

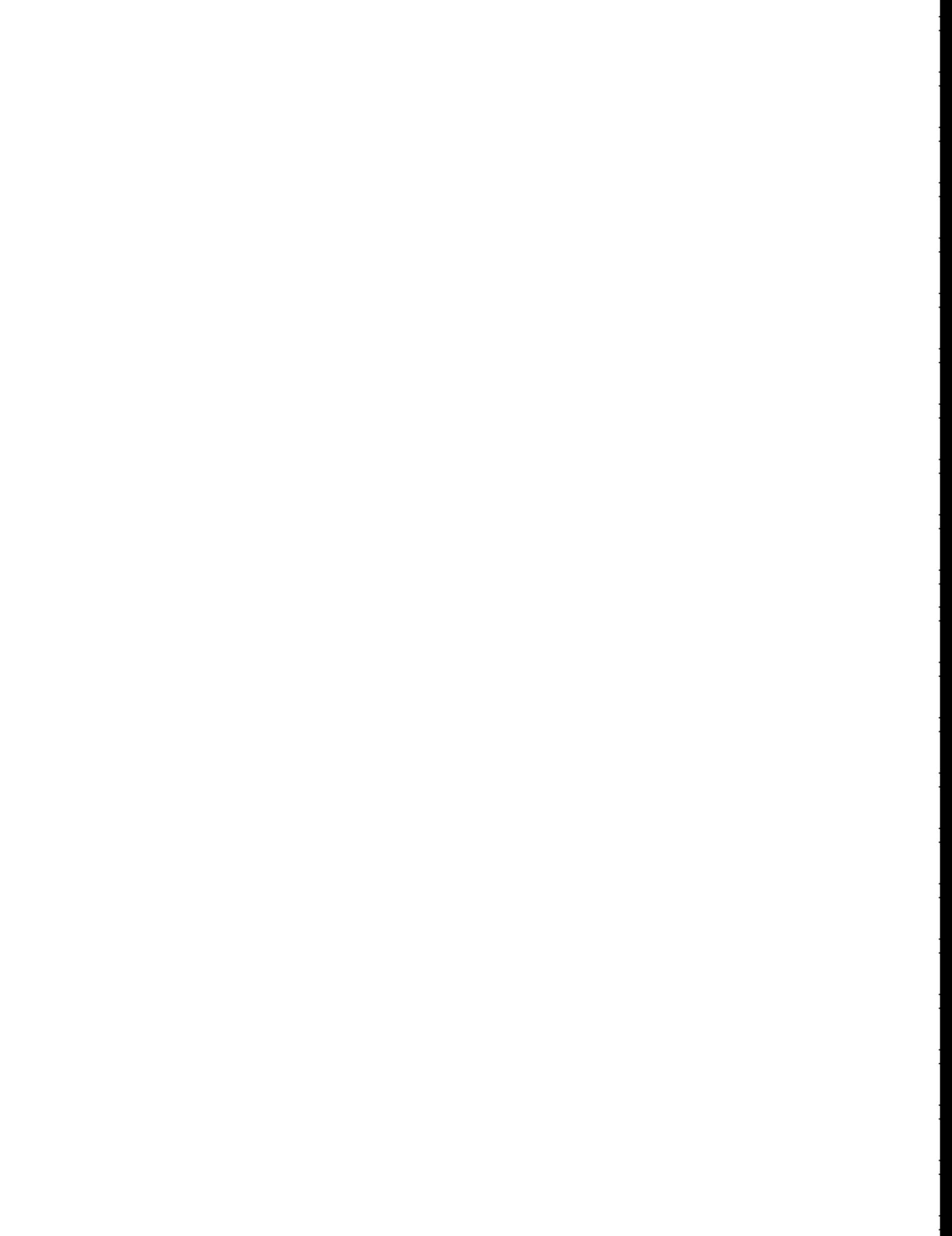
محمود فتوح

الطبعة الأولى

والضريبة الجوية في التقويد



Biblioteca Alemana



15737

محمود فوزي

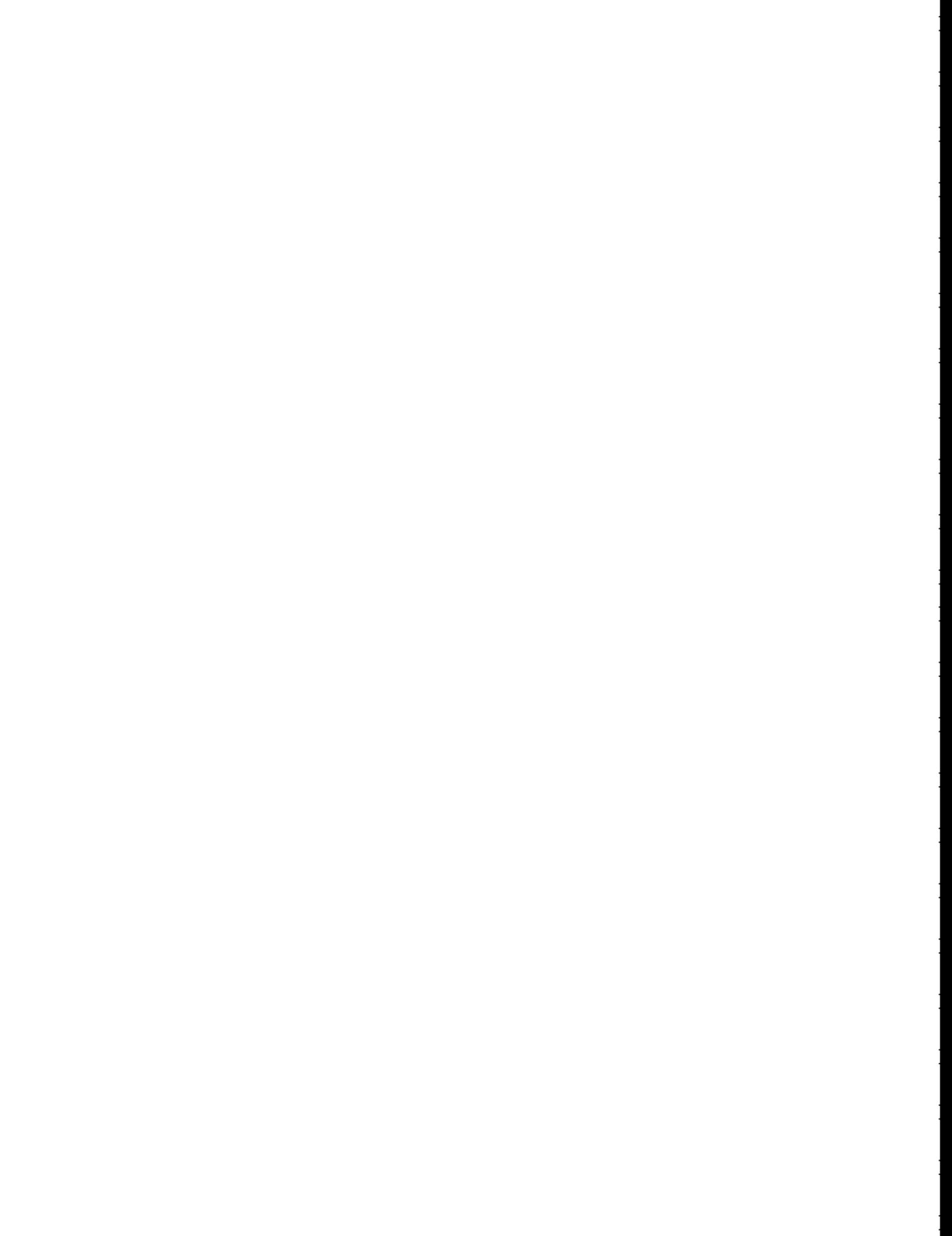
١٤٣٩	١٢٦٣	١٠
١٤٣٩	١٢٦٣	١٠

بـارك والضريبة الجوية في إكـتـوبر



General Organization of the Arabic Academy (GOAL)
Bibliotheca Alexandrina

بـارـ النـشـرـ هـاتـيهـ



بسم الله الرحمن الرحيم

مقدمة

كيف التقى أنور السادات بحسني مبارك لأول مرة عام ١٩٥٠ في مطار العريش، وماذا دون السادات في أجندته الصغيرة عن الطيار الملازم ثان حسني مبارك؟
وما هو الحوار الذي دار بين الرئيس السادات وحسني مبارك قبل أن يعينه نائباً لرئيس الجمهورية؟
وكيف تلقى حسني مبارك هذه المفاجأة، وماذا كان رده على السادات؟

ولماذا قال السادات لحسني مبارك : الخدمة في القوات المسلحة أخف بكثير من الخدمة في رئاسة الجمهورية؟
ولماذا أخفى حسني مبارك قرار تعينه نائباً لرئيس الجمهورية على الجميع حتى عن زوجته قبل أن يصدر السادات القرار رسمياً؟

وماذا قال الرئيس السادات في أسباب اختيار حسني مبارك نائباً لرئيس الجمهورية؟

وأين كان اللواء حسني مبارك يوم ٥ يونيو ١٩٦٧
وما هي المهمة التي كان مكلفاً بها ؟ وماذا فعل ؟
وما هي أسباب النكسة من وجهة نظر حسني مبارك ؟
وماذا قال لزملائه الذين أصبحوا بحاله من الحزن
والوجوم ؟

وكيف قاد حسني مبارك القوات الجوية من الهريمة إلى
النصر ؟

وما هي الأسس التي اعتمد عليها للتحضير لحرب
أكتوبر ؟

ولماذا رفض حسني مبارك أن يحصل على إجازة قبل
حرب أكتوبر ؟

وكيف فرضاً عليه إجازة إجرارية للراحة - قبل خوض
المعركة - لم يمنحها لنفسه منذ سبع سنوات ؟

وكيف قامت قواتنا الجوية بهجوم مباغت على العدو بعد
وصول الطائرات الجديدة يومي ١٤ و ١٥ يوليو ١٩٦٧
من أول إلى آخر ضوء ؟

وكيف استفادت قواتنا الجوية بعد النكسة من الخطة

الاستراتيجية «كولومب» والتي أعدتها إسرائيل بعد معركة ١٩٥٦ مباشرة

وكيف تمكن طيارونا من خلال المعارك الجوية الأولى بعد النكسة من إسقاط ثلاث طائرات معادية: الثنتين في البحيرات المرة والثالثة في السويس ١٩٦٧

ولماذا قال «حاييم هرتزوج» المعلم العسكري الإسرائيلي والقائد السابق للضفة الغربية :

يا خوفى من الطيارين المصريين من أن تزداد شوكتهم ١٩٦٩ وما هو المعنى المقصود من قيام القوات الجوية بعملية ظهور رمزى يوم ٥ يونيو ١٩٦٩

وكيف تم تطوير الطائرات السوفيتية التي كانت مصنعة لتلائم طبيعة الأرضى السوفيتية الشاسعة لتلائم الارتفاعات المنخفضة ١٩٦٩

وكيف رد قائد القوات الجوية حسنى مبارك الصاع صاعين لإسرائيل بعد أن اخترقت طائرة العدو مجالنا الجوى عند مطار «السخنة»؟

وكيف لم يهدأ حسنى مبارك حتى تم اختراق المجال

الجوى الإسرائيلي لمدة ١٣ دقيقة كاملة !؟
وكيف هزم حسني مبارك إسرائيل جوياً بالتلفون قبل
حرب أكتوبر !؟

ولماذا أصدر قائد القوات الجوية حسني مبارك في ٥
أكتوبر ١٩٧٣ أمراً بإعداد طائرة خاصة لكي تقله في
اليوم التالي مباشرة ٦ أكتوبر إلى طرابلس ؟
ثم لماذا تم تأجيل الموعد إلى الساعة الثانية والنصف !؟
وكيف دمر طيارونا مطار «المليز» حيث لم يستخدم طوال
أيام الحرب !؟ ..

ولماذا تم إلغاء الضربة الثانية التي كان مقدراً أن تحدث
بعد ٢٠ دقيقة من الضربة الأولى !؟

وما تأثير الضربة الجوية الأولى على العدو الإسرائيلي !؟
وكيف استطاعت الميج ١٧ أن تسقط الطائرات الميراج
والفاتوم الإسرائيلية !؟

وكيف استطاعت الطائرة الهليوكوبتر المصرية أن تسقط
الفاتوم الإسرائيلي في سابقة لم تحدث في تاريخ
الحروب العسكرية !؟

ولماذا قال الصحف الامريكى الشهير «روبرت هوتز» عن قواتنا الجوية فى حرب أكتوبر إنها دخلت حربين وليست حربا واحدة !؟

وما هي شهادة الفريق محمد على فهمي قائد قوات الدفاع الجوى فى حرب أكتوبر عن الدور الحقيقى لحسنى مبارك فى الضربة الجوية لحرب أكتوبر ١٩٧٣ وشهادة الفريق علاء الدين برకات قائد القوات الجوية السابق ، والفريق أحمد نصر قائد القوات الجوية الحالى ، والأستاذ محمد عبدالمنعم المؤرخ العسكري لجريدة الأهرام عن الضربة الجوية وأسرارها ..

كل هذه الأسئلة المهمة وغيرها يجب عليها هذا الكتاب الذى بين يديك ، وهو أول كتاب عن دور القوات الجوية فى حرب أكتوبر بقيادة حسنى مبارك قائد القوات الجوية فى تلك الفترة الحاسمة فى تاريخ مصر .

ولعلها تكون أخطر فترة فى تاريخ الرئيس حسنى مبارك حتى بعد أن تولى الرئاسة ، وتحمل المسئولية بعد اغتيال

الرئيس الراحل أنور السادات، فقد يكون من السهل أن يقود الرئيس دولة، والطبيعي أن تواجهه مصاعب، ولكن من أصعب المصاعب أن يقود أمة من النكسة إلى النصر وهذا يحسب حقيقة ودون أدنى مبالغة للرئيس حسني مبارك قائد القوات الجوية وقتها الذي أعد وجهز وخطط لضربة النصر المؤثرة في حرب أكتوبر، وحول الهزيمة إلى نصر .

ولعل الشعب بعد عشرين عاما على حرب أكتوبر يتوقف شوقا إلى ضربات جديدة ومتلاحقة لتدمير الفساد والتطرف والبيروقراطية وأشياء أخرى كثيرة !
نحن في ميسى الحاجة إلى مزيد من الضربات الساحقة التي تعيد إلى الواقع انتصارات أكتوبر التي فقدنا روحها وعليها أن تستعيدها !

مدحود فوزي

مذكر

من لقاء السيدات الأول
بالعربيش عام ١٩٥٠..
إلى مفاجأة السيدات له
بتعميشه نائباً لرئيس
الجمهورية!



● السادات يقول لحسن مبارك:
بعد تفكير طويل في العديد
الشخصيات وقع اختياري عا
ل تكون نائباً لرئيس الجمهورية

● أول لقاء بين حسن مبارك وأنه
السادات في العريش عام ١٩٤٠
وي يومها سجل السادات اسم حسن
مبارك في أجندته الصغيرة !

● السادات عينى لم تقع على غير
عام ١٩٧٢ ليتولى قيادة قوات
الجوية ويقودها إلى النصر !

• كيف هزم حسن مبارك إسرائيل
جوايا بالتلفون قبل حرب
أكتوبر؟!

• اللواء مذكور أبو العز قائد الكلية
الجوية عام ١٩٥٩ كان يتوقع
لحسن مبارك مستقبلا باهرا !

• الملف العسكري السرى رقم ٤٠١
لحسن مبارك يقول:
«يقوم بواجبه على أكمل وجه،
وله دراية بالأعمال الإدارية
ويتميز بالضبط والربط وهو
ضابط ممتاز من جميع الوجوه».

قال الصحفي الأمريكي الشهير «روبرت هوتز» وهو الكاتب المتخصص في شؤون الطيران عن قائد القوات الجوية في حرب أكتوبر الفريق حسني مبارك : « إنه بحق معلم وليس معلماً أكاديمياً للطيران بل أستاذ طيران .. أستاذاً في معارك الجو على المستوى الاستراتيجي قبل التعبوي .. إنه دخل حرب أكتوبر مرتبين وليس مرتبة واحدة، وجعل من العقيدة الشرقية والعقيدة الغربية عقيدة قتال مصرية دخل بها حربين وفاز في النهاية ». وهي شهادة أبلغ من أي تعليق .

وقد ولد محمد حسني مبارك في الرابع من مايو عام ١٩٢٨ في قرية كفر المصيلحة التابعة لمركز شبين الكوم في محافظة المنوفية .

كان والده سيد إبراهيم مبارك يعمل في محكمة طنطا، رانقل إلى عدة مواقع أخرى حتى استقر في شبين الكوم، وقد أحيل للتقاعد عام ١٩٦٠ بعد أن أصبح مفتشاً في وزارة العدل، وتوفي في نفس العام .

أما والدته فكانت سيدة فاضلة وطيبة وحنون على أبنائها الذين يكبرهم الرئيس حسني مبارك، وهم: سامية وسامي وفوزي وعصام .

وقد تلقى حسني مبارك تعليمه الابتدائي في مدرسة قريته كفر المصيلحة، ثم التحق بالمدرسة الثانوية بشبين الكوم والتي تبعد ما يقرب من كيلو متر ونصف الكيلومتر عن قريته، وكان يسير على قدميه شأنه شأن زملائه من أبناء القرية للوصول إلى المدرسة يوميا.

