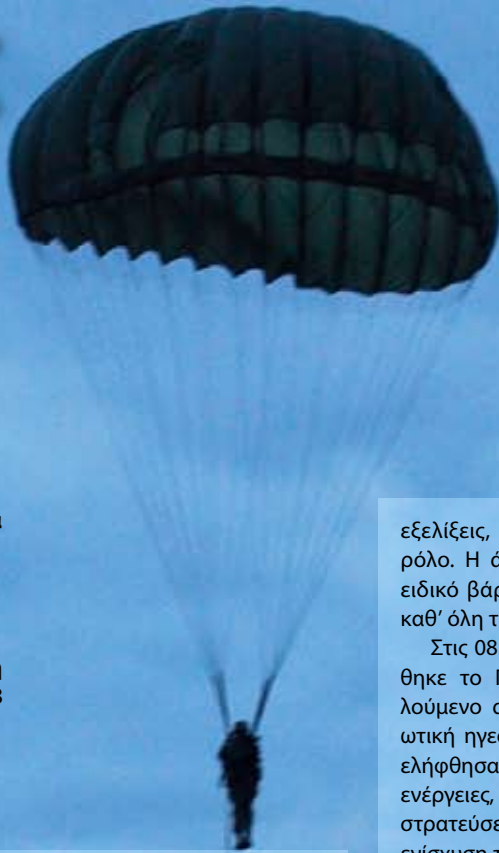


# ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ «ΝΙΚΗ»

## ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΝΤΙ ΑΕΡΑΠΟΒΑΣΗΣ



**Η Επιχείρηση ΝΙΚΗ που εκτελέστηκε την νύκτα 21/22 Ιουλίου 1974, ήταν η μοναδική αποστολή μεταφοράς ενισχύσεων στην Κύπρο, που εκτελέστηκε στην διάρκεια της τουρκικής εισβολής. Πέρα από την περιγραφή των γεγονότων, η επιχειρησιακή ανάλυση και η διεξαγωγή κριτικής, έχουν την δική τους αξία, έστω και 33 χρόνια μετά.**

**Γράφει ο ΣΑΒΒΑΣ Δ. ΒΛΑΣΣΗΣ**

**Τ**ο πρωί της 20ής Ιουλίου 1974, τουρκικές δυνάμεις εισέβαλαν στην Κύπρο. Αθήνα και Λευκωσία, υπέστησαν στρατηγικό αιφνιδιασμό. Οι ιθύνοντες θεωρούσαν ανοήτως, ότι η Τουρκία δεν επρόκειτο να επιχειρήσει εισβολή και ότι απλώς πρόεβαινε σε επίδειξη δυνάμεως. Θεωρούσαν ότι απλώς οι Τούρκοι «μπλοφάρουν». Όμως, ακόμη και όταν τα πράγματα ήταν πλέον ξεκάθαρα, η Αθήνα απέφυγε να συμβάλει στην άμυνα της Κύπρου. Ανάλωσε την δραστηριότητά της σε αποστολές μεταφοράς ενισχύσεων, που ούτε και αυτές εκτελέστηκαν όλες. Εάν την πρώτη ημέρα η στρατιωτική ηγεσία μπορούσε να κατηγορηθεί για βλακώδη αφέλεια, τώρα πλέον έχει καταστεί υπόλογη καθαρής προδοσίας.<sup>(1)</sup>

Κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν ορισμένα εισαγωγικά για την δομή και την ηγεσία των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων την εποχή εκείνη. Σε σχέση με σήμερα, επικρατούσαν διαφορετικές ονομασίες, όσον αφο-

ρά τα Γενικά Επιτελεία. Το Αρχηγείο Ενόπλων Δυνάμεων (ΑΕΔ) ήταν το σημερινό ΓΕΕΘΑ και υπήρχαν το Αρχηγείο Στρατού (ΑΣ), Αρχηγείο Ναυτικού (ΑΝ) και το Αρχηγείο Αεροπορίας (ΑΑ), που σήμερα αποτελούν αντιστοίχως τα ΓΕΣ, ΓΕΝ και ΓΕΑ.

Αρχηγός Ενόπλων Δυνάμεων ήταν ο Στρατηγός Γρηγόριος Μπονάνος, Αρχηγός Στρατού ο Αντιστράτηγος Ανδρέας Γαλατσάνος, Αρχηγός Ναυτικού ο Αντιναύαρχος Πέτρος Αραπάκης και Αρχηγός Αεροπορίας ο Αντιπτέραρχος (Ι) Αλέξανδρος Παπανικολάου. Από πλευράς στρατιωτικών προσωπικοτήτων με ενεργό πολιτικό ρόλο, ο Στρατηγός Φαίδων Γκιζίκης εκτελούσε χρέη Προέδρου της Δημοκρατίας. Ο Ταξίαρχος Δημήτριος Ιωαννίδης, αρχηγός της Ελληνικής Στρατιωτικής Αστυνομίας (ΕΣΑ) εθεωρείτο ο ισχυρός ανήρ του καθεστώτος, στον οποίο, μέχρι τότε, όλοι υπάκουαν τυφλά. Τα πρόσωπα που απάρτιζαν την κυβέρνηση, όπως απέδειξαν οι

εξελίξεις, είχαν απλώς διακοσμητικό ρόλο. Η άποψή τους δεν είχε κανένα ειδικό βάρος και δεν ελήφθη υπ' όψιν καθ' όλη την διάρκεια της κρίσεως.

Στις 08.30 της 20ής Ιουλίου, συγκλήθηκε το Πολεμικό Συμβούλιο, αποτελούμενο από την πολιτική και στρατιωτική ηγεσία. Οι μόνες αποφάσεις που ελήφθησαν όσον αφορά στρατιωτικές ενέργειες, ήταν η κήρυξη γενικής επιστρατεύσεως, από πλευράς Στρατού η ενίσχυση των δυνάμεων σε Έβρο και Αιγαίο, η ετοιμότητα αποστολής ενισχύσεων στην Κύπρο, και η διασπορά των ναυτικών και αεροπορικών δυνάμεων.

Συγκεκριμένες προτάσεις για την αποστολή δυνάμεων του Στρατού Ξηράς στην Κύπρο, υποβλήθηκαν στον Μπονάνο μετά την λήξη της συσκέψεως. Πρώτα ο Γαλατσάνος εισηγήθηκε την αποστολή ενός τάγματος πεζικού. Ο Μπονάνος αποδέχθηκε την εισήγηση και διέταξε την σχεδίαση της αποστολής σε συνεργασία με το ΑΝ. Αργότερα, περί το μεσημέρι, ο Ιωαννίδης συνάντησε τον Μπονάνο και εισηγήθηκε την αποστολή στην Κύπρο αεροπορικάς, μίας Μοίρας Καταδρομών. Και αυτή η εισήγηση αντιμετωπίστηκε θετικά και δόθηκε εντολή υλοποίησης σε συνεργασία με το ΑΑ.

### ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΗΣ Β' ΜΚ

Για την αποστολή μίας Μοίρας Καταδρομών, επιλέχθηκε η Β' Μοίρα Κα-



# ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ-ΚΡΙΤΙΚΗ



ταδρομών. Η Β' ΜΚ έδρευε στην Ρεντίνα Χαλκιδικής και υπαγόταν στο 1ο Σύνταγμα Καταδρομών (1ο ΣΚΔ). Η επιλογή έγινε προφανώς κατόπιν εκτιμήσεως του ΑΕΔ από κοινού με το ΑΣ και συγκεκριμένα την Διοίκηση Καταδρομών.

Την εκτέλεση της μεταφοράς θα αναλάμβανε η 357 Μοίρα, η οποία συγκροτήθηκε στο αεροδρόμιο του Ελληνικού την ημέρα εκείνη, με την επίταξη των αεριωθουμένων αεροσκαφών της Ολυμπιακής Αεροπορίας (ΟΑ), βάσει του υφισταμένου Σχεδίου ΟΛΥΜΠΙΑ. Την εφαρμογή των διαταγών του ΑΕΔ και του ΑΑ, εκτελούσε το Κέντρο Επιχειρήσεων του ΑΑ (ΚΕ/ΑΑ) με εκτελούντα χρέη διευθυντού τον Υπαρχηγό ΑΑ Υποπτέραρχο (Ι) Ιωάννη Κοτσολάκη.

Ο Παπανικολάου συγκάλυψε σύσκεψη στο γραφείο του και αποφασίστηκε η αποστολή 4 αεροσκαφών Boeing 707 στην Μίκρα Θεσσαλονίκης, προς παραλαβή της Β' ΜΚ.<sup>(2)</sup> Ρυθμίστηκαν επίσης λεπτομέρειες για την ενημέρωση των πληρωμάτων της ΟΑ και της 115 Πτέρυγος Μάχης (115 ΠΜ) στην Σούδα. Σύμφωνα με την σχεδίαση, τα αεροσκάφη θα μετέβαιναν από την Αθήνα στην Μίκρα για να παραλάβουν τους καταδρομείς, από εκεί θα πετούσαν για Σούδα προς εκτέλεση ανεφοδιασμού σε καύσιμα, για να ακολουθήσει η πτήση προς Λευκωσία. Για τις αποφάσεις αυτές, το ΚΕ/ΑΑ/Τμήμα Αερομεταφορών, ενημερώθηκε στις 16.30 και δόθηκαν περαιτέρω οδηγίες.<sup>(3)</sup>

Η Α' ΜΚ στο στρατόπεδο του Μάλεμε Χανίων. Ο διοικητής της Ταγματάρχης Γεώργιος Παπαμελετίου, πραγματοποιεί επιθεώρηση. Οι άνδρες φέρουν την παλαιά στολή παραλλαγής με τις "πλάγιες" τσέπες, ενώ ο διοικητής φορά αμερικανική στολή παραλλαγής ERDL.

Στις 19.05 είχε προσγειωθεί στην Μίκρα και το τελευταίο αεροσκάφος, πλην όμως η μεταφορά της Β' ΜΚ πραγματοποιήθηκε τμηματικά και με μεγάλη καθυστέρηση. Περί τις 20.30, ο Υποπτέραρχος Κοτσολάκης, μετέβη στο γραφείο του Μπονάου, όπου παρουσία και των άλλων αρχηγών και επιτελών, ενημέρωσε για την καθυστέρηση. Εκεί, ο Μπονάου, ενώπιον όλων, απευθύνθηκε στον Κοτσολάκη, δίνοντας σαφώς την εντύπωση ότι υπήρχε απροθυμία από πλευράς των καταδρομένων να εκτελέσουν την αποστολή.<sup>(4)</sup>

Από τις 22.40 άρχισαν οι απογειώσεις των Boeing, το τελευταίο εκ των οποίων προσγειώθηκε στην Σούδα στις 00.50 της 21ης Ιουλίου. Αμέσως ξεκίνησε η διαδικασία ανεφοδιασμού τους αλλά καθώς είχε αρχίσει η τροχοδρόμηση των δύο πρώτων αεροσκαφών για απογείωση, σε ένα από τα σταθμευμένα αεροσκάφη διερράγησαν δύο από τα τέσσερα ελαστικά του ενός σκέλους προσγειώσεως. Για το συμβάν, το ΚΕ/ΑΑ ενημερώθηκε περί τις 01.30. Ο διοικητής της Β' ΜΚ, ο οποίος επέβαινε σε ένα εκ των αεροσκαφών που τροχοδρομούσαν, αποβιβάστηκε από το αεροσκάφος του και ερχόμενος σε επαφή με τον Α' Κλάδο του ΑΕΔ, ανέφερε το συμβάν. Σημείωσε ότι στο συγκεκριμένο αεροσκάφος είχαν φορτωθεί επιπλέον πυρο-

μαχικά και βαρέα όπλα, που ήταν δύσκολο να μεταφορτωθούν στα άλλα αεροπλάνα. Κυρίως όμως τονίστηκε ότι η ώρα ήταν περασμένη και δεν θα προλάβαιναν τα αεροσκάφη να εκτελέσουν την αποστολή και να αναχωρήσουν από την Λευκωσία υπό την κάλυψη του σκότους.<sup>(5)</sup> Υπ' αυτές τις συνθήκες, περί τις 02.00, το ΑΕΔ διέταξε την ματαίωση της αποστολής. Κατόπιν, στις 02.25 το ΚΕ/ΑΑ διέταξε την 28 ΤΑΔ να ενημερώσει την Αεροπορική Διοίκηση Κύπρου περί ματαίωσης της αποστολής.

Το ΑΕΔ διέταξε την Β' ΜΚ να επιστρέψει στις 21 Ιουλίου στην Μίκρα, ώστε να εκτελεστεί και πάλι η αποστολή την νύκτα 21/22 Ιουλίου, με άλλα πληρώματα στα αεροσκάφη. Οι καταδρομείς διανυκτέρευσαν στην Σούδα και με τα ίδια αεροσκάφη, αφού πρώτα αποκαταστάθηκε το βλαβέν, μεταφέρθηκαν την επομένη στην Μίκρα. Το βλαβέν αεροσκάφος, επισκευάστηκε από κλιμάκιο τεχνικών που στάλθηκε από το Ελληνικό, προσγειώθηκε στο Ελληνικό και οι καταδρομείς με τον οπλισμό τους επιβιβάστηκαν σε άλλο αεροσκάφος Boeing 707 που ανέμενε. Με αυτό, μεταφέρθηκαν αργά το απόγευμα στην Μίκρα. Εκεί είχαν αφιχθεί από το πρωί τα τρία νέα πληρώματα της ΟΑ, ενώ τα παλαιά επέστρεψαν στην Αθήνα.





