

ΑΠΟΣΤΟΛΗ «ΝΙΚΗ» 1974

Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΑΥΤΟΚΤΟΝΙΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

Σταύρος Καρκαλέτσης
Ιστορικός

Για πολλούς και διάφορους λόγους οι ελλαδικές πολιτικές και στρατιωτικές ηγεσίες δεν ενίσχυσαν ουσιαστικά τη μαχόμενη Κύπρο το 1974. Τόσο κατά τις επιχειρήσεις του Ιουλίου («Αττίλας 1»), όσο και σε εκείνες του Αυγούστου («Αττίλας 2»), η επίσημη Ελλάδα εγκατέλειψε τις στρατιωτικές δυνάμεις που πολεμούσαν στη μεγαλόνησο, επιδεικνύοντας εγκληματική αδράνεια. Μια από τις εξαιρέσεις ήταν η αποστολή μιας μοίρας καταδρομών από την Κρήτη με μεταγωγικά αεροσκάφη Noratlas. Οι συνθήκες υπό τις οποίες πραγματοποιήθηκε η αποστολή, σε εναέριο χώρο πλήρως ελεγχόμενο από την Τουρκική Αεροπορία, ήταν ο ορισμός αυτού που καλείται «αποστολή αυτοκτονίας».

Ποικιλώνυμοι απολογητές της αδράνειας και της ηττοπάθειας που επιδείχθηκαν το 1974 σε σχέση με την Κύπρο, στήριξαν τα επιχειρήματά τους στη δήθεν συντριπτική υπεροπλία των Τουρκικών Ενόπλων Δυνάμεων. Αυτή η θέση δεν έχει καμία σχέση με την πραγματικότητα και απέβλεπε ουσιαστικά στο να αποσείσει τις βαρύτατες πολιτικές ευθύνες, όπως και αυτές του ΑΕΔ (Αρχηγείο Ενόπλων Δυνάμεων) και των αρχηγών των Κλάδων.

Εχει σημασία να είναι γνωστή η πραγματική ισχύς των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων το 1974, πριν αναλυθεί διεξοδικά η μόνη ουσιαστική εμπλοκή της ΠΑ στις επιχειρήσεις, με την επιχείρηση «Νίκη». Ποτέ προηγουμένως οι συσχετισμοί δεν ήταν τόσο ευνοϊκοί υπέρ της ελληνικής πλευράς. Ειδικά στον καίριο τομέα του αεροπορικού ισοζυγίου, η ΠΑ μπορούσε σε περίπτωση σύγκρουσης να προσβλέπει σε επίτευξη υπεροχής, με έναν από τους ευνοϊκότερους συσχετισμούς διαχρονικά απέναντι στην Τουρκική Αεροπορία (244 ελληνικά αεροσκάφη, έναντι 293 τουρκικών) και με τις παραμέτρους ποιότητας υπέρ αυτής.

Την επιδιωκόμενη υπεροχή στον αέρα προσέδιδαν στην ΠΑ τα νεοπαραληφθέντα Phantom F-4E. Είχαν παραγγελθεί 36 τέτοια αεροσκάφη και τις παραμονές της τουρκικής εισβολής η ΠΑ είχε παραλάβει τα 22. Απέναντι στα πολυάριθμα F-84, F-100, F-102, F-104 και F-5 των Τούρκων τα νεοπαραληφθέντα Phantom συγκροτούσαν έναν μικρό αλλά εξαιρετικά επίφοβο αντίπαλο. Γενικά η ΠΑ μπορούσε να εγγυηθεί την ασφάλεια της χώρας, καθώς και την υπεράσπιση της Κύπρου στο μέτρο του εφικτού, νοούμενου ότι στη Μεγαλόνησο η εναέρια δύναμη θα επενέθαινε έγκαιρα και όχι «κατόπιν εορτής».

Το σημαντικό θα ήταν η σχεδιαζόμενη από αέρος προσβολή να γίνει πριν ή κατά τη φάση της προσαιγίλωσης της τουρκικής αμφίβιας δύναμης, όταν η δύναμη του εχθρού θα ήταν ευπρόσθλητη. Στην πράξη τον Ιούλιο του 1974 δεν έγινε τίποτα από αυτά, αφού οι Ελληνικές Ενοπλες Δυνάμεις είχαν ανεπαρκή ηγεσία.

Εκτος από την αέρος προσβολή των Τούρκων, φαίνεται πως είχαν μελετηθεί και δυνατότητες αερομεταφοράς μονάδων στην Κύπρο, πριν ή κατά τη διεξαγωγή επιχειρήσεων. Λίγα χρόνια πριν η ΠΑ είχε ενισχυθεί με 35 αεροσκάφη Noratlas (παραχωρήθηκαν από τη Δυτική Γερμανία το 1969). Μέχρι τότε το μεταφορικό έργο διεξήγαν τα C-47 Dakota. Την άνοιξη του 1970 συγκροτήθηκε η 354 Μοίρα Μεταφορών, στην οποία εντάχθηκαν τα Noratlas. Είχε προηγηθεί φυσικά η εκπαίδευση χειριστών,

ραδιοναυτίλων και τεχνικών στα αεροσκάφη, αφού στα τέλη του 1969 το προσωπικό αυτό είχε μεταβεί στη Δυτική Γερμανία επί τούτου.

Η 354 ΜΜ κατέστη εντός ολίγων μηνών πλήρως επιχειρησιακή και ανέλαβε τον κύριο όγκο του μεταφορικού έργου της ΠΑ. Τα Noratlas ήταν δικινητήρια, γαλλο-γερμανικής κατασκευής. Είχαν αυτονομία 7,5 ωρών και μεταφορική ικανότητα 6.000 kg. Μπορούσαν να μεταφέρουν 38 αλεξιπτωτιστές το καθένα. Η επιβιωσιμότητα των αεροσκαφών μπορούσε να αυξηθεί με ειδική θωράκιση έναντι αντιαεροπορικών πυρών. Για κάθε αεροπλάνο προβλέπονταν 31 πλάκες θωράκισης πάχους 8 mm, που ετοποθετούντο σε διάφορες θέσεις στο πιλοτήριο. Οπως σημείωσε χαρακτηριστικά ο υποπτέραρχος ε.α. Γιώργος Μήτσαινας, αυτές οι πλάκες θωράκισης ουδέποτε έφθασαν στην Ελλάδα. Επρόκειτο για άλλο ένα δείγμα της προχειρότητας και της δημοσιοϋπαλληλικής αντίληψης που δεν αφήνει, δυστυχώς, ανέγγιχτες ούτε τις ένοπλες δυνάμεις.

Το 1973 η 354 ΜΜ αξιολογήθηκε από το NATO θετικά και μέχρι τον Μάιο του 1974 τα αεροσκάφη της δεν παρουσίασαν ιδιαίτερα προβλήματα, εκτός συνηθισμένων μικροβλαβών που αποκαθίσταντο εύκολα. Στις 6 Μαΐου, πάνω από τη Μήλο, ένα Noratlas υπέστη αποκόλληση αριστερού κινητήρα, κάτι εξαιρετικά σπάνιο στα διεθνή αεροπορικά χρονικά. Με επίπονη προσπάθεια οι δύο χειριστές κατάφεραν να κρατήσουν τον έλεγχο και να το προσγειώσουν στο αεροδρόμιο του Ελληνικού.