وكانت رغبة والده السيد مبارك في أن يتتحقق ابنه بكلية المعلمين ليعمل مدرساً، ولكن رغبة ابن حسني مبارك هي أن يتخرج ضابطاً بالقوات المسلحة.. وقد أقنع ابن أباه فاحترم الأب رغبة ابنه .

وقد التحق محمد حسني مبارك بالكلية الحربية في نوفمبر ١٩٤٧ وتخرج منها في دورة متصلة بدون إجازات في فبراير ١٩٤٩ برتبة ملازم .

وبعد دخول حسني مبارك الحياة العسكرية لم تكن أسرته موافقة على الالتحاق بالطيران، وقد استطاع

حسنی مبارك أن يقنعهم فتقبلوا الأمر الواقع بسماء ورحابة صدر.

وكان حسنی مبارك قد تقدم للالتحاق بالكلية الجوية أثناء أدائه امتحانات التخرج في الكلية الحربية، وقبل بها وتخرج عام ١٩٥٠ كطيار مقاتل، وطار على المقاتلات الإنجليزية «والفيات والماكس» الإيطالية.

وقد عمل مدرساً بالكلية الجوية منذ عام ١٩٥٢ وحتى بداية عام ١٩٥٩، وقد تخرج على يديه أثناء هذه الفترة ١١ دفعة من الضباط الأكفاء.

وقد تم ترشيحه لأسراب المقاتلات في حلوان ثم انتقل إلى القاذفات.

ذات يوم استدعي الفريق صدقى محمود - وكان وقتها قائداً للقوات الجوية - حسنی مبارك وقال له : «لقد تقرر نقلك إلى لواء القاذفات».

وبالفعل استلم حسنی مبارك عمله بلواء القاذفات وظل به حوالي عاماً، ثم سافر بعدها في بعثة لمدة عام للمحصول على شهادة أركان الحرب، ثم عاد بعدها إلى السلاح ،



صورة نادرة لحسني مبارك وهو طالب في كلية الطيران .

وظل يعمل فيه حتى عام ١٩٦٧.

وقد سافر محمد حسني مبارك في بعشرين للدراسة في الاتحاد السوفيتي: كانت الأولى للتدريب على الطائرات من طراز «اليوشين ٢٨» والثانية للدراسة والتدريب على القاذفات الثقيلة «تيبولوف ١٦» ثم تولى سرب قاذفات ثقيلة، ققيادة لواء قاذفات ثقيلة، ثم بعثة ثلاثة للدراسات العليا «أركان حرب» للطيران في أكاديمية «فرونزا» العسكرية السوفيتية، ثم تولى قيادة لواء قاذفات بعد عودته.

وحينما كان يعمل حسني مبارك في الكلية الجوية جاءه أحد الضباط ليستأذنه في إجازة لظرف طارئ فقال له : «اذهب إلى زملائك واتفق ورتب معهم هذا الأمر». فذهب هذا الضابط إلى زملائه وعرض عليهم الأمر لكنهم رفضوا.

ولما كان حسني مبارك يعلم تماماً أن هناك ظرفاً طارئاً يستدعي أن ينزل هذا الضابط في إجازة فقال له : «انزل إجازتك وسابقني أنا مكانك». ١٦

ولما علم زملاء الضابط بذلك هرعوا إلى حسنى مبارك
يطلبون منه أن ينزل هو في إجازة وأن يقروا جميعا بدلا
منه .

ولكنه صمم على البقاء .

والذى حدث فعلا بعد ذلك أن بقى الجميع .. ونزل
هذا الضابط في إجازة طارئة .

وكان هدف حسنى مبارك من وراء ذلك هو: إبراز معنى
التعاون بين الجميع لخدمة العمل .

وكان حسنى مبارك أثناء عمله بالكلية شديد الانضباط
في مواعيده لدرجة أن الطلبة كانوا يستيقظون في
الخامسة والنصف صباحا ، وما أن يفتحوا عيونهم حتى
يجدوا وسطهم في العناير قائد السرب حسنى مبارك !
وكان الطلبة يتساءلون فيما بينهم :

متى يستيقظ بالضبط قائد السرب حسنى مبارك !؟
فقد كان شعلة من النشاط في التدريب .. كان يلازم
الطلاب طوال اليوم في جناح الطيران، وجناح الطلبة،
ويمارس معهم رياضته المفضلة الإسکواش والهوكي .

كان رقم الملف العسكري لحسني مبارك هو «٢٠١» وفى إحدى صفحاته تقرير سرى موقع عليه من اللواء مذكور أبو العز قائد الكلية الجوية وقتها عام ١٩٥٩ ومصدق عليه من رئيس أركان القوات الجوية ..

يقول هذا التقرير :

«إن محمد حسنى مبارك يقوم بواجهه على أكمل وجه كأركان حرب فى الكلية الجوية، وكقائد سرب فى الوقت نفسه، وله دراية بالأعمال الإدارية وقدرته الإشرافية كبيرة جداً، ويمتاز بالضبط والربط، وهو ضابط ممتاز من جميع الوجوه، وأتوقع له مستقبلاً باهراً».

تولى منصب مدير الكلية الحربية فى نوفمبر ١٩٦٧، واختير رئيساً لأركان القوات الجوية فى ٢٣ يونيو ١٩٦٩، وصدر قرار رئيس الجمهورية بتعيينه قائداً للقوات الجوية فى ٢٣ أبريل ١٩٧٢ .

وقد قال الرئيس السادات عن اختيار حسنى مبارك قائداً للقوات الجوية :

«إن عينى لم تقع على غيره عام ١٩٧٢ ليتولى قيادة

سيختلفه بعد عشر سنوات في رئاسة الجمهورية

الرئيس جمال عبد الناصر يصافح اللواء طيار حسني مبارك .. هل كان عبد الناصر يعتقد أن هذا النصر



القوات الجوية ويقودها إلى النصر ويشرف على الثأر من
١٩٦٧.

والحقيقة أن كل المناصب التي تولاها الرئيس حسني مبارك منذ تخرجه في الكلية الجوية كانت مفاجأة له على حد تعبيره في حواره مع الكاتب الصحفي الراحل على حمدى الجمال، فما من منصب عين فيه حسني مبارك كان يتوقعه أو سعى إليه أو حتى فكر فيه ! ولكن حملته المفاجأة إلى مناصب مختلفة لم يكن له خيار فيها، وليس معنى ذلك أن الرجل لم يكن طموحاً، ولكن كان يفكر دائماً في مسؤولية المنصب الذي يتولاه. والرئيس حسني مبارك يمارس الرياضة يومياً، وكان من قبل رئيساً لفريق الهوكي في مدرسته، والآن يمارس الإسكواش .

والرئيس يقول :

«أجمل لحظات يومي هي التي أمارس فيها الرياضة ». وهذه حقيقة.. لدرجة أن الرئيس مبارك بعد أن اطمئن إلى نصر أكتوبر.. لعب الإسكواش في اليوم الرابع من

يدعى الحرب في الساعة الثانية صباحا .

وهو حريص على لعب الإسکواش رياضته المفضلة والتي يجيدها تماما في الصباح الباكر يوميا .

ولقد رأى أنور السادات حسني مبارك لأول مرة عام ١٩٥٠ في مطار العريش وسجل اسمه في أجندة الصغيرة التي كان يحتفظ بها .

وكان ذلك على وجه التحديد في مارس ١٩٥٠ حيث كان الملائم ثان محمد حسني مبارك - قد حصل على بكالوريوس الطيران بعد تخرجه في الكلية الحربية عام ١٩٤٩ ، ثم حصل على بكالوريوس علوم الطيران في الكلية الجوية عام ١٩٥٠ ، وذهب للخدمة في مطار العريش .

وفي نفس هذا التوقيت في عام ١٩٥٠ كان محمد أنور السادات قد عاد ضابطا بالجيش المصري وذهب لينضم إلى الفرقة الأولى مشاة بالعريش أيضا .

وهناك رأى لأول مرة الملائم ثان محمد حسني مبارك ، وكان ضمن مجموعة من الضباط من طيارى القاعدة

الجوية هناك.

ولكن حسني مبارك شد انتباه السادات للغاية وقتها . ولقد ساهم أنور السادات حين كان رئيساً لمجلس الشعب قبل منتصف عام ١٩٦٩ في اختيار العميد حسني مبارك رئيساً لأركان القوات الجوية، وكانت أصعب المراحل التي تصاعدت فيها عمليات حرب الاستنزاف حيث كانت هناك هجمات واعتراضات جوية تكاد تكون يومية خلال تلك الفترة .

ولقد نجح حسني مبارك خلال تلك الفترة في الإعداد والتخطيط للمعركة بالتدريب الجماعي والتخلي عن الأسلوب النمطي داخل قواعدها الجوية .

وكان يعمل خلال تلك الأيام ما بين ١٥ إلى ١٨ ساعة يومياً من أجل النهوض بالطيران المصري واستعادة مكانته في سماء المعركة من جديد .

ولقد التقى نائب رئيس الجمهورية أنور السادات باللواء طيار محمد حسني مبارك في الخرطوم عام ١٩٧٠ حين وقعت أحداث جزيرة «آبَا» بالسودان .

الرئيس السادس يقول لحسني مبارك: أضاع القوات الجوية أمانة في عقلك لتحقير النصر



ودار حوار بينهما حول الوقف مع الشقيقة السودان،
و حول مواجهة تصعيد العدو الإسرائيلي لعملياته الجوية
اليومية على منطقة القناة وعمق البلاد .

ثم التقى به بعد ذلك مرتين حين كان رئيسا لأركان
القوات الجوية، ثم عدة مرات بعد أن أصبح قائدا
للسوات الجوية، وفي أحد الاجتماعات قال الرئيس
أنور السادات - يومها - للفريق حسني مبارك :
«القوات الجوية أمانة في عنقك ..
ولأن ثقتي فيك كاملة ..
وأنا على يقين أن القوات الجوية
سوف تنفذ مهمتها
في العمليات القادمة».

ولم يلتقط به إلا في ١٩ أكتوبر حيث وجه السادات
سؤالا إلى الفريق حسني مبارك :
ما هو الحال في القوات الجوية ١٩
فقال له : ممتاز يا أفنديم .
فقال له السادات :

نحن مستمرون في القتال حتى نتحقق خطتنا .
وقد أصدر الرئيس السادات قراره بإسناد القوات الجوية
إلى اللواء حسني مبارك في أبريل عام ١٩٧٢ .

وقد قال الرئيس السادات للواء حسني مبارك وقتها :
« إن الطيران هو فيصل الحرب .. وعليك منذ هذه
لحظة .. أن تختار أسلوبًا جديدا في استخدام طيرانك ..
أسلوبًا جديدا في الهجوم على العدو بحيث تتحقق أقصى
المفاجأة لطيرانه وقواته ، وفي الوقت نفسه تضمن سلامة
قواتنا الجوية وقدرتها على الاستمرار .. وهذا هو وحده
طريق النصر » .

وقد قضى حسني مبارك أيامًا كاملة — ليلاً ونهاراً — لم
يغادر فيها مكتبه على الإطلاق ليضع كل أفكاره على
الورق .. ثم اجتمع برجاله سور مصر ليضع هذه الأفكار
موضع التنفيذ العملي .

وكان حسني مبارك حركة دائبة لا تهدأ .. كل ساعة
في قاعدة .. صباحاً تراه في قاعدة في «أسوان» ، وظهرا
في قاعدة في «المنصورة» ، وبعد منتصف الليل في

«الدخيلة» أو «بير عريضة» .. يجتمع بالرجال ويطمئن
على التدريبات ..

لقد أقام مدارس عسكرية خاصة لتأهيل كل الأطقم
البشرية الفنية فوق الأرض وفي الطائرات بالمجو.
وكان الطيارون المصريون يتربون على الطيران المنخفض
لتفادى الكشف الرادارى ليلا وليس نهارا فقط ...
وعلى إطلاق الصواريخ من الجو للجو، ومن الجو للأرض
في ميادين رمى مجهزة بأهداف هيكلية مشابهة تماما لما
يأتى به طيارو الاستطلاع من صور جوية.

وكانت المقاتلات القاذفة للهجوم المصرية كلما قامت
بالهجوم على قوات العدو فوق سيناء تجد المقاتلات
الإسرائيلية في انتظارها حتى قبل أن تصل إلى منطقة
الهدف !!

رغم كل حرص قواتنا ضد رادارات العدو !!
ولم تكن النتائج بالضرورة ترضينا ..
وكانت مشكلة لا حل لها تؤرق الجميع .

ولكن حين تولى اللواء حسني مبارك رئاسة أركان

القوات الجوية عام ١٩٧٩، وفي زيارة له لقيادة العمليات أمسك اللواء حسني مبارك بسماعة التليفون وأصدر أمراً إلى أحد تشكيلاتنا الجوية بالإقلاع لمهاجمة هدف ما للعدو داخل سيناء ... وفي التوقيت المحدد للاختراق ... وفي منطقة عبور طائراتنا فوجئ القادة في غرفة العمليات بتجمعات للمقاتلات الإسرائيلية تستعد لمواجهة المقاتلات القاذفة المصرية في كمين !

وعلت الدهشة وجوه جميع الضباط !!
ولكن اللواء حسني مبارك قال لهم :
«لاتندهشوا !»

لقد أعطيت تعليماتي شفهياً قبل أن أصل إلى هنا إلى التشكيل الذي طلبت منه تليفونياً الإقلاع والهجوم بألا ينفذ أوامرى التليفونية !! إنه هجوم وهمى من جانبنا لأننا كدمن أن إسرائيل تتصرف على خطوطنا التليفونية .. ولا شيء أكثر من هذا !!

ولذا كانت إسرائيل تتحدث وتتغنى بكفاءتها في التكنولوجيا ومعجزاتها الأسطورية في طيرانها ... فالمشكلة

لاتعدو أن تكون تصنتا جيدا على خطوط مواصلاتنا
ولا بد من إفشال هذا النشاط».

وقد علت الابتسامة وجوه الجميع، وكان لهذا أثره
الطيب على الروح المعنوية لنسورنا الصجوية.

ولقد كانت هناك شائعات كثيرة ترشح حسني مبارك
وزيرا للطيران ولكنها مجرد تكهنات ... شائعات.

ولقد اتصل مكتب الرئيس أنور السادات بالفريق حسني
مبارك وأبلغوه باستدعاء الرئيس السادات له لمقابلته في
اليوم التالي.

وذهب الفريق حسني مبارك لمقابلة الرئيس السادات وهو
لا يدرى مطلقا السبب وراء المقابلة.

ولم يدر بخلده مطلقا ما سوف تنتهي إليه، فلم يكن في
ذهنه أى موضوع معين يمكن أن يناقشه فيه الرئيس.

ودخل الفريق حسني مبارك في الوقت المحدد وبدأ الحوار
بينه وبين الرئيس أنور السادات، وأخذ السادات يشرح
الموقف السياسي بكل أبعاده واحتمالاته ورؤيته المستقبلية
ثم تطرق الحديث إلى الوضع العسكري أيضا.



أورد السادات : إن عيني لم يقع على غيره عام ١٩٧٢ ليترى قيادة القوات الجوية ويغدو إلى مصر
ويشرف على الطيار من ١٩٧٣ .

ثم جاء وقت الغداء فدعا الرئيس أنور السادات الفريق
حسني مبارك إلى الغداء معه.

وبعد الغداء استأنف السادات حديثه قائلاً لحسني مبارك:
«إن تواجد المعلومات كلها عند فرد واحد عمل خطير،
ويجب أن يكون هناك على قمة المسؤولية من يشارك
الرئيس فيما لديه من معلومات، والخطط الموضوعة لكل
الاحتمالات».

ولذلك فإننى قررت أن أضع غيرى معى فى الصورة ..
صورة العمل من كافة جوانبه. فقال :

«فكترت فى أحمد إسماعيل ولكنه كان مريضاً،
وللأسف انتقل إلى جواريه ..

وفكترت فى فلان .. وفكترت فى فلان ولكن كانت
هناك أسباب حالت دون اختيارهم».

ثم التفت الرئيس أنور السادات إلى حسني مبارك وقال
له :

«وأخيراً وقع اختيارى عليك أنت يا حسني لتصبح نائباً
لرئيس الجمهورية».

كانت مفاجأة كبيرة لحسني مبارك بل أكبر مفاجأة في حياته بالطبع .. فقد كانت كل مناصبه السابقة في إطار خط سيره في القوات الجوية، أما هذا المنصب فكان في اتجاه رئاسة الجمهورية !

ولم يستوعب حسني مبارك المفاجأة، فقال للسادات على الفور :

«تفصـد سـيـادـة الرـئـيـس أـن ذـلـك يـمـكـن أـن يـتـم خـلـال سـنة أو أـكـثـر» ... فـرد عـلـيـه الرـئـيـس السـادـات قـائـلاً : «سـنة أـيـه .. هـذـا الأـسـبـوـع .. سـأـصـدـر قـرـارـى بـذـلـك خـلـال يـوـمـيـن !».

وهـنـا الرـئـيـس أـنـور السـادـات النـائـب حـسـنـي مـبـارـك بـالـمـنـصـبـ الجـدـيد وـتـمـنـى لـهـ التـوفـيقـ، وـقـالـ لـهـ وـهـوـ يـشـدـ عـلـىـ يـدـهـ : «الـخـدـمـةـ فـيـ الـقـوـاتـ الـمـسـلـحـةـ أـخـفـ بـكـثـيرـ مـنـ الـخـدـمـةـ فـيـ رـئـاسـةـ الـجـمـهـورـيـةـ».

