη από την οικονομική ένδεια και από τις μεγάλες δικές τις υποχρεώσεις, η Βρετανία προώθησε μια πολιτική σχετικής ηρεμίας στη Μεσόγειο<sup>5</sup>.

Η διεθνής κρίση της δεκαετίας του 1930 αποκάλυψε τον βαθμό της υπερέκτασης των Βρετανικών δυνάμεων. Κατά την κρίση της Αβησσυνίας το 1935-36 σε μια χρονική στιγμή κατά την οποία ένας πόλεμος με την Ιταλία δεν μπορούσε να αποκλειστεί, ο στόλος της Μεσογείου μετακινήθηκε από την Βαλέτα στην Αλεξάνδρεια, ενώ ορισμένες μονάδες στάλθηκαν στο Πορτ Σάιντ και στη Χάιφα. Ο λόγος για την μετακίνηση αυτή ήταν η συνειδητοποίηση της τρωτότητας της Μάλτας από ενδεχόμενες επιθέσεις της ιταλικής αεροπορίας, μία από τις πρώτες επιδείξεις ότι η αεροπορική ισχύς σταδιακά αλλάζει τα δεδομένα διεξαγωγής του πολέμου. Το 1936 η συμφωνία με την Αίγυπτο μετέτρεψε τη ζώνη στη διώρυγα του Σουέζ κέντρο Βρετανικής στρατηγικής ανάπτυξης στη Μέση Ανατολή. Επομένως, η έμφαση τώρα δόθηκε σε μία περιοχή η οποία ήταν σχετικά ασφαλής από αεροπορικές επιδρομές ενώ διέθετε επίσης ένα εξαιρετο λιμένα<sup>6</sup>. Κάπου εδώ οι εξελίξεις θα επηρεάσουν και την Κύπρο, η οποία συγκέντρωνε ομολογουμένως, όλες εκείνες τις προϋποθέσεις για να καταστεί συγκοινωνιακός κόμβος στην περιοχή, σε μια εποχή που η αεροπλοΐα βρισκόταν σε συνεχή ανάπτυξη.

<sup>4</sup> G S Georgallides, *A political and administrative history of Cyprus, 1918-1926*, Cyprus Research Centre, Nicosia, 1979, σσ. 88-102

<sup>5</sup> Ευάνθης Γεωργιάδης, ό.π., σ. 204

<sup>6</sup> Ό.π., σ. 205

## II. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΒΕΡΝΗΤΗ ΡΟΝΑΛΤ ΣΤΟΡΣ (1926-1932)

Η εποχή του Βρετανού διοικητή της Κύπρου σερ Ρόναλντ Στορς (Sir Ronald Henry Amherst Storrs) υπήρξε καθοριστική στη δημιουργία των πρώτων αεροδρομίων στην Κύπρο, παρόλο που συνέδεσε το όνομά του με τα τραγικά γεγονότα των Οκτωβριανών του 1931. Ήταν ο πρώτος κυβερνήτης, ο οποίος επεσήμανε την ανάγκη να καταστεί η Κύπρος μεγάλος συγκοινωνιακός κόμβος στην ανατολική Μεσόγειο.



Η εφημερίδα «Εθνος» αναδημοσιεύει από την εφημερίδα «Εφημερίς» της Αλεξάνδρειας στην Αίγυπτο, την πληροφορία για το διορισμό του νέου κυβερνήτη της Κύπρου Ronald Storrs. Ανάμεσα σε άλλα ο αρθρογράφος παραδέχεται ότι η δικαιοδοσία και τα περιθώρια πρωτοβουλιών του αντιπροσώπου της Βρετανικής κυβέρνησης στην Κύπρο είναι περιορισμένα. Παρόλα αυτά, ο νέος κυβερνήτης, όπως αναφέρεται, ήταν ένας νέος άνθρωπος με ελληνική μόρφωση και εξοικειωμένος με τη νοοτροπία των λαών της Ανατολής. Θεωρήθηκε δε, ότι ο διορισμός του νέου κυβερνήτη ήταν μια επιτυχία για τη «μεγάλη ελληνική νήσο». Την ίδια περίοδο υπήρχαν πλήθος δημοσιευμάτων για την κάθοδο του Ronald Storrs σε κυπριακές εφημερίδες, οι οποίες αναφέρονταν στο προφίλ του νέου κυβερνήτη<sup>7</sup>.

Παράλληλα, ο αρχιεπίσκοπος Κύπρου Κύριλλος καλωσορίζοντας τον νέο κυβερνήτη, αναφέρει μεταξύ άλλων ότι η υπόσχεση της Αγγλικής διοίκησης ότι θα καθιστούσε την Κύπρο «παράδεισο της Εγγύς Ανατολής», δεν κατέστη δυνατή. Επισημαίνει επίσης, ότι υπήρχαν νόμοι αντίθετοι προς τις φιλελεύθερες αρχές της Βρετανίας, οι οποίοι καταπατούσαν θρησκευτικά, εθνικά και κοινοτικά προνόμια του λαού. Ο Αρχιεπίσκοπος και Εθνάρχης της Κύπρου τόνισε στην επιστολή του προς τον νέο κυβερνήτη πως επλήττετο η υλική ευημερία του λαού και τον κάλεσε όπως επιλύσει τα σοβαρά προβλήματα, που άπτονταν τόσο των εθνικών επιδιώξεων όσο

<sup>7</sup> «Χρονικά», *Εθνος*, 28.8.1926



και της καθημερινότητας των Κυπρίων<sup>8</sup>.

Η εφημερίδα «Αλήθεια» δημοσίευσε στις 18 Μαΐου 1928 μία αποτίμηση των δύο πρώτων χρόνων της διοίκησης του Ronald Storrs. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο δημοσίευμα ο νέος κυβερνήτης, ο οποίος αποβιβάστηκε στην Κύπρο τον Δεκέμβριο του 1926, ουδέποτε αρνήθηκε τον φιλελληνισμό του. Ήταν βαθύς γνώστης των εξελίξεων στην Εγγύς Ανατολή και εξαιρετικός διπλωμάτης, όπως απέδειξε στην προηγούμενη θέση του ως διοικητής στα Ιεροσόλυμα. Η εποχή του στην Παλαιστίνη υπήρξε κρίσιμη για το μέλλον της περιοχής καθώς είχε εντολή να παίζει τον ρόλο του επιδιαιτητή των δύο φύλων: Αράβων και Εβραίων<sup>9</sup>.

Είναι γεγονός ότι οι πρώτοι μήνες της διοίκησης του Ronald Storrs στην Κύπρο διέψευσαν τις προσδοκίες όλων όσοι με υπέρμετρη αισιοδοξία πίστευαν ότι ο φιλελληνισμός του θα έπαιζε σημαντικό ρόλο στην ευόδωση των ελπίδων του ελληνισμού της Κύπρου για ένωση με την Ελλάδα. Δεν ανέμενε φυσικά κανένας από τον Άγγλο κυβερνήτη της Κύπρου να ανέβει σε μια καρέκλα στις 25 Μαρτίου και να φωνάζει «Ζήτω η Ένωσις!»<sup>10</sup>.

Όσον αφορά τις απόψεις του κυβερνήτη για το ρόλο που έπρεπε να παίζει η Κύπρος στη Μεσόγειο και την ευρύτερη περιοχή της Μέσης Ανατολής, αυτές συνοψίζονται σε ένα εξαιρετικά ενδιαφέρον άρθρο του, το οποίο δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα «Νέος Κυπριακός Φύλαξ» στις 26 Ιουνίου του 1936, μετά την απομάκρυνση του από τη θέση που κατείχε στο νησί. Ανάμεσα σε άλλα ο κυβερνήτης τόνιζε την ανάγκη να μετατραπεί η Κύπρος σε ένα αεροπορικό κόμβο στην περιοχή, επιχειρηματολογώντας υπέρ της εξαιρετικά σημαντικής στρατηγικής θέσης της νήσου.

«Η Κύπρος είναι η κλεις της δυτικής Ασίας». Αυτό έγραψε στις 5 Μαΐου 1878 ο Benjamin Disraeli προς την βασίλισσα Βικτωρία. Επιστρέφοντας αργότερα θριαμβευτής από το συνέδριο του Βερολίνου, διακήρυξε από την Downing Street προς το πλήθος που τον υποδέχτηκε: «Σας φέρω την ειρήνη και την τιμήν μαζί». Ο Storrs χρησιμοποιεί τις δηλώσεις του Disraeli ως εισαγωγή στο άρθρο του και αναλύει τη σπουδαιότητα της Κύπρου ως προς τα Βρετανικά συμφέροντα, κάνοντας ταυτόχρονα σφοδρή κριτική για την αδράνεια της κυβέρνησης στο Λονδίνο:

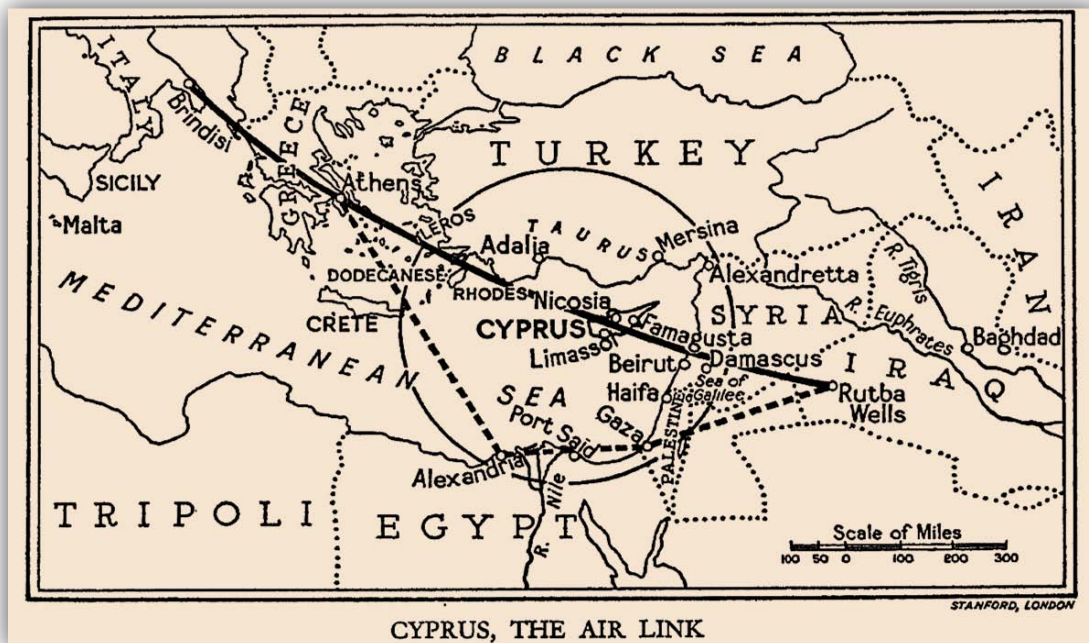
<sup>8</sup> «Η Α. Μ. ο Αρχιεπίσκοπος και Εθνάρχης της Κύπρου προς την Α. Ε. τον Κυβερνήτην Sir Ronald Storrs», *Έθνος*, 4.12.1926

<sup>9</sup> «Σερ Ρόναλντ Στορρς», *Αλήθεια*, 18.5.1928

<sup>10</sup> Ο.π..

Η ειρήνη ήταν η συνθήκη του Βερολίνου και η τιμή ήταν η Κύπρος. Κατά το 1882 η μεγάλη Βρετανία κατέλαβε την Αίγυπτο και με την εξασφάλιση στρατιωτικής και ναυτικής βάσης στην Ανατολή και ελέγχου της διώρυγας του Σουέζ φαινόταν ότι εγκατέλειψε τη στρατηγική διπλωματία της. Από τότε η Αίγυπτος απορρόφησε την αυτοκρατορική μας δραστηριότητα. Και πλην του ότι παραχωρήσαμε στη νήσο ένα φιλελεύθερο Σύνταγμα, το οποίο δεν μας στοίχισε τότε τίποτε άλλο, παρά αρκετή απασχόληση κατά το 1931. Και ξοδέψαμε ετησίως λίγες εικοσάδες χιλιάδων λιρών, υπό τη μορφή του φόρου προς την Τουρκία. Γενικά, χάσαμε το ενδιαφέρον μας για την Κύπρο.

Είτε έχει είτε δεν έχει η Μάλτα αξία, η μεγάλη Βρετανία κατέχει με την Κύπρο μία βάση και για τα τρία όπλα, τον στρατό, το ναυτικό και την αεροπορία ανωτέρα από τη Μάλτα και ως προς την έκταση και ως προς τη γεωγραφική θέση. Κατά το 1927, ενεργώντας υπό την πρώτη των προϋποθέσεων αυτών, πρότεινα στην Imperial Airways ότι τουλάχιστον για το δρόμο της προς τις Ινδίες θα έπρεπε η Κύπρος να αντικαταστήσει



Ο χάρτης που πρότεινε ο Storrs στην Imperial Airways<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Ronald Storrs, *The Memoirs of Sir Ronald Storrs*, G.P. Putnam's Sons, New York, 1937, σ. 511

την Αίγυπτο. Εάν τοποθετήσουμε έναν χάρακα στον γεωγραφικό χάρτη από το Πρίντεζι μέχρι την Αθήνα και σύρουμε μια γραμμή προς τα ανατολικά αυτή θα διέλθει κατευθείαν μέσω της Κύπρου, από την οποία συνεχίζεται σχεδόν κατευθείαν προς τη Δαμασκό και τη Βαγδάτη. Συνολική απόσταση 730 μίλια. Με αυτόν τον τρόπο αποκόπτουμε τις άλλες δύο πλευρές του παρόντος τριγώνου, Αθήνα - Κρήτη - Αίγυπτος και Αίγυπτος - Γάζα - Ρούτμπα, εξοικονομώντας 150 μίλια.