Τα σχέδια δράσης στον εναέριο χώρο της Κύπρου ήταν από καιρό αποσαφηνισμένα. Η Πολεμική Αεροπορία θα συμμετείχε με μία μοίρα (18 αεροσκάφη) F-84F. Αυτά θα επιχειρούσαν από τα αεροδρόμια Καστελλίου και Τυμπακίου ή, εναλλακτικά, από αυτό της Σούδας. Αποκλειστικός στόχος τους θα ήταν η προσβολή της αποβατικής δύναμης, πριν ή κατά τη φάση της προσαιγιάλωσης. Παράλληλα τα μεταφορικά αεροσκάφη, σε συνδυασμό με μερικά της Ολυμπιακής Αεροπορίας, θα μπορούσαν ενδεχομένως να ενισχύσουν με άνδρες και υλικό τις μαχόμενες μονάδες στο νησί.

Οταν εκδηλώθηκε η τουρκική εισβολή, στις 20 Ιουλίου 1974, ο αιφνιδιασμός του στρατιωτικού καθεστώτος στην Αθήνα υπήρξε πλήρης. Από το ΑΕΔ (Αρχηγείο Ενόπλων Δυνάμεων) ακούστηκαν για πρώτη φορά οι ύποπτες «συστάσεις» προς τη Λευκωσία και το ΓΕΕΦ (Γενικό Επιτελείο Εθνικής Φρουράς) για αυτοσυγκράτηση. Στον χώρο απόβασης οι Τούρκοι είχαν πετύχει τη δημιουργία ενός μικρού (300x100 m) αλλά πολύτιμου προγεφυρώματος, περιμένοντας το δεύτερο αποβατικό κύμα, που έπειτα από 48 ώρες θα αποβίθαζε στην ακτή ισχυρότερες μονάδες και άρματα μάχης.

Οι προσπάθειες εξάλειψης του προγεφυρώματος δεν ευδόωθηκαν, αφού τα δύο τάγματα της Εθνικής Φρουράς που μάχονταν σκληρά στην περιοχή της Κυρήνειας δεν είχαν την ισχύ να το πράξουν. Ο διοικητής του ενός, ταγματάρχης Δημήτριος Μπίκος, ενεπλάκη σε σχεδόν εξ επαφής ανταλλαγή πυρών με τον εχθρό και τραυματίστηκε βαρύτατα σε νυκτερινή επίθεση κατά του προγεφυρώματος, ενώ ο διοικητής του άλλου, αντισυνταγματάρχης Παύλος Κουρούπης, μαχόμενος ηρωικά πέρασε στον μακρύ κατάλογο των αγνοουμένων. Δύο άλλα τάγματα (το ένα μηχανοκίνητο) που κατευθύνθηκαν το πρωί της 20ής Ιουλίου προς τον χώρο απόβασης, προσθλήθηκαν από την Τουρκική Αεροπορία και υπέστησαν μεγάλες απώλειες σε άνδρες και οχήματα.

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

Στο Υπουργείο Εθνικής Αμυνας, στην Αθήνα, επικρατούσε σύγχυση και οι επιτελείς πίεζαν τους αρχηγούς των Κλάδων να εφαρμόσουν τα σχέδια άμυνας της Κύπρου. Την ώρα που αποβιβάζονταν οι πρώτοι Τούρκοι στρατιώτες στην παραλία Πεντεμίλι της Κυρήνειας, ζεύγη ελληνικών F-5 απογειώνονταν διαδοχικά από το αεροδρόμιο Ηρακλείου και εκτελούσαν περιπολίες στο νοτιοανατολικό Αιγαίο.

Στις 08.30, όταν συμπληρώθηκε ένα τρίωρο από την έναρξη της εισβολής, συνήλθε στο Αρχηγείο Ενόπλων Δυνάμεων πολεμικό συμβούλιο. Συμμετείχαν ο πρόεδρος της Δημοκρατίας στρατηγός Φαίδων Γκιζίκης, ο πρωθυπουργός Αδαμάντιος Ανδρουσόπουλος, οι υπουργοί Εθνικής Αμυνας και Εξωτερικών και άλλοι αξιωματούχοι. Από πλευράς ενόπλων δυνάμεων παρέστη σύσσωμη η ηγεσία, με τον ΑΕΔ, στρατηγό Γρηγόριο Μπονάνο, τους αρχηγούς Στρατού αντιστράτηγο Γαλατσάνο, Αεροπορίας αντιπτέραρχο Παπανικολάου και Ναυτικού αντιναύαρχο Αραπάκη, καθώς και ανώτεροι επιτελείς των Αρχηγείων. Στη σύσκεψη επικράτησε σύγχυση και απροθυμία ανάληψης πρωτοβουλιών. Στις αποφάσεις που ελήφθησαν, σε καθαρά στρατιωτικό επίπεδο, περιλαμβανόταν η κήρυξη γενικής επιστράτευσης και

μόνο. Διατάχθηκαν κάποια μέτρα ενίσχυσης μονάδων στον Εβρο και στα νησιά, όπως και διασπορά του Στόλου, όμως δυναμική αντίδραση κατά της Τουρκίας στην Κύπρο ή σε άλλο σημείο δεν αποφασίστηκε.

Ως προς την Πολεμική Αεροπορία, αποφασίστηκε διασπορά των μαχητικών αεροσκαφών και ετοιμότητα των F-84F, που συγκεντρώθηκαν στο αεροδρόμιο του Καστελλίου στην Κρήτη.

Η Μοίρα των Noratlas κινητοποιήθηκε με την εκδήλωση της εισβολής. Η διαταγή που δόθηκε αφορούσε τη συγκέντρωση των Noratlas και των Dakota στον «Δαίδαλο», όπως ήταν ο κωδικός του αεροδρομίου της Σούδας. Οταν τα διασκορπισμένα σε διάφορα αεροδρόμια της χώρας αεροσκάφη συγκεντρώθηκαν, τα πληρώματα αγνοούσαν τον προορισμό και το είδος της αποστολής που θα τους ανετίθετο. Οι πληροφορίες μιλούσαν για άκρως απόρρητη αποστολή μεγάλης σπουδαιότητας. Σύντομα ο προορισμός κατέστη γνωστός: μεταφορά καταδρομέων στην Κύπρο.

Τα πληρώματα ενημερώθηκαν βιαστικά για τον τρόπο πτήσης και προσέγγισης στο αεροδρόμιο Λευκωσίας. Οι απογειώσεις θα γίνονταν ανά πέντε λεπτά. Θα ακολουθείτο δρομολόγιο νότια της νοητής γραμμής που συνδέει τα Χανιά με τη Λευκωσία, ώστε τα αεροσκάφη να βρίσκονται όσο μακρύτερα γινόταν από τα τουρκικά ραντάρ και -κυρίως- από τα μαχητικά της εχθρικής αεροπορίας. Η Τουρκική Αεροπορία δεν είχε μεγάλες δυνατότητες νυκτερινής δράσης, αλλά κανένας δεν μπορούσε προκαταβολικά να γνωρίζει πότε θα επέστρεφαν τα Noratlas. Άν όλα εξελίσσονταν σύμφωνα με τον αρχικό σχεδιασμό, θα βρίσκονταν με το πρώτο φως θαθιά στο FIR Αθηνών, μακριά από την απειλή των τουρκικών μαχητικών.