Στιγμιότυπο από παρέλαση της Α΄ ΜΚ στα Χανιά. Οι υπαξιωματικοί φέρουν υποπολυβόλα Μ3 ενώ οι καταδρομείς τυφέκια Μ1 Garand. (επάνω)



Ένα από τα τέσσερα Boeing 707 που ενεπλάκησαν στην ματαιωθείσα επιχείρηση μεταφοράς της Β΄ ΜΚ, φωτογραφημένο το 1974 στο εξωτερικό. (αριστερά)

Το Noratlas που συντηρήθηκε και διατηρείται από την 112 Πτέρυγα Μάχης. Τα αεροσκάφη αυτά έγραψαν την δική τους ιστορία στα νεότερα χρόνια της Πολεμικής Αεροπορίας. (δεξιά - πάνω)

Άνδρες της Α΄ ΜΚ ετοιμάζονται για ένα άλμα συντηρήσεως, εμπρός από ένα Noratlas. (δεξιά - ένθετη)

μεταφοράς όχι με αεροσκάφη της ΟΑ αλλά με στρατιωτικά μεταγωγικά.<sup>(7)</sup>

Στις 18.10 ο Παπανικολάου κάλεσε το ΚΕ/ΑΑ να διατάξει όπως άπαντα τα αεροσκάφη Noratlas και Dakota τεθούν σε ετοιμότητα 5 λεπτών. Περί τις 19.00 όλα τα διαθέσιμα Noratlas διατάχθηκαν να απογειωθούν για την Σούδα, αφού πρώτα ορισμένα από αυτά παραλάμβαναν καταδρομείς από την Αθήνα. Από τα αεροσκάφη που συγκεντρώθηκαν στην Σούδα, τελικώς 19 Noratlas και 10 Dakota κατέστη δυνατό να αξιοποιηθούν και να είναι ικανά για εκτέλεση αποστολής.<sup>(8)</sup>

Υπεύθυνος για την αποστολή ήταν το ΚΕ/ΑΑ που όρισε τον επιστρατευθέντα Ταξίαρχο (Ι) Γεώργιο Στεφασδούρο ως επικεφαλής στον οποίο αναφέρονταν και ο διοικητής της Α΄ ΜΚ Ταγματάρχης Γεώργιος Παπαμελετίου.<sup>(9)</sup> Η Μοίρα είχε κινητοποιηθεί από το πρωί της 21ης Ιουλίου, προκειμένου να αναπτυχθεί σε νήσο της Δωδεκανήσου για την ενίσχυση της τοπικής φρουράς. Το απόγευμα όμως, περί τις 17.00 ο διοικητής ενημερώθηκε από τον Ταξίαρχο Γιάννακα ότι άλλαζε η αποστολή της και ότι θα μεταφερόταν αεροπορικώς

Θα πρέπει να τονιστεί ότι για την νέα αποστολή της Β΄ ΜΚ που σχεδιαζόταν, το ΑΑ δεν ήταν ενήμερο. Όλα εκτελέστηκαν με εντολές του ΑΕΔ. Περί τις 21.00 τα πληρώματα της ΟΑ ειδοποιήθηκαν για την αποστολή, αλλά στην Μίκρα δεν υπήρχε κανείς επιτελής από το ΑΑ υπεύθυνος για την ενημέρωσή τους. Αυτοσχεδίασαν μία απευθείας πτήση στην Κύπρο, δίχως καμμία στάση για ανεφοδιασμό αλλά καθώς είχε ξεκινήσει η τροχοδρόμηση των αεροσκαφών, κλήθηκε ο διοικητής της Β΄ ΜΚ να μεταβεί στον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου. Εκεί ενημερώθηκε από το ΑΕΔ ότι η αποστολή ματαιωνόταν.<sup>(6)</sup>

#### ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ «ΝΙΚΗ»

Την ώρα που τα Boeing 707 τροχοδρομούσαν στην Μίκρα, είχε ξεκινήσει η απογείωση αεροσκαφών Noratlas από την Σούδα, που μετέφεραν στην Κύπρο την Α΄ ΜΚ. Όταν το πρωί της 21ης Ιουλίου ενημερώθηκε ο Μπονάνος για την ματαιώση της αποστολής της Β΄ ΜΚ στην Κύπρο εξαιτίας της απροθυμίας των αξιωματικών της Μοίρας, κάλεσε τον διοικητή της Διοικήσεως Καταδρομών (ΔΚΔ) του ΑΣ Ταξίαρχο Αλέξανδρο Γιάννακα και τον διέταξε να κανονίσει την αποστολή άλλης Μοίρας. Εν συνεχεία, κάλεσε τον Παπανικολάου και του ζήτησε την εκτέλεση της



στην Κύπρο. Για την αποστολή αυτήν, στην Α' ΜΚ προσκολλήθηκε διμοιρία της Γ' Μοίρας Αμφιβίων Καταδρομών (Γ' ΜΑΚ), η οποία μεταφέρθηκε από την Αθήνα.

Οι απογειώσεις των αεροσκαφών ξεκίνησαν στις 22.35 με χρονικό περιορισμό τα μεσάνυκτα, διότι κάθε αεροσκάφος που θα απογειωνόταν μετά την ώρα αυτήν, εκτιμήθηκε ότι δεν θα είχε επαρκή χρόνο ώστε να απογειωθεί και να απομακρυνθεί από την Κύπρο υπό την κάλυψη του σκότους. Μέχρι το καθορισμένο χρονικό όριο απογειώθηκαν 15 αεροσκάφη. Κατά την διάρκεια της πτήσεως, δύο από τα αεροσκάφη δεν κατάφεραν να προσγειωθούν στην Κύπρο και επέστρεψαν στην Ρόδο και την Κρήτη. Οι προσγειώσεις των αεροσκαφών στην Λευκωσία, ξεκίνησαν περί τις 02.00 της 22ας Ιουλίου.

Στο μεταξύ, περί τις 01.00, το ΑΕΔ ενημέρωσε το ΓΕΕΦ για την αποστολή των αεροσκαφών. Κατά τα φαινόμενα, δεν κατέστη δυνατή η έγκαιρη ενημέρωση όλων των αντιαεροπορικών στοιχείων που ευρίσκοντο στην ευρύτερη περιοχή, με αποτέλεσμα τα ελληνικά αεροσκάφη να εκληφθούν ως εχθρικά και να εκδηλωθεί σφοδρό αντιαεροπορικό πυρ. Το αποτέλεσμα ήταν η κατάρριψη ενός αεροσκάφους ενώ άλλα τρία προσγειώθηκαν, αλλά με σοβαρές ζημιές. Από τα κτυπημένα αεροσκάφη, προκλήθηκαν απώλειες σε έμπυχο δυναμικό 4 αεροπόρων και 29 καταδρομέων, ενώ άλλοι 10 καταδρομείς τραυματίστηκαν. Συνολικώς, από τους 318 άνδρες της Α' ΜΚ που έφτασαν στην Κύπρο, μετά τις ανωτέρω απώλειες, η μάχιμη δύναμή της ανερχόταν σε 279 άνδρες μόλις. Οι άνδρες αυτοί έγραψαν στην Κύπρο την δική τους ιστορία.