Αμέσως έγινε ο ενοχλητικός άνθρωπος στο υπουργείο των Αποικιών, στο υπουργείο της Αεροπορίας και στην εταιρεία των Εναέριων Αυτοκρατορικών Συγκοινωνιών, μονολότι είχα και από τις τρεις διευθύνσεις συμπάθεια και ενθάρρυνση. Ίδρυσα ένα πρόχειρο αεροδρόμιο έξω από τη Λευκωσία για περίπτωση εκτάκτου ανάγκης, αλλά περίμενα μέχρι την άνοιξη του 1930 πριν πράγματι προσγειωθούν τα δύο πρώτα αεροπλάνα από την Παλαιστίνη, τα οποία προκάλεσαν ζωηρόν ενδιαφέρον. Ο λόρδος Θόμψων και ο σερ Μπράνκερ, υποσχέθηκαν να φέρουν το R 101 πάνω από την Κύπρο. Κατά τον Σεπτέμβρη του 1930, η Imperial Airways χορηγούμενη από το θησαυροφυλάκιο, άρχισε δοκιμαστικές πτήσεις μεταξύ Κύπρου, Παλαιστίνης και Αιγύπτου για τους θερινούς μήνες και άρχισε να καθιστά την Κύπρον μόνιμον συνδετικόν κρίκον στο συγκοινωνιακό σύστημα της Εγγύς και Μέσης Ανατολής με εβδομαδιαίες προσεγγίσεις και προς τις δύο διευθύνσεις στη Λεμεσό. Για τα μεγάλα υδροπλάνα δεν ήμασταν σε θέση να εγγυηθούμε καταρχάς αρκετά ήρεμα νερά κατά το χειμώνα. Το πρόβλημα αυτό λύθηκε με την αλυκή στο Ακρωτήριο, η οποία βρίσκεται αμέσως προς τα δυτικά της Λεμεσού. Η επιφάνεια ήταν μεγάλη, το βάθος τέσσερα πόδια, θα ήταν δυνατόν να αυξηθεί μέχρι τα οκτώ πόδια που ήταν αναγκαίο, εάν αφήνετο να ρεύσει προς την αλυκίην η θάλασσα μέσω ενός παλαιού ενετικού υδροφράκτη με δαπάνη περίπου £4000, προς αποζημίωση των χωρικών των οποίων επηρεάζονται τα συμφέροντα. Επιπρόσθετα, το ασφαλές και προστατευόμενο από την ξηρά αυτό θαλασσοδρόμιο, η μεγάλη κεντρική πεδιάδα της Μεσαορίας είναι αυτή καθ' αυτή ένα τεράστιο αεροδρόμιο. Η αλυκή δεν έχει ακόμη πληρωθεί και η εναέριος υπηρεσία μέσω

*Κύπρου έχει σταματήσει δια λόγους καθώς υποθέτω οφειλόμενους εις αίτια στο εξωτερικόν και ασχέτως προς την Κύπρον. Εάν τώρα αντικαταστήσουμε το χάρακα με το διαβήτη θα φανεί ότι ένας μέγιστος κύκλος 300 μιλίων εύκολα περιλαμβάνει το Πορτ Σάιντ και την Αλεξάνδρεια, την Χάιφα και Βηρυτόν, την Αλεξανδρέττα, Μερσίνα και Αττάλεια, περιλαμβανομένης εις αυτόν και της σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία διασχίζει τας πύλας της Κιλικίας εις τον Ταύρον, Ρόδον και γενικά την Δωδεκάνησον με την επιβλητική ναυτική βάση της Λέρου. Είναι ισχυρά κεντρική θέση ένας συνεκτικός δεσμός της Εγγύς και Μέσης Ανατολής. Από του δεσπόζοντος αυτού κέντρου μια αεροπορική δύναμις θα ήταν σε θέση να παρενοχλήσει οιονδήποτε επιδρομέα της διώρυγας του Σουέζ, να βοηθήσει την Αίγυπτον, εάν προσεβάλλετο, να παράσχει πρόσθετον προστασία στην Παλαιστίνη, να μας συνδέσει όταν απαιτηθεί μαζί με τις γαλλικές δυνάμεις στην Συρία και να αποκρούσει οποιαδήποτε έφοδον στην ανατολική Μεσόγειο, είτε αυτή γίνεται από βορράν, Ανατολή ή και Δύσιν<sup>12</sup>.*

Να σημειωθεί ότι ακριβώς οι ίδιες απόψεις του Storrs επαναλαμβάνονται έναν χρόνο αργότερα στην αυτοβιογραφία του με τίτλο «The Memoirs of Sir Ronald Storrs» (1937).

### **III. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ 1926 - 1931**

Η συνεχιζόμενη ανομβρία, οι επιπτώσεις από τη διεθνή οικονομική κρίση και η γενική οικονομική δυσπραγία όξυναν τη λαϊκή αντίδραση αυτή την περίοδο. Αναζητώντας μέτρα θεραπείας για την αποπεράτωση των έργων υποδομής, που είχαν αρχίσει και για την κάλυψη του ελλείμματος του προϋπολογισμού, ο Storrs κατέφυγε στην άμεση φορολογία και στην αύξηση των τελωνειακών δασμών. Αντί του προτεινόμενου νέου τελωνειακού δασμολογίου οι Έλληνες βουλευτές αντιπρότειναν την κατάργηση διαφόρων υψηλόμισθων θέσεων της δημόσιας υπηρεσίας και τη μείωση όλων των μισθών που υπερέβαιναν τις 120 λίρες το μήνα, αστρονομικών ποσών για την εποχή, που απολάμβαναν βασικά οι Άγγλοι αποικιακοί υπάλληλοι. Ο μηνιαίος μισθός ενός εργάτη ήταν τότε περίπου δύο λίρες και ενός υπαλλήλου

<sup>12</sup> Ρόναντ Στορρς, «Η Κύπρος και η αυτοκρατορική άμυνα», *Νέος Κυπριακός Φύλαξ*, 26.6.1936

μπορούσε να φτάσει τις πέντε. Οι προτάσεις αυτές είχαν απήχηση στο σύνολο του λαού, που πανηγύρισε την απόρριψη του νομοσχεδίου για το δασμολόγιο από το Νομοθετικό Συμβούλιο. Ο Κυβερνήτης όμως, σε μια εκδήλωση έντονης δυσαρέσκειας και αυταρχισμού, επέβαλε το δασμολόγιο στις 11 Αυγούστου 1931 με Αυτοκρατορικό Διάταγμα εν Συμβουλίω. Μια σειρά οικονομικά και διοικητικά μέτρα που ακολούθησαν την επιβολή του δασμολογίου όξυναν την κατάσταση το φθινόπωρο του 1931. Η Εθνική Οργάνωση φρόντιζε να εκμεταλλεύεται τη λαϊκή δυσαρέσκεια και να τη μεταλλάσσει σε εθνική αντιπαράθεση. Μπροστά από όλα τα αιτήματα προτασσόταν ως πανάκεια η λύση του εθνικού ζητήματος, η ένωση με την Ελλάδα<sup>13</sup>.

Με πρόσκληση του μητροπολίτη Κιτίου Νικόδημου Μυλωνά, ο οποίος βρισκόταν σε συνεχή επικοινωνία με τον πρόξενο της Ελλάδας Αλέξη Κύρου, πραγματοποιήθηκε στο χωριό Σαϊττάς μυστική σύσκεψη των Ελλήνων βουλευτών στα μέσα Σεπτεμβρίου. Ο Κιτίου είχε αναδειχθεί σε φυσιογνωμία της πολιτικής ζωής και ήταν ο αδιαφιλονίκητος αρχηγός των Ελλήνων βουλευτών. Η σύσκεψη αποφάσισε να προτείνει στο λαό να αρνηθεί την πληρωμή των ειδικών φόρων και να αποφεύγει την αγορά αγγλικών προϊόντων που εισάγονταν στο νησί. Αποφάσισαν επίσης, να υποβάλουν ομαδικά την παραίτησή τους από το Νομοθετικό Συμβούλιο. Στις 27 Σεπτεμβρίου η συνέλευση της ηγεσίας της Εθνικής Οργάνωσης Κύπρου επικύρωσε τις αποφάσεις της μυστικής σύσκεψης στο Σαϊττά, υιοθετώντας ουσιαστικά την τακτική της ανυπακοής στα κυβερνητικά κελεύσματα<sup>14</sup>. Οι εξελίξεις αυτές ήταν η σταγόνα που ξεχείλισε το ποτήρι και οδηγούν τελικά σε λαϊκή εξέγερση κατά της αποικιοκρατίας τον Οκτώβριο του 1931, η οποία καταπνίγηκε στο αίμα. Η αποικιοκρατική Βρετανική διοίκηση επέβαλε επιπλέον σκληρά μέτρα, όπως ήταν η λογοκρισία των εφημερίδων, συλλήψεις, καταδίκες και αποζημιώσεις για τις ζημιές στις «κρατικές» περιουσίες. Σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα από την κρίση του Οκτωβρίου η Κύπρος αλλάζει κυβερνήτη, αφού η πολιτική του Storrs κρίθηκε αποτυχημένη από τη Βρετανική κυβέρνηση στο Λονδίνο.

---

<sup>13</sup> Γιώργος Γεωργής, *Η Αγγλοκρατία στην Κύπρο. Από τον αλυτρωτισμό στον αντιαποικιακό αγώνα*, Αθήνα, 1999, σ. 112

<sup>14</sup> Ο.π., σσ. 112-113

#### IV. Η ΚΥΠΡΟΣ ΩΣ ΚΕΝΤΡΟ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Μέσα στο πολιτικο-οικονομικό-κοινωνικό πλαίσιο, που έχει αναλυθεί προηγουμένως, οι εναέριας συγκοινωνίες στην Κύπρο εκτελούνταν κύρια μέσω υδροπλάνων, που προσγειώνονταν είτε στις παραθαλάσσιες πόλεις είτε στις αλυκές του νησιού, λόγω της ελλιπούς υλικοτεχνικής υποδομής, που αφορούσε ως επί το πλείστον αεροδιαδρόμους και υπόστεγα για την υποδοχή αεροπλάνων στην ξηρά. Οι προσθαλασώσεις γίνονταν είτε στη Λάρνακα είτε ακόμη και στην Αμμόχωστο. Όταν δε, χρησιμοποιούνταν αεροπλάνα προσγείωσης, αυτά κατευθύνονταν προς στη Λευκωσία<sup>15</sup>. Γενικότερα, οι συγκοινωνίες μέχρι και την περίοδο αυτή (1930-31) στην Κύπρο, διεξάγονταν κυρίως ατμοπλοϊκώς, αλλά υπήρξε σοβαρή ανάγκη ύπαρξης συμβατικής αεροπορικής ταχυδρομικής γραμμής, η οποία θα ένωνε την Κύπρο με την Αίγυπτο, την Παλαιστίνη και με τις γύρω περιοχές.

Η πρώτη φορά που συνδέθηκε η Κύπρος αεροπορικώς με τον έξω κόσμο ήταν τον Μάρτιο του 1930, όταν δύο αεροπλάνα της εδρευούσης στην Αίγυπτο Βρετανικής Βασιλικής Αεροπορίας προέβησαν σε δοκιμαστικές πτήσεις στο τότε στρατιωτικό αεροδρόμιο Λευκωσίας. Η εποχή εκείνη συνέπιπτε με την εξέγερση των Κυπρίων, τα γνωστά «Οκτωβριανά» και ο κυβερνήτης Storrs, για να εμπνεύσει πιθανότατα τον λαό με την υπεροχή και την ισχύ της Μεγάλης Βρετανίας, παρακάλεσε τον Διοικητή της βάσεως της Βασιλικής Αεροπορίας της Αιγύπτου, να στείλει ένα σμήνος αεροπλάνων για να κάνουν «ακροβατικές» επιδείξεις πάνω από τις πόλεις της Κύπρου<sup>16</sup>. Στη Λευκωσία είχε ήδη κατασκευαστεί ένα πρόχειρο στρατιωτικό αεροδρόμιο μέσα στο 1930, αλλά δεν μπορούσε να καλύψει ούτε στο ελάχιστο τις ανάγκες της εναέριας συγκοινωνίας της Κύπρου.

Εν τω μεταξύ, τον Ιανουάριο του 1931 διαφημίζεται η νέα ταχεία γραμμή Κύπρου - Ευρώπης, η οποία θα συνέδεε ατμοπλοϊκώς την Κύπρο με το Λονδίνο μέσα σε τεσσερισήμισι ημέρες. Το ατμόπλοιο «Κορνάρο» είχε καταπλεύσει στη Λάρνακα και αποδείχτηκε ότι η νέα αυτή γραμμή ήταν ταχύτερη και αυτής ακόμη της εναέριας συγκοινωνίας, καθώς τα αεροπλάνα και τα υδροπλάνα αναγκάζονταν να

<sup>15</sup> «Η εναέριας συγκοινωνία», *Ελευθερία*, 6.12.1930

<sup>16</sup> Αχιλλέας Λυμπουρίδης, *Ο Τεχνολογικός Πολιτισμός στη ζωή των Κυπρίων*, 1988, σ. 89

προσγειώνονται σε ενδιάμεσους σταθμούς για ανεφοδιασμό και ξεκούραση των πιλότων<sup>17</sup>.

Την ίδια περίοδο όπως έγινε γνωστό μέσω δημοσιευμάτων στον τύπο, δύο μονάδες του Βασιλικού Αεροπορικού Βρετανικού Σώματος επισκέφτηκαν την Κύπρο, για να εξετάσουν για πρώτη φορά διάφορες περιοχές στη Λευκωσία, στη Λάρνακα και την Αμμόχωστο και να εξακριβώσουν ποιες από αυτές θα ήταν κατάλληλες, για να μετατραπούν σε αεροδρόμια. Ελήφθησαν πολλές φωτογραφίες, ούτως ώστε να κριθεί η καταλληλότητα της συγκεκριμένης περιοχής για την ίδρυση ενός αεροπορικού σταθμού στην Κύπρο.

Συνοπτικά, μέχρι και το έτος 1936 υπήρχαν πλήθος δημοσιευμάτων από αγγλικές, γαλλικές, ελληνικές κι άλλες εφημερίδες, τα οποία ασχολούνταν με την σημασία της Κύπρου ως προς την άμυνα της Βρετανικής αυτοκρατορίας. Διάφοροι αρθρογράφοι, πολιτικοί και στρατιωτικοί, διατυπώνουν τη γνώμη ότι πρέπει να γίνει στο νησί ναυτική ή αεροπορική βάση ή και τα δύο μαζί. Υποστήριζαν ότι είναι πιθανότερο να ιδρυθεί η μεγάλη αεροπορική βάση στην επαρχία Αμμοχώστου, στην οποία θα κατασκευαστούν πολλά αεροδρόμια με αριθμό αεροπλάνων από πεντάκοσια μέχρι χίλια<sup>18</sup>.