Το ύψος πτήσης καθορίστηκε στα 500 ft (152 m), με σιγή ασυρμάτου και φώτα πλεύσης σβηστά, πάλι προς αποφυγή εντοπισμού από τα ραντάρ του εχθρού. Στο Πυροβολικό της Εθνικής Φρουράς, περιμετρικά του αεροδρομίου της Λευκωσίας, θα δίδονταν οι κατάλληλες εντολές δέσμευσης των αντιαεροπορικών. Μετά την προσγείωση οι χειριστές των αεροσκαφών θα κρατούσαν τους κινητήρες σε λειτουργία. Η αποβίθαση των καταδρομέων έπρεπε να γίνει ταχύτατα και αμέσως τα Noratlas θα αναχωρούσαν για να επιστρέψουν στη Σούδα. Άν σημειώνονταν απώλειες ή βλάβες σε κάποιο αεροσκάφος, το πλήρωμά του θα επιβιβαζόταν στο αμέσως επόμενο. Κατά την επιστροφή τους, από τα νοτιοανατολικά της Ρόδου και μετά, θα είχαν την κάλυψη των F-4E Phantom και πιθανώς μαχητικών F-102.

Το βράδυ της Κυριακής, 21 Ιουλίου, λίγο μετά τις 20.00, κατέφθασαν οι καταδρομείς. Η Α' Μοίρα Καταδρομών είχε ως έδρα της το Μάλεμε Χανίων. Το πρώιμη ημέρας παρατηρήθηκε στη Μοίρα ασυνήθιστη κινητικότητα, πέρα από την κατάσταση ετοιμότητας που ίσχυε ούτως ή άλλως, αφού η τουρκική εισβολή βρισκόταν σε εξέλιξη. Πλησίαζε μεσημέρι όταν η μονάδα διατάχθηκε να είναι έτοιμη προς αναχώρηση, με επιταγμένο οχηματαγωγό, με προορισμό νησί του ανατολικού Αιγαίου, πιθανότατα τη Ρόδο. Διοικητής της Α' ΜΚ ήταν τότε ο ταγματάρχης Γιώργος Παπαμελετίου και υποδιοικητής ο επίσης ταγματάρχης Αγγελος Αθραμίδης, που διέταξαν να γίνουν άμεσα οι σχετικές προετοιμασίες.

Νωρίς το απόγευμα διαβιβάστηκε νέα διαταγή, με την οποία αποσαφηνίστηκε ότι προορισμός της μονάδας θα ήταν η Κύπρος. Οι αξιωματικοί συγκέντρωσαν τους καταδρομείς και τους ενημέρωσαν σύντομα για την κατάσταση. Τόνισαν ότι στο νησί τα πράγματα ήταν πολύ δύσκολα. Κάλεσαν τους καταδρομείς να είναι έτοιμοι για μάχη και να έχουν εμπιστοσύνη στους ανωτέρους τους.

Αργά το βράδυ ολοκληρώθηκε η φόρτωση των πυρομαχικών της Μοίρας στα αεροσκάφη. Σε κάθε Noratlas θα επέβαιναν 30 καταδρομείς. Ανά τρία αεροσκάφη θα επιβιβαζόταν ένας λόχος, με τον επικεφαλής λοχαγό.

Λίγο πριν από τα μεσάνυκτα η Αεροπορική Βάση της Λακατάμιας, στην Κύπρο, διατάχθηκε να ενεργοποιήσει τον διάδρομο στο κατεχόμενο σήμερα αεροδρόμιο της Τύμπου, 20 περίπου χιλιόμετρα νοτιοανατολικά της Λευκωσίας. Η διοίκηση του αεροδρομίου ενημερώθηκε για επικείμενη άφιξη φίλιων αεροσκαφών και τα αντιαεροπορικά δεσμεύτηκαν. Κατά μήκος του διαδρόμου τοποθετήθηκαν πρόχειρα, αριστερά και δεξιά, λάμπες πετρελαίου. Αργότερα ενημερώθηκαν ότι ο σχεδιασμός άλλαξε: τα Noratlas θα προσγειώνονταν στη Λευκωσία. Η απόφαση αυτή είχε μεγάλη σημασία. Πιθανώς η επιχείρηση θα εξελισσόταν διαφορετικά, ίσως και χωρίς απώλειες, αν παρέμενε η αρχική επιλογή του αεροδρομίου Τύμπου, που βρισκόταν σε σχετική απόσταση ασφαλείας από τις μονάδες του Τουρκικού Στρατού.

Το βράδυ της 21ης Ιουλίου στο αεροδρόμιο Λευκωσίας τα συνεργεία εργάζονταν εντατικά για την αποκατάσταση των ζημιών στον διάδρομο απο-προσγείωσης. Λίγα χιλιόμετρα βόρεια του αεροδρομίου

άρχιζε ο μεγάλος τουρκοκυπριακός θύλακας του Κιόνελι, τον οποίο είχε προσβάλει η ΕΛΔΥΚ και όπου οι μάχες μαίνονταν. Η εχθρική αεροπορία προσέβαλε κατ' επανάληψη τον χώρο του αεροδρομίου, καθώς και γιεινιάζοντες στόχους, όπως το στρατόπεδο της ΕΛΔΥΚ. Πέριξ του διαδρόμου υπήρχαν ρουκέτες και βόμβες που δεν είχαν εκραγεί, ενώ επάνω του υπήρχαν σκόρπια ολόκληρα κομμάτια από μπετόν που έπρεπε να απομακρυνθούν. Η ώρα περνούσε και η ομάδα πυροτεχνουργών της αστυνομίας αργούσε να φανεί. Ετσι, λίγο πριν από τα μεσάνυκτα, χάρη στο πνεύμα αυτοθυσίας του προσωπικού που αψήφησε τον κίνδυνο, απομακρύθηκαν οι βόμβες και οι ρουκέτες με τα χέρια, χωρίς προφυλάξεις. Αμέσως μετά επισκευάστηκαν οι ζημιές στον διάδρομο.

ΠΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΤΗ ΛΕΥΚΩΣΙΑ

Οι οδηγίες τηρήθηκαν χωρίς παρεκκλίσεις. Με υψηλό αίσθημα ευθύνης και πλήρη συναίσθηση του κινδύνου της αποστολής, πληρώματα και καταδρομείς επιβιβάστηκαν στα Noratlas. Στις 22.35 το πρώτο από τα αεροσκάφη απογειώθηκε λαμβάνοντας νοτιοανατολική κατεύθυνση, όπως ήταν σχεδιασμένο. Πάνω από την περιοχή Τυμπακίου έστριθαν προς τα ανατολικά. Ακολούθησαν, με απογειώσεις περίπου ανά πεντάλεπτο, τα υπόλοιπα αεροσκάφη. Επαιρναν ύψος για να περάσουν πάνω από τα Λευκά όρη και αμέσως μετά κατέβαιναν πολύ χαμηλά, ώστε πλησιάζοντας στο FIR Λευκωσίας να αποφύγουν τον εντοπισμό τους από τα ραντάρ του εχθρού. Το προπορευόμενο αεροσκάφος προσέγγισε τη μεγαλόνησο από τα δυτικά, η προβλεπόμενη πορεία του όμως περνούσε κοντά από τον Ολυμπο, την υψηλότερη κορυφή του όρους Τρόοδος. Για τον λόγο αυτό ο κυβερνήτης του, επισμηναγός Μιχάλης Χοχλακάκης, ακολούθησε ελαφρώς νοτιότερη πορεία: «Περάσαμε τα Λευκά όρη, το Noratlas αγκομαχούσε από το βάρος. Κατεβήκαμε στα 500 πόδια (150 μ.), με απόλυτη σιγή ασυρμάτου και τα φώτα σθηστά. Η νύχτα ήταν πολύ σκοτεινή και το πλήρωμα σε συνεχή υπερένταση. Ελέγχαμε τον κατασκότεινο ορίζοντα, για πιθανότητα νυχτερινής αναχαίτισης των Τούρκων. Οταν φθάσαμε στο τελευταίο σημείο στροφής για το αεροδρόμιο Λευκωσίας, διαπίστωσα πως το ίχνος περνούσε πάνω από το μεγαλύτερο υψόμετρο του όρους Τρόοδος. Αποφάσισα και ακολούθησα ελαφρώς νοτιότερο ίχνος, για να αποφύγω να περάσω με ένα βαρυφορτωμένο Noratlas, σε κατασκότεινη νύχτα, πάνω από εκτεταμένο ορεινό όγκο».