### ΚΡΙΤΙΚΗ

Η απόφαση της στρατιωτικής ηγεσίας να αποστείλει αεροπορικούς ενισχύσεις στην Κύπρο, συνάντησε σοβαρά προβλήματα στην υλοποίηση. Το αποτέλεσμα ήταν η εκτέλεση της επιχειρήσεως με σημαντική καθυστέρηση και η πρόκληση βαρειών απωλειών από φίλια πυρά. Όπως όλα δείχνουν, η απόφαση ελήφθη κατόπιν εισηγήσεως μετά την σύσκεψη του Πολεμικού Συμβουλίου, δίχως να ληφθεί υπ' όψιν ότι δεν προεβλέπετο από το Σχέδιο Κ. Ήταν λοιπόν μία απόφαση «της στιγμής», που δεν είχε σχεδιαστεί.

Το Σχέδιο Κ προσδιόριζε σαφώς την συνδρομή της Ελλάδος στην άμυνα της Κύπρου σε περίπτωση τουρκικής εισβολής. Καταρτίστη-

κε στις αρχές του 1968, αμέσως μετά την απόσυρση της ελληνικής μεραρχίας από την Κύπρο, η οποία ολοκληρώθηκε τον Ιανουάριο του έτους αυτού. Πρέπει να τονιστεί στο σημείο αυτό ότι το Κυπριακό γενικότερα και οι πολεμικές επιχειρήσεις στην Κύπρο ειδικότερα, αποτελούσαν αποκλειστική αρμοδιότητα του ΑΕΔ. Οι επιτόπου διοικήσεις των μονάδων των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων ελάμβαναν εντολές από το ΑΕΔ (και όχι από τα άλλα Αρχηγεία) μέσω του ΓΕΕΦ.<sup>(10)</sup> Ως εκ τούτου, η υλοποίηση του Σχεδίου Κ αποτελούσε αρμοδιότητα του ΑΕΔ.

Όπως ελέγχθη, το 1968 το ΑΕΔ κατάρτισε τις Οδηγίες Επιχειρήσεων Κ (ΟΔΕΠΙΧ Κ/ΑΕΔ), που αφορούσαν τα παρακάτω:

- Χρήση της ΕΛΔΥΚ ως κύρια δύναμη αντεπιθέσεως.
- Πλους ενός υποβρυχίου για την προσβολή της εχθρικής αμφιβίου δυνάμεως, μετά την εκδήλωση της αποβατικής ενεργείας.
- Πλους δύο торπιλλακάτων για συμμετοχή σε επιχειρήσεις.
- Απογείωση μίας Μοίρας 18 αεροσκαφών F-84F από την Κρήτη, για την εφάπαξ προσβολή της εχθρικής αμφιβίου δυνάμεως.
- Βάσει των ΟΔΕΠΙΧ Κ/ΑΕΔ, συντάχθηκαν από τα ΑΝ και ΑΑ, τα Σχέδια Κ/ΑΝ και Κ/ΑΑ αντιστοίχως. Αυτά εξειδίκευαν την σχεδίαση των αποστολών που θα αναλάμβαναν τα μέσα του ΑΝ (υποβρύχιο και торπιλλακάτοι) και του ΑΑ (αεροσκάφη F-84F).<sup>(11)</sup>

Είναι σαφές ότι οι αποφάσεις της 20ής Ιουλίου για αποστολή ενισχύσεων στην Κύπρο, δεν προεβλέποντο σε κανένα σχέδιο. Το σημαντικότερο όμως είναι ότι **δεν θα είχαν άμεση επίδραση στην εξέλιξη των επιχειρήσεων**, καθώς:

- α) Απαιτείτο σημαντικός χρόνος για την μεταφορά των δυνάμεων.
- β) **Δεν συνέβαλλαν στην απόκρουση της τουρκικής αποβατι-**





Η στρατιωτική ηγεσία σε επίσκεψη στην 117 ΠΜ για επίδειξη των νεοπαραληφθέντων Phantom. Τις ημέρες της κρίσεως, δεν έδειξε να έχει πλήρη αντίληψη των δυνατοτήτων που προσέφεραν τα νέα όπλα του ελληνικού οπλοστασίου.

### κής επιχειρήσεως, που αποτελούσε την μείζονα απειλή.

Αυτά ήταν ασφαλώς εις γνώσιν της στρατιωτικής ηγεσίας. Εξάγεται λοιπόν το συμπέρασμα ότι οι αποστολές αυτές αποφασίστηκαν βεβιασμένα, όχι για την κάλυψη σοβαρών επιχειρησιακών αναγκών (εάν συνέβαινε αυτό θα έπρεπε να είχαν ήδη εκτελεστεί στο διάστημα 15-19 Ιουλίου) αλλά καθαρώς για λόγους ηθικού βάρους, με σκοπό να αποδείξουν την συμπαράσταση της Ελλάδος προς την Κύπρο.

Όπως αναφέρθηκε, πρώτα αποφασίστηκε η μεταφορά ενός τάγματος πεζικού και κατόπιν μίας Μοίρας Καταδρομών. Επειδή η Επιχείρηση ΝΙΚΗ είναι αυτή που αναλύεται στο παρόν άρθρο, η εξέταση θα περιοριστεί σε αυτήν.

Το πρώτο ερώτημα που προκύπτει, είναι ο λόγος για τον οποίο κρίθηκε σκόπιμη η μεταφορά μίας τέτοιας μονάδος. Το ΓΕΕΦ είχε στην διάθεσή του ήδη τρεις ενεργές Μοίρες Καταδρομών και μία επιστρατευομένη. Η λογική απάντηση είναι ότι η αποστολή μίας μονάδος Καταδρομών, λόγω της ελαφρύτερης συνθέσεώς της εν σχέσει με ένα τάγμα πεζικού, καθιστούσε την μεταφορά της ευκολότερη με αεροσκάφη. Κατά συνέπεια, εξασφαλιζόταν η ταχύτητα εκτελέσεως. Από

εκεί και πέρα όμως, οι μονάδες Καταδρομών δεν ενδείκνυνται για τακτικό αγώνα πεζικού, όπως η μορφή των επιχειρήσεων που εξελισσόταν στην Κύπρο. Οι τουρκικές δυνάμεις εισβολής ενίσχυαν ήδη υφιστάμενο θύλακα, ο οποίος για να εξαλειφθεί απαιτούσε βαρείες δυνάμεις, τόσο στην περιοχή της αποβατικής επιχειρήσεως (Πεντεμίλι) όσο και του κυρίου στηρίγματος αμύνης των Τουρκοκυπρίων (Κιόνελλι), όπου κατέφθαναν διαρκώς ενισχύσεις με ελικόπτερα και αλεξιπτωτιστές. Ο θύλακας εκτεινόταν κυρίως σε πεδινό έδαφος και μόνο στην περιοχή του Πενταδακτύλου υπήρχε ανάγκη για την εκτέλεση καταδρομικών επιχειρήσεων. Αυτό άλλωστε έγινε και στην πραγματικότητα, όπου οι Δυνάμεις Καταδρομών του ΓΕΕΦ επεχείρησαν να καταλάβουν την στρατηγικής σημασίας ορεινή διάβαση Αγύρτας. Κατά συνέπεια, η Μοίρα Καταδρομών από την Ελλάδα θα περιοριζόταν, σε πρώτη φάση τουλάχιστον, σε αποστολή γενικής εφεδρείας του ΓΕΕΦ.