Ο Rene La Bruyere (1875-1951), γάλλος ιστορικός και ειδικός σε γεωστρατηγικά ζητήματα, δημοσιεύει ένα άρθρο το 1936 με τίτλο «Η μεγάλη σημασία της Κύπρου-Άλλη οδός προς τας Ινδίας». Ανάμεσα σε άλλα αναφέρει τις εξής πολύ σημαντικές επισημάνσεις:

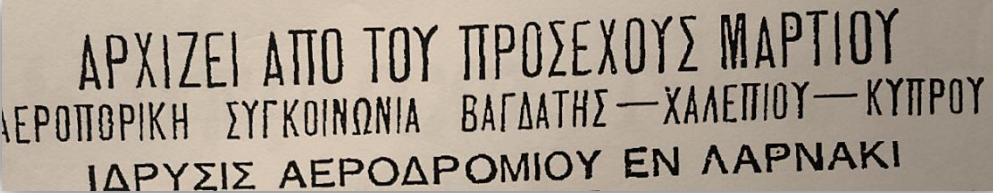
*[...] Η Αγγλία κατέχει τις δύο διόδους της Μεσογείου, το Γιβραλτάρ και το Πορτ Σάιντ. Αλλά αυτά είναι ανεπαρκή για να εξασφαλίσουν τα σκάφη τα οποία θα διασχίζουν τη θάλασσα. Η Μεσόγειος έχει καταντήσει πλέον μια ασήμαντη λίμνη, την οποία το αεροπλάνο*

<sup>17</sup> «Η νέα ταχεία γραμμή Κύπρου – Ευρώπης», *Ελευθερία*, 7.1.31

<sup>18</sup> *Ελευθερία*, 27.6.1936

διασχίζει εντός 24 ωρών. Η Κύπρος δύναται να παίξει αναμφισβήτητα, πρώτης τάξεως ρόλο για την επίβλεψη της ανατολικής Μεσογείου και για την άμυνα της εισόδου της διώρυγας του Σουέζ...<sup>19</sup>.

## V. ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΤΗ ΛΑΡΝΑΚΑ



ΑΡΧΙΖΕΙ ΑΠΟ ΤΟΥ ΠΡΟΣΕΧΟΥΣ ΜΑΡΤΙΟΥ  
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΒΑΓΔΑΤΗΣ—ΧΑΛΕΠΙΟΥ—ΚΥΠΡΟΥ  
ΙΔΡΥΣΙΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΕΝ ΛΑΡΝΑΚΙ

Τον Μάρτιο του 1933 αρχίζει η αεροπορική συγκοινωνία Βαγδάτης - Χαλεπίου - Κύπρου. Σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη αυτή διαδραμάτισε η νεοϊδρυθείσα εταιρεία στη Βαγδάτη υπό την επωνυμία «Iraq Airways Limited». Αεροπλάνα της συγκεκριμένης εταιρείας θα έφθαναν στη Λάρνακα κάθε Πέμπτη πρωί και θα μετέφεραν ταχυδρομείο και επιβάτες. Όσοι επιβάτες θα ταξίδευαν στην Ευρώπη θα επιβιβάζονταν αυθημερόν σε ατμόπλοια για τη μετάβαση τους στον επόμενο προορισμό τους. Το ίδιο θα συνέβαινε και με τους ταχυδρομικούς σάκους. Θερμό ενδιαφέρον, όπως αναφέρεται στο δημοσίευμα επέδειξε και ο βασιλιάς του Ιράκ Φαϊζάλ. Ως αεροδρόμιο θα χρησιμοποιείτο έδαφος πλάτους 300 υαρθών και μήκους 600, παραπλεύρως της οδού Λάρνακας - Αμμοχώστου και σε απόσταση ενός περίπου μιλίου από το δικαστήριο Λάρνακας. Τα αεροπλάνα που θα χρησιμοποιούνταν θα έφεραν τρεις κινητήρες και θα διευθύνονταν από έμπειρους Άγγλους πιλότους. Η Κύπρος θα αποκόμιζε πολλά οφέλη με τη νέα αυτή εναέρια συγκοινωνία, ειδικότερα τους καλοκαιρινούς μήνες, όπου πολλοί στρατιωτικοί μαζί με τις οικογένειές τους θα έρχονταν για διακοπές στην Κύπρο από το Ιράκ<sup>20</sup>. Καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη αυτή έπαιξε η εταιρεία «Α. Λ. Μαντοβάνη και Υιού»<sup>21</sup>, η οποία αντιπροσώπευε την Ιρακινή εταιρεία στην Κύπρο. Έτσι δημιουργείται ένας πρόχειρος αεροδιάδρομος με ιδιωτική πρωτοβουλία της συγκεκριμένης εταιρείας, ο οποίος αποτελεί τον πρόδρομο των πολιτικών αεροδρομίων στην Κύπρο.

<sup>19</sup> Rene La Bruyere, «Η μεγάλη σημασία της Κύπρου - Άλλη οδός προς τας Ινδίας», *Νέος Κυπριακός Φύλαξ*, Λευκωσία, 27.6.36

<sup>20</sup> «Αρχίζει η αεροπορική συγκοινωνία Βαγδάτης - Χαλεπίου - Κύπρου. Ίδρυση αεροδρομίου εν Λαρνακί», *Ελευθερία*, 11.2.1933

<sup>21</sup> Η οικογένεια Μαντοβάνη, της Λάρνακας, έχει παρουσία στην πόλη που ξεπερνά τους δύο αιώνες. Από τον γενάρχη του σκαλιώτικου κλάδου της, Giovanni Antonio Mantovani, ο οποίος εγκαταστάθηκε στην πόλη κατά τον 18ο αιώνα, έως τις μέρες μας, η οικογένεια Μαντοβάνη είναι γνωστή κυρίως για τις ναυτιλιακές και τουριστικές δραστηριότητές της.



Στο βιβλίο του, που έχει τη μορφή απομνημονευμάτων «Όσα φέρνει η μνήμη. Εύθυμες ιστορίες της παλιάς Λάρνακας και άλλες αναμνήσεις» (1991), ο Αντρέας Ο. Ευρυβιάδης αφηγείται λεπτομερώς τη δημιουργία αυτού του πρόχειρου αεροδιαδρόμου στην περιοχή «Καθαρής» στη Λάρνακα:

*[...] Ο πατέρας μου, Οδυσσέας Ευρυβιάδης είχε προσληφθεί από τον οίκο Α.Α. Μαντοβάνη και Υιοί Ατδ., σαν υπεύθυνος του ταξιδιωτικού και τουριστικού τμήματος των γραφείων τους στη Λάρνακα. Ήταν ένας από τους πρώτους Κύπριους που διείδε τη σημασία και τη σπουδαιότητα των αεροπορικών ταξιδιών και αεροσυγκοινωνιών για την Κύπρο. Εκείνη την εποχή καταβαλλόταν μεγάλη προσπάθεια στην παραγωγή νέων τύπων επιβατικών αεροπλάνων, που θα ανταποκρίνονταν στις ανάγκες των αεροπορικών ταξιδιών και των αερομεταφορών και που θα κατακτούσαν την εμπιστοσύνη του κοινού. Όπως θυμούμαι τότε, ο πατέρας μου ήλθε σε επαφή με μια Βρετανική εταιρεία το όνομα της οποίας, αν δεν κάνω λάθος, ήταν η «Μπρίτις Έαργουερκς Ατδ». Αυτή η εταιρεία είχε κατασκευάσει τότε ένα δικινητήριο δωδεκαθέσιο διπλό και είχε καταρτίσει σχέδια, για να το στείλει σε περιοδεία στη Μεσόγειο και στη Μέση Ανατολή, για να προβάλει την ιδέα των αεροπορικών ταξιδιών στην περιοχή μας. Οι προσπάθειες του πατέρα μου πέτυχαν και η Λάρνακα περιελήφθηκε στο πρόγραμμα επισκέψεων αυτού του αεροσκάφους που θα εκτελούσε πτήσεις στην περιοχή μας. Έτσι, περί τα τέλη Μαρτίου, η Λάρνακα έβλεπε με έκπληξη μια ασυνήθιστη δραστηριότητα στην περιοχή της «Καθαρής», (φώτο:Google Earth) εκεί περίπου που βρίσκονται σήμερα τα Διυλιστήρια Πετρελαίου. Εργάτες καθάριζαν μια μεγάλη έκταση γης από τις πέτρες και τα αγριόχορτα, ενώ οδοστρωτήρες συρόμενοι από βόδια ισοπέδωναν τις ανωμαλίες του εδάφους. Άλλοι εργάτες εναπόθεταν χαβάρια πάνω στα καθορισθέντα τμήματα του χωραφιού τα οποία και πάλι ισοπεδώνονταν από τους οδοστρωτήρες.*



Σε μερικές μέρες κάτι που φαινόταν σαν ένας μακρύς στενός δρόμος είχε διαμορφωθεί στο έρημο εκείνο σημείο της περιοχής έξω από τη Λάρνακα<sup>22</sup>.

### Η συμβολή του Οίκου Μαντοβάνη

Αξιωματική είναι η συμβολή αυτή την περίοδο του Οίκου Μαντοβάνη, ο οποίος δραστηριοποιόταν στις ναυτιλιακές και τουριστικές επιχειρήσεις. Η Βρετανική διοίκηση δε, τα τελευταία χρόνια επέδειξε διάθεση στήριξης του τουρισμού και μαζί με τις ειλικρινείς προσπάθειες και την επιμονή του οίκου Μαντοβάνη κατόρθωσε να προσελκύσει επίσης στην Κύπρο διάφορα τουριστικά ατμόπλοια. Χάρη στις προσπάθειες του οίκου Μαντοβάνη, ο οποίος ήταν ο κύριος μοχλός προσέλκυσης τουριστών στην Κύπρο, κατέστη δυνατή η επίσκεψη ατμόπλοιων με τουρίστες σε εβδομαδιαία βάση. Δύο τεράστια σκάφη, πλωτά τουριστικά παλατάκια, το «Βιέννη» και το «Χελούαν» άρχισαν τακτικές εβδομαδιαίες επισκέψεις στην Κύπρο. Το πρώτο είχε τη γραμμή Κύπρος - Κωνσταντινούπολη - Ελλάδα και το άλλο Ιταλία - Ελλάδα - Κύπρος. Με τις νέες αυτές γραμμές δόθηκε ώθηση στον τουρισμό προς όφελος της οικονομίας του νησιού, η οποία είχε υποστεί σκληρή δοκιμασία, λόγω της διεθνούς οικονομικής κρίσης<sup>23</sup>.

<sup>22</sup> Αντρέας Ο. Ευρυβιάδης, *Όσα φέρνει η μνήμη. Εύθυμες ιστορίες της παλιάς Λάρνακας και άλλες αναμνήσεις*, Λάρνακα, 1991, σσ. 29-30

<sup>23</sup> «Νέα ώθησις εις τον τουρισμόν», *Παρατηρητής*, 18.6.1932

## VII. ΤΑ ΠΡΩΤΑ «ΚΡΑΤΙΚΑ» ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Η ΚΥΠΡΟΣ ΘΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗ ΩΣ ΒΑΣΙΣ  
ΔΙΑ ΤΗΝ ΒΡΕΤΤΑΝΙΚΗΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΝ  
ΘΑ ΙΔΡΥΘΟΥΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΕΙΣ ΔΙΑΦΟΡΑ ΜΕΡΗ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ

Με γοργά βήματα ωρίμασε επιτέλους η ιδέα για την ίδρυση περισσότερων αεροδρομίων σε διάφορα μέρη του νησιού. Η Βρετανική κυβέρνηση στο Λονδίνο πήρε την απόφαση όπως χρησιμοποιήσει την Κύπρο ως αεροπορική βάση για ολόκληρη τη Μεσόγειο. Από τα μέσα του 1933 η Βρετανική διοίκηση στο νησί, έχοντας οδηγίες από το Λονδίνο άρχισε τις ενέργειες για την εξεύρεση κατάλληλων γήπεδων, τα οποία θα μετατρέπονταν σε αεροδρόμια. Σχετικά δε, βολιδοσκόπησε τους ιδιοκτήτες μεγάλης έκτασης έξω από τη Λεμεσό και ζήτησε από αυτούς προσφορές για την αγορά του συγκεκριμένου χώρου. Ήταν ειλημμένη η απόφαση για ίδρυση αεροδρομίου και στη Λεμεσό, το οποίο δεν θα χρησιμοποιείτο αποκλειστικά για εμπορικούς σκοπούς, αλλά θα χρησιμοποιείτο και ως πολεμική αεροπορική βάση. Η Βρετανική κυβέρνηση είχε αποφασίσει τότε όπως κατασκευαστούν δύο αεροδρόμια στη Λευκωσία, δύο στην Πάφο και από ένα στη Λάρνακα και στην Αμμόχωστο<sup>24</sup>.

### Η ΚΥΠΡΟΣ ΔΙΑΜΕΣΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΙΑ ΡΕΚΟΡ ΔΙΑΠΤΗΣΕΩΣ ΑΠΟ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΙΝΔΙΑΣ

Μία πτήσις, ή οποία εἶναι ἐπιτυχὴ τὸν ἐπιδοκίμων σκοπὸν τῆς, θὰ καταρτίσῃ πᾶν προηγούμενον ρεκόρ, θὰ γίνῃ προσεχῶς. Καθ' ἃ ἀνεκρίνωσε πρὸς τὸν ἐν Λάρνακῃ συνερχάτην μας κ. *Widson* ὁ ἀεροπόρος—πλότος κ. Νέβ.λ Στάκ ἡ Βρετανικὴ Ἑταιρεία ἡ κατασκευάζουσα ἀεροπλάνου τύπου «*Air Speed Courier*» ἀνέθεσεν εἰς αὐτὸν τὴν πρὸς πραγματοποιήσασιν νέας ἐπιδόσεως, διαίτησιν ἀπὸ Λονδίνου εἰς Καράσι τῶν Ἰνδιῶν ἐντὸς 2 1/2 ἡμερῶν μὲ ἐπάνοδον ἀπὸ Καράσι εἰς Λονδίον ἐντὸς ἐξέδρων 2 1/2 ἡμερῶν. Ἡ διαίτησις θὰ γίνῃ μὲ ταχύτητα 150 μιλίων τὴν ὥραν.

Ὁ πλότος κ. Στάκ ἐπληροφόρησε τὸν συνερχάτην μας ὅτι «θὰ δελεάσῃ τὴν διαίτησιν μέσον Κύπρου προσγειούμενος εἰς τὸ ἀεροδρόμιον τῆς *Αἰαργουέρας* Ἰτὸ ἐν Λάρνακῃ, ὅτι ἡ διαίτησις Ἄγγλιας—Ἰνδιῶν μέσον Κύπρου ἀποτελεῖ πάντοτε τὴν καλύτεραν ὁδὸν καὶ ὅτι τὸ ἀεροδρόμιον Λάρνακῆς μὲ τὴν προσεχὴ ἐπέκτασίν του θὰ καταστή ἐν τῶν ἀσφαλεστέρων καὶ χρησιμωτέρων ἀεροδρομίων ἐν τῇ Ἀνατολικῇ Μεσογείῳ».