وـعـادـ حـسـنـي مـبـارـكـ إـلـىـ مـنـزـلـهـ وـهـوـ يـكـتمـ هـذـهـ الـمـفـاجـأـةـ الكـبـيرـةـ .. وـسـأـلـتـهـ السـيـدـةـ زـوـجـتـهـ عـنـ الـمـقـاـبـلـةـ فـقـالـ لـهـاـ : «إـنـ الـمـقـاـبـلـةـ كـانـتـ لـاـسـتـعـراـضـ الـمـوقـفـ فـيـ الـقـوـاتـ الـجـوـيـةـ».

لم يقل لأحد مطلقاً عن أسباب المقابلة .

فقد اعتاد الرئيس حسني مبارك أن يحافظ على أسرار عمله في كافة مراحل حياته العملية، ولا يخلط بين الأمور الشخصية وأمور العمل مطلقاً .

ولكن لاحظ الجميع أن هناك شيئاً ما سواه في منزله أو في مكتبه، ولكنه مع ذلك لم يفصح عن شيء إلى أن أصدر الرئيس السادات قرار تعينه نائباً لرئيس الجمهورية. وقد أصدر الرئيس أنور السادات قراراً في ٢٦ أبريل ١٩٧٥ بتعيين محمد حسني مبارك نائباً لرئيس الجمهورية.

وقال الرئيس السادات في أسباب هذا الاختيار :

«لقد اخترت حسني مبارك نائباً لي ليس لكونه طياراً وقائداً للقوات الجوية أو أحد قادة حرب أكتوبر - وكل هذه الاعتبارات لم تغب عن بالى - ولكن اختياره قبل هذه الاعتبارات لأنه يمثل جوهر الإنسان في وطننا ».

وهو المقاتل المصري بأصالته وقدراته وخبراته .. وفي كل حياته كان يواجه الموت بل يقتسم الموت ليحمي لنا

الحياة ..

باختصار لأنه يمثل جيل أكتوبر الذي أريد له أن يتقدم نحو موقع القيادة العليا للدولة.

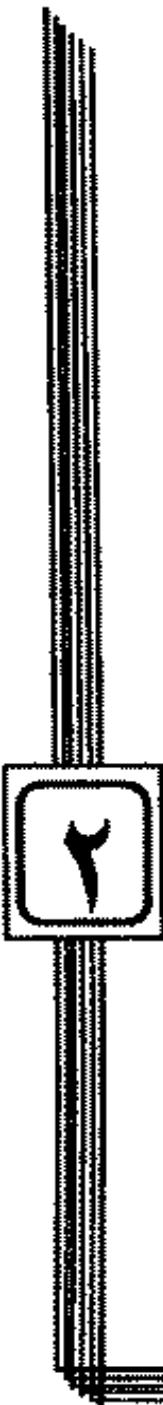
وعندما سُئل الرئيس حسني مبارك عما إذا كان قد اختلف مع الرئيس السادات عندما كان نائبا له قال :

«كنت أقول رأى بمنتهى الصراحة والأمانة .. وكان هو صاحب القرار، وكنت أصارحه بنبض الشارع ولا أخفيه عنه .. ولم أكن أجمل لفظا من عندي بل كنت أعلنه بمنتهى الواقعية دون أن أضيف شيئا».

وقد قلت له أكثر من مرة :

«يوم ما تجدني عبئا عليك أنا مستعد أن أمشي» ..
وغضب الرئيس من كلامي ومن تكرار القول .





حسنی مبارک:
بعد نكسة يونيو ١٩٦٧
إلى بادئ التدريب
الجماهيري الذي قاد
الطيران إلى النصر !

● كان حسني مبارك يوم ٥ يونيو ١٩٦٧ في الجو في مهمة تدريبية لعدد من الطيارين في مطار «بنى سويف» !

حسن مبارك يقول لزملائه بعد النكسة : صحيح أننا هزمـنا في المعركة، لكن لابد أن نسترجع ثقـتنا بأنفسـنا ونحقق النصر في النهاية !

● كان وداع المهاجرين للطيار
حسن مبارك بعد مهمة رسمية
هي بفداء مؤشراً للفاتحة ؟

● حسني مبارك أول من بدأ نظام التدريب الجماعي الذي قاد الطريقان إلى النصر !

● حسني مبارك في «مرسى مطروح» قبل العروب بعشرين يوماً يخاطط ويتصور ما سوف تكون عليه سهاء المعركة هي حرب أكتوبر !

● حسني مبارك يضمهم على اختراق طائراتنا لل المجال الجوي الإسرائيلي لمدة ١٣ دقيقة ردًا على اختراق الطائرات الإسرائيلية المجال الجوي !

كان حسني مبارك يوم ٥ يونيو ١٩٦٧ في الجو حيث
أقلع من مطار «بني سويف» في مهمة تدريب عدد من
الطيارين، وفجأة وفي تمام الساعة التاسعة وعشرين دقيقة
انصل به المطار وقالوا له :
«فيه هجوم على المطار ...
المطار بينضرب ..
نفذ خطة فهد »

وكانت أصعب لحظة في حياة حسني مبارك .. ولم
يكن من الممكن وقتها عمل أي شيء، فالممرات
ضربت، والطائرات ضربت على الأرض .
كان الموقف في غاية الصعوبة .. بعد أن تحددت معالم
نكسة ١٩٦٧ واضحة ..

ولقد أصيب الضباط - وكان هذا طبيعيا - بحالة من
الوجوم والحزن، وقال يومها حسني مبارك لزملائه :
«صحيح أننا هزمنا في المعركة، لكن المهم أن نسترجع
ثقةنا بأنفسنا، وأن نتغلب على كل الصعوبات، وأن
نحقق النصر في النهاية ». .

وكان رأى حسني مبارك أن سبب الهزيمة بالنسبة للقوات الجوية أن التدريب كان فرديا، وأهم شيء في القتال أن يكون الطيارون مدربين تدريبا جماعيا.

وظل حسني مبارك في لواء القاذفات إلى أن سافر إلى «بغداد» في مهمة رسمية، وبعدها بشهر وبالتحديد في نوفمبر ١٩٦٧ جاءه أمر بالعودة فورا إلى القاهرة حيث تولى منصب مدير الكلية الجوية.

وكان وداع العراقيين في المطار لحسني مبارك مؤثرا للغاية، لدرجة أنه غلبه التأثر من شدة ما أحس بالآلام من أنه عائد إلى مصر رغم أنه لا يكفي بسهولة !

أسوق هذه الواقعة لأؤكد على أن الرئيس حسني مبارك لم يكن معاديا للعراق في أي وقت من الأوقات، ولكن موقفه من العراق في حرب الخليج كان لنصرة العدل والحق، وبعد العديد من المناشدات للرئيس العراقي صدام حسين .

المهم عاد حسني مبارك إلى مصر وتولى قيادة الكلية الجوية وقد استطاع تخريج ست دفعات من الطيارين في ١٨ شهرا .

وفي أحد أيام يونيو ١٩٦٩ ، وفي الساعة السابعة صباحاً
ومن جرس التليفون في مكتب حسني مبارك حيث أبلغه
المتحدث من رئاسة القوات الجوية أنه رقي إلى رتبة عميد
وكان ذلك قبل موعد ترقيته الطبيعية وتعيينه رئيساً
لأركان القوات الجوية .

وسائل حسني مبارك محدثه من رئاسة القوات الجوية ...
منين اللي اختارنى !! وليه ١٩

فرد عليه قائلاً : هذا أمر صدر .. وما عليك إلا التنفيذ !
كان على العميد حسني مبارك وقتها أن يشد المستحيل
ليصبح واقعاً وأن يشد الواقع ليصبح ممكناً ... وقد كان .
فالمطلب كان خطيراً وقتها، والأمور لم تكن تسير في
طريقها الصحيح، لهذا استلزم هذا جهداً جهيداً من
حسني مبارك ليعيد من جديد أسلوب العمل على الصورة
المبتغاة، وأن يعيد النظر في أسلوب التدريب والتنظيم
للقوات الجوية .

كان يعمل ١٦ ساعة يومياً بلا راحة أو إجازة، وفي أبريل
١٩٧٢ كانت هناك مفاجأة كبيرة في انتظار حسني

مبارك فقد استدعاه وزير الربية في مكتبه في الساعة السابعة مساء وقال له :

«لقد أصدر الرئيس أنور السادات قراراً بتعيينك قائداً للقوات الجوية»

وأيقن يومها حسني مبارك أن الرئيس السادات عازم على الدخول في حرب، وأن قرار الحرب أصبح وشيكاً.

وكانت هذه أكبر مسئولية تعرض لها حسني مبارك في حياته ولا تعادلها أية مسئولية حتى بعد أن تولى رئاسة الجمهورية.. فتحويل نكسة دولة إلى أكبر نصر عسكري أمر ليس من السهل تحقيقه .

لقد بدأ تطبيق - ولأول مرة في القوات الجوية - أسلوب التدريب الجماعي، فقد أدرك بما لا يدع مجالاً للشك أن أسلوب التدريب الفردي لم يعد يصلح في زمن الحروب، وأن روح الجماعة في العمل هي أساس كل نجاح .

واستطاع أن ينتهي من التدريب والتجهيز والوصول إلى المستوى القتالي المرتفع في أقصر وقت ممكن .

كان عليه أن يعد مسرح العمليات، ويجهز المطارات،
ويكون الكادرات.. وقد استطاع في وقت وجيز أن يحقق
ذلك بالفعل.

كان حسني مبارك في ذلك الوقت لا ينام أكثر من أربع
ساعات يومياً، وكانت أعصابه فوق جلده !
نعم كانت أعصابه فوق جلده !

فالقدر قد حمله أكبر مسئولية في تاريخ هذا الوطن .
وكان أمراً طبيعياً أن يكون عصبياً على غير طبيعته
ل汲امة المسئولية ؛ لدرجة أن أطباء القوات المسلحة قد
اتصلوا بالسيدة الفاضلة قرينته «سوزان مبارك» لكي
تدخل لديها من أجل راحة وإجازة واجبة .
وفرض الجميع عليه إجازة واجبة لم يمنحها لنفسه منذ
سبع سنوات !

ولم يكن هناك مفر من الذهاب إلى مرسى مطروح قبل
الحرب بعشرين يوماً .

لم تكن إجازة بالمعنى المعروف .. فلم تكن استجماماً في
البحر ولكنها كانت تفكيراً في الجو !

كان حسني مبارك أيامها يخطط ويتصور ويتخيل وبعد
ما سوف تكون عليه الحرب القادمة.. وما أخطرها
وأروعها من حرب !

ولقد قامت نسورنا الجوية بمهام انتشارية في الفترة
ما بين ٥ يونيو وحتى ٩ يونيو ١٩٦٧ بلغت ١٣٥ طلعة
عمليات .. استشهد فيها الكثيرون لأنها كانت عمليات
انتشارية، كان الهدف الأساسي منها هو: تحقيق إرادة
الصمود المصرية وسط الظروف القاسية التي تعرضنا لها .
والكثيرون لا يعلمون أن قواتنا الجوية قد قامت بهجوم
مباغت على العدو بعد وصول الطائرات الجديدة يومى
١٤ ، ١٥ ، ١٦ يونيو ١٩٦٧ من أول إلى آخر ضوء .

٢٥٠ طلعة قتال فوق العدو، وفي سيناء، في هجوم ضار
بلا هوادة مما أدى إلى انسحاب أعداد كثيرة من
الإسرائيлиين، واستتبع ذلك محاكمات داخل الجيش
الإسرائيلي وصفتها بعض الصحف الإسرائيلية وقتها
« بالهروب الكبير ». !! .

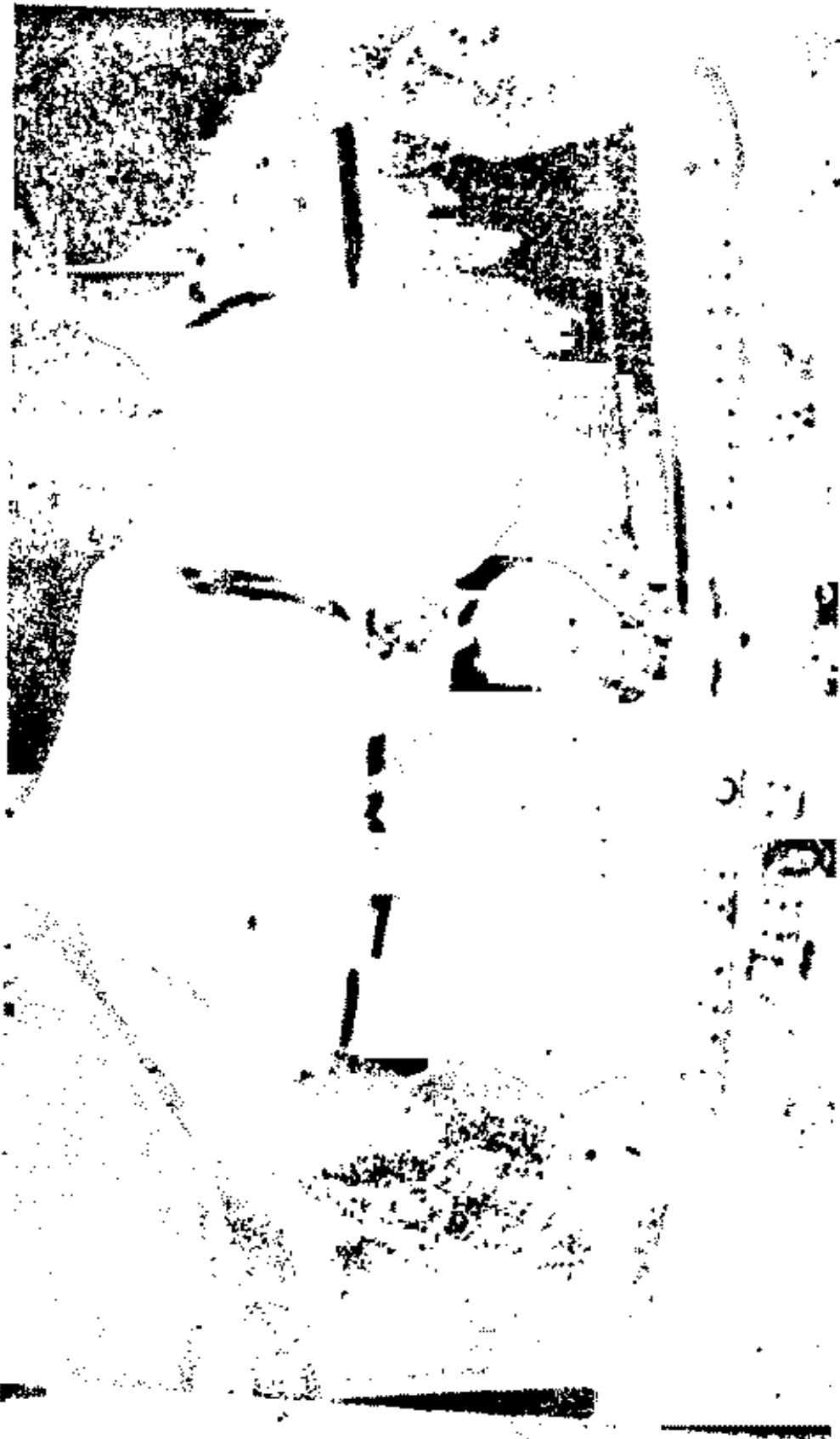
ولقد استفادت قواتنا الجوية من هزيمة يونيو ١٩٦٧
حيث درست قواتنا الجوية عن كثب وعمق الضربة

الجوية المعادية «كولومب» والتي أعدتها إسرائيل بعد معركة ١٩٥٦ مباشرة، وقد أضافت قواتنا الجوية كل ما يضمن لضربيتنا الجوية النجاح، حيث أقامت عشرات النماذج للأهداف المعادية في عشرات المناطق المختلفة على أرضي وبنفس المقاييس والاتجاهات حتى تكون هناك بتجارب عملية لقواتنا الجوية استعداداً للضربة التاريخية، وتم إنشاء العديد من المطارات والقواعد الجوية، من أجل توفير مساحات كبيرة للمناورة أمام القوات الجوية، كما تم إنشاء دشم خرسانية حصينة لحماية المطارات والقواعد الجوية.. وتم إنشاء ممرات متوازية بدلاً من الممرات المتقطعة والتي كانت من قبل هدفاً سهلاً للعدو الجوي بقصف تلك المتقطعات لتعطيل المطارات والقواعد الجوية.

وكان لا بد من الاستفادة من أخطاء النكسة، ولهذا بدأت القيادة تضع في أعقاب النكسة كل ما يجمع لديها من معلومات حول إمكانيات العدو وخططه تحت الدراسة الشاملة، وفي الوقت نفسه كان يعاد تنظيم قواتنا الجوية

شکل ایم ٹھوپ کے مطابق

لہیکسی جو صورت میں ہے کہ اسکا پیغمبیر یا ائمہ یا علماء یا ائمہ امام ایسا نہ ہے کہ تم پہنچا سمجھتا ہو تو اسکے



على أحدث الأساليب العلمية الحديثة، مع التدريب الفردى والجماعى الشاق، مع حسن توزيع القواعد الجوية والمطارات وأراضى الهبوط، هذا فضلاً عن خلق أجيال جديدة من الطيارين والعاملين فى أجهزة التوجيه وكافة المساعدات الفنية التى تتطلبها العمليات الجوية بكافة مهامها وصورها .

والحقيقة أن قواتنا الجوية قد تعرضت.. فى أعقاب النكسة لحملة ضاربة من التشكيك والأكاذيب المختلفة، ولكن لم يمض سوى خمسين يوماً حتى استطاعت قواتنا الجوية أن ترد على هذه الحملة الظالمه ...