Συνάγεται το συμπέρασμα ότι **η μεταφορά Καταδρομών δεν εξυπηρετούσε επιτακτικές ανάγκες του ΓΕΕΦ, για το οποίο υπ' αριθμόν ένα απαίτηση ήταν η συνδρομή της Ελλάδος με ναυτικές και αε-**

**ροπορικές δυνάμεις προς προσβολή της τουρκικής αμφιβίου δυνάμεως στην Κυρήνεια.** Η μεταφορά των Καταδρομών, αντιπροσώπευε περισσότερο μία ενέργεια συμβολική, αποσκοπούσα στην κάλυψη του ΑΕΔ από ηθικής περισσότερο απόψεως. **Λειτουργούσε εμμέσως ως άλλοθι, για την αδράνεια που επιδείχθηκε όσον αφορά την εκτέλεση του Σχεδίου Κ.**

Η πρώτη απόπειρα του ΑΕΔ για αποστολή της Β' ΜΚ, συνελήφθη ως ιδέα πρόχειρα και με άστοχο σχεδιασμό. Η επιλογή των επιταγμένων αεροσκαφών της ΟΑ, τα οποία ορμώμενα από το Ελληνικό έπρεπε να μεταβούν στην Μίκρα, να μετασταθμεύσουν Σούδα για ανεφοδιασμό και κατόπιν να απογειωθούν για Λευκωσία, συνιστούσε σύλληψη σχεδιάσεως πολύπλοκης από πλευράς σκελών. Εφόσον προκρίθηκαν τα συγκεκριμένα αεροσκάφη ως μέσα εκτελέσεως της αποστολής (επιλογή συνοδευομένη από επιμέρους μειονεκτήματα που δεν είναι της παρούσης να αναλυθούν) η πλέον προφανής επιλογή μονάδος θα έπρεπε να αφορά κάποια εκ των υπάρχοντων στην περιοχή του Λεκανοπεδίου Αττικής. Πράγμα που δεν έγινε.

Αλλά και στην περίπτωση της παραλαβής της Β' ΜΚ, η ανάγκη ανεφοδιασμού των αεροσκαφών στην Σούδα αμφισβητείται, δεδομένου ότι η αυτονομία των Boeing 707, επέτρεπε την απευθείας πτήση τους από την Μίκρα στην Λευκωσία.<sup>(12)</sup>

Η ματαιώση της αποστολής, οφείλεται κατά τα φαινόμενα σε απροθυμία τόσο της διοικήσεως της Β' ΜΚ, όσο και των πληρωμάτων της ΟΑ, τα οποία είναι φυσικό να αιφνιδιάστηκαν από την ανάθεση σε αυτούς μίας αποστολής με τέτοιο βαθμό δυσκολίας. Η βλάβη που προκλήθηκε στο σύστημα προσγειώσεως του ενός αεροσκάφους την κρίσιμη στιγμή, κρίνεται ύποπτη και προκάλεσε σειρά ερωτηματικών που παρέμειναν αναπάντητα. Ποτέ δεν έγινε διερεύνηση του συμβάντος, ώστε να αναζητηθούν επισήμως τα ακριβή αίτια του.<sup>(13)</sup>

Μετά την ματαιώση, η επιστροφή της Β' ΜΚ στην Μίκρα με πρόθεση επαναλήψεως της αποστολής κατά τον ίδιο τρόπο, προκαλεί σοβαρά ερωτηματικά ως προς την ικανότητα ορθής αντιλήψεως από αυτούς που έδωσαν την σχετική διαταγή (ΑΕΔ), όσο και γενικότερου συντονισμού (δεδομένου ότι ήδη «έτρεχε» η προετοιμασία της Επιχειρήσεως ΝΙΚΗ), ασχέτως εάν τελικώς ακυρώθηκε.

Η απόφαση του ΑΕΔ για ανάθεση της αποστολής στο ΑΑ με την χρήση μεταγωγικών αεροσκαφών Noratlas, διευκόλυνε την σχεδίαση, η οποία κατέστη απλούστερη και βελτίωσε τις πιθανότητες επιτυχίας, δεδομένης της ποιότητας των πληρωμάτων της 354 Μοίρας Μεταφορών. Αυτό που προκαλεί απορία, είναι ότι ενώ κατά τα φαινόμενα η εντολή δόθηκε από τον Μπονάνο στον Παπανικολάου το πρωί της 21ης Ιουλίου, η διαταγή κινητο-



Ο διοικητής της Α΄ ΜΚ Ταγματάρχης Γεώργιος Παπαμελιτίου. (πάνω)

Η Επιχείρηση ΝΙΚΗ εκτελέστηκε, παρά το ότι πολλά από τα Noratlas που χρησιμοποιήθηκαν, τελούσαν σε κατάσταση παροπλισμού. (δεξιά)



ποιήσεως των μεταγωγικών αεροσκαφών δόθηκε το απόγευμα στις 19.00. Μεσολάβησαν δηλαδή πολλές ώρες. Από εκεί και πέρα, όπως ήταν φυσικό, όλα έγιναν υπό συνθήκες πιέσεως χρόνου. Είναι πραγματικό θαύμα το πόσο σωστά ανταποκρίθηκε το προσωπικό της 115 ΠΜ για την εξυπηρέτηση τόσων αεροσκαφών που συγκεντρώθηκαν σε αυτήν, όπως και η εξαιρετη απόδοση των πληρωμάτων της 354 ΜΜ που κλήθηκαν να εκτελέσουν την αποστολή με ελλιπέστατη ενημέρωση. Τέλος, αποδείχθηκε περίτρανα ο μοναδικός βαθμός επιχειρησιακής ευελιξίας που διακρίνει την Αεροπορία εν σχέσει με το Ναυτικό και τον Στρατό Ξηράς.

Εάν το ΑΑ ανταποκρίθηκε στις απαιτήσεις της αποστολής, σοβαρά ερωτηματικά εγείρονται όσον αφορά τον βαθμό υπευθυνότητας και επαγγελματικής επαρκείας από πλευράς ΑΕΔ και δευτερευόντως ΑΣ. Οι εμπλεκόμενοι αξιωματικοί, προερχόμενοι όλοι από τον Στρατό Ξηράς, ελέγχονται όσον αφορά την ορθότητα επιλογής μονάδος για την συγκεκριμένη αποστολή. Τα σημεία ελέγχου, είναι κυρίως δύο:

**α) Ποια ήταν τα κριτήρια βάσει των οποίων επιλέχθηκε αρχικώς η Β΄ ΜΚ κι εν συνεχεία η Α΄ ΜΚ για την αποστολή;**

Η εδρεύουσα στην Βόρειο Ελλάδα Β΄ ΜΚ, απαιτούσε για την παραλαβή της από τα αεροσκάφη, την προσθήκη στην σχεδίαση ενός περιττού αεροπορικού σκέλους (Ελληνικό – Μίκρα). Αυτό περιέπλεκε αυτομάτως την σχεδίαση και καθυστερούσε την υλοποίηση. Εφόσον τα αεροσκάφη έδρευαν στην Αθήνα, θα έπρεπε να επιλεγεί μονάδα από την περιοχή αυτήν. Την περίοδο εκείνη, στην ευρύτερη περιοχή Αττικής έδρευαν οι 1η και 2α Μοίρες Αλεξιπρωτιστών (Ασπρόπυργος και Διόνυσος αντιστοίχως) και η Γ΄ ΜΑΚ (Νέα Πέραμος).