Οι συνθήκες πτήσης ήταν όντως πολύ δύσκολες. Τα μόνα βοηθήματα που μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν οι κυβερνήτες ήταν η γυρομαγνητική πυξίδα, το ταχύμετρο, προς διατήρηση σταθερής ταχύτητας, το χρονόμετρο, ώστε να υπολογίζουν το κάθε σημείο στροφής, και το υψόμετρο. Η σιγή ασυρμάτου ήταν επιβεβλημένη, όπως και η πτήση ελάχιστα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας.

Μια άλλη μαρτυρία δόθηκε από τον κυβερνήτη του πέμπτου κατά σειρά Noratlas, τότε επισμηναγού Μανόλη Δρακωνάκη: «Απογειώθήκαμε χωρίς χρονοτριβή στις 22.51. Ανερχόμενοι, για να περάσουμε τα Λευκά όρη, διαπιστώσαμε ότι ο ενδείκτης της αριστερής δεξαμενής καυσίμου άρχισε να κατεβαίνει ανησυχητικά, δίνοντάς μας την εντύπωση πως υπήρχε διαρροή. Κάναμε τη διαδικασία που προβλέπεται σε αυτές τις περιπτώσεις και τροφοδοτήσαμε και τους δύο κινητήρες με καύσιμο από αυτή τη δεξαμενή. Στη συνέχεια κατεβήκαμε στα 1.500 πόδια και προσεγγίζοντας την Κύπρο, στα 20 μίλια από το Ακρωτήρι, άρχισα άνοδο. Αρκετά αριστερά, καθώς ανερχόμασταν, είδαμε τα φώτα της θρησκευτικής βάσης Ακρωτηρίου. Περάσαμε τις βουνοκορφές του Τροόδους και αρχίσαμε κάθοδο. Στα 10 περίπου μίλια (16 χλμ.) από το αεροδρόμιο και ενώ ήμαστε στα 2.000 πόδια (600 μ.) αντιληφθήκαμε τα πυρά».

Ακολούθησαν τα υπόλοιπα αεροσκάφη, με το ίδιο δρομολόγιο. Απογειώνονταν από τη Σούδα και λάμβαναν το απαιτούμενο ύψος. Μετά πραγματοποιούσαν κάθοδο στα 300-500 πόδια και προσεγγίζοντας την Κύπρο επιχειρούσαν δεύτερη άνοδο για να περάσουν τον ορεινό όγκο του Τροόδους. Στη συνέχεια πραγματοποιούσαν απότομη κάθοδο για να προσεγγίσουν το αεροδρόμιο Λευκωσίας.

Δέκα λεπτά μετά τα μεσάνυκτα, ενώ τα αεροσκάφη πλησίαζαν, έφθασε στο ΓΕΕΦ άκρως απόρρητο σήμα, το οποίο αποκρυπτογράφήθηκε από τον στρατιώτη Θανάση Γουμάγια και διαβιβάστηκε στο 3ο Επιτελικό Γραφείο. Ήταν το σήμα που ενημέρωνε για την επικείμενη άφιξη των Noratlas και θα έπρεπε να προωθηθεί τάχιστα στις μονάδες πέριξ του αεροδρομίου Λευκωσίας. Το ΓΕΕΦ όφειλε να προθεί στην ενέργεια αυτή άμεσα, διότι εκτός των μονάδων Πυροβολικού υπήρχαν στην περιοχή διάσπαρτοι ελεύθεροι σκοπευτές, οι οποίοι ανέμεναν έλευση μεταγωγικών της Τουρκικής Αεροπορίας και είχαν διαταχθεί να τα προσβάλουν. Υπήρχαν πληροφορίες ότι οι Τούρκοι επείγονταν για την κατάληψη του

αεροδρομίου, ώστε να μεταφέρουν μαζικά καταδρομείς και πυρομαχικά. Ως εκ τούτου η Εθνική Φρουρά είχε λάβει τα μέτρα της. Κανένας δεν φανταζόταν την κατάληξη που θα είχε, από κακή συνεννόηση, η όλη επιχείρηση...

ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ ΤΩΝ NORATLAS

Σύμφωνα με μερικές μαρτυρίες (οι απόψεις διίστανται), το ΓΕΕΦ διαβίθασε το σήμα για την άφιξη των Noratlas στη Διοίκηση Πυροβολικού στη 01.30, δηλαδή απελπιστικά αργά, όταν τα πρώτα από τα μεταγωγικά βρίσκονταν ήδη στην κάθοδο για προσγείωση.

Τα πληρώματα στα δύο προπορευόμενα αεροσκάφη έθλεπαν τα πυρά να διασταυρώνονται στον ουρανό και πραγματοποίησαν ταχεία κάθοδο μετά το Τρόοδος, για να μειώσουν τις πιθανότητες προσβολής από τα πυκνά αντιαεροπορικά. Την ίδια τακτική εφάρμοσαν και τα άλλα αεροσκάφη.

Ο κυθερνήτης του πρώτου Noratlas, Γιάννης Σφήκας, πρόλαβε και ενημέρωσε τους υπόλοιπους: ότι «...Στην τελική για προσγείωση χτυπούν αντιαεροπορικά από όλες τις διευθύνσεις, ιδίως από εκεί που αρχίζει ο διάδρομος προσγείωσης». Τα δύο πρώτα αεροπλάνα προσγειώθηκαν στη 01.52 και στη 01.55 αντίστοιχα, υπό καταιγιστικά πυρά, και αποβίθασαν αμέσως τους καταδρομείς.

Οι μαρτυρίες των κυθερνητών ως προς τις συνθήκες υπό τις οποίες προσγειώθηκαν, συμφωνούν γενικά μεταξύ τους. Ο Μανόλης Δρακωνάκης συνέχισε: «Το Θέαμα από τα αντιαεροπορικά ήταν ανατριχιαστικό. Ακούσαμε τον συνάδελφο Παπακωνσταντίνου να λέει ότι βάλλεται. Στην αρχή του διαδρόμου είδαμε μια μεγάλη φωτιά. Οπως μάθαμε αργότερα, ήταν η φωτιά που έκαιγε το αεροσκάφος που καταρρίφθηκε. Κάλεσα τον πύργο για οδηγίες και μου είπαν να εκτελέσω κλειστή αριστερή στροφή. Στρέφοντας στην τελική για προσγείωση, δεχθήκαμε καταιγιστικά πυρά που έγιναν αισθητά από όλο το πλήρωμα».