كان ذلك بالتحديد يوم ١٤ يوليو ١٩٦٧ حيث كانت هناك موجات متتالية من طائراتنا لقصص معدات وأسلحة العدو وجنوده التى كانت تتحرك شرقى القناة .

وقد تمكنا طيارونا من خلال المعارك الجوية الأولى بعد النكسة من إسقاط ثلاث طائرات معادية: اثنتين فى البحيرات المرة والثالثة فى السويس .

واستطاعت بذلك قواتنا الجوية أن توجه رسالة مسموعة

ومرئية إلى إسرائيل من كلمتين :
«لا استسلام رغم كل الظروف القاسية !!»
وفي العام الثاني للنكسة كانت معظم قواعدها الجوية
شبّه مجهزة تماما ..

وتم تجهيز الطيارين على أعلى مستويات التدريب وعلى
تكتيكات القتال الجوى والطيران المخفي ومناورة العدو
وخداعه .

ثم كانت معركة الإسماعيلية الجوية في ٢٣ أكتوبر
١٩٦٨ ، فقد دارت معركة جوية متكافحة في سماء
الإسماعيلية في ذلك اليوم بين أربع طائرات ميراج
إسرائيلية ، وأربع طائرات ميج مصرية ... ولم تستغرق هذه
المعركة سوى عشر دقائق !
وأسفرت عن تحطيم ثلاثة طائرات إسرائيلية ، وإصابة
الرابعة !!

وكانت فرحة الشعب الإسماعيلي لا تقدر ، وكان فريق
الدراويش قد حصل على بطولة العالم !
كان الأطفال يلملمون من فوق الأسطح أسلاء

الطائرات الإسرائيلية التي تناولت على مساحة شاسعة من أسطح المنازل حيث دارت المعركة على ارتفاع شاهق.

كانت فرحة الشعب غامرة لأنهم يمسكون بأيديهم حطام الطائرات الإسرائيلية المتناثرة ...
حقيقة واقعة بين أيديهم ..

وليست مجرد بيانات كاذبة تذاع عليهم من الراديو !!

وفي يوليو ١٩٦٩ يُسقط رجال الدفاع الجوي ١٧ طائرة، وتخرج الصحف الإسرائيلية مؤكدة أنَّ رجل الشارع الإسرائيلي أصبح على يقين الآن من أنَّ الطائرات التي تحمل نجمة إسرائيل يمكن أن تسقط في آية لحظة في المعارك الجوية مع القوات الجوية المصرية بعد أن ظل طويلاً معتقداً أنَّ الطائرة ذات النجمة المسدمة لا يمكن أن تسقط !!

ثمَّ كان الهجوم الليلي في ٢٣ أبريل على تشكيلين من الطائرات القاذفة المقاتلة ضدَّ معسكر «نحاليم» في

منطقة «مصفق» غرب العريش، والذى كان يضم قوات من وحدات النحال الإسرائلية .. وقد تم قصف موقع المشاة المدفعية والدبابات .

وهذه العمليات كانت لأول مرة على امتداد ٩٠ كيلو مترا من القناة، وهى مسافة عميقه، ولم يخدع نسورنا بالهياكل التي وضعتها إسرائيل لخداع الطيارين المصريين ! .

ثم اتسع عمق المسافة ١٢٠ كيلو مترا بين «البردول» و«العرish» في ٢٦ ، ٢٨ ، أبريل في سلسة من الغارات وصفتها إسرائيل بأنها كانت قوية وعميقة للغاية ! وما دعا «حايم هرتزوج» المعلم العسكري الشهير لإذاعة إسرائيل والقائد السابق للضفة الغربية أن يقول :

«لقد تخلى الطيران المصرى عن
أساليبه القديم فى التحلق بالطائرات
على مستوى منخفض، ثم إلقاء حمولة الذخيرة
عند الوصول إلى الهدف على الواقع الإسرائلية.

لقد اكتسب الطيارون المصريون خبرات
جديدة وأصبحوا يطبقون أساليب جديدة.

ويأخوه فى من الطيارين المصريين من أن تزداد شوكتهم» !!

وقد قامت القوات الجوية بعملية ظهور رمزي يوم ٥ يونيو ١٩٦٨ في سماء القاهرة، وذلك لتحقيق معنى معين في ذكرى ذلك اليوم الخطير.

وكان المعنى المقصود بهذا الظهور الرمزي هو إبراز حقيقة:

وهي أن السلاح الجوى الذى كان هدف الضربة الأولى للعدو صباح يوم ٥ يونيو ١٩٦٧ قد أعيد بناؤه، وأنه بصرف النظر عن نتيجة معارك الأيام الستة، فإن إرادة الصمود كتبت قدرتها على تعريض كل خسارة، وعلى إعادة البناء، وعلى التصميم على مواصلة النضال حتى يتحقق النصر.

لم تكن مرحلة إعادة بناء القوات الجوية بعد يونيو ١٩٦٧ سهلة إذا ما عرفنا أن الطائرات السوفيتية الصنع - التي كانوا يتدربون عليها - كانت مصنعة لتلائم طبيعة الأرضى الشاسعة فى الاتحاد السوفيتى، فكانت مخصصة لقتال على الارتفاعات الشاهقة، لأنه كان من الصعب على أي خصم أن يهاجم طائرات الاتحاد

السوفيتى على أى ارتفاع منخفض !
إذن هناك حقيقة يجب أن نعيها جيداً .

وهي أن الطائرات التى كانت متاحة تحت أيدينا تعمل على ارتفاعات شاهقة، وعليها أن نعمل عليها على ارتفاعات منخفضة، وهذا لم يكن أمراً سهلاً بالمرة، واستتبع مرحلة من التعديلات الفنية لتلائم معروكتنا القادمة، وكانت تعديلات وتدريبات صعبة استشهد في سبيلها العديد من رجالنا في صمت تام من أجل البحث عن صيغة جديدة، وأسلوب أمثل من خلال الإمكانيات المتاحة والصعبة وذلك لمواجهة العدو .

وكان على نسورنا الجويين أن يتدرّبوا في هذه المرحلة، وأن يقاتلوا في نفس الوقت خاصة وأن اختراقات العدو لأراضينا وقتها كانت في صورة تكاد تكون يومية، وقد أبلّى نسورنا بلاءً حسناً في تلك المرحلة المصيرية.

وكان ٩ ديسمبر ١٩٦٩ يوماً مشهوداً، فقد أسقطت قواتنا الجوية أول طائرة للعدو من طراز فانتوم في قتال جوى ..

وكان أول الغيث قطرة .!

ثم أسقط دفاعنا الجوى طائرة استطلاع إسرائيلية بعد ظهر يوم ١٧ سبتمبر ١٩٧١ ، وقد سقطت الطائرة الإسرائلية مشتعلة على الجانب الشرقي من القناة، ولم يشاهد أحد من طاقمها يقفز من الطائرة المشتعلة مما يؤكّد مصرع من فيها مع حطامها !

ففي تمام الساعة الثالثة وخمس دقائق من بعد ظهر يوم ١٧ سبتمبر ١٩٧١ قامت طائرتا استطلاع للمعدو الإسرائيلي من طراز فانتوم باختراق مجالنا الجوى في منطقة «الدفرسوار» واشتبكت معها وسائل دفاعنا الجوى وأصابت إحداهما، وسقطت محترقة على الجانب الشرقي للقناة على بعد ثلاثة كيلو مترات . وقد اعترفت إسرائيل بسقوط الطائرة ولكنها ادعت أنها طائرة نقل عسكرية من طراز «بوينج» أسقطها صاروخ مصرى أرض - جو ، وهى قرية من الشاطئ الشرقي للقناة، وقالت: إن ٧ من طاقمها قد قتلوا، بينما نجا واحد فقط تمكن من الهبوط بالظللة !

وقد أصر ديان وزير الدفاع الإسرائيلي وقتها - بعد أن

قطع التليفزيون الإسرائيلي لإرساله ليدفع بيانه - على أن الطائرة التي سقطت من طراز «بوينج» وأنها مخصصة للنقل العسكري، غير أن هذا كان مخالفاً للحقيقة .. فالطائرة التي سقطت وإن كانت من إنتاج شركة بوينج فعلاً، إلا أنها من طراز «ستراتوكروزر» المخصصة للاستطلاع الإلكتروني، وكانت الطائرة التي سقطت واحدة من ثلاث طائرات باهظة التكاليف تملكها إسرائيل وقتها: واحدة للاستطلاع الإلكتروني والأخرىان لعمليات الإعاقة الإلكترونية.

كما أنه كان يعمل على طائرة الاستطلاع طاقم يزيد على ٨ ضباط متخصصين في عمليات الاستطلاع الجوي، وبالتحديد على مثل هذه النوعية من الطائرات .. والتي كان يبلغ ثمن الواحدة منها وقتها أربعة ملايين دولار .. أي ضعف ثمن الطائرة الفاتحوم وقتها ، كما أن الأطقم الفنية التي تعمل عليها يصعب تعويضهم.

ولقد جرت معركة جوية فوق خليج السويس بين الطائرات المصرية والإسرائيلية قبل ظهر يوم ١٥ فبراير

١٩٧٣، فقد اشتعل الموقف على الجبهة المصرية في معركة جوية مفاجئة فوق خليج السويس عندما حاول تشكيل من طائرات العدو يضم ٦ طائرات أن يدخل المجال الجوي فوق المواقع المصرية فقصدت لها على الفور الطائرات المصرية المقاتلة واشتبكت معها.

وأسفرت المعركة عن إصابة إحدى الطائرات الإسرائيلية المعادية وفرت الطائرات الخمس الأخرى ناحية الشرق، وأصيبت واحدة من طائراتنا، بينما عادت الطائرات الأخرى إلى قواعدها سالمة.

وقد سقطت أجزاء من جناح الطائرة الإسرائيلية في منطقة «بير أبو صندوق» في الضفة الغربية لخليج السويس، حيث وجدت أيضاً أنبوبة أكسجين، وجزء من غطاء خوذة، وقفاز الطيار الإسرائيلي.

وقد شوهدت وحدات عسكرية إسرائيلية وهي تقوم بعمليات بحث في المنطقة استمرت حتى المساء، وقد أضاءت المشاعل وسمع أزيز الطائرات المعادية وهي تحلق فوق منطقة البحث التي سقطت فيها الطائرة.



الضربة الجوية للطيران المصري في ١٩٧٣ حققت في تلبيتها أكبر من ٩٠٪.

وقد أثارت هذه المعركة الجوية موجة من الانفعال الحاد في إسرائيل لأنها أول قتال جوي منذ ١٣ يونيو ١٩٧٢، وقد أصدرت الصحف الإسرائيلية طبعات خاصة حول هذا الاشتباك الجوي.

والحقيقة أن الطيران كان يمثل مسؤولية كبيرة بالنسبة لحسني مبارك.. لأن مجالنا الجوي كان مستهدفاً.. وكان أكثر ما يقلق حسني مبارك هو اختراق طائرات العدو لمجالنا الجوي.

لقد اخترقت ذات يوم طائرة إسرائيلية مجالنا الجوي، فلم يهدا المقاتل المصري حسني مبارك مطلقاً، ورد الصاع صاعين لإسرائيل على الفور !

فقد حدث ذات يوم أن كان الفريق حسني مبارك في مكتبه في الرابعة مساء، وتم إبلاغه بأن طائرة العدو اخترقت مجالنا الجوي عند مطار «السخنة»، فما كان منه إلا أنه اتصل على الفور بالفريق محمد علي فهمي واتفق معه على الالتفاء فوراً في مطار «الملاحة».

وما أن التقى حتى بادر الفريق حسني مبارك الفريق محمد علي فهمي قائلاً :

«لابد أن تخترق مجالهم الجوى لثبت لهم أننا قادرون على ذلك»

وركبا طائرة وتوجهها إلى مطار «بير عريضة» القريب من مطار «السخنة».

واجتمع الفريق حسنى مبارك بقائد اللواء وقائد الاستطلاع ، وقائد العمليات ، وأعدوا خطة محكمة للاختراق، وبقيت طائرتنا داخل مجالهم الجوى ١٣ دقيقة كاملة ١١

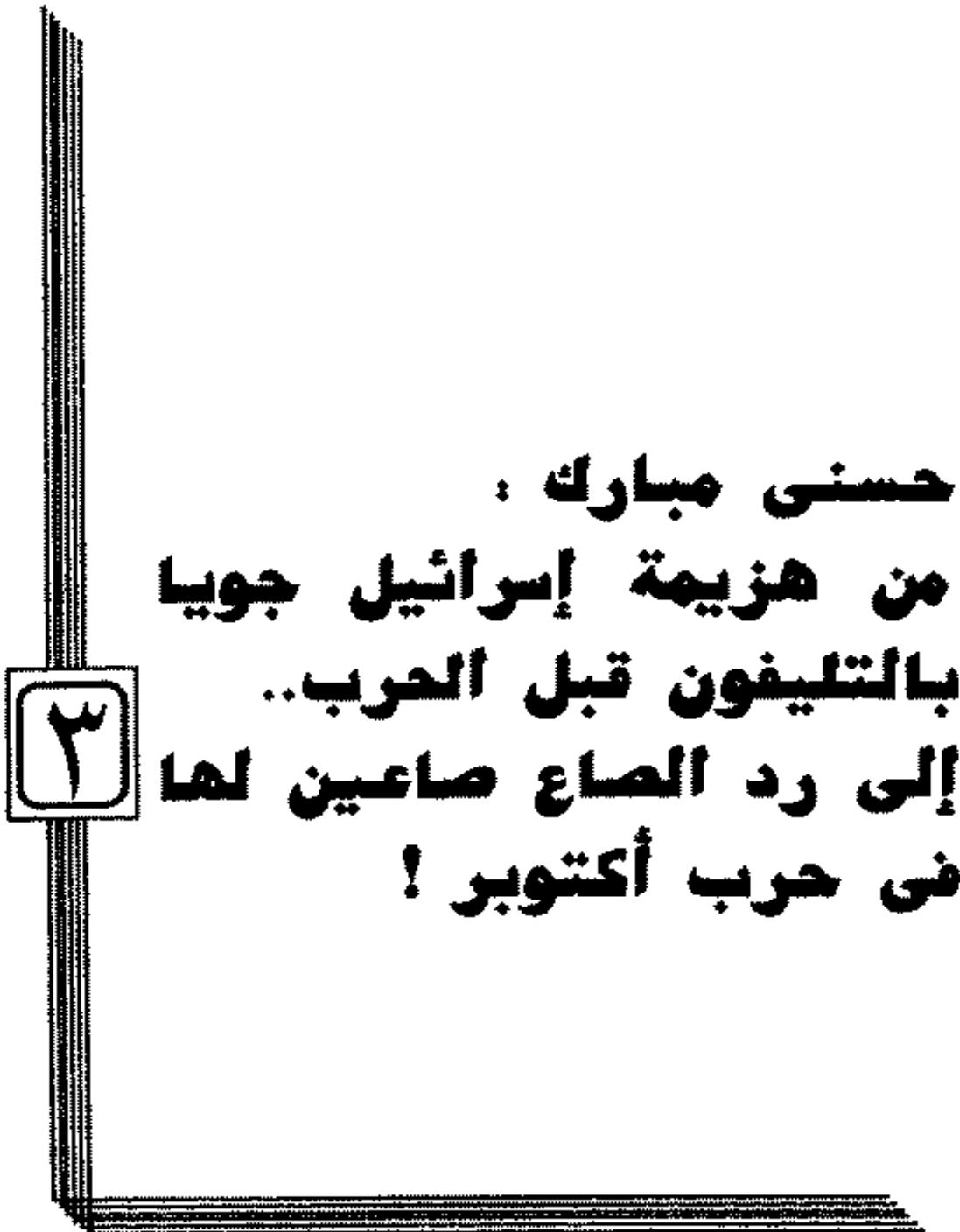
ثم عاد الفريق حسنى مبارك بعد ذلك إلى مكتبه بالقاهرة، وكان المشير أحمد إسماعيل قد اتصل به أكثر من مرة فاتصل به .

وقال له المشير أحمد إسماعيل على الفور :

إيه حكاية اختراق طائرة إسرائيلية ب المجال الجوى !
فقال له : سيادة المشير.. إننى عائد لتوى من مطار «بير عريضة» ، وقد اخترقت طائرة لنا مجالهم الجوى، وبقيت فيه ١٣ دقيقة !

وكان رد المشير أحمد إسماعيل :
عظيم .. عظيم .





حسنی مبارک :
من هزيمة إسرائيل جويا
بالتليفون قبل الحرب ..
إلى رد الصاع صاعين لها
في حرب أكتوبر !

● حسني مبارك يأمر بإعداد طائرة خاصة للسفر إلى طرابلس في ٥ أكتوبر ١٩٧٣ للتمويم على إسرائيل !

● حسني مبارك يطلب منجانا من القهوة في الواحدة ظهرا في العاشر من رمضان !!

● الضربة الجوية الأولى كانت مؤشرة للغاية فقد تم تدمير مطار «الملقى» ومركز شوشة «أم خشيب» ومركز القيادات وتعطلت بطاريات صواريخ «الهوک» الإسرائيليية !!

● تم إلغاء الضربة الثانية التي كانت مقررة بعد ثلاث ساعات، لأن الضربة الأولى كانت مؤشرة وكانت نتائجها أكثر من ٩٠ % !!