Το ότι μετά την αναθεώρηση του σχεδιασμού και την ανάληψη της αποστολής από

το ΑΑ, επιλέχθηκε η εδρεύουσα στην Κρήτη Α΄ ΜΚ, δεν μπορεί να θεωρηθεί ορθολογικότερη επιλογή. Μπορεί η απόσταση Κρήτη – Κύπρος να ήταν μικρότερη, απαιτείτο όμως η συγκέντρωση σημαντικού αριθμού αεροσκαφών από την 112 ΠΜ που έδρευαν στην 115 ΠΜ και η εξυπηρέτησή τους εκεί σε κάυσιμο. **Η 115 ΠΜ δεν διέθετε βενζινοφόρα οχήματα για τον ανεφοδιασμό των μεταγωγικών αεροσκαφών, αλλά κηροζινοφόρα για ανεφοδιασμό αεριωθωμένων.** Απαιτήθηκε να καταβληθεί υπερπροσπάθεια από το προσωπικό ώστε να μετατραπούν τα οχήματα, ενώ έγινε και αίτηση διαθέσεως βενζινοφόρων οχημάτων από το αμερικανικό κλιμάκιο της Σούδας, η οποία ικανοποιήθηκε.<sup>(14)</sup> Σε κάθε περίπτωση, **το ορθό είναι η προς μεταφορά μονάδα να μεταβαίνει στο αεροδρόμιο αναχωρήσεως όπου αναμένουν έτοιμα τα αεροσκάφη και όχι το αντίστροφο.**

Το συμπέρασμα είναι ότι η επιλογή της προς μεταφορά μονάδος έγινε από τους αρμοδίους όχι με βάση αμιγώς στρατιωτικά, αλλά με «πολιτικά» κριτήρια. Έγινε για λόγους καθαρής σκοπιμότητας, όπως αυτοί ήταν αντιληπτοί από το χουντικό καθεστώς. Η στρατιωτική ηγεσία υποτάχθηκε στην πλασματική αντίληψη ότι οι εδρεύουσες στο λεκανοπέδιο Αττικής επίλεκτες μονάδες εθεωρούντο ως «πιστές», απαραίτητες για την διατήρηση του καθεστώτος. **Οι αρμόδιοι στρατιωτικοί, έδωσαν προτεραιότητα στην διαφύλαξη του καθεστώτος, παρά στην προσπάθεια ενισχύσεως της αμύνης της Κύπρου.**

Πρέπει να τονιστεί ότι το κριτήριο διατήρησης του καθεστώτος, επικράτησε στην σκέψη της στρατιωτικής ηγεσίας από την αρχική κιάδας σύλληψη της αποστολής. Και αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι η μονάδα που επιλέχθηκε από την Βόρειο Ελ-

λάδα ήταν η Β΄ ΜΚ που έδρευε στην Ρεντίνα Χαλκιδικής και **όχι η Δ΄ ΜΚ, που έδρευε μέσα στην πόλη της Θεσσαλονίκης! Επιλέχθηκε δηλαδή μία μονάδα που απείχε περί τα 80 χλμ. από το αεροδρόμιο και όχι εκείνη που βρισκόταν δίπλα σε αυτό...** Η σκοπιμότητα είναι προφανής.

Η ορθή επιλογή, όχι μόνο από απόψεως λογικής, όσο και, κυρίως, από επιχειρησιακής απόψεως, ήταν μία εκ των δύο Μοιρών Αλεξιπρωτιστών. Αυτές ήταν σε θέση να μεταβούν στο αεροδρόμιο Ελευσίνος σε σύντομο χρονικό διάστημα.

**β) Γιατί δεν επιλέχθηκε η νυκτερινή ρίψη αλεξιπρωτιστών;**

Η αποστολή Μοίρας Αλεξιπρωτιστών αντί μίας κοινής Μοίρας Καταδρομών, διακρινόταν από σειρά σοβαρών πλεονεκτημάτων. Η ρίψη του προσωπικού με αλεξιπτώτα, εξάλειψε την ανάγκη προσγειώσεως των αεροσκαφών στην Κύπρο. Αυτό με την σειρά του σήμαινε:

- Ταχύτερη εκτέλεση της αποστολής. Δεν απαιτείτο προσγείωση των αεροσκαφών, παρά μόνο διέλευσή τους επάνω από την ΖΡ.
- Μικρότερη έκθεση των αεροσκαφών. Η ΖΡ θα μπορούσε να επιλεγεί σε οποιοδήποτε σημείο της νήσου, μακριά από εχθρική παρουσία.
- Εξάλειψη κινδύνου προσβολής από φίλια πυρά. Η ΖΡ θα βρισκόταν σε απομονωμένη περιοχή.
- Εξαφάνιση του στοιχείου της μυστικότητας. Η ρίψη των αλεξιπρωτιστών μπορούσε να γίνει νύκτα σε οποιαδήποτε απομονωμένη περιοχή της νήσου.
- Απαλλαγή από απαιτήσεις σχετικές με την κατάσταση του αεροδρομίου υποδοχής. Δεν υπήρχε προβληματισμός για την κατάσταση του αεροδρομίου υποδοχής, τόσο από πλευράς προδιαγραφών όσο και κα-





Ρίψη αλεξιπτωτιστών από Noratlas. Σκοπιμότητες "πολιτικής" φύσεως, δεν επέτρεψαν το 1974 την αποστολή στην Κύπρο αλεξιπτωτιστών, με ρίψη σε κάποια ασφαλής και απομονωμένη ΖΡ. (αριστερά)

Το μνημείο των 29 πεσόντων της Α' ΜΚ που ανεγέρθη στο Μάλεμε κατά την δεκαετία του 1990. (δεξιά - πάνω)

Στεφάνια τιμής στις πλάκες με τα ονόματα των πεσόντων 29 καταδρομών της Α' ΜΚ. (δεξιά - μέσον)

Ο Τύμβος της Μακεδονίτισσας που ανεγέρθη στο σημείο πτώσεως του μοιραίου Noratlas που καταρρίφθηκε τις πρώτες πρωινές ώρες της 22ας Ιουλίου 1974. (δεξιά - κάτω)

σε στην επαναλειτουργία της 1ης ΜΑΛ ακριβώς ένα έτος μετά (στις 4 Σεπτεμβρίου 2004) αυτή την φορά όμως ως «πειραματική μονάδα», αφού στην ουσία λειτουργεί ως ΚΕΝ και υπάγεται απευθείας στην ΔΕΔ/ΓΕΣ. Στις αρχές του 2006, διαλύθηκε και η επιστρατευομένη 3η ΜΑΛ.