Μετά την επεισοδιακή προσγείωση των δύο πρώτων, ακολούθησε το τρίτο και μοιραίο, όπως θα αποδεικνύταν, αεροσκάφος. Το συγκεκριμένο Noratlas λίγο πριν είχε εκτελέσει σύντομο δρομολόγιο μεταφοράς υλικού από το αεροδρόμιο Ηρακλείου σε αυτό του Καστελλίου. Στο Ηράκλειο παρουσίασε πρόβλημα στον ένα κινητήρα, που αποκαταστάθηκε προσωρινά. Ακολούθησε πτήση προς το αεροδρόμιο της Ελευσίνας, όπου επανεμφανίστηκε το πρόβλημα. Επειτα από επισκευή και επιθεώρηση απογειώθηκε για τη Σούδα. Εκεί το πλήρωμα, με επικεφαλής τον επισμηναγό Βασίλη Παναγόπουλο, άκουσε την ενημέρωση για την αποστολή και έλαβε διαταγή για απογείωση. Εκτός από τα τέσσερα μέλη του πληρώματος επιβιβάστηκαν 29 καταδρομείς με τον οπλισμό τους. Επικεφαλής τους ήταν ο ΔΕΑ (ΠΖ) Δημήτρης Τσαμκιράνης από την Καβάλα και αμέσως μετά στην ιεραρχία οι Κρητικοί λοχίες Νίκος Καβροχωριανός και Στέφανος Τσιλιβάκης. Υπήρχαν επίσης δύο δεκανείς, ο Βαγγέλης Τσάκωνας από το Ναύπλιο και ο Θανάσης Χριστόπουλος από το Περιστέρι Αττικής. Στις 22.47 το αεροπλάνο απογειώθηκε. Ακολούθησε την πορεία των προηγούμενων. Μέχρι την προσέγγιση στο αεροδρόμιο Λευκωσίας δεν υπάρχουν μαρτυρίες μέσα από το αεροσκάφος, αφού τα Noratlas δεν είχαν συσκευές καταγραφής συνομιλιών ενδοσυνεννόησης. Τα άλλα πληρώματα άκουσαν δύο φορές τον κυθερνήτη (Παναγόπουλος) που μιλούσε.

Θεωρείται θέβαιο ότι κατά τη φάση της προσγείωσης το αεροσκάφος βλήθηκε σφοδρά από το έδαφος, όπως και τα δύο που προηγήθηκαν και υπήρξαν τυχερότερα. Για τις σκηνές που εκτυλίχθηκαν υπήρξε συγκλονιστική η περιγραφή του μόνου διασωθέντος από το αεροσκάφος αυτό, του καταδρομέα Θανάση Ζαφειρίου: «Βλέπαμε τα φώτα της Λευκωσίας, ήταν πολύ κοντά. Το αεροσκάφος κατέβηκε απότομα για να προσγειωθεί. Ξαφνικά νιώσαμε ένα δυνατό τράνταγμα, μας χτύπησε αντιαεροπορικό. Το αεροσκάφος άρχισε να παλατζάρει. Πριν καταλάθουμε τι συμβαίνει, η καμπίνα τυλίχθηκε στις φλόγες. Κοίταξα το πάτωμα της ατράκτου, ήταν διάτρητο. Κάποια ξύλινα κιβώτια που περιείχαν πυρομαχικά άρπαξαν φωτιά. Δίπλα μου οι περισσότεροι συνάδελφοι είχαν χτυπηθεί από τα βλήματα και σφάδαζαν. Κατάλαβα πως το αεροπλάνο ήταν πια ακυβέρνητο, ήταν φανερό. Με όση δύναμη μου απέμεινε, σύρθηκα ως την έξιδο. Το επόμενο δευτερόλεπτο βρέθηκα στο κενό. Είδα το Noratlas να καρφώνεται στη γη, μαζί με τους 32 συντρόφους μου».

Μια άλλη μαρτυρία της κατάρριψης του αεροσκάφους προήλθε από το έδαφος, από τον Κύπριο εθελοντή Χάρη Παναγιώτου: «Θυμάμαι ακριβώς την ώρα, ήταν 02.15 όταν ακούσαμε τις βολές ενός

δικού μας τετράκαννου αντιαεροπορικού. Ήταν καμουφλαρισμένο, περίπου στο χιλιόμετρο από τη θέση όπου βρισκόμουν εγώ. Βλέπαμε τις σπίθες των τροχιοδεικτικών που αυλάκωναν τον κατάμαυρο ουρανό. Τότε αρχίσαμε κι εμείς να βάλλουμε, με πολυθόλια Bren και ό,τι άλλο διέθετε ο καθένας. Χαλούσε ο κόσμος. Μετά ακούσαμε μια φοβερή έκρηξη και μια τεράστια λάμψη φώτισε τον ουρανό. Εμείς, βέβαιοι πως καταρρίψαμε το πρώτο αεροσκάφος των Τούρκων, αρχίσαμε να πανηγυρίζουμε. Δεν πέρασαν 10 λεπτά όταν άλλο αεροσκάφος πέρασε χαμηλά πάνω μας. Βάλαμε και κατ' αυτού. Υστερα φάνηκε ο σκούρος όγκος ενός τρίτου, καθώς προσέγγισε τον δίσουλο προσγείωσης. Τότε, ενώ εμείς βάλλαμε εναντίον του, το αεροσκάφος αυτό άρχισε να αναβοσθήνει τα φώτα του, κόκκινα και μπλε. Ανήσυχοι, σταματήσαμε τα πυρά και περιμέναμε. Γιατί, βέβαια, αν το αεροπλάνο ήταν τουρκικό δεν θα χαμήλωνε για προσγείωση, ούτε θα αναβόσθηνε τα φώτα του».

Η πιο τραγική κατάθεση, όμως, ανήκει στον άτυχο άνδρα που κατέρριψε το αεροσκάφος, απόλυτα σίγουρος πως ήταν τουρκικό. Επρόκειτο για τον Γιώργο Καλογήρου, που έπειτα από 27 ολόκληρα χρόνια κατέθεσε τις ενοχές και τις τύψεις του, σε εκπομπή της ελληνικής κρατικής τηλεόρασης το φθινόπωρο του 2001: «Ενώ νύχτωνε, μας είπαν να προσέχουμε γιατί υπήρχε πιθανότητα τουρκικά μεταγωγικά να επιχειρήσουν προσγείωση στον διάδρομο του αεροδρομίου. Μας εμψύχωσαν και μας είπαν χαρακτηριστικά να μην αφήσουμε να προσγειωθεί ούτε ένα. Ήμουν ο επικεφαλής σε ένα τετράδυμο που βρισκόταν στην αρχή του διαδρόμου». Δακρύζοντας συνέχισε την αφήγησή του: «Τα πρώτα αεροπλάνα μάς αιφνιδίασαν, ομολογώ πως δεν τα περιμέναμε γιατί γνωρίζαμε ότι νύχτα οι Τούρκοι δεν πετούσαν. Εως ότου συνειδητοποιήσω τι γινόταν, πέρασε κάποιος χρόνος (σ.σ. προφανώς εννοεί τα δύο πρώτα που προσγειώθηκαν). Υστερα όπλισα και περίμενα. Ακουσα τον βόμβο του αεροσκάφους, που πλησίαζε με όλα τα φώτα σβηστά. Το σκόπευσα, του έριξα και αυτό ήταν. Το Noratlas κατερρίφθη. Περίμενα το επόμενο. Τότε διαπίστωσα ότι το τετράδυμο μπλοκαρίστηκε. Τα αεροσκάφη πετούσαν σχεδόν από πάνω μου και εγώ καταριόμουν την ατυχία μου. Ευτυχώς τελικά, γιατί από εκεί όπου βρισκόμουν θα ήταν πολύ δύσκολο να αστοχήσω. Πολλή ώρα μετά, όταν όλα τα Noratlas προσγειώθηκαν, ήρθε κάποιος και μου είπε ότι τα αεροπλάνα ήταν ελληνικά! Από τότε κοντεύω να τρελαθώ, με κυνηγούν οι τύψεις. Αισθάνομαι προδομένος».