Ὁ πλότος κ. Στάκ κατέχει πέντε ἐναερίου ἐπιδόσεις ταχύτητος, μεταξύ τῶν ὁποίων καὶ μίαν διὰ μοινοθεσίῳ ἀεροπλάνου τύπου *Μοθ* ἀπὸ Λονδίνου εἰς Ἰνδίας τὸ 1924. Πρὸ ἡμερῶν ὁ διασημότερος ἐν τῷ κόσμῳ ἀεροπόρος *Sir Charles Kingsford-Smith*, ἐκτελὼν διαίτησιν ἀπὸ Ἀγγλιας εἰς Ἀυστραλίαν ἐντὸς 7 ἡμερῶν δῆλυνσε τὴν ἀπὸ Λονδίνου εἰς Καράσι ἀπόκασιν ἐντὸς 4 ἡμερῶν ὧς ἔξῃ: Πρώτη ἡμέρα Ἀγγλία—Βοινδήσιον 1100 μίλια, δευτέρα ἡμέρα Βοινδήσιον—Βαγγάτη 1600 μίλια, τρίτη ἡμέρα Βαγγάτη—Γκουατάρ 1200 μίλια, καὶ τετάρτη Γκουατάρ—Καράσι 350 μίλια. Ὁ πλότος κ. Στάκ εἶναι ἀεροπόρος ἀπὸ τοῦ 1914. Ὑπερηρεί σήμερον εἰς τὴν *Pilotage Ltd* ἀντὶ ἐτήσιας ἀποδοχῆς: λ 1400, πλὴν τῶν ὀδοιπορικῶν κτλ

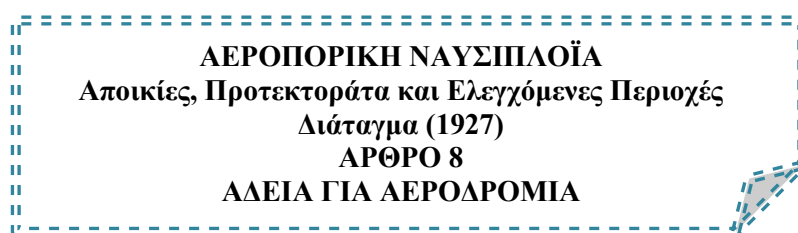
<sup>24</sup> *Πρωινή*, 13.10.1933

Μέσα στη διετία 1933 - 1935 εγκαθιδρύονται νέες τακτικές αεροπορικές συγκοινωνίες της Κύπρου με το αεροδρόμιο Αλμάζα της Ηλιούπολης Αιγύπτου αλλά και της Παλαιστίνης. Ο τότε εκτελών χρέη κυβερνήτη της Κύπρου W. D. Battershill, ενέκρινε σχετική άδεια όπως τα αεροπλάνα της εταιρείας Misr Airways S.A.C. θα χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο της Λάρνακας και άλλα μέρη της Κύπρου για περίοδο έξι μηνών αρχής γενομένης από τις 8 Απριλίου 1935<sup>25</sup>.

Μέχρι και το 1936 είχαν ήδη ισοπεδωθεί εκτάσεις σχεδόν σε όλο το νησί για να φιλοξενήσουν στην ουσία πρόχειρους αεροδιαδρόμους, για την προσγείωση και απογείωση αεροπλάνων. Ένας τέτοιος αεροδιάδρομος αποφασίστηκε να κατασκευαστεί κοντά στο χωριό Αχερίτου της επαρχίας Αμμοχώστου. Για τον σκοπό αυτό ανατέθηκε στον διευθυντή των δημοσίων έργων όπως προβεί στις δέουσες ενέργειες για την κατασκευή του έργου<sup>26</sup>.

Η μεγάλη σημασία της Κύπρου ως συγκοινωνιακού κόμβου αποδείχτηκε περίτρανα και στην περίπτωση της επιλογής του αεροδρομίου της Λάρνακας ως ενδιάμεσου σταθμού στην προσπάθεια κατάρριψης του ρεκόρ πτήσεως Λονδίνου - Ινδίας. Ο πιλότος Thomas Neville Stack και η κατασκευάζουσα Εταιρεία Air Speed Courier θα επιχειρούσαν να σπάσουν το ρεκόρ μέσω Κύπρου. Θεωρήθηκε ως η καλύτερη οδός και συγκεκριμένα το αεροδρόμιο Λάρνακας εκτιμήθηκε μετά την επέκτασή του, ως το ασφαλέστερο και χρησιμότερο αεροδρόμιο στην ανατολική Μεσόγειο<sup>27</sup>!

Η σχετική άδεια της Πολιτικής Αεροπορίας, που εκδόθηκε για την ίδρυση του αεροδρομίου στη Λάρνακα, έδινε με κάθε λεπτομέρεια το νομοθετικό πλαίσιο κατασκευής και λειτουργίας του, όπως ήταν το όνομα της διαχειρίστριας Βρετανικής εταιρίας «Airwork Limited», τα ναύλα των αεροσκαφών που θα χρησιμοποιούσαν το αεροδρόμιο καθώς και οι εγκαταστάσεις, που θα ανεγείρονταν στην περιοχή του αεροδρομίου:



<sup>25</sup> «Εγκαθιδρύεται τακτική αεροπορική συγκοινωνία εν Κύπρω», *Κυπριακός Τύπος*, 13.4.1935

<sup>26</sup> *Ελευθερία*, 25.4.1936

<sup>27</sup> «Η Κύπρος διάμεσος σταθμός διά ρεκόρ διαπτήσεως από το Λονδίνο εις τας Ινδίας», *Ελευθερία*, 25.10.1933

*Κατά την ενάσκηση της εξουσίας, που έχει ανατεθεί στον Κυβερνήτη από το διάταγμα περί Αεροπορικής Ναυσιπλοΐας (Αποικίες, Προτεκτοράτα και Ελεγχόμενες περιοχές) του 1927, ο κυβερνήτης με χαρά παραχώρησε την ακόλουθη άδεια:*

*I. Το οικόπεδο που βρίσκεται στη Λάρνακα και περιγράφεται στο πρώτο Παράρτημα, με την παρούσα εγκρίνεται ως αεροδρόμιο (εφεξής «αεροδρόμιο»), που χρησιμοποιείται ως κανονικός τόπος εκφόρτωσης ή αναχώρησης με αεροσκάφος, που μεταφέρει επιβάτες για λογαριασμό τρίτου την περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 5 του παρόντος εγγράφου*

*II. Η Airwork Limited, μια Βρετανική Εταιρεία του αεροδρομίου Heston, Hounslow, Middlesex, Αγγλία, είναι ο δικαιούχος άδειας χρήσης (εφεξής «η άδεια»)*

*III. Η παρούσα άδεια υπόκειται στους ακόλουθους κανονισμούς:*

- Ότι ο δικαιούχος άδειας χρήσης θα πρέπει να διατηρεί ανά πάσα στιγμή και με δαπάνη του δικαιούχου άδειας χρήσης το αεροδρόμιο, χωρίς εμπόδια και δεν πρέπει να καλλιεργεί σε κανένα σημείο του εδάφους στο αεροδρόμιο*
- Δεν πρέπει να ανεγείρεται κανένα κτίριο στο αεροδρόμιο, εκτός εάν τα σχέδια και οι προδιαγραφές αυτού του κτιρίου έχουν προηγουμένως υποβληθεί και εγκριθεί από τον Διοικητή*
- Ότι η ανέγερση οποιουδήποτε κτιρίου στο αεροδρόμιο υπόκειται στους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς σχετικά με τα κτίρια*
- Κάθε προσγείωση αεροσκάφους στο αεροδρόμιο θα υπόκειται σε τελωνειακό έλεγχο*
- Ότι ο δικαιούχος άδειας χρήσης πρέπει ανά πάσα στιγμή να διατηρεί το αεροδρόμιο ανοιχτό για δημόσια χρήση*
- Ότι ο δικαιούχος άδειας χρήσης θα δικαιούται να χρεώνει και να λαμβάνει τα τέλη προσγείωσης που καθορίζονται στο δεύτερο Παράρτημα και τα τέλη στέγασης που προβλέπονται στο τρίτο Παράρτημα από αεροσκάφος που προσγειώνεται στο αεροδρόμιο ή χρησιμοποιεί το αεροδρόμιο*
- Ότι τα τέλη προσγείωσης που καθορίζονται στο δεύτερο Παράρτημά και τα τέλη στέγασης που καθορίζονται στο τρίτο Παράρτημα ισχύουν για τα βρετανικά και ξένα αεροσκάφη*
- Το αντίγραφο του δεύτερου και τρίτου εγγράφου θα εκτίθεται από τον δικαιούχο άδειας χρήσης σε εμφανές σημείο στο αεροδρόμιο*
- Οι κατάλληλες συσκευές πρώτων βοηθειών πρέπει να φυλάσσονται από τον δικαιούχο άδειας χρήσης στο αεροδρόμιο*

*IV. Η παρούσα άδεια υπόκειται στις πρόνοιες της περί Αεροπορικής Ναυσιπλοΐας Διάταξης (Αποικίες, Προτεκτοράτα και Ελεγχόμενες Περιοχές) του 1927 και σε οποιονδήποτε κανονισμό και οδηγίες*

*V. Η παρούσα άδεια ισχύει για περίοδο δώδεκα μηνών από την ημερομηνία της παρούσας και σε κάθε ανανέωση μπορεί να ανανεωθεί για περίοδο που δεν υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες<sup>28</sup>.*

Έτσι, προς το τέλος του 1935 εντάθηκαν οι εργασίες για την κατασκευή του πρώτου «κρατικού» αεροδρομίου στη Λάρνακα. Είχε επιλεγεί μια έκταση 860 στρεμμάτων παρά τον Ιππόδρομο Λάρνακας, η οποία ανήκε στον κύριο Ιάκωβο Δημητρίου. Οι διαπραγματεύσεις μέσω επιδιαιτητών έπρεπε να ολοκληρωθούν μέχρι τις 15 Δεκεμβρίου 1935. Εμπειρογνώμονες αρχιμηχανικοί της αιγυπτιακής εταιρείας *Misr Airways S.A.C*, που κατέφθασαν στην Κύπρο, εξέφρασαν την άποψη ότι η συγκεκριμένη περιοχή ήταν ιδανική για προσγειώσεις και απογειώσεις αεροπλάνων οποιουδήποτε μεγέθους<sup>29</sup>.

Με την ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων για την εξαγορά της συγκεκριμένης έκτασης από τη Βρετανική διοίκηση, άρχισαν μέσα στο 1936 οι εργασίες για την κατασκευή του πρώτου «κρατικού» αεροδρομίου στο χώρο πλησίον της αλυκής Λάρνακας. Σημαντική εξέλιξη για την κατασκευή του αεροδρομίου υπήρξε η κατεδάφιση των κερκίδων του Ιπποδρόμου Λάρνακας, η οποία ήταν αναγκαία για να καταστήσει ευδιάκριτο το αεροδρόμιο στα αεροπλάνα, που προσέγγιζαν τον χώρο προσγείωσης<sup>30</sup>.

Το 1936 υπήρξε μια κρίσιμη χρονία για την εξέλιξη των αεροπορικών συγκοινωνιών στην Κύπρο. Η απόφαση να καταστεί η Κύπρος κόμβος μεγάλων αεροπορικών συγκοινωνιών ήταν ειλημμένη τόσο από την Βρετανική διοίκηση στην Κύπρο όσο και από την κυβέρνηση στο Λονδίνο. Ανώτεροι Βρετανοί υπάλληλοι δήλωναν πλέον ευθαρσώς ότι η Κύπρος είναι μια ισχυρή στρατηγική βάση και επιβάλλεται να καταστεί η ισχυρότερη στον κόσμο<sup>31</sup>.

<sup>28</sup> *The Cyprus Gazette*, αρ. 2417, Λευκωσία, 12.4.1935, σσ. 248-249

<sup>29</sup> *Ελευθερία*, 30.11.1935

<sup>30</sup> «Το αεροδρόμιο Λάρνακος – Ισοπεδούται έκτασις 400 στρεμμάτων», *Ελευθερία*, 16.6.1936

<sup>31</sup> *Ελευθερία*, 30.8.1936

## Η ΚΥΠΡΟΣ ΚΑΘΙΣΤΑΤΑΙ ΚΟΜΒΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ 240 ΧΙΛ. ΛΙΡΑΙ ΔΙ' ΕΠΙΣΚΕΥΗΝ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΤΗΣ

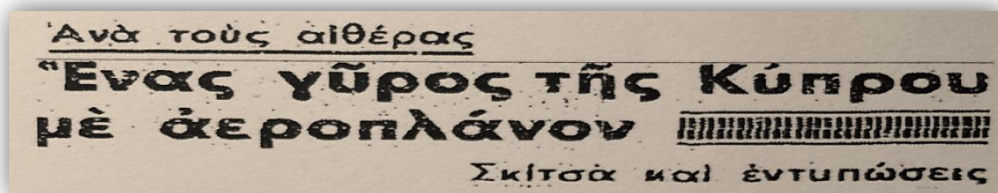
Μέσα σε αυτό το γεωστρατηγικό σχέδιο, αποφασίστηκε η δαπάνη £240.000 για την επισκευή των αεροδρομίων της Κύπρου, ενώ οι «Αυτοκρατορικές Εναέριες Συγκοινωνίες», οι «Imperial airways», μελέτησαν σχέδια ώστε να χρησιμοποιήσουν την Κύπρο ως ενδιάμεσο σταθμό που θα ένωνε την Ευρώπη με την Ινδία, την Αυστραλία και την Αφρική. Όπως αναφέρεται σε σχετικό δημοσίευμα της εφημερίδας «Ελευθερία», η Βρετανική εταιρεία θα αποκόμιζε μεγάλα οικονομικά οφέλη από αυτή την απόφαση. Εκτός όμως από αυτό, υπήρξε και ένας πολύ σημαντικός γεωστρατηγικός λόγος για την συγκεκριμένη πολιτική απόφαση, καθότι μετά την υπογραφή της αγγλοαιγυπτιακής συνθήκης (28.8.36) η Αίγυπτος είχε απολέσει τη σημασία για τα Βρετανικά συμφέροντα, την οποία κατείχε προηγουμένως, αφού με τη συνθήκη διευρυνόταν η ανεξαρτησία της Αιγύπτου:

*Διά της συνθήκης τερματίζεται η στρατιωτική κατοχή της Αιγύπτου υπό της Αγγλίας και αποκαθίσταται συμμαχία μεταξύ των δύο χωρών διάρκειας είκοσι ετών. [...] Προς εξασφάλιση της άμυνας της Διώρυγας του Σουέζ η Αγγλία εξουσιοδοτείται να διατηρεί στη ζώνη στρατιωτικές δυνάμεις<sup>32</sup>.*

Εν τω μεταξύ, οι ειδικοί εμπειρογνώμονες της εταιρείας αρχικά εξέτασαν την καταλληλότητα των αεροδρομίων Λευκωσίας και Λάρνακας και η εταιρεία «Imperial Airways» ήταν πρόθυμη να αναλάβει τη δαπάνη για την επισκευή και την επέκταση αυτών των αεροδρομίων.