Στην ουσία, σήμερα η 1η ΜΑΛ δεν μπορεί να λογιστεί «μονάδα πρώτης γραμμής» στα σχέδια. Η εγκατάστασή της στο Μάλεμε, κατά την δεκαετία του 1980, εξυπηρετούσε τον σαφή προσανατολισμό της ως δύναμη αμέσου ενισχύσεως της Κύπρου. Στο ρόλο αυτόν δοκιμάστηκε μόνο μία φορά, κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 1990, όταν τμήμα της εκτέλεσε άλμα στην Κύπρο, στο πλαίσιο της ασκήσεως «Νικηφόρος».

Γενικότερα, η διάλυση του 2ου ΣΑΛ, σε συνδυασμό με διατήρηση μόνο της 2ας ΜΑΛ, συνιστά απαξίωση του ρόλου των αλεξιπτωτιστών στην σκέψη της στρατιωτικής ηγεσίας. Σε αμυντικό ρόλο, οι δύο Μοίρες, προσέδιδαν στοιχειώδως ικανότητα ταχείας αναπτύξεως δυνάμεων σε δύο θέατρα επιχειρήσεων (Κύπρο και Αιγαίο ή ηπειρωτικός κορμός). Η πραγματικότητα αυτή ίσχυε πλήρως το 1974. Σε περίπτωση ρίψεως μίας Μοίρας στην Κύπρο, διατηρείτο η έτερη για οποιαδήποτε άλλη αντίστοιχη αποστολή. Με την υιοθέτηση του δόγματος περί Ενιαίου Αμυντικού Χώρου (ΕΑΧ) Ελλάδος - Κύπρου το 1993, η πραγματικότητα αυτή εξακολουθούσε να ισχύει. Από το 2001 όμως, οπότε και η κινητικότητα γύρω από το δόγμα και τον σχεδιασμό αυτόν περιήλθε σε τροχιά μαρσαμού, η διάλυση των αλεξιπτωτιστών συμβάδιζε πλήρως με το πνεύμα της εποχής. Βεβαίως η απόφαση παρουσιάστηκε ως μέρος της ευρύτερης αναδιοργανώσεως του ΕΣ, πλην όμως στην περίπτωση του 2ου ΣΑΛ και της 1ης ΜΑΛ, σήμαινε παράλληλα και την απώλεια κρίσιμης επιχειρησιακής ικανότητας. Σήμερα, η απώλεια αυτή τονίζεται έτι περαιτέρω λόγω της ενισχύσεως του στόλου μεταγωγικών αεροσκαφών της ΠΑ, με 12 C-27J Spartan. Ενώ παλαιότερα υπήρχαν δύο Μοίρες Αλεξιπτωτιστών αλλά μικρός αριθμός διαθεσίμων αεροσκαφών για την εκτέλεση αεραποβατικής επιχειρήσεως, σήμερα που υπάρχει διπλάσιος αριθμός αεροσκαφών, υφίσταται μόνο μία Μοίρα Αλεξιπτωτιστών...

ταστάσεως διαδρόμου προσγειώσεως.<sup>(15)</sup>

Κανένα από αυτά τα πλεονεκτήματα δεν έγιναν αντιληπτά από τους ανθρώπους που αποφάσισαν την αποστολή. Αυτό, πέραν των επαγγελματικών προσόντων, αποδεικνύει και ανεπαρκή γνώση της **ιστορικής προκλήσεως για ταχεία αποστολή ενισχύσεων στην Κύπρο με την οποία βρέθηκε αντιμέτωπη η ελληνική στρατιωτική ηγεσία από το 1964 ήδη**. Το έτος αυτό, με τις διακοινοτικές ταραχές στην Κύπρο και τις απειλές της Αγκύρας για εισβολή, η Αθήνα εξέτασε για πρώτη φορά τις δυνατότητες αποστολής στρατιωτικών δυνάμεων στην Κύπρο, δεδομένου ότι εκεί δεν υπήρχε τότε οργανωμένος στρατός, πλην της ΕΛΔΥΚ. **Η ανάγκη καλύψεως αυτής ακριβώς της κρίσιμου επιχειρησιακής απαιτήσεως, ήταν η αιτία ώστε το 1965 να συγκροτηθούν οι 1η και 2α ΜΑΛ υπό το 2ο Σύνταγμα Αλεξιπτωτιστών (2ο ΣΑΛ).**

Τα επόμενα χρόνια, με την συγκρότηση της Εθνικής Φρουράς, κυρίως όμως με την μεταφορά της ελληνικής μεραρχίας στην Κύπρο, εξέλειπε πλέον η ανάγκη αποστολής ενισχύσεων από την Ελλάδα. Η άμυνα της Κύπρου ήταν πλήρως εξασφαλισμένη, τουλάχιστον από πλευράς χερσαίων δυνάμεων. Ακόμη και μετά την απόσυρση της μεραρχίας, με οργανωμένη καλώς την Εθνική Φρουρά, η κατάσταση μπορούσε να θεωρηθεί ικανοποιητική. Από τις πρόνοιες του Σχεδίου Κ, εξάγεται το συμπέρασμα ότι η αποστολή ενισχύσεων στην Κύπρο δεν αποτελούσε κύρια προτεραιότητα. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο δεν περιλήφθηκαν στις ΟΔΕΠΙΧ Κ/ΑΕΔ αποστολές μεταφοράς ενισχύσεων.

Όταν το 1974, μία δεκαετία μετά, η στρατιωτική ηγεσία αποφάσισε την από αέρος αποστολή δυνάμεων στην Κύπρο, συνελήφθη εντελώς «αδιάβαστη». Η προοπτική της εκτέλεσεως αεραποβατικής επιχειρήσεως με μία Μοίρα Αλεξιπτωτιστών και τα πλεονεκτήματα που πήγαζαν από αυτήν, δεν φαίνεται καν να εξετάστηκαν, ακόμη και σε επίπεδο απλής προφορικής εισηγήσεως κατά την φάση της σχεδιάσεως. Η στρατηγικής σημασίας ευελιξία που προσέφερε το 2ο ΣΑΛ εκείνη την πε-

ρίοδο, αγνοήθηκε χαρακτηριστικώς.

Ενδεικτικώς μόνο, αναφέρεται επιπλέον ένα απλό σημείο υπεροχής των Μοιρών Αλεξιπτωτιστών έναντι των Μοιρών Καταδρομών, που είχε κάποια βαρύτητα στο πεδίο της μάχης. Οι μονάδες του 2ου ΣΑΛ ήταν εξοπλισμένες πλήρως με σύγχρονο φορητό οπλισμό της σειράς FN, σε αντίθεση με τις μονάδες του 1ου ΣΚΔ που εξακολουθούσαν να φέρουν παλιό οπλισμό αμερικανικής προελεύσεως, της εποχής του Β' Παγκοσμίου Πολέμου (σειρά Μ).