Από τα παραπάνω προέκυψε πως η τραγωδία θα προσλάμβανε μεγάλες διαστάσεις αν δεν υφίστατο εμπλοκή το τετράδυμο αντιαεροπορικό του Γιώργου Καλογήρου. Σημείωσε χαρακτηριστικά ο υποπτέραρχος ε.α. Γιώργος Μήτσαινας, συγγραφέας του πιο αναλυτικού θιβλίου για την επιχείρηση εκείνη: «...Ολα τα πληρώματα που συμμετείχαμε, πιστέψαμε ότι ζήσαμε από αυτό το θαύμα! Ζήσαμε γιατί το ήθελε ο μεγάλος Θεός της Ελλάδος».

Τι διαδραματίστηκε όμως αμέσως μετά τη συντριβή του αεροσκάφους; Ο έφεδρος ανθυπολοχαγός (ΠΒ) Γιώργος Μιχαήλ πήδηξε σε ένα Jeep και κινήθηκε στην περίμετρο του αεροδρομίου. Οπου συναντούσε χειριστές αντιαεροπορικών, διέταξε να πάψουν τα πυρά. Αμέσως μετά ο Κύπριος αξιωματικός, ακολουθούμενος από τον ανθυπολοχαγό Ανδρέα Βουρή και δύο στρατιώτες της Εθνικής Φρουράς, κατευθύνθηκαν σε παρακείμενο χαμηλό ύψωμα, όπου αντίκρισαν μια εικόνα που δεν θα ξεχάσουν ποτέ. Στην κορυφή του λόφου, λίγες εκατοντάδες μέτρα από τον διάδρομο προσγείωσης, το «μοιραίο» Noratlas είχε «καθίσει» με την κοιλιά. Ο,τι είχε απομείνει από αυτό, φλεγόταν ακόμα. Οι έλικες είχαν αφήσει σημάδια στο έδαφος και ήταν στρεβλωμένες, στοιχείο που απεδείκνυε ότι οι κινητήρες λειτουργούσαν τη στιγμή της πρόσκρουσης στο έδαφος. Στα συντρίμμια του κείτονταν διαμελισμένα τα σώματα των Ελλαδιτών καταδρομέων. Ενας μεγαλόσωμος ανθυπολοχαγός ψυχορραγούσε. Σε λίγο εξέπινευσε. Οι περισσότεροι, εκτός τεσσάρων, θρέθηκαν απανθρακωμένοι.

Ο απολογισμός υπήρξε τραγικός. Εχασαν τη ζωή τους τα τέσσερα μέλη του πληρώματος και οι 28 από τους 29 καταδρομέis. Πέρασαν στην αθανασία, με πρώτο τον κυβερνήτη, επισμηναγό Βασίλη Παναγόπουλο. Συγκυβερνήτης ήταν ο επισμηναγός Στέργιος Συμεωνίδης, ιπτάμενος μηχανικός ο αρχισμηνίας Γιώργος Δάβαρης και ναυτίλος ο επισμηνίας Ηλίας Ανθιμος. Στον τελευταίο η μοίρα έπαιξε παράξενο παιχνίδι. Επειδή την προηγουμένη γιορτάζε, δεν θα συμμετείχε στην αποστολή. Επιβιβάστηκε τελικά στο αεροσκάφος επειδή ο ναυτίλος, υποσμηναγός Χρήστος Αντωνόπουλος (κανονικό μέλος του πληρώματος), διατάχθηκε να μεταβεί προς παραλαβή στρατιωτών. Ο χρόνος πίεζε και ο κυβερνήτης Παναγόπουλος, επειγόμενος να απογειωθεί, πήρε μαζί για ναυτίλο τον Ανθιμο.

Με το πρώτο φως κατέφθασαν στα συντρίμμια ένας Ελλαδίτης ταγματάρχης, στρατιώτες της Εθνικής Φρουράς και υπεύθυνοι της Πολιτικής Αμυνας. Οι τελευταίοι ανέλαβαν το μακάθριο έργο της περισυλλογής των σορών.

Η ΠΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ

Ακολούθησαν οι προσγειώσεις των υπολοίπων Noratlas, ενώ τα πρώτα που είχαν προσγειωθεί απογειώνονταν ταχύτατα για την πτήση της επιστροφής. Η παραμονή των μεταγωγικών αεροσκαφών στο αεροδρόμιο της Λευκωσίας έπρεπε να είναι συντομότατη. Ο χρόνος πίεζε ασφυκτικά και αεροσκάφη και επιβαίνοντες ήταν ευάλωτα στα πυρά. Αρκετά αεροπλάνα είχαν στην άτρακτο τρύπες από τα πυρά. Τρία δεν ήταν σε θέση να απογειωθούν για την επιστροφή. Εγκαταλείφθηκαν και καταστράφηκαν για να μην εντοπιστούν από τον εχθρό.

Οι περισσότεροι κυβερνήτες απογείωσαν τα αεροσκάφη με βραχεία διαδρομή, εκτελώντας κλειστή αριστερή στροφή και ταχεία άνοδο, για να περάσουν το Τρόοδος. Αμέσως μετά κατέρχονταν πολύ χαμηλά. Η αγωνία κορυφωνόταν, αφού ανέμεναν ότι σε λίγο θα εμφανίζονταν τα τουρκικά μαχητικά. Πολλά πληρώματα άκουσαν, κατά τη διάρκεια της επιστροφής, χειριστές τουρκικών μαχητικών να επικοινωνούν με το αεροδρόμιο της Αττάλειας. Δεν υπήρχε καμία καθοδήγηση και οι χειριστές κοιτούσαν προς τις νότιες ακτές της Τουρκίας για πιθανή εμφάνιση μαχητικών του εχθρού. Στο ύψος της Καρπάθου αποκατέστησαν επαφή με ελληνικά μαχητικά που περιπολούσαν και η ένταση μειώθηκε. Περί τις 03.00 απογειώθηκαν από το αεροδρόμιο Ηρακλείου δύο αεροσκάφη F-102A, προς κάλυψη των Noratlas που επέστρεφαν. Κατευθύνθηκαν ανατολικά, ανέβηκαν στα 6.000 m και έφθασαν 300 km από τις ακτές του Λασιθίου. Βορειότερα περιπολούσαν δύο F-4E, που είχαν απογειωθεί από το αεροδρόμιο της Τανάγρας. Το πρώτο από τα Noratlas προσγειώθηκε στη Σούδα στις 05.50. Ορισμένα από τα αεροσκάφη προσγειώθηκαν στο αεροδρόμιο της Ρόδου, λόγω έλλειψης καυσίμου.

Στην επιχείρηση «Νίκη» έλαβαν τελικά μέρος 15 αεροσκάφη. Τα υπόλοιπα δεν απογειώθηκαν από τη Σούδα διότι τα χρονοδιαγράμματα πίεζαν ασφυκτικά και κατά την επιστροφή τους, όταν θα είχε ξημερώσει, θα ήταν εύκολος στόχος για τα τουρκικά μαχητικά. Η διαταγή όριζε ότι οι απογειώσεις θα σταματούσαν τα μεσάνυκτα.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι τα πληρώματα της αποστολής Νίκη» εκτέλεσαν στο ακέραιο το καθήκον τους, επιδεικνύοντας θάρρος και ηρωισμό. Αντιλαμβάνονταν πολύ καλά ότι είχαν σταλεί σε αποστολή αυτοκτονίας, σε περιοχή όπου κυριαρχούσε απόλυτα η Τουρκική Αεροπορία και δεν υπήρχε καμία κάλυψη από μαχητικά της ΠΑ. Χειριστές, μηχανικοί και ναυτίλοι γνώριζαν πως οι πιθανότητες επιβίωσης των αεροσκαφών ήταν περιορισμένες. Δήλωσε ενδεικτικά ένας υποπτέραρχος της ΠΑ: «Ηταν μια ατέλειωτη, βασανιστική πτήση που τσάκιζε και τα πιο γερά νεύρα. Οι αεροπόροι μας όμως δεν δείλιασαν, δεν δίστασαν, δεν έκαναν πίσω. Ήταν μια επιχείρηση τρομερά δύσκολη και απίστευτα επικίνδυνη, που οι Ελληνες χειριστές έφεραν σε πέρας με πραγματική αυταπάρνηση».