Ο μικρός τότε αερολιμένας Λάρνακας εξυπηρέτησε την Κύπρο πολύ καλά, μέχρι το τέλος του Β' Παγκόσμιου Πολέμου. Εγκαταλείφθηκε λίγο μετά, όταν η Βρετανική διοίκηση της Κύπρου αποφάσισε, για διάφορους λόγους, να αναπτύξει το στρατιωτικό αεροδρόμιο Λευκωσίας ως τον κύριο διεθνή αερολιμένα της Κύπρου.

<sup>32</sup> Afaf Lutfi Sayyid-Marsot, *Egypt's Liberal Experiment, 1922-1936*, California, 1977, σ. 6



Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει αυτή την περίοδο η άφιξη των τεσσάρων Βρετανικών πολεμικών αεροπλάνων στην πρωτεύουσα, τα οποία πραγματοποιούσαν μικρές πτήσεις πάνω από την Κύπρο και σε αυτές προσκαλούνταν κυρίως κυβερνητικοί υπάλληλοι αλλά και πολίτες. Οι περιγραφές από αυτές τις πτήσεις, οι οποίες προκάλεσαν μεγάλο ενδιαφέρον μεταξύ των Κυπρίων, είναι χαρακτηριστικές:

*Χθες, όταν πια συγκεντρωθήκαμε στο αεροδρόμιο λίγο πριν από την ώρα της απογειώσεως, η έκπληξη ήταν αρκετά ακόμη κι όταν και από κείνους ακόμη που μέχρι το απόγευμα της προηγούμενης μέρας ήτανε με το σπαθί στο χέρι να πετάζουν, 6-7 δεν φάνηκαν στον ορίζοντα. Τα σχόλια φυσικά έδωσαν και πήραν εις βάρος τους. Επειδή ήτανε πολλοί χωρίστηκαν σε ομάδες, οι αετοί, από 15 καθεμία. Το αεροπλάνο έκανε τέσσερις πτήσεις γι' αυτούς γύρω από τη Λευκωσία. Κατόπιν έγινε άλλη πτήση ειδική, στην οποία έλαβαν μέρος τέσσερις Άγγλοι και δύο Κύπριοι, ένας από τους οποίους είναι ο πρώτος γραμματέας του Διοικητηρίου κύριος Αργυρίδης. Αυτοί φάνηκαν και πιο τυχεροί, γιατί περιτρέζανε σχεδόν ολάκερη τη νήσο, περάσανε πάνω από την ολόδροση Μαραθάσα, στες διάφορες εζοχές, φθάσανε στον κόλπο του Μόρφου κλπ. Προτού επιστρέψουν από το αεροδρόμιο οι κυβερνητικοί υπάλληλοι διαδόθηκε στη Λευκωσία πως το αεροπλάνο έπεσε. Από στόμα σε στόμα διαδόθηκε το νέο σαν αστραπή. Σκοτώθηκαν όλοι τους! Το αεροπλάνο γένηκε συντρίμμια. Αυτοί που δεν τόλμησαν να πετάζουν, ήτανε στις δόξες τους. Τη γλίτωσαν. Ύστερα από λίγο όμως όλοι στράφηκαν στο γραφείο τους σόοι και αβλαβείς. Οπότε οι συνετοί μάθανε ότι η αναγκαστική προσγείωση έγινε από άλλο αεροπλάνο, από τα μικρά τύπου Βίνσεντ, σε ένα χωριό μεταξύ Φιλιάς και Κατωκοπιάς από βλάβη<sup>33</sup>.*

Περί τις αρχές Αυγούστου του 1936 άρχισαν να κάνουν πιο συχνή την εμφάνισή τους πολεμικά αεροπλάνα της Βρετανικής Αεροπορίας. Ένα από αυτά τα Βρετανικά

<sup>33</sup> «Αγγλικά αεροπλάνα θα εκτελέσουν μικράς πτήσεις υπεράνω της Λάρνακος», *Πρωινή*, 28.7.1936



βομβαρδιστικά, το οποίο βρισκόταν στο αεροδρόμιο Λευκωσίας θα εκτελούσε την πτήση για το αεροδρόμιο Λάρνακας, ούτως ώστε να εξεταστεί λεπτομερώς το συγκεκριμένο αεροδρόμιο, το οποίο βρισκόταν τότε στα πρώτα στάδια λειτουργίας του. Σε αυτό επέβαιναν ο ανώτατος διοικητής σμηναρχιών Sir Robert Brooke Porham και πολλοί εμπειρογνώμονες για την κατασκευή αεροδρομίων<sup>34</sup>. Μετά από λίγες μέρες αποφασίστηκε η παραμονή των Βρετανικών βομβαρδιστικών αεροπλάνων στο αεροδρόμιο Λευκωσίας, έτσι ώστε να ολοκληρωθεί η εργασία λήψεως φωτογραφιών και εναέριας χωρομέτρησης. Στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας χαρακτηρίστηκαν ως «ελώδεις» και «νοσογόνες» αρκετές περιοχές της Κύπρου, όπως η περιφέρεια Ακρωτηρίου και Επισκοπής, η περιοχή Δαλίου, Νήσου και Ποταμιάς και η περιφέρεια αλυκής Λάρνακας. Όταν ολοκληρώθηκε η χωρομέτρηση, τα αποτελέσματα της στάλθηκαν για μελέτη στο υπουργείο Αεροπορίας στο Λονδίνο<sup>35</sup>.

Παράλληλα, την ίδια περίοδο είχε ληφθεί απόφαση το αεροδρόμιο της Λευκωσίας να εφοδιαστεί με υπόστεγα, ηλεκτρικές εγκαταστάσεις και μετεωρολογικές υπηρεσίες. Η Βρετανική εταιρεία «Imperial Airways» ανέλαβε την ευθύνη να ανεγείρει εργοστάσια για την επισκευή στρατιωτικών και μη στρατιωτικών αεροπλάνων, υπό τον όρο όπως η Βρετανική διοίκηση στην Κύπρο καταβάλει μέρος της δαπάνης αυτής, η οποία ανερχόταν στις £250.000<sup>36</sup>. Αν υπολογιστεί όμως, ότι τα έσοδα του νησιού για το 1936 ήταν μόνο £750.000, θα ήταν απίθανο να δαπανηθεί ένα τέτοιο ποσό. Έτσι, πήραν για λίγο αναβολή τα σχέδια των Βρετανών για τις βελτιώσεις στο αεροδρόμιο Λευκωσίας, σε μια δύσκολη ούτως ή άλλως δεκαετία από οικονομικής απόψεως για την Κύπρο.

Άξια αναφοράς χρήζει μια συνέντευξη με έναν αξιωματικό της Βρετανικής Αεροπορίας, ο οποίος βρισκόταν στο νησί ως μέλος μιας αποστολής που μελετούσε και φωτογράφιζε περιοχές που ήταν υποψήφιες να φιλοξενήσουν αεροδρόμια στο νησί. Πλέον, οι Βρετανοί εξετάζουν πιο επισταμένα και με περισσότερη ταχύτητα τη δημιουργία αεροδρομίων, λόγω κυρίως της σημασίας που απέκτησε η Κύπρος μετά και την Αγγλοαιγυπτιακή συνθήκη του 1936.

---

<sup>34</sup> *Ελευθερία*, 2.8.1936

<sup>35</sup> *Ο.π.*, 25.8.1936

<sup>36</sup> *Ο.π.*.

Τις ημέρες που επρόκειτο να γίνουν οι διάφορες πτήσεις των στρατιωτικών αεροπλάνων για τους κυβερνητικούς υπαλλήλους και για τους πολίτες, το αεροδρόμιο Λευκωσίας παρουσίαζε πανηγυρική όψη. Άντρες και γυναίκες, άλλοι γιατί θα ταξίδευαν στον αέρα, άλλοι από περιέργεια, είχαν περικυκλωμένα τα αεροπλάνα και κουβεντιάζαμε για ζητήματα της αεροπορίας. Και νόμιζε κανείς πως ήταν απόφοιτοι κάποιας σχολής Ικάρων! Οι μόνοι που παρακολουθούσαν τις κινήσεις των αεροπλάνων χωρίς να μιλούν ως εμπειρογνώμονες ήταν οι χωρικοί, που μια και έρχονταν στη Λευκωσία έπαιρναν κατάλληλη την ευκαιρία να ικανοποιήσουν την περιέργεια τους για τα αεροπλάνα. Κάποιοι εξ αυτών εξέφραζαν το θαυμασμό τους:

-Θεέ μου και κύριε μου! Ιντα πράγματα μας κάμνει τούτη η Ευρώπη;

Η και από την άλλη ακούς τον διάλογο:

-Θα πετάξεις Νίκο; Βέβαια. Υπέγραψα από προχθές τη φόρμα![...]

Και τώρα ας έρθουμε στους αεροπόρους. Είναι όλοι ευγενέστατοι και καλοσυνάτοι και προσπαθούν να ικανοποιήσουν τους πάντες. Ο αρχηγός τους, σμήναρχος Morton, 35 περίπου ετών, είναι υπόδειγμα καλοσύνης. Τον αντικαθιστά ο σμήναρχος Νίζον, που πάντα σε δέχεται με το χαμόγελο. Ένα πρωί κουβεντιάζαμε μαζί για τις πτήσεις τους στην Κύπρο.

-Εδώ κυρίως ήρθαμε, μου έλεγε, για να πάρουμε φωτογραφίες και να κάνουμε σχεδιαγράφιση της νήσου. Θα μείνουμε ως τις 28 του Αυγούστου, αν παραστεί όμως ανάγκη θα παρατείνουμε ακόμη την παραμονή μας. Κάθε φορά που απογειώνονται τα μικρά αεροπλάνα οι ειδικοί παίρνουν φωτογραφίες.

-Μπορείτε να μας πείτε τίποτε για τις εισηγήσεις να κατασκευαστούν στην Κύπρο αεροδρόμια;

-Επισήμως δεν ξέρουμε τίποτα. Δεν πρέπει όμως να εκπλαγείτε αν ακούσετε στο μέλλον ότι αποφασίστηκε να κατασκευαστούν δύο ή τρία αεροδρόμια στην Κύπρο.

-Είναι αλήθεια ότι θα σταθμεύουν συνεχώς 12 στρατιωτικά αεροπλάνα στη Λάρνακα και 12 στη Λευκωσία;

-Και αυτό δεν το ξέρουμε, δεν αποκλείεται όμως να γίνει.

Μια άλλη μέρα βλέπουμε τους αξιωματικούς συναθροισμένοι στο ξενοδοχείο Palace. Άλλοι κρατούν στη μασχάλη τους χάρτες άλλοι δέματα από

*φωτογραφίες και άλλοι διαβήτες και άλλα όργανα. Ο σμήναρχος Morton δίδει διαρκώς οδηγίες για σχέδια, φωτογραφίες, πτήσεις κλπ<sup>37</sup>.*

Η εφημερίδα «Ελευθερία» στις 9 Μαρτίου 1937, αναδημοσιεύει ένα σημαντικό άρθρο από το αγγλικό περιοδικό «Cavalcade» με τίτλο «Προπαρασκευαί», που αναφερόταν στις αεροπορικές εγκαταστάσεις στην Κύπρο, σε μια περίοδο που τα σύννεφα ενός νέου πολέμου μαζεύονταν και πάλι στην Ευρώπη.

Αναφέρεται σχετικά ότι, το κόστος των £250.000 για την ανάπτυξη και την ενίσχυση του αεροδρομίου στη Λευκωσία αποφασίστηκε όπως αναληφθεί από κοινού από την αιγυπτιακή εταιρεία Misr Airways και το Βρετανικό υπουργείο Αεροπορίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι, στο εν λόγω δημοσίευμα γίνεται αναφορά για την έναρξη των εργασιών κατασκευής υπόγειου καταφυγίου για 50 αεροπλάνα, καθώς προβλεπόταν ότι προσεχώς στην Κύπρο θα στάθμευε μεγάλη αεροπορική δύναμη. Για την προστασία αυτής της δύναμης θα χρειάζονταν αντιαεροπορικές δυνάμεις καθώς και αύξηση του αριθμού των στρατευμάτων ξηράς<sup>38</sup>.

Από γεωστρατηγική σκοπιάς η αναβάθμιση και η ανάπτυξη των αεροδρομίων στην Κύπρο ως αεροπορική βάση των Βρετανών ήταν αναπόφευκτη και για έναν ακόμη λόγο, όπως αναλύεται στο πιο πάνω άρθρο και έχει ήδη επισημανθεί σε πιο πάνω ενότητα: η διπλωματική έριδα της μεγάλης Βρετανίας με την Ιταλία, κατά τη διάρκεια του Ιταλοαβησσυνιακού πολέμου δίδαξε τους Βρετανούς ότι σε περίπτωση πολεμικής σύρραξης με την Ιταλία η στρατηγική σημασία της Μάλτας θα είχε χαθεί, αφού απείχε μόνο 30 λεπτά από τα αεροδρόμια του Μουσολίνι. Έτσι, η Κύπρος απέμεινε η μόνη ασφαλής ναυτική και αεροπορική βάση των Βρετανών στην Μεσογείο.

### **VIII. Η ΑΦΙΞΗ ΤΩΝ ΠΡΩΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΙ Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΚΥΠΡΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ**

Οι πρώτες αεροπορικές εταιρείες που αφίχθησαν στην Κύπρο ήταν η «Imperial Airways», η οποία ξεκίνησε δοκιμαστικές πτήσεις προς την Κύπρο από το 1930 και η Αιγυπτιακή «Misr Airwork», η οποία άρχισε κανονικά δρομολόγια προς την Κύπρο το 1936. Η «Εταιρεία Κυπριακών Αερογραμμών» (Cyprus Airways), η οποία ιδρύθηκε το 1948 και ήταν ο εθνικός αερομεταφορέας της Κύπρου μέχρι και τη

<sup>37</sup> «Μαζί με άγγλους αξιωματικούς της αεροπορικής αποστολής εις Κύπρον», *Ελευθερία*, 18.8.1936

<sup>38</sup> «Προπαρασκευαί», *Ελευθερία*, 9.3.1937

διάλυσή της το 2015, ήταν η τρίτη μεγάλη εταιρεία που χρησιμοποίησε τα κυπριακά αεροδρόμια. Είναι όμως αυτή που συνέδεσε το όνομά της με την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των δύο μεγάλων αεροδρομίων της χώρας: της Λευκωσίας και της Λάρνακας.