Ολοκληρώνοντας, πρέπει να σημειωθεί ότι οι ναυτικές και αεροπορικές επιχειρήσεις που προέβλεπε το Σχέδιο Κ, ποτέ δεν είχαν δοκιμαστεί στο πλαίσιο κάποιας ασκήσεως. Ποτέ δεν έγινε πλους υποβρυχίου προς την Κύπρο, ποτέ δεν δοκιμάστηκε η πτήση εμφόρτων μαχητικών αεροσκαφών προς αυτήν. Κατά συνέπεια, τα ΑΝ και ΑΑ δεν είχαν τροφοδοτηθεί ποτέ με αξιόπιστα στοιχεία και συμπεράσματα, ώστε να προβούν σε βελτίωση της σχεδιάσεως.

#### ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ

Η εξέταση της αποστολής αεροπορικής μεταφοράς δυνάμεων στην Κύπρο και ειδικότερα της Επιχειρήσεως ΝΙΚΗ από επιχειρησιακής πλευράς, αναδεικνύει χρήσιμα διδάγματα που διατηρούν την επικαιρότητά τους μετά από τρεις δεκαετίες. Λόγω χώρου, θα αναπτυχθούν δύο μόνο πτυχές, οι οποίες, υπό τις παρούσες συνθήκες, όσον αφορά την δομή του Ελληνικού Στρατού και την αμυντική συνεργασία Ελλάδος - Κύπρου, κρίνονται ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες.

Η στρατηγικής σημασίας ευελιξία αντιδράσεως που προσέφερε το 2ο ΣΑΛ, εξακολουθούσε να ισχύει το 1974, πλην όμως δεν αξιοποιήθηκε από την στρατιωτική ηγεσία. Το 2000, το Ανώτατο Στρατιωτικό Συμβούλιο αποφάσισε την διάλυση σχηματισμών και μονάδων των Ειδικών Δυνάμεων, στο πλαίσιο αναδιοργανώσεως του Στρατού Ξηράς. Ως εκ τούτου, στις 3 Ιανουαρίου 2003 διαλύθηκε το 2ο ΣΑΛ και τον Σεπτέμβριο του ίδιου έτους ακολούθησε η διάλυση της 1ης ΜΑΛ. Επανεξέταση των πραγμάτων, οδήγη-



Το ερώτημα που προκύπτει είναι, εάν η 2α ΜΑΛ κριθεί σκόπιμο να αναπτυχθεί ταχέως στην Κύπρο, πως η ηγεσία είναι εξασφαλισμένη ότι δεν θα προκύψει ανάλογη ανάγκη και για κάποιο νησί στο Αιγαίο ή την Βόρειο Ελλάδα;

Κατά δεύτερο λόγο, το κρίσιμο δίδαγμα από την Επιχείρηση ΝΙΚΗ και το Σχέδιο Κ, είναι η δοκιμή των σχεδίων στο πλαίσιο ασκήσεων από τον καιρό της ειρήνης. Μέχρι το 1974, οι Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις δεν είχαν δοκιμάσει ποτέ το Σχέδιο Κ, στο πλαίσιο κάποιας ασκήσεως. Εάν η 354 ΜΜ είχε εξασκηθεί σε τέτοιες αποστολές, ενδεχομένως η τύχη των δύο αεροσκαφών που δεν κατάφεραν να φτάσουν στην Κύπρο να ήταν διαφορετική. Οι όποιες αποστολές εκτελέστηκαν προς Κύπρο, αντιμετώπισαν σοβαρά προβλήματα και δεν αποφεύχθηκαν οι απώλειες. Εάν οι διοικήσεις ήταν εξασκημένες στις διαδικασίες, ενδεχομένως να είχε αποφευχθεί η απώλεια ενός Noratlas από φίλια πυρά.

Η πιο σοβαρή προσπάθεια όσον αφορά την σχεδίαση επιχειρήσεων στην Κύπρο, καταβλήθηκε την περίοδο που ίσχυε το δόγμα περί ΕΑΧ. Τότε, τα επιτελεία είχαν την δυνατότητα να δοκιμάσουν, να εξαγάγουν συμπεράσματα, να επανεξετάσουν και να επανασχεδιάσουν. Πολύτιμη εμπειρία αποκτήθηκε, η οποία μετά την διακοπή της δραστηριότητας και της συνέχειας, μοιραίως θα χαθεί.

#### Σημειώσεις

- 1) Βλάσσης Σάββας: Ελληνικοί Πόλεμοι, 20ός αιώνας. Η μάχη της Κύπρου, Αθήνα 2003, σελ. 156.
- 2) Υποπτέρωχος (Ι) Μήτσαινας Γεώργιος: Ελληνικά φτερά στην Κύπρο, Αθήνα 2005, σελ. 246.
- 3) Μήτσαινας, ό.π., σελ. 247.
- 4) Μήτσαινας, ό.π., σελ. 248.
- 5) Μήτσαινας, ό.π., σελ. 251, Πόρισμα της εξεταστικής επιτροπής για το «Φάκελο της Κύπρου», Ελεύθερη Σκέψις, Αθήνα 1989, σελ. 100.
- 6) Μήτσαινας, ό.π., σελ. 273,274.
- 7) Στρατηγός Μπονάνος Γρηγόριος: Η αλήθεια, Αθήνα 1986, σελ. 254.
- 8) Μήτσαινας, ό.π., σελ. 385. Ο συγγραφέας αναφέρεται σε 20 αεροσκάφη, συμπεριλαμβάνοντας και ένα το οποίο προσγειώθηκε στην 115 ΠΜ ενώ οι απογειώσεις των αεροσκαφών είχαν ξεκινήσει. Το αεροσκάφος ήταν έτοιμο για απογείωση μετά το καθορισμένο χρονικό όριο του μεσουυκτίου.
- 9) Μήτσαινας, ό.π., σελ. 290.
- 10) Αντιναύαρχος Αραπάκης Πέτρος: Το τέλος της σιωπής, Νέα Σύνορα, Α.Α. Λιβάνη, Αθήνα 2000, σελ. 139.
- 11) Πόρισμα, ό.π., σελ. 57,58.
- 12) Μήτσαινας, ό.π., σελ. 252,253.
- 13) Πόρισμα, ό.π., σελ. 100, Μήτσαινας, ό.π., σελ. 253.
- 14) Μήτσαινας, ό.π., σελ. 291.
- 15) Αναφέρεται ενδεικτικώς ότι ο δευτερεύων διάδρομος του αεροδρομίου Λευκωσίας, που χρησιμοποιήθηκε για την προσγείωση των Noratlas, επισκευάστηκε από τα συνεργεία στις 01.45 της 22ας Ιουλίου, δηλαδή μόλις 15 λεπτά προ της αφίξεως του πρώτου αεροσκάφους για προσγείωση!