● معجزة من الصعب أن تتكرر في تاريخ الطيران العالمي، طائرة هليكوبتر مصرية استطاعت أن تسقط طائرة فانتوم إسرائيلية !!!

● حقق الطيارون المصريون المستحيل .. لقد استطاعوا بالبيج ١٧ إسقاط الفانتوم والميراج رغم نارق الإمكانيات الكبيرة !!

● قائد الطائرة البيج ١٧ يستخدم مقدمة الطائرة من التنسين ويحقق خسائر فادحة لإسرائيل !!

● هاجم العدو سرية رادار من بلطيم وظل يتصف عليها لعدة خمس ساعات، ثم اكتشف أنه هيكل وهمن أعد له خصيصا !!

في ٥ أكتوبر ١٩٧٣ أصدر حسني مبارك قائد القوات الجوية في ذلك الوقت أمرا بإعداد طائرة خاصة لكي تقله في اليوم التالي مباشرة وهو ٦ أكتوبر إلى طرابلس مع رئيس شعبة المخابرات ورئيس شعبة التدريب .. وبعد فترة وجيزة أصدر إشارة أخرى بأن الموعد تأجل إلى الساعة الثانية والنصف ١١

و بالطبع فإن الغرض من كل هذا كان هو التمويه على العدو يوم ٦ أكتوبر، فقد تعمد أن يذيع هذا للطيران المدني حتى يعلن عنه !

وقد ذهب قائد القوات الجوية حسني مبارك إلى مكتبه يوم ٦ أكتوبر ١٩٧٣ متأخراً عن موعده المعتاد حتى لا يلفت الأنظار إلى أن هناك شيئاً ما غير طبيعي في ذلك اليوم المشهود ، وفي الساعة الواحدة من ظهر يوم ٦ أكتوبر ١٩٧٣ والمتوافق العاشر من رمضان طلب حسني مبارك فنجانا من القهوة ١١

وعلت الدهشة وجوه الجميع .. فلم يفطر حسني مبارك يوماً في حياته من قبل .. وكل زملائه الذين كانوا معه

في البعثات الخارجية يعلمون ذلك تماماً، فقد كان يُصر على الصيام رغم اختلاف المواعيد.

وفي الساعة الواحدة والنصف تم إبلاغ قائد القوات الجوية حسني مبارك بأن هناك ثمانى طائرات للعدو خرجت من مطار «المليز».

وأمسك يومها حسني مبارك قلبه بيده وتساءل : هل أحس العدو بأننا سنقوم بالهجوم عليه ؟

ولكن سرعان ما عادت طائرات العدو إلى قواعدها ! وفي تمام الساعة الثانية إلا خمس دقائق ظهرا، أصدر قائد القوات الجوية حسني مبارك أمراً بخروج الطائرة الأولى من طائراتنا لتنفيذ الخطة «بدر».

وكانت النتائج فوق كل تصور .. فلم يحدث عطب لطائرة واحدة، وهو أمر لا يحدث عادة حتى في أوقات السلم .

وقد أجرى صاحب الضربة الجوية في حرب أكتوبر حسني مبارك أثناء التدريب مسابقة لإعادة التموين بالوقود، وكان أحسن ماوصلنا إليه ١٤ دقيقة .

وفي أثناء الحرب تم تنفيذ العملية في سبع دقائق ١١ ولا غرابة في ذلك، فالروح القتالية التي خاض بها الطيارون الحرب بقيادة حسني مبارك كانت مشرفة لنا كمصريين منذ كانت على أعلى المستويات القتالية في العالم.

وبدأت النتائج تتوالى على غرفة العمليات، والجميع في ترقب وانتظار.

وكانت النتيجة ١٠٠٪ بعد تنفيذ المخططة بالكامل. أما الخسائر فلا تكاد تذكر على الإطلاق.

وقفز الجميع فرحا في غرفة العمليات .. وعانقوا حسني مبارك مهنيعين بعد أغلى انتصار في سبع دقائق.

كان العناق مختلفا لحسني مبارك هذه المرة، فلم يكن عناقًا من زملائه في فريق الهوكي كما اعتاد حين كان يحرز هدفا في الفريق الثاني المنافس، ولكن العناق هذه المرة كان أغلى وأروع لأنه أحرز نصرا غاليا للوطن بعد ست سنوات من النكسة والهوان!

لقد كانت هناك ٢٠٠ طائرة تخلق بنسور مصر في سماء

المعركة مع الدقيقة الأولى منها في الساعة الثانية من بعد ظهر السادس من أكتوبر عام ١٩٧٣ .

٢٠٠ طائرة كانت بمثابة نسر يفرد جناحيه من بور سعيد شمالا حتى السويس جنوبا متوجهها نحو الشرق .. ومتوجهها نحو النصر .

وفي الساعة الثانية وخمس دقائق بعد ظهر يوم ٦ أكتوبر ١٩٧٣ كانت هناك ٢٠٠ طائرة قاذفة مقاتلة تقلع من عدة قواعد جوية في أوقات مختلفة، لكنها كانت على موعد مع هدف واحد في قلب أرض العدو ا انطلقت هذه الطائرات في ساعة الصفر فوق قناة السويس في اتجاه الشرق مخترقه كالسهم خط الكشف الراداري ١

وكان داخل غرفة العمليات يمثلي القيادة العامة الرئيس أنور السادات، والمشير أحمد إسماعيل نائب رئيس الوزراء ووزير الحرب في ذلك الوقت، والفريق محمد حسني مبارك قائد القوات الجوية وكبار القادة .

كانوا يرهفون السمع لأى رسالة تنقلها أجهزة الاتصال في لحظة لمعرفة نتيجة الطلعة الجوية الأولى .

وبعد دقائق .. بدأت تتوالى النتائج على غرفة العمليات
من قادة التشكيلات الجوية .

وكانت دقات أجهزة الاتصال هي الدقات الأولى على
باب النصر.

كانت صريراتهم مؤثرة وفعالة و مباشرة أحقت بال العدو
خسائر جسيمة .

لهذا جاءت أصواتهم عبر أجهزة الاتصال عامرة
بالفرحة :

تمام يا أفنديم ..

تم تدمير مركز شوشة «أم خشيب»

تمام يا أفنديم ..

تم تدمير مطار «المليز» ولم يعد صالحًا لأى شيء !!

تمام يا أفنديم ..

تم تدمير مراكز القيادات ..

وتعطلت بطاريات صواريخ الهاوك !

وكانت القيادة المصرية تضع في اعتبارها إذا - لا قدر
الله - لم تتحقق الطلعة الأولى المفاجئة نتائجها المرجوة أن

الرئيس السادات يقرأ الفاتحة على روح شهيد طيار عاطف السادات الذي استشهد في المطاعنة
الجوية الأولى يوم عزف بعاليه نائب رئيس الجمهورية وقصها حتى مبارك .



تكون الضربة مرة ثانية بعد ٢٠ دقيقة من الضربة الأولى
وينفس عدد الطائرات .

ولكن جاءت نتائج الطلعة الجوية الأولى مبشرة بالنصر،
وحققت نتائج تفوق الـ ٩٠٪ من المطلوب .

وعلى ضوء هذه النتائج المبهرة صرف النظر تماماً عن
إعادة الضربة، بعد أن تحولت أهداف العدو وقواعدة إلى
أنقاض وأشلاء وحرائق، حيث تم تدمير مطار «المليز»
 تماماً ولم يستخدمه العدو طوال حرب أكتوبر ١١

وكان تأثير قصف مركز شوشة «أم خشيب» مؤثراً
للغاية، فاضطر العدو إلى تشغيل مركز شوشة «العرיש»
 بدلاً منه مما أحدث تخبطاً شديداً للعدو وأصيّب بشلل تام
 في تفكيره .

وكان من نتيجة هذه الضربة الجوية المفاجئة أن استطاع
الجندي المصري أن يعبر قناة السويس بكل ثقة وشجاعة
 وهو يرنو إلى السماء، فيرى طائراته تحلق نحو قلب
 سيناء لتدمير مواقع العدو، وتخفيضاته، وقواعدة، ومطاراته.
 كان الطيران المصري بمثابة المظلة الواقية للجندي

المصري وصمام الأمن نحو الانتصار الكبير .

لقد خرجت ٢٠٠ طائرة من أكثر من ٢٠ قاعدة ومطاراً من أجل الضربة الجوية التي أفقدت إسرائيل توازنها منذ اللحظة الأولى للمعركة، وأعادت الثقة لجنودنا الذين كانوا يعبرون لأول مرة، والنسر المצרי فوق رؤوسهم صمام أمن لهم .

ولقد قامت قواتنا الجوية برئاسة الفريق حسني مبارك بتوجيه ضربة جوية مركزة في شكل ضربات مسيطرة لمنع القوات الجوية الإسرائيلية من التدخل ضد قواتنا التي كانت تعبر بالفعل قناة السويس، كما نجحت قواتنا الجوية في تدمير مراكز التوجيه والشوشة الجوية، وكانت مهمة شبه مستحيلة، ولكن استطاعت صواريف القاذفات أن تصيب وتدمي هوائيات مركز الشوشة، فلم يتمكن العدو من استخدامه، بل عجز عن تشغيله بعد ذلك بعد محاولات فاشلة في إصلاحه ولكن دون جدوى بعد أن استطاعت القصبة الثانية أن تدميره تماماً .

ويعود ذلك إلى فكر حسني مبارك وخطته الحكمة حيث

إنه كان من أحسن ضباط القاذفات في القوات الجوية المصرية .

وقد قصفت قواتنا الجوية مطارى «المليز وتمادا» .. فقد أصيّب مطار «المليز» بخسائر جسيمة منذ الدقائق الأولى للمعركة، بل إنه تم تدمير عدد من الطائرات الفانتوم القابعة في هرات المطار مما دعا قائد المطار الإسرائيلي أن يقول يومها :

«لقد ردت القوات الجوية المصرية لنا الصاع - في يونيو ١٩٦٧ - صاعين انفس الضربة ولكنها أكثر إحكاماً» كما تم تدمير مطار «رأس نصراني» في الجنوب، كما نجحت قواتنا الجوية بمجاهداً منقطع النظير في تدمير قواعد صواريخ «هوك» وكل رادارات العدو على امتداد منطقة المواجهة بأكملها، كما صبت نيرانها القوية على مناطق مدفعتيه بعيدة المدى عيار ١٧٥ مم .

وبعدها أصبحت سماء المعركة ملكاً للقوات الجوية المصرية .

ولقد طرح سؤالى نفسه على الساحة وقتها ..

هل يمكن لعصافور كناريا أن يصرع نسرا ضخما !
والإجابة .. استحالة بالطبع !

ولكن هذا ما حدث مع الفارق في القياس - حين
استطاعت طائرة هليكوبتر مصرية أن تسقط واحدة من
طائرات الفانتوم الإسرائيلي .. في عملية من الصعب أن
تتكرر في تاريخ الطيران العالمي !

فقد كانت هناك طائرة هليكوبتر مصرية مساء ٦ أكتوبر
١٩٧٣ في طريقها لإبرار قوات من الصاعقة خلف
خطوط العدو .. ثم فجأة ظهرت ثمانى طائرات للمعدو
من طراز الفانتوم .

وحدثت مناورة من الطائرة الهليكوبتر في محاولة من
قادتها لاستغلال إمكانياتها في الطيران العمودي
والهبوط الرأسى والوقوف في الجو .. وكانت طائرات
العدو تهدف إلى منع الطائرة من تنفيذ مهامها في إبرار
قوات الصاعقة وعدم السماح لها بالعودة إلى قواعدها
سالمة. وكانت محاولة ومحاذاة و Manaوره في الذكاء قبل
فنون الطيران .

فقدان الطائرة المصرية يريد بأى ثمن أن يتحقق والطائرات الإسرائيلية التي - لا تملك صواري
جو - تحاول جاهدة ملاحقة الطائرة وإصايتها ياً؛
وحدث فجأة ما لم يكن أحد يتصوره أثناء المناور
وصعود الطائرات الفاتحوم الإسرائيلية ، أن أصبع
إحداها أمام الطائرة المصرية (الهليكوپتر) ، فما
قادها إلا أنه ضغط على مفاتيح الصوارييخ
للدبابات فانفجرت الطائرة على الفور ، ولم يستطع
الذى لقى مصرعه على الفور أن يفتح مظلنته
الاضطرارى لإنقاذ حياته !

وإذا كان العدو الإسرائيلي قد فاجأ مطاراتنا ١٩٦٧ بصاروخ المحرر الذي نجح في تدميره، فإننا استطعنا أن نصنع هذا الصاروخ بمصر مفاجأة ١٩٧٣ المصرية للعدو الإسرائيلي.

ولقد كانت المرات المتقطعة هي السائدة ١٩٦٧ .. وكان نصف المفارق على الأقل يتعاطى تعطيل القاعدة الجوية كلها !

ولهذا فقد استفينا من درس ١٩٦٧ ، وأصبحت الممرات المتوازية هي السائدة والتي تصعب إصايتها كلها دون إصابة الطيار المعادى .

ولقد بحثت قواتنا الجوية في قصف ثلاثة مواقع للصواريخ «هوك» المعادية في شمال سيناء في: «بالوظة»، «الجدى»، و«سمار»، وأربعة في جنوب سيناء في: «متلا»، و«الريشة»، و«رأس محمد»، و«شرم الشيخ» .

لقد أحدثت الضربة الجوية شرحا في جدار القوات الجوية الإسرائيلية، وحدثت حالة من الاضطراب والتخبط في الطيران الإسرائيلي، وأبلغ دليل على صحة تلك العبارة: هو ما حدث حين ضربت الطائرات الميراج الإسرائيلية في بعضها البعض، وسقط منها خمس طائرات من جراء ذلك ١١ وسقط طياران قتلى من هذا الاشتباك بين العدو الإسرائيلي نفسه ١١ وكان الإسرائيليين كانوا يحاربون أنفسهم .

ومع الطلعة الأولى لقواتنا الجوية، وقبل عبور قواتنا المسلحة بدقائق، استشهد خمسة نسور مصرية .. نماذج

مضيئه في حب الوطن .. خمسة أسماء في سجل الشرف والفتاء .

عقيد طيار «زكريا محمد أحمد عثمان» .. الذي استشهد مع الهجمة الجوية الأولى، وكان يقود أحد تشكيلاتنا المكلفة بالهجوم على مطار «المليز»، واشتبك مع طائرات العدو ، وأصيبت طائرته في الجو لكنه استمر حتى حقق الهدف المرجو من العملية بنجاح كبير، ولم يشاً أن يقفز بالمظلة حتى يتحقق هدفه، واستشهد وهو يؤدى واجبه الوطني .

وكان الشهيد عقيد طيار زكريا محمد أحمد عثمان من أبطال مصر في سباق الزوارق الشراعية، وهو من مواليد القاهرة في ٢٣ ديسمبر ١٩٣٥ وتخرج في الكلية الجوية في دفعة أكتوبر ١٩٥٩.

وكان مصاباً بمرض الكلي، وعاودته الآلام قبل حرب أكتوبر بيومين، ونصحه أحد زملائه بعدم المشاركة فبدأ الغضب واضطراً عليه من زميله وصديق عمره وقال له : «كيف لا أشارك وكلنا فداء لمصر .. وأن أشرف بشرف الاستشهاد في سبيل مصر» .

وكان له موقف مشرف حين طلب منه أن يعفى شقيقه
يوسف من شرف التجنيد فقال :

«لو كان لي عشرة إخوة فدماؤهم فداء للوطن» .

وكانت زوجته «هدى مراعي» حاملاً في شهورها الأخيرة
فقال لها وهي تودعه :

«ليس خوفى من الموت .. ولكن بعث خوفى资料 the الحقيقى
هو ألا نصل إلى هدفنا .. ألا نتحقق النصر» .

وسأله زوجته ماذا نسمى طفلنا؟! فقال لها :
«لو جاء ولداً فسمي على اسمى، أريده أن يكون قائد
السراب لقواتنا الجوية عندما يكبر، ولو جاءت بنتا
فسميها على اسمك (هدى)» .

ومن مفارقات الأيام أن يولد الابن في عيد ميلاد الأب
بعد استشهاده في ٢٣ ديسمبر ١٩٧٣، ويطلق عليه
اسم أبيه أملًا في أن يكون يوماً ما كما تمنى والده قائداً
لأسراب قواتنا الجوية للدفاع عن اسم هذا الوطن .

أما الشهيد طيار «عاصم حسن الفقى» فكانت مهمته
في حرب أكتوبر وفي الطلائع الأولى هو الهجوم

المباغت على أحد مواقع صواريخ «هوك» أرض - جو الإسرائيلي في منطقة «سمارة»، وقد نجح في مهمته، ولكنه حين عودته استشهد بعد أن حقق هدفه.

وهو من مواليد القاهرة ١٩٤٧ وتخرج في الكلية الجوية في دفعة نوفمبر ١٩٦٨ .

ومن مفارقات الأيام أيضاً أن تأتي المولودة الأولى للشهيد طيار عاصم الفقى في اليوم التالي للمعركة بعد استشهاده وأن يطلق عليها اسم «رحاب» كما تمنى أن يسمّيها والدها.

أما الشهيد طيار «محمد عاطف محمد السيدات» شقيق الرئيس محمد أنور السيدات فلم يصدق أحد للوهلة الأولى أن يدفع رئيس الجمهورية بشقيقه في أتون الحرب مع الطلعة الأولى .. ولكنها حقيقة فكلنا فداء للوطن .