### Imperial Airways

Το 1924 η Βρετανία προχώρησε στη συγχώνευση όλων των υπάρχουσών αεροπορικών εταιρειών και δημιούργησε την κρατική «Imperial Airways». Στη διεύθυνση της εταιρείας συμμετείχαν εκπρόσωποι των τεσσάρων εταιρειών και κυβερνητικά στελέχη. Ο οργανισμός είχε αρχικό κεφάλαιο £1.000.000 και ο πρώτος σκοπός του ήταν να εγκαθιδρύσει εναέρια συγκοινωνία σε όλη την αυτοκρατορία σε μια υγιή βάση<sup>39</sup>. Η «Imperial Airways» μέχρι και το 1939, όπου και συγχωνεύτηκε με την «British Airways» σε «British Overseas Airways Corporation» (BOAC), είχε ήδη στο ενεργητικό της μακρινά αεροπορικά δρομολόγια, όπως ήταν η Ν. Αφρική, η Ινδία και η Άπω Ανατολή<sup>40</sup>. Οι πρώτες πτήσεις της «Imperial Airways» στην Κύπρο το 1930 και εντεύθεν είχαν να κάνουν με τη μεταφορά του ταχυδρομείου, ήταν δηλαδή ταχυδρομικές αεροπορικές γραμμές και τα αεροσκάφη χρησιμοποιούσαν τις παραθαλάσσιες πόλεις ή τις αλυκές του νησιού. Αργότερα, όταν κατασκευάστηκαν τα πρώτα «κρατικά» αεροδρόμια έκαναν την εμφάνισή τους μεγαλύτερα αεροσκάφη, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της αεροπορικής σύνδεσης της Κύπρου με τον υπόλοιπο κόσμο. Το 1932 η Κύπρος είχε ήδη συμβατική αεροπορική γραμμή για τη μεταφορά του ταχυδρομείου, μέσα στο πλαίσιο της αεροπορικής γραμμής Λονδίνου - Ινδίας. Ακολουθεί ενδεικτική αλληλογραφία του 1932 κατοίκων του νησιού, όπως είναι αναρτημένη σε βρετανικό ιστότοπο συλλογής γραμματοσήμων<sup>41</sup>:



<sup>39</sup> *Flight International Magazine*, 3.4.1924

<sup>40</sup> John Stroud, *Annals of British and Commonwealth Air Transport 1919–1960*, London, Putnam, 1962, σ. 613

<sup>41</sup> <http://www.nzstamps.org.uk/air/external/eastern/cyprus.html>, ημερομηνία προσβασης: 5.7.2017



## Misr Airwork

Ο Alan Muntz, πρόεδρος της Airwork<sup>42</sup>, επισκέφθηκε την Αίγυπτο το 1931, εξεφράζοντας την πρόθεσή του να ξεκινήσει μια νέα αεροπορική εταιρεία στη χώρα. Η νέα επιχείρηση ονομάστηκε «Misr Airwork», με το «Misr» να σημαίνει «Αιγύπτιος» στα αιγυπτιακά. Στις 31 Δεκεμβρίου 1931, η κυβέρνηση χορήγησε στη νέα εταιρεία την αποκλειστικότητα των αερομεταφορών<sup>43</sup>. Ένα τμήμα της «Misr Airwork» με την επωνυμία «Misr Airlines» ιδρύθηκε στις 7 Ιουνίου 1932, «για να προωθήσει το πνεύμα της αεροπορίας μεταξύ της αιγυπτιακής νεολαίας», καθιστώντας την τον έβδομο αερομεταφορέα στον κόσμο<sup>44</sup>. Η έδρα της «Misr Airwork, S.A.E.» ήταν στο αεροδρόμιο Almaza Heliopolis στο Κάιρο<sup>45</sup>.

Η αρχική επένδυση της εταιρείας ανερχόταν σε £20.000, ενώ η ιδιοκτησία χωρίστηκε μεταξύ της Misr Bank (85%), της Airwork (10%) και Αιγυπτίων ιδιωτών επενδυτών (5%). Οι επιχειρήσεις ξεκίνησαν τον Ιούλιο του 1933, συνδέοντας αρχικά το Κάιρο με την Αλεξάνδρεια και τη Μέρσα Ματρούχ. Μέχρι τον Αύγουστο του ίδιου έτους, οι πτήσεις Καΐρου – Αλεξάνδρειας πραγματοποιούνταν δύο φορές την ημέρα. Στα τέλη του 1933, εγκαινιάστηκε μια πτήση δύο φορές την εβδομάδα, που συνέδεε το Κάιρο με την πόλη Ασσουάν<sup>46</sup>.

Οι διαδρομές Αλεξάνδρεια - Ασιούτ - Πορτ Σάιτ, Κάιρο - Μίνια και το ταξίδι Κάιρο - Κύπρος - Χάιφα - Βαγδάτη ήταν τα πιο σημαντικά αεροπορικά δρομολόγια, που

<sup>42</sup> Η Airwork Limited (1928-1947) ήταν θυγατρική εταιρεία της VT Group Plc. Είχε μια μακρά και πλούσια ιστορία στην παροχή μιας ποικιλίας υπηρεσιών υποστήριξης της άμυνας στη Βασιλική Πολεμική Αεροπορία (RAF), καθώς επίσης έπαιξε σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της Πολιτικής Αεροπορίας στο Ηνωμένο Βασίλειο και στο εξωτερικό.

<sup>43</sup> Ben R. Guttery, *Encyclopedia of African Airlines*, Jefferson, North Carolina, 1998, σ. 51

<sup>44</sup> Ο.π..

<sup>45</sup> *Flight International Magazine*, 28.4.1938

<sup>46</sup> Ο.π., 21.12.1933

είχε ο αερομεταφορέας μέχρι το 1936. Οι πτήσεις στην Κύπρο επαναλήφθηκαν το 1938 με τη διαδρομή Κάιρο – Λίντα - Χάιφα - Λάρνακα<sup>47</sup>. Ο αερομεταφορέας εκμεταλλευόταν όλα τα βρετανικά αεροσκάφη που είχε στη διάθεσή του στα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του. Η Αιγυπτιακή κυβέρνηση ανέλαβε όλα τα δρομολόγια τον Σεπτέμβριο του 1939, ενώ τον Μάιο του 1949, το σύνολο του κεφαλαίου της εταιρείας και των αεροσκαφών αποκτήθηκε από την κυβέρνηση<sup>48</sup>. Μετά την ίδρυση του Αιγυπτιακού κράτους (1953), ο όμιλος μετονομάστηκε σε «Misrair SAE»<sup>49</sup>, ο οποίος είναι και ο πατέρας της «Egyptair», που σήμερα αποτελεί την κρατική αεροπορική εταιρεία της Αιγύπτου.

### **Εταιρεία Κυπριακών Αερογραμμών**

Στις 18 Απριλίου του 1948, η Cyprus Airways άρχισε τις εργασίες της με τρία αεροπλάνα τύπου D.C. των 21 θέσεων, με κανονικά δρομολόγια στα σπουδαιότερα κέντρα της Μέσης Ανατολής, σε συνεργασία με τις μεγάλες αεροπορικές Εταιρείες «British European Airways» (B.E.A.) και «British Overseas Airways Corporation» (B.O.A.C.), οι οποίες υπήρξαν και οι μεγαλύτεροι μέτοχοι της «Cyprus Airways» με ποσοστό 23% εκάστη. Επίσης, στα αρχικά κεφάλαια της Εταιρείας συμμετείχε και η «Κυπριακή Κυβέρνηση» με ποσοστό 31% , ενώ τα υπόλοιπα 23% ήταν ιδιωτικά κεφάλαια<sup>50</sup>.



*Επιβάτες επιβιβάζονται στην παρθενική πτήση των Κυπριακών Αερογραμμών (Απρίλιος 1948), Λεβέντειο Μουσείο, Λευκωσία*

<sup>47</sup> Ben R. Guttery, ό.π..

<sup>48</sup> Ο.π., σ. 52

<sup>49</sup> *Flight International Magazine*, 15.4.1965

<sup>50</sup> Αχιλλέας Λυμπουρίδης, ό.π., σσ. 90-91

Οι εργασίες της Εταιρείας άρχισαν να μεγαλώνουν σταθερά και τα αεροπλάνα της σε διάστημα δύο ετών να αυξηθούν από τρία σε έξι. Η έμπνευση της ίδρυσης της «Εταιρείας Κυπριακών Αερογραμμών», οφείλεται στον Αποικιακό Γραμματέα Turbull, και στον τότε Ελεγκτή Μεταφορών Taylor, όπως και στους αδελφούς Αραούζου, αντιπροσώπους των Αγγλικών Αεροπορικών Εταιρειών B.E.A. και B.O.A.C. Ιδρυτής των γραφείων της Εταιρείας ήταν ο Ανδρέας Αραούζος, ο μετέπειτα Υπουργός Εμπορίου και Βιομηχανίας. Η «Εταιρεία Κυπριακών Αερογραμμών» διέθετε έξι αεροπλάνα και εκτελούσε κάθε εβδομάδα, τρία δρομολόγια στην Αθήνα, δύο στο Καίρο, έξι στη Βηρυτό, δύο στο Κουβέιτ, ένα στη Χάιφα, τρία στο Τελ-Αβίβ, δύο στην Άγκυρα, δύο στο Χαρτούμ, ένα στην

Αλεξάνδρεια και ένα στη Βεγγάζη και Τρίπολη. Ένα από τα τρία αεροπλάνα τύπου Trident που διέθεταν οι «Κυπριακές Αερογραμμές» μπορούσε να μεταφέρει πέραν των 100 επιβατών. Αργότερα, εισήγαγε σε συνεργασία με την B.E.A. και τακτικό δρομολόγιο Λευκωσίας – Λονδίνου μέσω Αθηνών, με αεροπλάνα «Viscount» (φώτο<sup>51</sup>), καλύπτουσα την απόσταση αυτή σε 9 1/2 ώρες. Την αλματώδη ανάπτυξη που επιτέλεσε σε διάστημα μιας δεκαετίας από της ιδρύσεως της η «Cyprus Airways», μπορούμε να την αντιληφθούμε, αν σκεφτούμε πως το

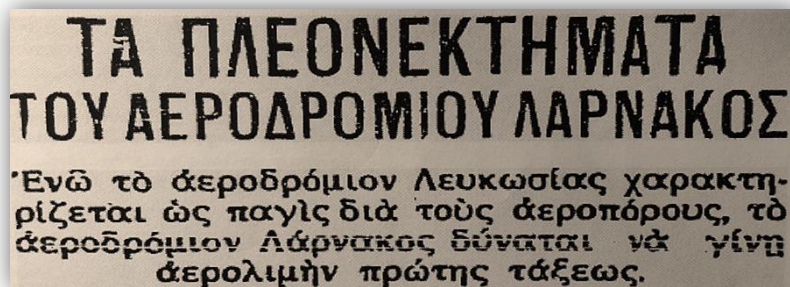


1947 στο αεροδρόμιο Λευκωσίας προσγειώνονταν από τη Βηρυτό δύο αεροπλάνα τον μήνα. Δηλαδή, εκείνο που γινόταν σ' ένα μήνα προ του 1947, γινόταν το 1957 σε διάστημα μίας και μόνης ημέρας<sup>52</sup>!

<sup>51</sup> Χρόνος, 18.4.1953

<sup>52</sup> Αχιλλέας Λυμπουρίδης, ό.π., σ. 91

## VIII. ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΗΣ ΛΑΡΝΑΚΑΣ



Τα δύο κύρια αεροδρόμια του νησιού, Λευκωσίας και Λάρνακας λειτούργησαν κανονικά παρά τις ελλείψεις και τα προβλήματα που ήταν φυσικό να υπάρχουν στο αρχικό στάδιο κατασκευής τους. Εντούτοις, δεν άργησαν να σημειωθούν από τους πιλότους κυρίως, οι διαφορές των δύο αεροδρομίων και τα πλεονεκτήματα του αεροδρομίου Λάρνακας. Ταυτόχρονα, το αεροδρόμιο Λευκωσίας χαρακτηρίστηκε ως παγίδα για τους αεροπόρους. Το αεροναυτικό αγγλικό περιοδικό «Flight» δημοσιεύει στην έκδοση του Φεβρουαρίου του 1938, περιγραφή του αεροδρομίου της Λάρνακας, το οποίο κρίνεται ως εξαιρετικό για τους σκοπούς της Πολιτικής Αεροπορίας, εν αντιθέσει προς το αεροδρόμιο της Λευκωσίας, το οποίο ο αρθρογράφος το χαρακτηρίζει ως απειλή για τους αεροπόρους.

Το αεροδρόμιο της Λευκωσίας, όπως σημειώνεται στο εν λόγω άρθρο, υπήρξε για αρκετό καιρό μια παγίδα και μια απάτη στους αεροπορικούς χάρτες του κόσμου. Ο αρθρογράφος αναφέρει σχετικά: «Σήμερα, η παρουσία ενός τόσο ακατάλληλου αεροδρομίου είναι απειλή και κρίνεται ως τέτοια από όλους τους αεροπόρους, οι οποίοι είχαν την εμπειρία προσγείωσης και υπό συνθήκες ελαφράς ακόμα κακοκαιρίας<sup>53</sup>».

Ένα αεροπορικό δυστύχημα στο αεροδρόμιο Λευκωσίας την ίδια περίοδο, ενίσχυσε τις ανησυχίες των Βρετανών για την καταλληλότητα του αεροδρομίου. Ο Άγγλος αεροπόρος Arthur Edmond Clouston (1908-1984), ο οποίος προ μηνός είχε καταρρίψει το παγκόσμιο ρεκόρ πτήσεως Λονδίνου - Κέιπ Τάουν, επιχείρησε να



<sup>53</sup> «A site in Cyprus», *Flight International Magazine*, 10.2.1938



πραγματοποιήσει την πτήση Αγγλίας - Νέα Ζηλανδίας μετ'επιστροφής. Γύρω στις 10 το πρωί στις 8 Φεβρουαρίου 1938 και κατά το ταξίδι της επιστροφής του, απρόοπτα αποφάσισε ενώ διήρχετο μέσω της Κύπρου, όπως προσγειωθεί στο αεροδρόμιο Λευκωσίας. Όμως, η συνεχής βροχόπτωση είχε καταστήσει το έδαφος λασπώδες κι έτσι κατά την προσγείωση το αεροπλάνο συνετρίβη. Ευτυχώς, οι δύο επιβαίνοντες του αεροπλάνου διασώθηκαν<sup>54</sup>.