Η επικινδυνότητα της αποστολής σχετιζόταν με πολλούς παράγοντες. Οι συνθήκες νυκτερινής πτήσης και κυρίως προσέγγισης σε αεροδρόμιο άγνωστο στους χειριστές, το οποίο μάλιστα είχε προσβληθεί προηγουμένως από την αεροπορία του εχθρού, ήταν τα κυριότερα προβλήματα. Η παλαιότητα των Noratlas ήταν επίσης πολύ αρνητικός παράγοντας. Μερικά από αυτά θρίσκονταν σε φάση μακράς απόθεσης και βγήκαν από την εφεδρεία λόγω της πιθανής σύγκρουσης με την Τουρκία.

Παρόλα αυτά η αποστολή εκτελέσθηκε, αιφνιδιάζοντας πλήρως τον εχθρό και τους «συμμάχους». Ειδικά οι Βρετανοί εκδήλωσαν άμεση αντίδραση, με το επιχείρημα ότι τα ελληνικά μεταγωγικά παραβίασαν τον εναέριο χώρο της βρετανικής βάσης Ακρωτηρίου. Απείλησαν μάλιστα με κατάρριψη αν η Πολεμική Αεροπορία επανελάμβανε το εγχείρημα. Οι Βρετανοί, με απίστευτο θράσος και υποκρισία, δήλωσαν ενοχλημένοι από την αποστολή των Noratlas, όχι όμως και από τα τουρκικά αεροσκάφη που βομβάρδιζαν σε 24ωρη βάση τα πάντα στην Κύπρο.

Ο τότε επισμηναγός Γιάννης Σφήκας, κυβερνήτης του δεύτερου Noratlas της αποστολής, κατέθεσε: «Είχαμε συνειδητοποιήσει πως πηγαίναμε σε εμπόλεμη περιοχή, όπου η αεροπορική υπεροχή των

Τούρκων ήταν καθολική. Ομως τα αδέρφια μας στην Κύπρο ζητούσαν θοήθεια. Και δικό μας χρέος ήταν να τους την προσφέρουμε».

Ομοίως οι καταδρομείς γνώριζαν τις δυσμενείς συνθήκες υπό τις οποίες καλούντο να φθάσουν στη μεγαλόνησο. Το ηθικό τους όμως ήταν υψηλότατο και ήταν έτοιμοι για μάχη. Κατά τη διάρκεια της πτήσης οι αξιωματικοί τούς εμψύχωναν και τους μετάγγιζαν δύναμη. Οι άνδρες αυτοί λίγες ώρες αργότερα πολέμησαν σκληρά υπερασπιζόμενοι το αεροδρόμιο Λευκωσίας. Πολέμησαν εναντίον υπέρτερων εχθρικών δυνάμεων και απέκρουσαν τους εισθολείς. Οι δεκάδες των τουρκικών πτωμάτων στον χώρο βρόεια του αεροδρομίου απετέλεσαν αψευδή μαρτυρία περί της μαχητικότητας των ανδρών της Α' Μοίρας Καταδρομών.

Το τραγικό γεγονός της πτώσης του αεροσκάφους οφείλεται στην απαράδεκτη καθυστέρηση διαβίβασης της εντολής για δέσμευση των αντιαεροπορικών, καθυστέρηση που αποδείχθηκε εγκληματική. Το πόρισμα της Βουλής των Ελλήνων δεν πιστοποίησε ότι το απόρρητο σήμα εστάλη στην Κύπρο στις 00.10. Αντίθετα, χρέωσε την καθυστέρηση στην Αθήνα, περιπλέκοντας ακόμη περισσότερο τα πράγματα. Γράφηκε ενδεικτικά στο πόρισμα: «Κύριο αίτιο της καταστροφής ήταν ότι το σήμα για δέσμευση εκδόθηκε από το ΑΕΔ στην Αθήνα μόλις στις 01.30. Δηλαδή μισή ώρα πριν τις αφίξεις των αεροσκαφών. Εδώ προκύπτουν σαφείς ευθύνες για εκείνους που είχαν την ευθύνη του συντονισμού και ελέγχου της επιχείρησης αερομεταφοράς. Η καθυστερημένη αποστολή του σήματος για τη δέσμευση του αντιαεροπορικού πυρός συνιστά βαρύτατο αδίκημα περί την εκτέλεση του καθήκοντος».

Οι άνδρες της Εθνικής Φρουράς φυσικά εκτέλεσαν τις διαταγές που είχαν, αγνοώντας ότι τα αεροσκάφη ήταν ελληνικά. Δικαιολογημένα δεν τους αποδόθηκε καμία ευθύνη. Η 185 Μοίρα Πεδινού Πυροβολικού και η 184 Πυροβολαρχία Πεδινού Πυροβολικού ήταν φυσικό, αφού δεν είχαν ενημερωθεί, να εκλάβουν τα αεροσκάφη ως τουρκικά και να αρχίσουν πυρ. Τα λόγια του μοναδικού διασωθέντος από το Noratlas που κατερρίφθη, καταδρομέα Θανάση Ζαφειρίου, απεικονίζουν την πραγματικότητα: «Φυσικά και δεν έφταιξαν οι Κύπριοι εθνοφρουροί. Διατάχθηκαν να βάλουν και έβαλαν. Επραξαν λοιπόν το καθήκον τους, ως όφειλαν. Η ευθύνη ανήκει σε εκείνους που τους διέταξαν να ανοίξουν πυρ. Σε ό,τι με αφορά, δεν μετάνιωσα για τίποτα. Και τώρα, αν επαναλαμβανόταν η ίδια ιστορία και με διέταξαν, θα πήγαινα να πολεμήσω για την Κύπρο, την ελληνική Κύπρο».

Ο τότε αντισυνταγματάρχης Δημήτριος Μπίκος, που πολέμησε με τους άνδρες του στον χώρο απόβασης δυτικά της Κυρήνειας, κατέθεσε: «Ακόμη και αν επρόκειτο για αποστολή αυτοκτονίας, οι καταδρομείς έπρεπε να σταλούν για να προστατευθεί το αεροδρόμιο Λευκωσίας. Αυτός που άργησε ήταν το ΓΕΕΦ, το οποίο άργησε να ειδοποιήσει τους πολυυβολητές στο αεροδρόμιο για την άφιξη των αεροσκαφών».

Η Α' Μοίρα Καταδρομών πολέμησε ηρωικά τις επόμενες μέρες. Αμέσως μετά τη νυκτερινή μεταφορά στο αεροδρόμιο Λευκωσίας, οι καταδρομείς επιβιθάστηκαν σε λεωφορεία και κατευθύνθηκαν στο Μετόχι της Μονής Κύκκου, δυτικά του κέντρου της Λευκωσίας και εντός της πόλης. Ήταν μεσημέρι Δευτέρας όταν πληροφορήθηκαν την κατάρριψη του αεροσκάφους και την απώλεια των συναδέλφων τους. Την ίδια ώρα αποβιθάστηκε στο Πεντεμίλι το δεύτερο κύμα του εχθρού.