وقد أعطى هذا المعنى انطباعاً مند الدقائق الأولى للمعركة .. أن الجميع سواء في الدفاع عن أرض وسماء مصر .

كريم قائد القوات الجوية الفريق حسني مبارك في مجلس الشعب بعد حرب أكتوبر .



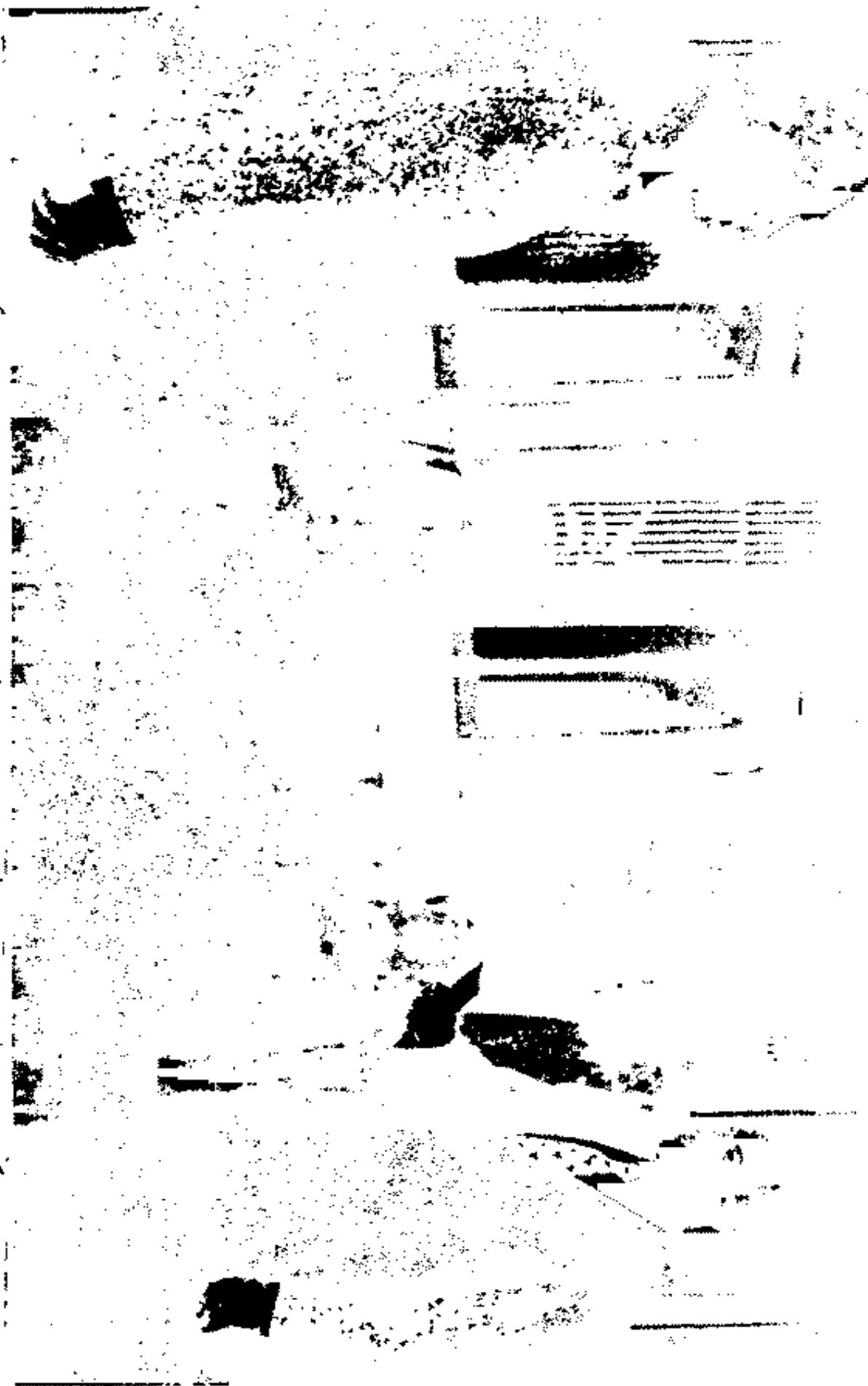
وقد نجح الشهيد عاطف السادات في ضرب مطار «المليز»، واستطاع أن يضرب قول مدرعات للعدو قبل أن يستشهد.

وهو من مواليد القاهرة في ١٣ مارس عام ١٩٤٨ .
ومن مفارقات الأيام أنه ولد في رمضان واستشهد في رمضان أيضاً، فقد ولد في ١٨ رمضان عام ١٣٦٨ واستشهد في ١٠ رمضان ١٣٩٣ بعد أن بلغ من العمر ٢٩ عاماً ! وتخرج في الكلية الجوية في دفعة نوفمبر ١٩٦٨ .

كان قائد اللواء قد وضع اسم عاطف السادات في قائمة الطلعة الثانية ليكون ضمن تشكيلات الموجة الثانية التي كان عليها أن تضرب أهدافاً جديدة في عمق سيناء .

ولكن عاطف السادات قد أصر على أن يضع القائد اسمه ضمن طيارات الطلعة الأولى التي تبدأ الحرب والتي نفذت الضربة المفاجئة لضرب ثلاثة مطارات هي : مطار «المليز»، و«اتمادا»، و«رأس نصرانى»، ومركز قيادة «أم مرجم» وعشرة مواقع صواريخ «هوك»، وثلاثة مراكز

نجلهم قائد القوات الجوية الفريق حسني مبارك في مجلس الشعب بعد حرب أكتوبر .



قيادة وسيطرة وإعاقة الكترونية، وبعض محطات الرadar،
وموقعي مدفعة بعيدة المدى، وثلاث مناطق شعون إدارية،
وبعض نقاط خط «بارليف».

وأُسند إلى عاطف السادات قيادة تشكيل فرعى ضمن
أول تشكيل يضم عدداً من الطائرات المختلفة.

وحين حانت لحظة المعركة قفز عاطف السادات في
قفزة واحدة داخل طائرته .. وحين صدرت الأوامر
بالإلاعنة اندفع عاطف بطائرته على الممر وهو يردد :

الله أكبر .. الله أكبر

وكان التوجيهات تقتضي بأن يكون جهاز اللاسلكي
داخل طائرته صامتاً طوال الرحلة إلى الهدف حتى
يتتحقق معنى المواجهة والماgentة بالقصف الجوى
المفاجئ .

وفي تمام الساعة الثانية وخمس دقائق كان رائد طيار
عاطف السادات يطير على ارتفاع منخفض وهو يعبر قناة
السويس بسرعة مذهلة متوجهًا نحو مطار «المليز» حتى
يتفادى شبكات الرادار ووسائل الإنذار.

وفجأة ارتفع بعطايرته وأصبح فوق الهدف تماماً، ثم أطلق صواريخته جو-أرض فوق مواقع بطاريات صواريخت «هوك» المحيطة بمطار «المليز» بعد حركة انقضاض بارعة .. ودار عاطف السادات دورتين حول مطار «المليز» كمن يبحث عن هدف آخر يقصده .

وفي الدورة الثالثة أصبيةت طائرته في الجو واستشهد . وكان ذلك في تمام الساعة الثانية وأثنى عشرة دقيقة . وقد حدث أن أبلغ الفريق حسني مبارك قائد القوات الجوية خبر استشهاد عاطف السادات إلى المشير أحمد إسماعيل وزير الحرب والقائد العام للقوات المسلحة، وكان موجوداً في مقر قيادة العمليات إلى جانب السادات الذي كان يتبع المعركة لحظة بلحظة .

وقد تكسّم المشير أحمد إسماعيل الخبر ولم يبلغه إلى السادات ..

ثم حدث بعد ذلك بأيام حين سأله الرئيس السادات المشير أحمد إسماعيل عن موقف القوات الجوية، فأبلغه بنبياً استشهاد أخيه عاطف السادات .

وسائل السادات عن باقى الشهداء .

وقال للمشير إسماعيل :

«كل الذين استشهدوا من الضباط والجنود هم أخى عاطف» .

أما الشهيد مقدم طيار «عمر عبد العزيز إسماعيل» فقد كرمته القوات المسلحة قبل المعركة بشهر قليلة فى مهمة استطلاع مستحيلة قام بها بشجاعة منقطعة النظير على أرض سيناء وعاد منها بنجاح، وقد قام أثناء الطلعة الجوية الأولى بأصعب عمليات القتال الجوى وهو ما يطلق عليه «قص حرا» .

واستشهد وهو عائد بعد أن أدى مهمته بنجاح.

وهو من مواليد القاهرة في ١٤ أبريل عام ١٩٤٧ وتخرج في الكلية الجوية في دفعة يوليو ١٩٦٦ .

إنهم فتية آمنوا بربهم ووطنهم .. إنهم وزملاؤهم الأبرار الذين استشهدوا في معركة أكتوبر في جنة الخلود .

وقد استطاع العدو أن يصل إلى عدد قليل من مطارانا في اليوم الثاني من المعركة، وبعد ذلك كان يدخل



اسم حسني مبارك في أول لقاء بين السادات والملازم طيار ثان حسني مبارك في العريش عام ١٩٥٠ وعيونها دون السادات

كان أول لقاء بين السادات والملازم طيار ثان حسني مبارك في العريش عام ١٩٥٠ وعيونها دون السادات

مجالنا الجوى فتقابله المقاتلات الاعترافية، وكان يتخلص من حمولته بأى شكل ويقفل راجعاً إذا استطاع أن ينجو من نطاق المقاتلات ويضطر أحياناً للدخول في معارك جوية.

ولذا ما جلست ذات صيف على أحد شواطئنا الجميلة في رأس البر، أو جمصة، أو بلطيم، ورفعت ناظريك قليلاً إلى السماء، فإن هذه هي الواقع الثلاثة التي تسللت منها طائرات العدو في الساعة الثالثة من مساء يوم ١٤ أكتوبر ١٩٧٣ في محاولة يائسة لرد الاعتبار للقوات الجوية الإسرائيلية !!

٨٠ طائرة.... قوافل من أسراب الطائرات الإسرائيلية كانت واضحة حتى للعين المجردة لخطوط المراقبة المصرية التي حددت أعدادها بسهولة !

كان الهدف واضحـاً للغاية وهو ضرب قواعـدنا الجوية ومطـارـاتـنا في السـاحـلـ الشـمـالـيـ والـدـلتـاـ !

وقد تصور العدو الإسرائيلي وأهـمـاً أن هذا العـدـدـ الكـبـيرـ والمـبـاغـتـ من أسراب الطـائـراتـ الإـسـرـايـيلـيـ والتـيـ كـانـ

تضم بينها قاذفات مقاتلة من طراز فانتوم كفيف بتحقيق .
أكبر خسارة لمطاراتنا وقواعدنا الجوية !

ولم يكن هذا فقط كل ما في جمعية الطيران الإسرائيلي ..
فقد كانت ٦٠ طائرة أخرى من بينها الفانتوم تنتظر
رهن الإشارة بعد نجاح الأسراب الأولى للعدو، لكن
تضرب هي الأخرى قواعدنا عن طريق شمال شرق
وشمال غرب بور سعيد، وعلى ارتفاع منخفض قد يصل
إلى ٥٠٠ متر !!

كانت فرصة بالنسبة لإسرائيل للانتقام من ضحاياها
الكثيرين خلال أسبوع كامل من بدء حرب أكتوبر.. أو
هكذا توهם قادة إسرائيل !!

في ١٤ أكتوبر ١٩٧٣ وبالتحديد في الساعة الثالثة
وعشرين دقيقة، وفي أحد مواقع قواعدنا الجوية، قام
العدو الإسرائيلي بالهجوم على هذه القاعدة بعدد كثيف
من طائراته يقترب من ٨٠ طائرة، وقد أمكن للوحدة
التصدي لهذا الكم الكثيف من طائرات العدو، وتم
إسقاط ١٧ طائرة فانتوم !

وقد استغرقت هذه المعركة حوالي ٥٠ دقيقة، وهو وقت كبير للغاية بالنسبة لمثل هذه النوعية من المعارك.
وقد استلزم هذا جهداً كبيراً من جميع العاملين في القاعدة الجوية.

وكانت هناك لحظات حاسمة أثناء هذه المعركة الضاربة، فقد ألقت إحدى طائرات العدو بقنابل فوق أحد ممرات الطائرات، وكانت الطائرة لازال داخل الدشمة المغلقة قبل أن تقلع.. وكان المفروض أن يكون طول الممر الصالح للإقلاع للطائرة ثلاثة كيلو مترات، وعرضهأربعون متراً، ولكن بعد تدمير الممر أصبح الجزء الصالح لا يتجاوز من سبعة إلى عشرة أمتار فقط!! ولا بد للطائرة لكي تمر أن يصادفها قنابل زمنية ملقاة، والأمر هنا يستلزم تسلیقات دقيقة للغاية من المراقب حتى تتمكن الطائرة من الإقلاع والتصدى للهجمات المعادية المكتشفة.

وفي أقل من دقيقة، كانت الطائرة تسير ببطء شديد وحذر، متقادمة الأجزاء المصابة من ناحية، والقنابل التي لم تنفجر من ناحية أخرى.

واستطاع الطيار أن يقلع بطائرته سالما رغم كل المخاطر
المحدقة به من كل جانب!

وبعد أن اشتركت الطائرة في الجو مع طائرات العدو
واستطاعت أن تسقط طائرتين منها، كان لابد لها أن
تهبط على المسر من جديد بعد أن أوشك الوقود أن ينفذ.
كان لابد لها أن تهبط على الجزء السليم منه.. ولشدة
دهشة الطيار أن الجزء السليم قد ازداد هذه المرة..
فقد قام المهندسون بالقاعدة بإصلاح الحفر أثناء اشتباك
الطائرة في الجو.

وقام أفراد إزالة القنابل بتأمين القنابل الزمنية التي
سقطت ولم تنفجر بعدا

وكان دور مهندسي المطارات كبيرا في هذه المعركة
وغيرها من المعارك خلال حرب أكتوبر، وهو تشكيل
جديد مستحدث تم تعميمه في جميع قواعدنا الجوية
ومطاراتنا في أعقاب حرب يونيو ١٩٦٧ .. ولقد ظهرت
أهمية هذا التشكيل وضرورته خلال معركة أكتوبر.
ولقد استشهد البعض منهم .. ولكن فور استشهاد أحدهم

كان يحل محله على الفور زميله يتسلم منه وكان هذا معناه الإصرار نحو الاستمرار من أجل النصر.

وكان هناك دور كبير للميكانيكيين الجويين فقد أثبتوا خلال حرب أكتوبر مقدرتهم الفائقة على الكشف على الطائرات وسرعة تزويدها بالوقود.

وإذا كان الموعد المحدد لعمل ذلك في وقت السلم حوالي نصف الساعة، فإنهم استطاعوا أثناء حرب أكتوبر أن يختصروا الوقت إلى سبع دقائق فقط!! وهو إنجاز كبير يحسب لهم حقيقة!

وكانوا يرفضون أن ينزل الطيار على سلم الطائرة، فكانوا يحملونه فوق أكتافهم ويجلسونه على كرسي، في الوقت الذي كان يعاد ملء الطائرة لكي يتقط أنفاسه، في الوقت نفسه كان رجال الذخيرة يقومون بإعادة ملء الطائرة بالذخيرة.

وفي سرعة البرق يحدث كل ذلك لكي تواصل الطائرة رحلتها الرائعة نحو النصر، ثم يرفعون قائد الطائرة ويجلسونه فوق كرسي القيادة ثم يفتحون الدشمة.

وتعالى التكبيرات من الجميع .. والدعوات الصادقة.
الله أكبر ... الله أكبر.

لقد حقق الطيارون المصريون ما كان أغرب من الخيال في
معركة أكتوبر ..

لقد استطاعوا بالميع ١٧ أن يسقطوا الفانتوم !!
ثم تسبّب الميّع مع الميراج وتسقط خمس طائرات
منها !!

لقد حقق الطيارون المصريون المستحيل والذي لم يكن
في الحسبان بكل المقاييس.

أسقطوا الفانتوم والميراج بالميع ١٧ برغم فارق
الإمكانيات الكبيرة !!

لقد سجل التاريخ هذا الحدث الهام يوم ٨ أكتوبر
١٩٧٣ حين دخلت الميّع ١٧ معركة ضد الفانتوم
وأسقطتها !!

وذلك حين توجهت تشكيلات من المقاتلات القاذفة
لقصف موقع «أم خشب» للمرة الثانية، وكانت المرة
الأولى في الطلعات الأولى يوم ٦ أكتوبر ١٩٧٣ حين

اقربت الطائرات المصرية من موقع القيادة الإسرائيلية
والتي كانت توجه من خلاله قواتها في سيناء.. مبان
عديدة وضخمة متراقبة يعلوها هوائيات مرتفعة للغاية،
تؤكد على وجود أجهزة اتصال بعيدة المدى، وقرر يومها
قائد التشكيل الدخول وقصف مواقع المدفعية المضادة
للطائرات، ثم تسب بعدها طائرات التشكيل نيرانها على
كل منشآت القيادة.. وأسقطت طائرات التشكيل الجوى
المصرى ١٥ طنا من القنابل وعشرات الصواريخ !!
وأصبحت جهنم فوق رأس القيادة الإسرائيلية !! ..
والطريف.. أن الطيارين المصريين قد سجلوا هذه
الانتصارات الرائعة باللات التصوير المثبتة في طائراتهم !!
وحين قرر قائد التشكيل العودة بعد تحقيق هذا الانتصار
الكبير.. ظهر العدو الجوى بطائراته في سماء المنطقة،
وقد أدرك التشكيل المصرى ذلك منذ أول وهلة .
ولقد قرر العدو الجوى بطائراته الفاتحوم تأديب وتلقين
الميج ١٧ بقيادة الطيارين المصريين درسا لا ينسوه
والانتقام منهم.