Το αεροναυτικό αγγλικό περιοδικό «Flight» στο ίδιο άρθρο του αναφέρει σχετικά με τα πλεονεκτήματα του αεροδρομίου στη Λάρνακα ότι στην πόλη αυτή κατασκευαζόταν ένα αεροδρόμιο, το οποίο μπορεί να καταστεί στο μέλλον ένας πρώτης τάξεως αερολιμένας. Επισημάνθηκε επίσης, ότι η επιφάνεια του αεροδιαδρόμου ήταν καλή, αλλά το έδαφος έπρεπε να δοκιμαστεί και σε άσχημες καιρικές συνθήκες. Επρόκειτο να γίνουν δοκιμές με βαριά φορτηγά αυτοκίνητα όταν θα έβρεχε. Δηλώνεται μάλιστα ότι σε απόσταση 20 περίπου μιλίων βορειοδυτικά βρίσκεται το όρος του Σταυροβουνίου, του οποίου η κορυφή αποτελεί καλό καθοδηγητικό σημείο. Στα νότια βρίσκεται ο φάρος του Κιτίου και στη βόρεια και βορειοδυτική πλευρά υπάρχουν αλυκές οι οποίες κατά το καλοκαίρι ξηραίνονται και αποδίδουν αλάτι αξίας £30.000. Επίσης, σημειώνεται ότι σε απόσταση δύο μιλίων από το αεροδρόμιο υπάρχει σταθμός ασυρμάτου, ο οποίος λειτουργεί νύχτα και ημέρα και εξυπηρετεί τα αεροπλάνα. Και σήμερα, πανθομολογουμένως, ο αερολιμένας Λάρνακας θεωρείται ένα από τα ασφαλέστερα αεροδρόμια στην

<sup>54</sup> «Το πρωινό δυστύχημα εις το αεροδρόμιο Λευκωσίας», *Εσπερινή*, 8.2.1938

Ευρώπη, παρά την ομίχλη που «σκεπάζει» συχνά - πυκνά την ευρύτερη περιοχή της Λάρνακας, η οποία φυσικά δεν αποτελεί κίνδυνο για τα αεροσκάφη λόγω της λειτουργίας σύγχρονων συστημάτων προσέγγισης.

Τότε στα 1938, ο δήμος Λάρνακας, όπως αναφέρεται σχετικά στο προαναφερθέν άρθρο του αγγλικού περιοδικού, προέβηκε στην κατασκευή ενός δρόμου που θα ένωνε την πόλη με το αεροδρόμιο μαζί με τη συνδρομή της Βρετανικής διοίκησης. Ένα ποσό που αργότερα απαιτήσε να επιστραφεί ο δήμος της πόλης, όταν το αεροδρόμιο εγκαταλείφθηκε οριστικά, μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Το αίτημα παρέμεινε έκτοτε ανικανοποίητο. Η χρησιμότητα του αεροδρομίου, από άλλη όμως ιδιότητα, ξανάγινε αισθητή όταν ο συνταγματάρχης Νάσερ εθνικοποίησε τη διώρυγα του Σουέζ και εξεδίωξε τους Βρετανούς από τις βάσεις τους στην Αίγυπτο. Τα εφόδια και οι προμήθειες των Βρετανών στην Αίγυπτο μεταφέρθηκαν στην Κύπρο και το αεροδρόμιο Λάρνακας μετατράπηκε σε μια απέραντη αποθήκη<sup>55</sup>.



Ο τότε κυβερνήτης Herbert Richmond Palmer (1933-1939) κατά την παρασημοφόρηση του δημάρχου κύριου Αραδιπιώτη στη Λάρνακα, τονίζοντας τη σπουδαιότητα του αεροδρομίου της πόλης και δίνοντας ελπίδες στους κατοίκους για ένα καλύτερο μέλλον, ανέφερε μεταξύ άλλων στην ομιλία του:

*Έχετε εδώ στη Λάρνακα το άριστον, το ασυγκρίτως άριστον, φυσικόν, εμπορικόν αεροδρόμιον της νήσου και το μέλλον της Λάρνακος δύναται ίσως μετά ακρίβειας να λεχθεί ότι ευρίσκεται στον αέρα μάλλον, παρά εις τα νέφη<sup>56</sup>.*

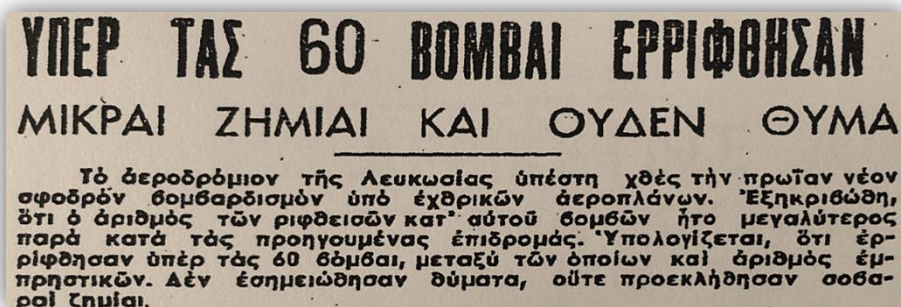
Κρίνοντας εκ των υστέρων, δεν θα ήταν υπερβολή να πούμε ότι ο λόγος του Palmer στα 1938 υπήρξε προφητικός για τη Λάρνακα και την μετέπειτα πορεία της, καθότι το αεροδρόμιο της πόλης, το οποίο αποτέλεσε το κύριο αεροδρόμιο της Κύπρου μετά το 1974, υπήρξε ένας καθοριστικός παράγοντας που συνέβαλε στην ανάπτυξη της.

<sup>55</sup> Αντρέας Ο. Ευρυβιάδης, ό.π., σσ. 32-33

<sup>56</sup> *Νέος Κυπριακός Φύλαξ*, 22.2.38

## ΙΧ. Ο Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

Η έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου βρήκε την Κύπρο να βρίσκεται ακόμη υπό τη Βρετανική κυριαρχία κι έτσι ήταν αναπόφευκτο, η παρουσία των Βρετανών να εμπλέξει το νησί στον πόλεμο με αεροπορικές επιδρομές ιταλικών και γερμανικών πολεμικών αεροσκαφών. Στις 22 Σεπτεμβρίου 1940 πραγματοποιήθηκε η πρώτη αεροπορική επιδρομή κατά της Κύπρου. Στις 11.20 το πρωί, δύο ιταλικά αεροπλάνα προερχόμενα από τις βάσεις των Δωδεκανήσων, βομβάρδισαν τις βόρειες ακτές της Κύπρου κοντά στο Ξηρό. Και οι πέντε βόμβες που είχαν ριφθεί έπεσαν στη θάλασσα χωρίς να προκαλέσουν καμιά ζημιά<sup>57</sup>.



Στα μέσα του καλοκαιριού του 1941 η Κύπρος έγινε και πάλι στόχος αεροπορικών επιδρομών από ιταλογερμανικά καταδρομικά. Όπως καταγράφηκε στον τύπο της εποχής περί τις 60 βόμβες ερρίφθησαν στο αεροδρόμιο Λευκωσίας, ενώ βόμβες επίσης ερρίφθησαν και στην Αμμόχωστο. Συγκεκριμένα, στις 7 Ιουλίου 1941 γύρω στις 8.50 το πρωί, θεάθηκαν επτά εχθρικά αεροπλάνα στον ουρανό της πρωτεύουσας με κατεύθυνση προς το αεροδρόμιο. Μετά από ελάχιστα λεπτά ακούστηκαν εκρήξεις βομβών. Ευτυχώς όμως, υπήρξαν μόνο τραυματισμοί, κυρίως εργατών, οι οποίοι εργάζονταν στη νότια πλευρά του αεροδρομίου. Αμέσως, απογειώθηκε Βρετανικό πολεμικό αεροπλάνο το οποίο καταδίωξε τα επιδρομικά αεροπλάνα σε μια αερομαχία πάνω από τη Λευκωσία<sup>58</sup>.

Γύρω στις 10.50 της ίδιας ημέρας, σμήνος επτά αεροπλάνων σε δύο σχηματισμούς κατευθύνθηκε αιφνιδιαστικά και πάλι προς το αεροδρόμιο Λευκωσίας. Ακούστηκαν και πάλι εκκωφαντικές και αλλεπάλληλες εκρήξεις μέσα σε λίγα λεπτά και πυκνοί καπνοί σκέπασαν την περιοχή του αεροδρομίου. Κατά τη δεύτερη επιδρομή

<sup>57</sup> Πάφος, 26.9.40

<sup>58</sup> «Αεροδρόμιο Λευκωσίας – Υπέστη χθες δύο βομβαρδισμούς», *Ανεξάρτητος*, 8.7.1941

σημειώθηκαν τέσσερις θάνατοι και πέντε τραυματισμοί Άγγλων στρατιωτών και εργατών<sup>59</sup>.

Την περίοδο του Β΄ Παγκόσμιου πολέμου οι Βρετανοί είχαν τάχιστα προχωρήσει στην οργάνωση των αεροδρομίων στην Κύπρο σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική άμυνα του νησιού. Οι πιλότοι βρίσκονται πάντοτε σε επιφυλακή σε ένα υπόγειο θαλάμου, όπου αποστέλλονται τηλεφωνικώς τα μηνύματα του αρχηγείου. Επιχειρούν ασκήσεις και ακροβατικά γυμνάσματα, πετώντας ανάποδα, στριφογυρίζοντας και προκαλώντας το θαυμασμό όσων τους παρακολουθούν. Η πρόοδος που συντελέστηκε στην οργάνωση και την ανάπτυξη των αεροδρομίων τους τελευταίους μήνες μέσα στο 1941 ήταν πραγματικά τεράστια. Ένα χρόνο προηγουμένως, τα αεροδρόμια αυτά μπορούσαν να ονομάζονται αεροδρόμια μόνο κατ' ευφημισμό. Στην πραγματικότητα δεν ήταν τίποτε άλλο, παρά ισοπεδωμένες εκτάσεις γης κατάλληλες για προσγείωση αεροπλάνων, μόνο όταν οι καιρικές συνθήκες το επέτρεπαν. Μετά το 1941 έγινε σε αυτά μια καταπληκτική μεταμόρφωση. Υπόστεγα, υπόγεια ορύγματα, αποθήκες και εγκαταστάσεις δίδουν την εικόνα σύγχρονων αεροδρομίων για τα δεδομένα της εποχής. Πλέον, τα αεροδρόμια φυλάγονταν με φρουρούς, υπερβολικούς και καχύποπτους πολλές φορές. Από τα αεροδρόμια αυτής της εποχής απογειώνονται κάθε ώρα της ημέρας αεροπλάνα, που διασχίζουν τους κυπριακούς ουρανούς, όπως για παράδειγμα τα περίφημα Βρετανικά Hurricane, που ανέμεναν το σύνθημα, για να καταδιώξουν τα εχθρικά αεροπλάνα, τα οποία έρχονταν για να βομβαρδίσουν επιλεγμένους στόχους στο νησί<sup>60</sup>.

Η σημασία της Κύπρου ως βάση των Βρετανικών πολεμικών αεροσκαφών την περίοδο που μαινόταν ο Β΄ Παγκόσμιος πόλεμος, αποδείχτηκε περίτρανα με την κατασκευή πολυάριθμων αεροδρομίων στο νησί, μετά από σχετική εντολή του στρατηγού Auchinleck, ο οποίος ήταν ο αρχιστράτηγος των Βρετανικών δυνάμεων στη Μέση Ανατολή και ο οποίος είχε την ευθύνη επιθεώρησης των οχυρωματικών έργων της Παλαιστίνης, της Συρίας και της Κύπρου<sup>61</sup>.

Μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου σιγά-σιγά η ομαλότητα επανήλθε και στις εναέριες συγκοινωνίες του νησιού, ενώ τα αεροδρόμια πιο εκσυγχρονισμένα και

---

<sup>59</sup> Ο.π..

<sup>60</sup> Κώστας Ασσιώτης, «Χάρρικεϊνς απογειούνται από ένα κυπριακό αεροδρόμιο», *Ελευθερία*, 9.10.41

<sup>61</sup> *Ελευθερία*, 6.9.41

οργανωμένα ήταν πλέον έτοιμα να ανταποκριθούν ικανοποιητικά τόσο στις αφίξεις - αναχωρήσεις τουριστών όσο και για εμπορικούς σκοπούς.

Η Εταιρεία Κυπριακών Αερογραμμών (Cyprus Airways), η οποία ιδρύθηκε το 1948 είχε συμβάλει στην οργάνωση και την ανάπτυξη των αεροδρομίων και όσο μεγάλωνε ο στόλος και οι εργασίες της τόσο βελτιώνονταν κι αυτά. Από τα στοιχεία που ανακοίνωνε η συγκεκριμένη εταιρεία κάθε μήνα, συμπεραίνουμε τη σημαντική άφιξη επιβατών αλλά και εμπορευμάτων στα αεροδρόμια του νησιού και κυρίως αυτών της Λάρνακας και της Λευκωσίας. Ακολουθούν σχετικοί πίνακες με τα αναλυτικά στοιχεία της κίνησης στο αεροδρόμιο Λευκωσίας, σε δύο διαφορετικές χρονικές περιόδους:

#### Η κίνηση του αεροδρομίου Λευκωσίας για ολόκληρο το 1938<sup>62</sup>

Αφίξεις αεροπλάνων	Έκτακτες αφίξεις αεροπλάνων	Αναχωρήσεις αεροπλάνων	Έκτακτες Αναχωρήσεις αεροπλάνων
17	-	15	-

Αφίξεις επιβατών	Αναχωρήσεις επιβατών	Εν διαμετακομίσει
57	49	-

#### Η κίνηση του αεροδρομίου Λευκωσίας, Οκτώβριος 1949<sup>63</sup>

Αφίξεις αεροπλάνων	Έκτακτες αφίξεις αεροπλάνων	Αναχωρήσεις αεροπλάνων	Έκτακτες Αναχωρήσεις αεροπλάνων
109	66	107	68

Αφίξεις επιβατών	Αναχωρήσεις επιβατών	Εν διαμετακομίσει
827	937	883

<sup>62</sup> *The Cyprus Blue Book 1938*, Λευκωσία, 1939, σ. 521

<sup>63</sup> *Έθνος*, 16.11.1949

Μια άλλη εξέλιξη στην ιστορία των κυπριακών αεροδρομίων, κατά τη μεταπολεμική περίοδο, αφορούσε το χωριό Τύμπου της επαρχίας Λευκωσίας, στο οποίο κατοικούσαν 1200 περίπου κάτοικοι. Εκεί είχε κατασκευαστεί το αεροδρόμιο, το οποίο χρησιμοποιήθηκε κατά τη διάρκεια της κρίσης του Σουέζ και της Αγγλογαλλικής εισβολής στην Αίγυπτο τον Νοέμβριο του 1956. Έκτοτε παρέμεινε σε αδράνεια<sup>64</sup>.