Στο μεγάλο προαύλιο στο Μετόχι οι συγκεντρωμένοι καταδρομείς συνέχισαν να ακούνε από τον διοικητή τους τις λεπτομέρειες της κατάρριψης. Ο Παπαμελετίου τούς ζήτησε να ξεχάσουν το θλιβερό γεγονός, διότι είχαν δύσκολες ώρες μπροστά τους και οι Τούρκοι προχωρούσαν. Το επόμενο πρωί, παρά τη συναφθείσα εκεχειρία, τουρκικές μονάδες κινήθηκαν απειλητικά προς το αεροδρόμιο. Η Κυρήνεια είχε ήδη καταληφθεί από τους εισθολείς και οι Τούρκοι επείγονταν να καταλάβουν και το αεροδρόμιο, ώστε να ενεργοποιήσουν αερογέφυρα που θα τους επέτρεπε να μεταφέρουν ταχύτατα στο νησί τις δύο μεραρχίες που σχεδίαζαν.

Το πρωί της 23ης Ιουλίου οι κινήσεις των Τούρκων προς το αεροδρόμιο έγιναν αντιληπτές από τις εκεί δυνάμεις, που είχαν ενδείξεις επ' αυτού από το προηγούμενο βράδυ. Ο ταγματάρχης Παπαμελετίου διατάχθηκε να στείλει άμεσα δύο λόχους εντός του αεροδρομίου. Ο ένας λόχος έσπευσε αμέσως στο κεντρικό κτίριο, όπου και αναπτύχθηκε, ενώ ο δεύτερος λόχος έλαβε θέσεις μάχης εντός και περιμετρικά του κτιρίου της Αρχής Τηλεπικοινωνιών. Εκτός των λόχων της Α' Μοίρας Καταδρομών, στους ίδιους χώρους αναπτύχθηκε λόχος της 33ης Μοίρας Καταδρομών, με 50 περίπου Κύπριους καταδρομείς.

Γρήγορα ομάδα καταδρομέων και ο ίδιος ο Παπαμελετίου ενεπλάκησαν σε ανταλλαγή πυρών με τους

Τούρκους από μικρή απόσταση. Το μεσημέρι εκδηλώθηκε κανονική επίθεση από τουρκικό τάγμα. Ως πρώτο κύμα επιτέθηκαν δύο λόχοι, που αποδεκατίστηκαν από τους Ελλαδίτες και τους Κύπριους καταδρομείς. Ιδίως οι άνδρες που είχαν ακροβολιστεί στην οροφή του κεντρικού κτιρίου, έχοντας πολύ καλή παρατήρηση, εξολόθρευσαν δεκάδες Τούρκους. Αναφέρεται χαρακτηριστικά η περίπτωση ενός καταδρομέα που φόνευσε 12 Τούρκους.

Ο διοικητής του λόχου υποστήριξης, υπολοχαγός Νικόλαος Ντούθας (μέχρι πρόσφατα αρχηγός ΓΕΣ), κατέθεσε σχετικά με τη μάχη εκείνη: «Οταν δεχθήκαμε τα πρώτα πυρά, ήμουν επάνω σε ένα Land Rover. Πηδήξαμε έξω και καλυφθήκαμε στο ρείθρο ενός δρόμου. Γέμισα με σφαίρες το M-3 που είχα και άρχισα να πυροβολώ τους Τούρκους, από τους οποίους βαλλόμουν με καταιγιστικά πυρά. Μετά το «Παύσατε Πύρ» είδα από εκεί όπου βρισκόμουν οχήματα που έσπευσαν στον χώρο και μάζευαν Τούρκους, νεκρούς και τραυματίες».

Ο διοικητής των Κυπρίων καταδρομέων, Χρήστος Κότσαλης, ανέφερε σχετικά: «Από το 8ράδυ της 22ας Ιουλίου γνωρίζαμε ότι οι Τούρκοι πλησίαζαν στο αεροδρόμιο. Η μάχη κράτησε μιάμιση ώρα. Βρισκόμουν στην ταράτσα του μεγάλου κτιρίου, που δέσποζε όλης της περιοχής, και είχα καλή οπτική επαφή με τον εχθρό. Μόλις αρχίσαμε πυρ, οι Τούρκοι λούφαξαν και μετά άρχισαν την υποχώρηση».

Παρά τις αντιδράσεις της διοικησης της Α' Μοίρας και στο πλαίσιο συνολικότερης συμφωνίας, ο έλεγχος του αεροδρομίου περιήλθε τελικά στον ΟΗΕ. Η Μοίρα μετέβη στη συνέχεια στο στρατόπεδο του Εφεδρικού Σώματος, της πρώην φιλομακαριακής δύναμης που έδρευε στη Λευκωσία. Το αεροδρόμιο είναι μέχρι σήμερα εντός της νεκρής ζώνης, η οποία στο σημείο εκείνο «ανοίγει» λίγα χιλιόμετρα. Ο υποπτέραρχος ε.α. Γιώργος Μήτσαινας, τότε κυβερνήτης ενός από τα Noratlas, επεσήμανε τη σημασία της μάχης εκείνης: «Ο κόσμος οφείλει να γνωρίζει ότι αν σήμερα το αεροδρόμιο Λευκωσίας είναι στα χέρια του ΟΗΕ και όχι των Τούρκων, τούτο οφείλεται στον άθλο των Noratlas και των πληρωμάτων, που εκτέλεσαν υπό λίαν δυσμενείς συνθήκες τη μεταφορά της Α' Μοίρας Καταδρομών στην Κύπρο».

Η αποστολή των Noratlas στη φλεγόμενη Κύπρο ήταν δυστυχώς η μόνη παρουσία της ΠΑ εκεί το 1974, αφού η ηγεσία του Κλάδου κράτησε καθηλωμένα στα αεροδρόμια της Κρήτης τα μαχητικά αεροσκάφη και επέλεξε την αδράνεια αντί της δράσης. Τα πληρώματα όμως στάθηκαν στο ύψος που απαιτούσαν οι περιστάσεις.

Η επιτυχία της αποστολής «Νίκη» και ο αιφνιδιασμός του εχθρού κατέδειξαν τι πραγματικά θα μπορούσε να επιτύχει η ΠΑ αν μερικοί στρατιωτικοί και πολιτικοί δεν κρατούσαν καθηλωμένα τα ελληνικά φτερά, ιδίως τα μαχητικά, χαρίζοντας έτσι τη νίκη στους «Αττίλες». Κοινό στοιχείο στις δύο μεγάλες εθνικές καταστροφές του 20ού αιώνα, τη μικρασιατική και την κυπριακή, ήταν ένα: δεν μας νίκησαν οι Τούρκοι, αυτοητηθήκαμε. Πρόκειται για μια πικρή διαπίστωση που πληγώνει ακόμα περισσότερο όσους πολέμησαν και αρνήθηκαν τη συνδιαλλαγή και την υποταγή...

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- (1) **Καρδιανός Διονύσιος: Ο ΑΤΤΙΛΑΣ ΠΛΗΤΤΕΙ ΤΗΝ ΚΥΠΡΟ, Λαδιάς, Αθήνα, 1976.**
- (2) **Καρκαλέτσης Σταύρος: Η ΜΑΧΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ, Περισκόπιο, Αθήνα, 2002.**
- (3) **Μήτσαινας Γεώργιος, υποπτέραρχος ε.α.: ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΤΕΡΑ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ, Αθήνα, 2005.**