وكان الفارق في الإمكانيات هائلاً بين الفاتحوم والميجر ١٧ لصالح العدو الجوى، خاصة إذا ما علمنا أن طائراتنا كانت بعيدة عن شبكة الصواريخ المصرية بأكثر من ٤ كيلو مترا !!

وانفصلت طائرات العدو عن بعضها البعض، وبدأت تهاجم كل منها إحدى الطائرات المصرية، وحين كان يفلت الطيار المصرى ويناور، يجد فى انتظاره طائرة إسرائيلية أخرى، فیناورها من أجل التخلص منها والعودة إلى القواعد المصرية سليماً قبل أن ينفذ الوقود منه.

وحين بدأ قائد التشكيل يطير فوق الموقع الإسرائيلي الموجود فوق جبل «أم خشيب»، بدأ يهبط فوق ميل الجبل لكي يتمكن من الطيران على ارتفاع منخفض فوق الأرض. وأناء نزول قائد التشكيل بطائرته وجد طائرة معادية، فاتجه بطارته إلى اليمين ، ثم بدأ يناور للارتفاع لإفساد هجوم طائرات العدو.

وبدأت سلسلة من المناورات الخطيرة بين الطائرة المصرية الميجر ١٧ ، وطائرة العدو الفاتحوم ذات الإمكانيات الهائلة.

ويناور قائد التشكيل المصري حتى تصبح طائرة العدو أمامه مباشرة بعد خطأ فادح من الطيار الإسرائيلي لم يستطع أن يصححه.. ويقع الطيار الإسرائيلي في المحظور بفضل ذكاء قائد التشكيل المصري، وتصبح الطائرة الإسرائيلية أمامه، فيضع قائد التشكيل يده على جهاز نيران رشاشاته، فتنطلق النيران وتشتعل على الفور الطائرة الإسرائيلية وتتفجر في الجو بالطيار الإسرائيلي الذي أصابته أيضا نيران الرشاشات فلم يتمكن من القفز ب Momentum !! ومات محترقا !!

إن ذلك يؤكد في حد ذاته على كفاءة الطيار المصري الشجاع في مواجهة إمكانيات أكبر منه وتحطيمها بل وإسقاطها !!

كما استطاعت الميج ١٧ بفضل كفاءة الطيار المصري أن تقاتل المقاتلات الإسرائيلية من طراز الميج وأن تنتصر عليها وتسقطها، ولم يكن ذلك بمحض الصدفة مطلقا، بل تكرر هذا المشهد خمس مرات وعلى وجه التحديد أيام ١٠ و ١٦ و ٢١ و ٢٣ أكتوبر.

ولقد كان يوم ١٠ أكتوبر ١٩٧٣ يوماً مشهوداً آخر في تاريخ القوات الجوية، حيث استطاعت طائرة من طراز الميج ١٧ أن تسقط طائرة إسرائيلية معادية من طراز ميراج المتقدمة بإمكانياتها في مناوراتها وسرعة وقوة تسليحها!

ففي الساعة الثالثة من بعد ظهر يوم ١٠ أكتوبر ١٩٧٣ قام تشكيل من الميج ١٧ بقصف مدرعات العدو الإسرائيلي على الطريق الساحلي.... وهنا تتدخل مقاتلات العدو من طراز ميراج لمنع طائراتنا من العودة لقواعدها.

ولكن التشكيل المصري استطاع أن ينتشر بأسلوب يمكنه من استغلال كل إمكاناته المتاحة لمواجهة طائرات العدو.

وكان من المدهش أن أحد أفراد طاقم التشكيل المصري يخرج لأول مرة في عملية حربية وفي قتال جوي!! ولكنه أبلى بلاء حسناً.. كان يناور ويقاتل بطائرته كما لو كانت قطعة من جسمه.. واستطاع بعد مناورة بارعة أن

يوجه طلقاته المباغتة إلى جسم طائرة العدو التي استقرت أمامه وانفجرت على الفور.

والحقيقة أن ذلك يؤكد على نجاح خطة التدريب الجماعي التي وضعها الفريق حسني مبارك قائد القوات الجوية في معركة أكتوبر، والتي ساعدت كثيراً في تفوق مقاتل جوي مصرى في أول طلعة جوية له في الحرب، وأن يسقط طائرة ميراج إسرائيلية بإمكاناتها الهائلة في المناورة والمدى والتسليع !!

لقد حاول الطيران الإسرائيلي أن يتسلل عبر مجالنا الجوى لكي يحقق أهدافه، ولكن ضربة الجزاء الجوية المصرية كانت موجعة له !

وانتهت هذه المبارة الجوية بسبعين أهداف لقواتنا الجوية الباسلة، مقابل هدف واحد فقط للطيران الإسرائيلي !!

فقد خسر العدو في هذه المعركة التي استمرت ٥٠ دقيقة سبع طائرات من طراز فانتوم مقابل طائرة واحدة فقط لقواتنا الجوية !

وإذا كان كل ذلك يحدث في سماء المعركة فإن صور البطولات داخل القواعد الجوية والمطارات كانت لاتقل

بطولة وبراعة عن زملائهم الذين يحلقون بطائراتهم في الجو.

فقد تعرضت بعض مطاراتنا للقصاص المعادى أثناء المعركة، ولكنها لم تتعطل عن العمل.. فقد كان المهندسون داخل المطارات الجوية رجالاً بمعنى الكلمة... فقد استشهد البعض منهم من جراء القصاص عليهم، ولكن كان زملاؤهم سرعان ما يندفعون إلى العمل، فمصر كانت فوق الجميع.. من أن تنتهي الغارة الجوية حتى يبدأ الرجال في تطهير المراط.

ولشدة ما كانت دهشة الإسرائيلىين من أن المطارات التى كانوا يقصفونها كانت تخرج منها طائرات فى نفس اليوم !!

وكانت الطائرات إذا ما عادت من طلعاتها بعد إغاثتها على مواقع العدو يتم ملؤها بالوقود، وإعادة تشحيمها من جديد في زمن قياسي بعد الكشف على الطائرة.. جسمها ومحركاتها ومعداتها.. وإقرار صلاحيتها للقيام بمهامها في طلعة جديدة على العدو..

وكان أبرز مثال على بطولة المهندسين والفنين لقواتنا الجوية ماحدث يوم ١٠ أكتوبر ١٩٧٣ حين عادت إحدى طائراتنا مصابة في جناحها الأيمن، وكان هذا يستلزم يومين كاملين لتركيب جناح جديد لها، ولكن استطاع أبطال قواتنا الجوية الراقبين في المطار أن ينهوا هذا العمل في ثلات ساعات فقط !! وعلى ضوء خفيف جدا من البلاذوسات نظرا لقيود الإضاءة على القاعدة الجوية نتيجة لحالة الحرب !

وكان هناك مشهد كثيراً ما يتكرر... أحد أبطالنا الذين كانوا يعدون الطائرة للإقلاع يشهد فجأة قبلة زمنية أمام طريق الطائرة، فيسرع ويلتقط القبلة ويجرى بها بعيداً عن الطائرة والمر، ويلقى بها في الرمال وينبسط أرضاً... وتنفجر القبلة ولا يصيب أحداً..

وقد يحدث في حالات قليلة أن تنفجر القبلة ويصيب أو يستشهد.. ولكن يقف مكانه زميله من أجل استمرار الروح القتالية نحو النصر.

وكان الأطباء في القواعد الجوية أثناء المعركة بلا عمل لأول مرة في تاريخ الحروب !!

فإذا ما ارتفعت حرارة أحد نسورنا.. وهذا كفيل بإعفائه من الطيران، كان يرفض ويصر على الطيران.. وكان الطيار يطير ٦ طلعات في اليوم الواحد.. وهذا معدل كبير للغاية.. يمثل ضعف المعدل المقرر في مثل هذه الظروف!

كانت الروح القتالية والتسابق نحو المشاركة في تحقيق النصر هي السمة الرئيسية في النسور الجوية، وقد حدث أن أحد الطيارين قفز بالمظلة وحدثت له عدة رضوض في جسمه سببت له بعض الآلام، ومع ذلك رفض إلا يشارك وأسرع إلى طائرته من جديد!

ومن مفارقات الأيام أن الطائرات التي اشتركت في حرب أكتوبر ١٩٧٣ هي نفسها التي سبق أن اشتركت في حرب ١٩٦٧ .. وهي طائرات الميج ٢١ والميج ١٧ والسوخوي ولكن بعد تطويرها بواسطة المهندسين المصريين.

كانت الطائرات المصرية المقاتلة تصل فوق أهدافها في التوقيتات المحددة لها وتؤدي مهمتها وتعود سالمة إلى قواعدها مرة أخرى.

كانت كفاءة الطيار المصرى عالية جداً في حرب أكتوبر، وكان ذلك نتيجة التدريب الجماعي الدؤوب والمتواصل، رغم أن الطائرات التي قاتلوا بها لم تكن بها وسائل تشين حديثة، ولم تكن بها أية مساعدات ملاحية.. ومع ذلك كان قائداً للطائرة المصرية الميج ١٧ يستخدم مقدمة الطائرة في التشين !!

لقد حقق الطيار المصرى بإمكانيات محدودة ما لم يتحققه الطيار الإسرائيلي بطائرته الحديثة المجهزة بأحدث أجهزة التشين الدقيقة، والتسهيلات الملاحية المتقدمة للغاية، مما كان مثار دهشة العالم كله.

لقد سُئل الإسرائيليون طيار أسير مصر يا كيف أصبت الأهداف بهذه الطائرات؟! وكانت الإجابة.. بمقدمة الطائرة !!

لدرجة أن الإسرائيليين لم يصدقوا.. واعتقدوا واهمن أن هذه الطائرات قد أضيفت إليها بعض الأجهزة!

إن روح القتال والثأر من العدو التي تحلى بها كل جندي شارك في حرب أكتوبر كانت هي الضربة الحقيقية وراء النصر الكبير..

ولقد كانت هناك مبارزة في الخداع بين العقلية المصرية والعقلية الإسرائيلية.

فكان العدو الجوى الإسرائيلي يفاجأ بتصدى مقاتلاتنا للطائرات الإسرائيلية وهى على ارتفاع منخفض للغاية فوق مياه البحر المتوسط.. وكان هذا بالطبع يحقق خسائر كبيرة للعدو الإسرائيلي.

واكتشف العدو الإسرائيلي أن السبب وراء ذلك هو جهاز رادار يكشف الأهداف التي تأتى على ارتفاعات منخفضة في منطقة «بلطيم».

فهاجم سربة الرادار في معركة جوية استمرت قرابة خمس ساعات !!

واكتشف العدو بعد ذلك أن هذا الضرب المكثف كان ضد موقع هيكلى وهى أقيمت خصيصا لخداعه.

ووقع العدو الإسرائيلي في شراك الخداع !!
والمدهش أنه كان هناك رادار حقيقي في نفس المنطقة لم يهاجمه العدو الإسرائيلي بل لم يره !!

إن الخسائر التي ألحقتها قواتنا الجوية بالعدو الإسرائيلي جعلته يفقد سيطرته الجوية طوال أيام المعركة.

وقد لجأ في الأيام الأخيرة من الحرب إلى الاستعانة ببعض الطيارين المرتزقة التي تنقلهم طائرة استطلاع كانت تلقى بجهاز توجيه قرب الهدف، فيلتقطه أحد أفراد قواتنا الدفاعية، ويبطل مفعوله، ثم تأتي بعد ذلك الطائرة وتلقي بحمولتها بعيداً عن الهدف!

ولقد كان لقواتنا الجوية دور رئيسي في معركة الشغرة والتي اشتركت فيها القاذفات والمقاتلات والهليوكبتر.

ولقد استخدمت القوات الجوية لأول مرة في هذه المعركة طائرة التدريب الـ ٢٩ والتي كان يقودها الضباط المدرسوون في الكلية الجوية الذين طلبوا منذ بدء المعركة شرف الاشتراك فيها، وجاءت لهم الفرصة في الوقت المناسب.

والحقيقة أن طائرة التدريب الـ ٢٩ لديها مميزات كانت تتفق مع طبيعة معركة الشغرة.. فالطائرة صغيرة الحجم، وخفيفة، وسرعتها بطيئة، إلى حد أنها يمكن أن تتسلل وسط الأشجار الموجودة في تلك المنطقة.

واستطاعت طائرة التدريب إلـ ٢٩ أن تقصف دبابات العدو التي تسللت إلى الشغرة وضرب الجنود الإسرائيليـن الذين حاولوا التسلل .. ولم تخسر طائرة واحدة من هذا النوع.



الفريق أول محمد على
ضمن قائد قوات الدفاع
الجوى فى حرب أكتوبر
شاهد على بطولة مبارك
صاحب المعركة الجوية

● أشهد أن الرئيس مبارك من أكفاء الطيارين الذين عرفتهم القوات الجوية في تاريخها .

● وثيقة تنظيم التعاون بين القوات الجوية وقوات الدفاع الجوي لم تعرف طريقة إلا عن طريق حسني مبارك .

● حسني مبارك كان متغهاً تماماً لدور قوات الدفاع الجوي .

● حسني مبارك أصر على اختراق المجال الجوي الإسرائيلي ردأً على اختراقهم مجالنا الجوي .

● حسني مبارك كان دوره مؤثراً
 فهو الذي أشرف على التدريب
 وهو الذي أدار أعمال القتال
 وخطط لكل ما حدث وهو الذي
 كان يستخذل القرارات .

● حين مرضت زوجته كان لحسني
 مبارك لفتة إنسانية حيث أشار
 إلى الرئيس السادات سرعة
 علاجها بالخارج .

● ثبت من الحرب أن الدور الفعال
 لا يزال مؤثراً للمدافع الخفيفة حتى
 عيار ٤٣ مم .

وهذه شهادة الفريق أول محمد على فهمي قائد قوات الدفاع الجوى فى حرب أكتوبر ورئيس الأركان الأسبق من خلال حوار معه استغرق أكثر من ثلاثة ساعات .

والفريق أول محمد على فهمي من مواليد ١١ أكتوبر عام ١٩٢٠ وقد درس في كلية الهندسة عاما واحدا نجح فيه، ثم انتقل إلى الكلية الحربية وتخرج فيها عام ١٩٣٩، وتخرج من كلية أركان الحرب عام ١٩٥٠. وفي عام ١٩٥٦ تولى أركان حرب العمليات لمنطقة القناة، ثم عاد إلى الدفاع الجوى عام ١٩٥٧ وقد فوج مدفعة مضادة للطائرات، ثم قائدا للواء مدفعة، فرئيسا لأركان فرق دفاع جوى، ثم التحق ببعثة عسكرية إلى الإتحاد السوفيتى عام ٦٤ - ٦٥، وكانت أول بعثة مصرية تضم قادة الدفاع الجوى، وظل عاما ونصف العام في أكاديمية « كالينين » العسكرية ليدرس مختلف مستويات أسلحة الدفاع الجوى، وبعد عودته من الإتحاد السوفيتى عهد إليه بقيادة أكبر فرقة عسكرية للدفاع الجوى تقوم بحماية القاهرة .

وحين أنشأت القيادة العليا للقوات المسلحة سلاح الدفاع الجوى كسلاح مستقل عام ١٩٦٩، تولى الفريق محمد على فهمى رئاسة أركانه وحتى حرب الاستنزاف ١٩٦٩ - ١٩٧٠، حيث حقق أعلى مستويات قتال الدفاع الجوى، ثم أُسندت إليه رئاسة أركان قواتنا المسلحة فى يناير ١٩٧٥ ليعمل جنبا إلى جنب مع زميل دفعته الفريق أول محمد عبد الغنى الجمسي الذى تولى وزارة المحرية فى نفس الشهر بعد رحيل المشير أحمد إسماعيل.

والفريق أول محمد على فهمى قال عنه الرئيس السادات: إنه الخبر الأول فى حرب الصواريخ على مستوى العالم، لأنه مارس هذه الحرب عمليا خلال حرب أكتوبر ١٩٧٣.

● الفريق أول محمد علي فهمي قائد الدفاع الجوى الأسبق .. كنت في عام ١٩٦٦ تلقى محاضرة في معسكر رماية الصواريخ المضادة للطائرات من طراز سام ٢، وكان حاضرا كل من المشير عبد الحكيم عامر، والفريق أول صدقى محمود، والفريق محمد فوزى، وشرحـت في محاضرتـك تصورـا لما يمكن أن يكون عليه تكتـيك العـدو، وشكل الهـجـمة الجديدة المتـوقـعة .

ومن مفارقات الأيام أن يكون صورة بالكريـون لما حدث بالفعل في يونيو ١٩٦٧ ! لماذا لم يتـبه القـادـة الذين حـضـروا يومـها إـلـى خـطـورـة تـصـورـك لما قد يـحدـث .. وهو ما حدث بالفعل !