Η Βρετανική διοίκηση μελέτησε διάφορα σχέδια όπως και τη μεταφορά της Πολιτικής Αεροπορίας στο αεροδρόμιο της Τύμπου, καθώς οι αεροπορικές εταιρείες συναντούσαν πολλές δυσκολίες, εξαιτίας των περιοριστικών μέτρων, που είχαν ληφθεί στο αεροδρόμιο Λευκωσίας και αφορούσαν θέματα ασφάλειας των πτήσεων. Τα σχέδια αυτά εγκαταλείφθηκαν για ένα διάστημα δύο χρόνων και επανήλθαν το 1958, όταν και δόθηκαν οδηγίες για καθαρισμό του αεροδρομίου, ούτως ώστε να καταστεί χρησιμοποιήσιμο. Οι προετοιμασίες αυτές σχετίζονταν με επιπρόσθετα συμμαχικά μέτρα των δυτικών δυνάμεων ενόψει των νέων εξελίξεων στην Μέση Ανατολή<sup>65</sup>.

## **X. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Στα επόμενα χρόνια και ειδικότερα μετά το 1960 το αεροδρόμιο Λευκωσίας επεκτάθηκε και εκσυγχρονίστηκε με την ανέγερση νέων κτιρίων και εγκαταστάσεων κι έτσι αποτέλεσε έκτοτε τον κύριο αερολιμένα της Κύπρου μέχρι το 1974. Κατά τη διάρκεια της τουρκικής εισβολής το αεροδρόμιο δέχθηκε σφοδρούς βομβαρδισμούς και ήταν πεδίο αιματηρών μαχών της ΕΛ.ΔΥ.Κ. και Ελληνοκυπρίων, οι οποίοι προσπάθησαν να αντισταθούν κατά του τουρκικού στρατού. Από τότε το αεροδρόμιο θεωρείται «νεκρή ζώνη».

Μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα, το εγκαταλελειμμένο αεροδρόμιο της Λάρνακας για μια περίοδο περίπου 30 χρόνων, αναγεννιέται κυριολεκτικά από τις στάχτες του και με λυόμενες εγκαταστάσεις αρχίζει τη λειτουργία του στις 8 Φεβρουαρίου το 1975. Έτσι, αποκαθίσταται η αεροπορική σύνδεση της Κύπρου με το εξωτερικό σε μια κρίσιμη περίοδο, όπου η οικονομία του νησιού προσπαθούσε να ξαναβρεί το σωστό βηματισμό της μετά το σοκ του 1974. Πέρα όμως από αυτή την πτυχή, η λειτουργία του αεροδρομίου στη Λάρνακα προσέφερε εργασία σε πολλούς

<sup>64</sup> «Η Πολιτική Αεροπορία θα μεταφερθεί στο αεροδρόμιο Τύμπου;», *Χαραυγή*, 17.4.1956

<sup>65</sup> *Χαραυγή*, 17.5.1958

ανθρώπους, ειδικότερα πρόσφυγες, οι οποίοι ήθελαν να ξαναχτίσουν τη ζωή τους και να κάνουν μια νέα αρχή τόσο γι' αυτούς όσο και για τις οικογένειές τους.

Αναμφίβολα, τέσσερις υπήρξαν οι σταθμοί, οι οποίοι επηρέασαν σημαντικά στην κατασκευή και στην εξέλιξη των αεροδρομίων στην Κύπρο. Αυτοί υπήρξαν: **η παγκόσμια οικονομική κρίση του 1929, ο Αβησσυνιακός πόλεμος 1935-36, η Αγγλοαιγυπτιακή συνθήκη του 1936 και ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος (1939-1945).**

Αρχικά, η παγκόσμια οικονομική κρίση του 1929 «γέννησε» την ανάγκη εξεύρεσης νέων πόρων για την οικονομία του νησιού, η οποία βρισκόταν σε πολύ δυσμενή κατάσταση ήδη από τα προηγούμενα χρόνια. Η ανομβρία και η οικονομική δυσπραγία οξύνουν τη λαϊκή αντίδραση και η Βρετανική διοίκηση στο νησί ψάχνει τρόπους διεξόδου από την κρίση. Η εμπορική δραστηριότητα πρέπει να αναπτυχθεί και ο τότε κυβερνήτης Storrs υποδεικνύει με έντονο τρόπο στη Βρετανική κυβέρνηση στο Λονδίνο, πως η Κύπρος πρέπει να αντικαταστήσει την Αίγυπτο στη σύνδεση της Μεσογείου με την Ινδία. Ο κυβερνήτης ίδρυσε το 1930 πρόχειρα αεροδρόμια τόσο στη Λευκωσία όσο και αλλού για να μπορέσει να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις και να γίνει η Κύπρος συγκοινωνιακός κόμβος στη Μεσόγειο και τη γύρω περιοχή, αλλά συνάντησε δυσκολίες στο να απορροφήσει οικονομικούς πόρους και να πραγματοποιήσει το όραμά του. Τα αεροδρόμια του 1930 και μέχρι και την έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου δεν ήταν τίποτα άλλο παρά πρόχειροι αεροδιάδρομοι, χωρίς τις βασικές υποδομές τόσο για την ασφάλεια των αεροσκαφών όσο και για τη γενικότερη λειτουργία τους. Δυστυχώς, για τον Storrs αλλά και για τον λαό της Κύπρου οι εξελίξεις δεν τον δικαίωσαν και τα Οκτωβριανά δυσχέραιναν τη θέση του ως κυβερνήτη στο νησί.

Ο Β΄ Ιταλοαιθιοπικός πόλεμος ή αλλιώς Β΄ Ιταλοαβησσυνιακός πόλεμος ήταν η ένοπλη σύγκρουση με το χαρακτήρα αποικιοκρατικού πολέμου, ανάμεσα στις ένοπλες δυνάμεις της Ιταλίας και της αυτοκρατορικής Αβυσσηνίας, που ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 1935 και τερματίστηκε τον Μάιο του 1936 με τη στρατιωτική κατάληψη της Αιθιοπίας από τα ιταλικά στρατεύματα και τη μετατροπή της χώρας σε ιταλική αποικία. Οι Βρετανοί μετακινούν έτσι το στόλο τους από τη Μάλτα στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου, γιατί ένας πόλεμος με την Ιταλία δεν είναι απίθανος στο επόμενο διάστημα και η Μάλτα απέχει πολύ λίγο από τα αεροδρόμια του Μουσολίνι.

Γίνεται πλέον αντιληπτό, ότι η Κύπρος προσφέρει περισσότερη ασφάλεια και επιλέγεται από τους Βρετανούς ως η κύρια αεροπορική τους βάση.

Η Αγγλοαιγυπτιακή συνθήκη του 1936 προέβλεπε τη Βρετανική υπόσχεση να αποσύρουν όλα τα στρατεύματά τους από την Αίγυπτο, εκτός από αυτά που είναι αναγκαία για την προστασία της Διώρυγας του Σουέζ και τα περίχωρα της. Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο η Αίγυπτος κατήγγειλε τη Συνθήκη του 1936, οδηγώντας σε αψιμαχίες με τα Βρετανικά στρατεύματα που φρουρούσαν το κανάλι το 1951. Τα Βρετανικά συμφέροντα δέχονται ακόμα ένα πλήγμα με τη συνθήκη του 1936 κι έτσι αναπόφευκτα η Κύπρος αποκτά για τους Βρετανούς μεγάλη γεωστρατηγική σημασία, καθότι ο έλεγχος της διώρυγας του Σουέζ αποτελεί εκ των ων ουκ άνευ για την Βρετανική εξωτερική πολιτική, η οποία ως γνωστό χαρακτήρηκε από τον πρωθυπουργό Disraeli το 1876 με την απόκτηση των μετοχών της Διώρυγας.

Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος υπήρξε η αιτία να επιταχυνθούν οι διεργασίες τόσο στο Λονδίνο όσο και στη Λευκωσία για την ίδρυση αλλά κυρίως τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των πρώτων αεροδρομίων στην Κύπρο, τα οποία θα χρησιμοποιούνταν για τις επιχειρήσεις στον πόλεμο. Οι Βρετανοί δεν φείδονται πλέον ούτε κόπου ούτε χρημάτων και προχωρούν τάχιστα στην οργάνωση και την ανάπτυξη των αεροδρομίων. Η πρόοδος που συντελέστηκε τότε ήταν προφανής και αφορούσε τόσο τις κτιριακές υποδομές όσο και τη γενικότερη λειτουργία τους. Θα λέγαμε ότι τα χρόνια του πολέμου ήταν η «λυδία λίθος» των αεροδρομίων, τα οποία δοκιμάστηκαν κάτω από πολύ δύσκολες συνθήκες τόσο λειτουργικά όσο και για τις δυνατότητές τους, εξελισσόμενα σταδιακά στα επόμενα χρόνια.

Άξια αναφοράς είναι η παρατήρηση ότι τα σχέδια των Βρετανών του 1933 όπως χρησιμοποιήσουν την Κύπρο ως αεροπορική βάση για ολόκληρη τη Μεσόγειο με τη δημιουργία επτά αεροδρομίων ακολουθήθηκαν πιστά και αν εξαιρέσουμε την Αμμόχωστο, κατά βάση είναι αυτά που λειτουργούν μέχρι και σήμερα. Ήταν τότε ειλημμένη η απόφαση για ίδρυση ενός αεροδρομίου στη Λεμεσό, το οποίο δεν θα χρησιμοποιείτο αποκλειστικά για εμπορικούς σκοπούς, αλλά θα χρησιμοποιείτο και ως πολεμική βάση. Η Βρετανική κυβέρνηση είχε επίσης αποφασίσει όπως κατασκευαστούν δύο αεροδρόμια στη Λευκωσία, δύο στην Πάφο και από ένα στη Λάρνακα και στην Αμμόχωστο.



Σήμερα υπάρχουν στην Κύπρο τα εξής αεροδρόμια:

**Λάρνακα:** Διεθνής Αερολιμένας Λάρνακας

**Λευκωσία:** Διεθνής Αερολιμένας Λευκωσίας (εκτός λειτουργίας)

**Λακατάμια:** Στρατιωτικό αεροδρόμιο

**Πάφος:** Διεθνές Αεροδρόμιο Πάφου (και στρατιωτική βάση)

**Ακρωτήρι (Λεμεσός):** Στρατιωτικό αεροδρόμιο Βρετανικών βάσεων

**Δεκέλεια:** Στρατιωτικό αεροδρόμιο Βρετανικών βάσεων

**Τύμπου:** Αερολιμένας που χρησιμοποιείται από το παράνομο ψευδοκράτος



## **XI. ΠΗΓΕΣ / ΕΠΙΛΟΓΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ**

### **✚ Αρχειακές πηγές:**

- 1.** *The Cyprus Gazette*, αρ. 2417 (Λευκωσία): 1935
- 2.** *The Cyprus Blue Books* (Λευκωσία): 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938

### **3.** Εφημερίδες:

*Αλήθεια* (Λεμεσός): 1928

*Ανεξάρτητος* (Λευκωσία): 1941

*Έθνος* (Λάρνακα): 1926, 1949

*Ελευθερία* (Λευκωσία): 1930, 1931, 1933, 1935, 1936, 1937, 1941

*Εσπερινή* (Λευκωσία): 1938

*Κυπριακός Τύπος* (Λευκωσία): 1935

*Νέος Κυπριακός Φύλαξ* (Λευκωσία): 1936, 1938

*Παρατηρητής* (Λεμεσός): 1932

*Πάφος*, (Πάφος): 1940

*Πρωινή* (Λευκωσία): 1933, 1936

*Χαραυγή* (Λευκωσία): 1956, 1958

*Χρόνος* (Λεμεσός): 1953

- 4.** *Flight International Magazine* (Ηνωμένο Βασίλειο): 1924, 1938, 1965

**✚ Επιλογή βιβλιογραφίας:**

**Ασσιώτης, Κώστας** «Χάρρικεινς απογειούνται από ένα κυπριακό αεροδρόμιο»,  
*Ελευθερία*, 9.10.41.

**Γεωργής, Γιώργος** *Η Αγγλοκρατία στην Κύπρο. Από τον αλυτρωτισμό στον  
αντιαποικιακό αγώνα*, Αθήνα, 1999.

**Γεωργιάδης, Ευάνθης** *Η βρετανική ναυτική ισχύς στη Μεσόγειο 1882-1945: Μια  
βιβλιογραφική αναζήτηση στο ζήτημα της στρατηγικής σημασίας της  
Κύπρου*, Κυπριακή Εταιρία Ιστορικών Σπουδών, τ. Η', Λευκωσία, 2008.

**Ευρυβιάδης, Αντρέας Ο.** *Όσα φέρνει η μνήμη. Εύθυμες ιστορίες της παλιάς Λάρνακα  
και άλλες αναμνήσεις*, Λάρνακα, 1991.

**Λυμπουρίδης, Αχιλλέας** *Ο Τεχνολογικός Πολιτισμός στη ζωή των Κυπρίων*, 1988.

**Στορρς, Ρόναλντ** «Η Κύπρος και η αυτοκρατορική άμυνα», *Νέος Κυπριακός Φύλαξ*,  
26.6.1936.

**Georgallides, G. S.** *A political and administrative history of Cyprus, 1918-1926*,  
Cyprus Research Centre, Nicosia, 1979.

**Hermann, Kinder / Werner, Hilgemann** *Atlas zur Weltgeschichte*, Deutscher  
Taschenbuch Verlag, τ. II, 1991.

**La Bruyere, Rene** «Η μεγάλη σημασία της Κύπρου- Άλλη οδός προς τας Ινδίας»,  
*Νέος Κυπριακός Φύλαξ*, Λευκωσία, 27.6.36.

**Lambert, Andrew D.** *Preparing for the Russian War: British Strategic Planning,  
March 1853 - March 1854*, Harding, 2006.

**Sayyid-Marsot, Afaf Lutfi** *Egypt's Liberal Experiment, 1922-1936*, California, 1977.

**Storrs, Ronald** *The Memoirs of Sir Ronald Storrs*, G.P.Putnam's Sons,  
New York, 1937.

**Stroud, John** *Annals of British and Commonwealth Air Transport 1919-1960*,  
London, Putnam, 1962, σ. 613.