● دائمـا ما يقولـون في العسكريـة: إنه يجب أن يكون السلاح على قدر المـهمـة المـطلـوبـة، وسلاـحـنا للأسـف الشـدـيد لم يكن مـفصـلا لـهـذـه المـهمـة، لأنـه لـكـى تـهـجم وتحـرـر أـرـضا وتنـتـصـرـ لـابـدـ أنـ يكونـ لـديـكـ السـلاحـ الـذـى يـحـقـقـ لـكـ هـذـه المـهمـةـ ، وـلـكـنـ لمـ يـكـنـ لـدـيـنـا السـلاحـ كـمـاـ أوـ كـيـفـاـ الـذـى يـحـقـقـ هـذـه المـهمـةـ ، وـيـدـوـ أـنـهـمـ لمـ

يأخذوا المسألة بماخذ الجد ! على أساس أنه ليست هناك سوابق لذلك بدليل أنني كنت في مرحلة التجهيز للحرب قائدا للفرقة الخامسة المضادة للطائرات ، وأردت أن أحصل على جرارات لكي أستطيع أن أناور وأتحرك بكتائب الصواريخ إلى الواقع التبادلية التي لم تكن معروفة للعدو ، ففي أثناء المعركة الفعلية لابد أن يكون لدى حرية الحركة لكي أتحرك من وقت لآخر حسب الموقف ، ويتم تعديل موقف خطتي حسب موقف العدو الجوى وتطورات المعركة .. فكان لدينا على مستوى كل لواء جرارا واحدا للتحرك .. وهذا أمر بالطبع لا يعقل ! فطلبت بعض الجرارات الزراعية لإجراء بعض التعديلات عليها لكي نستخدمها في التحرك .. وتم رفع هذا الطلب إلى المشير عبد الحكيم عامر، ولكن جاء رد المشير عامر :

قولوا للحمد على فهمي يهدأ !!

مفيش حرب !!

فقلت : طيب مadam أنه ليس هناك حرب ..

إذن لا داعي للجرارات تأتي أو لا تأتي فإن الأمر لا يهم !
فهؤلئك طالما أن العملية بهذا الشكل .

وكان ما كان .. وحدثت المعركة .. ويبدو أنه لم يكن
في أذهانهم أن المعركة ستقع، وأن العملية لا تعدو أن
تكون عملية خداع للعدو على أساس أنها يمكن أن
تكون عملية إرهاب للعدو .. استعراض قوة بالأحاديث أو
التلويع بالقوة فقط، وهم لا يعلمون أن العدو يعرف خبائياً
هذه القوة وأمكانياتنا الحقيقية ، وكانوا بالفعل يقرؤون
في كتاب مفتوح، وعالمين بمواطن الأمور كلها !

- ولكنك في يونيو ١٩٦٧ كنت قائداً لفرقة الصواريخ
والدفعية المسئولة عن الدفاع عن منطقة القاهرة .. لماذا
لم تتصد قواتك لطائرات العدو لحماية سماء القاهرة ؟
- الحقيقة أن السلاح لم يكن وقتها على المستوى
المطلوب سواء كما أو كيما، فعدد كتائب الصواريخ كان
محدوداً للغاية ولا داعي لذكر الأعداد، ولكن من
الممكن أن أقول: إنه كان يمثل حوالي سبع أو ثمن
حجم كتائب الصواريخ التي دافعت عن القاهرة في



القديت أول محمد على فهمي قائد قوات الدفاع الجوي في حرب أكتوبر يقول للكاتب محمود فوزي:
إن الفريق حتى سبارك أمرر قبل حرب أكتوبر على انحراف الجبال الجوي لإسرائيل ليرد لها الصاع

حرب أكتوبر ١٩٧٣ رغم أن الأهداف كانت هي نفس الأهداف التي ندافع عنها .. وهذا في حد ذاته يعطي لك صورة لمدى الضعف المتناهى الذي كانت عليه القوات في يونيو ١٩٦٧ .. هذا من ناحية الكم .

أما من ناحية النوع فكانت هذه الكتائب لا تستطيع أن تضرب إلا على ارتفاع ٢ كيلو فقط .. وكان العدو على ارتفاع ١٠٠ متر .. يعني ارتفاع الشجرة !

والغريب أنني قلت في محاضري يومها نفس هذا الكلام .. وتصورت الهجوم الجوية المعادية المنتظرة بأن العدو سيأتي على هجمات منخفضة جداً ! وهذا يصبح حاجزاً دفاعياً ..

والحقيقة أن كتائب الصواريخ لم تكن مؤهلة للتعامل مع مثل هذه الأهداف .. وهذه الارتفاعات المنخفضة .. وكما حين شتركت مع هذه الأهداف كانت الصواريخ يتلمسن في الأرض !!

• الفريق محمد على فهمي .. هناك مقوله عسكرية شهيرة تقول : «الحرب تعلم الحرب» .. هل استفينا من

١٩٦٧ في تحقيق نصر أكتوبر ١٩٧٣

● نعم استفدنا كثيرا .. فقد قمنا بتطوير نظام القيادة والسيطرة والتخطيط وإدارة الأعمال القتالية .. كما قمنا في الوقت نفسه بتطوير التسليح كما ونوعا .. يعني أعداد كتائب الصواريخ أصبحت تناسب الدفاع عن الأهداف الحيوية التي ندافع عنها .. أما من ناحية الارتفاعات فكنا نغطي جميع الارتفاعات من المنخفضة جدا حتى المرتفعة جدا .. ولم تكن هناك شبكة في حقل البدارى فتم تغطية حقل البدارى كله من جميع الارتفاعات، ولم يكن هناك أى ثغرات في يونيو ١٩٦٧ .. كان مجالنا الجوى مفتوحا، فكان الطيران الإسرائيلي يستطيع أن يدخل ويخرج، وكانت هناك ثغرات كثيرة في خط الدفاع، ولكننا استطعنا أن ندارك كل هذه الأخطاء وأن نطور أنفسنا فكان النصر بإذن الله.

● ظهرت بوادر مبشرة بالنصر في معارك الدفاع ضد طائرات العدو خلال النصف الأخير من عام ١٩٦٩

وعام ١٩٧٠ .. هل كان هذا بداية نشر سلاح الدفاع الجوى الرعب لدى طيارى إسرائيل خاصة وأنه سلاحه لم يهزم منذ الأربعينيات، حيث خاض تجربة الحرب العالمية الثانية، وحيث كان الألان يركزون هجومهم بالطيران على الصحراء الغربية والإسكندرية !؟

•• الحقيقة أننا في الدفاع الجوى لم نبدأ من فراغ ..
يعنى أننا الجيل الذى أنشأ الدفاع الجوى .. وكان لى شرف أننى أول من أنشأ قيادة الدفاع الجوى .. فهذا الجيل تعلم في المدرسة الإنجليزية، فقد حصلت على فرقة في صيف عام ١٩٤٥، كما حصلت أيضا على فرقة أكاديمية خلال عام ونصف في الاتحاد السوفيتى،
هذا فضلا عن فرقة دهشور .. إذن كانت لدينا المدرستان: المدرسة الشرقية والمدرسة الغربية .. الفكر الشرقي والفكر الغربى .. ثم اشتركتنا في جميع المعارك منذ الحرب العالمية الثانية وحتى حرب أكتوبر ١٩٧٣ ..
وهذه حقيقة فقد اشتراك المدفعية المضادة للطائرات في جميع الحروب بشكل بارز ، وأدت فيها دورا فعالا ..

وأذكر أن المؤلف الإنجليزي «روبالس» حين أصدر كتابه الشهير قال عن معارك ١٩٥٦ : «إنها السلاح الوحيد الذي لم يهزم، والذي استطاع أن يقف بأقدام راسخة، وأثبتت وجوده في جميع الحروب هو سلاح المدفعية المضادة للطائرات، وهو لكي لا ينسب الفضل إلى كفاءة الضابط والعسكري المصري قال: لأن الضباط والجنود المصريين قد تعلموا في مدارسنا الفن العسكري للمدفعية المضادة للطائرات .. ولكن يبدو أن هذه هي عادة الغرب، وأنه نزع الكثرياء من العسكرية المصرية منذ أيام محمد على، والبعثة الفرنسية بقيادة سليمان الفرنساوى، فحين قام محمد على بفتحاته الكبيرة قالوا: إن السبب الرئيسي في انتصارات محمد على هي البعثة الفرنسية بقيادة سليمان الفرنساوى التي علمت المصريين كيف يحاربون !

وأعني دور الجندي المصري الذي حارب في سالونيكا وذهب حتى مقدونيا.

وقد جاءت البعثة الإنجليزية ورددت نفس المقوله، فقد

أرجعت كفاءة المصريين في المدفعية المضادة للطائرات إلى البعثة الإنجليزية التي أولت هذا العنصر من عناصر القوات المسلحة العناية الكافية في التدريب، وهذا كان له أثره في إبراز دور المدفعية المضادة للطائرات ووضع لها الأساس السليم والصحيح.. إنها صورة مكررة لنزع الكبراء والشرف العسكري من الجندي المصري..

وحتى بعد حرب أكتوبر ١٩٧٣ ردوا نفس المقوله حين قالوا:

إن الذي انتصر في حرب أكتوبر ١٩٧٣ هو السلاح السوفيتي والتخطيط السوفيتي، وليس الضابط العربي أو الجنس المصري، مع أنه في حقيقة الأمر أن الجندي المصري من أكفاء الجنود على مستوى العالم، وصدق الرسول صلى الله عليه وسلم حين قال: إنهم خير أجناد الأرض..

فالمصريون حقيقة هم خير أجناد الأرض، ولهم مكانة عسكرية كبيرة في العالم لكونهم المميز.

● إحصائية إسرائيلية أكدت أن خسائر إسرائيل في حرب الاستنزاف ما بين يناير ومايو ١٩٧٠ فقط بلغت ٦٦ طائرة فانتوم وسکاى .. كيف استطاع الدفاع الجوى أن يحقق هذا ؟

● كانت الصعوبة الكبرى تكمن في أنها كنا نعيد تنظيم القوات ونعيد تسلیح قوات الدفاع الجوى تحت ظروف غالية في الصعوبة، لأننا كنا نعيد التنظيم والتدريب ونوسّع القاعدة، مع تكوين نظام قيادة وسيطرة جديدين .. كل هذا تحت ضغط العدو في فترة حرب الاستنزاف، وكما قلت: فإن الحرب تعلم الحرب، فكل يوم كنا نتعلم شيئاً جديداً من واقع المعارك التي كنا نشارك فيها مع الطائرات الإسرائلية، وأضطرر لك مثلاً لذلك ...

كان لدينا موقع ناحية السويس أسقط العدو هنا المواقع ثلاثة مرات .. وقد توقعت على الفور أن العدو سيضرب هذا الموقع الذي كان كتيبة صواريخ خاصة .. إنه في منطقة منعزلة بمفردها .. ففضلت أن أسحب الكتيبة

وأضع موقعاً هيكلياً بدلاً منها بالليل .. فطلبت الوزير
وأبلغته بقرارى هذا فقال لي :
وما هو رأى المستشارين ؟
فقلت له : المستشار مش موجود ..

وأنا دلوقت بحارب ضد عامل الوقت، وكفايد أرى أنى
أشيل هذه الكتبة في أسرع وقت في فترة الليل، ثم
أضع في نفس الوقت بعدها بالليل أيضاً كتبة ثانية
هيكلية مثلها تماماً، ومشابهة لها تماماً، وأحفظ
بجميع العناصر المدافعة عن الكتبة من سام ٧
ورشاشات، والمدافع الخفيفة سوف أبيتها في أماكنها،
وسوفتحقق بمحاجة بإذن الله.

قال لي : مadam هذا قرارك على خيرة الله .. نفذ
القرار ..

وبالفعل نفذت القرار، وحركتنا الكتبة بالعمل ، وتم
سحبها ووضع كتبة هيكلية مثلها تماماً بالليل ، وتركنا
جميع العناصر للدفاع عن هذه الكتبة، حتى أن
العناصر الهندسية المكلفة بإقامة الموقع الهيكلى قد

تأخرت بعض الوقت، وكنت قلقاً بالطبع، وظللت ساهراً
بالقيادة طوال الليل حتى أعطوني التمام قبل أول ضوء
من الصباح.

ومع أول ضوء.. بدأت في الساعة الثامنة تظهر عناصر
الطيران الإسرائيلي وبدأوا يستطعون مكان الكتبية
ويتحققون من وجودها بالفعل.. وبالطبع وجدوا الكتبية
موجودة.. وفي تمام الساعة التاسعة كانت الكتبية
الهيكلية تضرب بالفعل، وقد استطعنا أن نسقط طائرة
«سكاي هوك» بواسطة سام ٧ ثم أسقطنا طائرتين
وانتصرنا في هذا المعركة..

والطريف أننا حين أسقطنا الطائرة الـ «سكاي هوك»
أسقطنا معها الطيار الإسرائيلي، وكان اسمه اشكنازي،
وكت أعرف عائلة اسمها اشكنازي في نادي التوفيقية
فظلت أبحث عن اسمه، واعتقدت في البداية أن له
علاقة بهذه الأسرة التي عاشت في مصر، ولكن
اكتشفت أنه ليس له علاقة بهم.

كانت هناك أيضاً عملية مشابهة لذلك في بلطيم ..!

عملية بلطيم كانت أثناء العمليات الفعلية، فقد كان لنا
موقع رادار في «بطيم»، وكانت قد أنشأت موقعاً حقيقياً
وموقع هيكلياً.. وظلوا خمس ساعات يضربون في الموقع
الهيكلي، فجاءوا وقالوا لى :

دول ضربوا يا أفنديم الموقع الهيكلي..
واحنا عازين نشيل الموقع الحقيقي
يمكن يضربوه..

قلت لهم : لا.. أبقوا على الموقع الحقيقي كما هو ..
وانصبوا موقع هيكلي ثانى
مكان الموقع الهيكلى اللي انضرب !!.

قالوا : يا أفنديم سيضربون الحقيقي ..
قلت لهم : لا .. انصبوا الموقع الهيكلى ثانى ..
والطريف أنهم جاءوا يضربون الموقع الهيكلى لثانى مرة !!
وتركوا الحقيقي !!

لقد خدعنا العدو الذى اعتقد أننا نصبنا هذا الموقع من
جديد من أجل الاستفادة منه، فالعدو أيضاً كان يفترض
فينا الذكاء، ولكننا في الحقيقة كنا أذكى منه !

● كيف كان التحضير المسبق لحرب أكتوبر.. كيف تم إنشاء قواعد الصواريخ بهذه الأعداد الهائلة التي كانت موجودة عندنا وبالأنواع المختلفة؟!.. وهل سقط شهداء كثيرون نتيجة لذلك؟!

●● الشهداء سقطوا بالفعل حين كنا نحرك حائط الصواريخ لأن عملية التصدى الحقيقية كانت حين كنا نحرك حائط الصواريخ، خاصة وأن إسرائيل تعلم جيداً أننا لو تمكنا من وضع أقدامنا ثابتة غرب القناة فإن هذا سيكون بمثابة أول مسمار في نعشها!!! لأن هذا سيكون ذريعة للبدء الجوى لعمليات الهجوم، وهذا ما تم فعلاً.. والشهداء الذين استشهدوا .. استشهدوا في مراحل التقدم لغرب القناة.

● الفريق أول محمد على قائد الدفاع الجوى في حرب أكتوبر.. شوهدت في الصباح الباكر في يوم المعركة في أكتوبر ١٩٧٣ وأنت تلعب تنس !! .. هل كان ذلك نوع من التمويه لسرية المعركة؟!

●● لاشك أننى كنت أهدف ألا يشعر أحد بأن هناك

معركة... حتى أثنا وقت التحضير والتجهيز لحرب
أكتوبر كنا نطلق على هذا التحضير اسم المشروع ...
وتحت هذا المسمى كنا نرفع درجة الاستعداد القصوى،
ونقوم بالتجهيز على أساس أنها معركة حقيقة .. وتحت
ستار هذا المشروع كان يتدرّب الجنود بلا أى قلق أو توفر
عصبي .. ولم أكن أريد أن يشعر أحد أن هذا ليس
مشروعًا تدريسيًا ..

ورغم أثنا كنا في رمضان، إلا أني كنت متعدوداً أن
ألعب الرياضة في رمضان، فقد كنت ألعب «تنس»
حوالى نصف ساعة يومياً في ملعب تم تجهيزه لذلك
داخل المعسكر، ثم أخذت حماماً .. كنظام الحياة
اليومية العادمة دون أن يشعر أحد بذلك .

● هل كان ذلك تخسباً لأن تكون هناك مراقبة لشخصية
عسكرية كبيرة، حيث كنت تشغّل وقتها قائد الدفاع
الجوي .. ولذلك لزم التمويه !؟

● تخسباً لأن تتحدث الناس ..

وأنّك لا تستطيع أن تمنع الناس من الكلام ... ويمكن

للبعض أن يقول إن شيئاً غير طبيعي قد حدث اليوم ..

● في الساعة العاشرة صباحاً يوم ٦ أكتوبر ١٩٧٣ ذهبت أنا وللواء حسني مبارك قائد القوات الجوية لمقابلة الفريق أول أحمد إسماعيل وزير الحرية .. ماذا حدث في هذا اللقاء التاريخي الهام ؟ !

● لقد ذهبنا إلى القائد العام للقوات لكي نطمئن على القوات، وأن كل شيء يسير طبيعياً، وأن القوات مستعدة للمعركة، ويومها قال لنا المشير أحمد إسماعيل:

طبعاً أنتم فاطرين النهاردة

وكنت صائماً والرئيس (اللواء) وقتها حسني مبارك كان صائماً، فنظر كل منا للآخر، وتحدثنا مع المشير أحمد إسماعيل ولم نشرب القهوة !

وكنت أول يوم صائماً ولكنني أفترطت اليوم الثاني مباشرة.

● هذا يقودنا إلى أن نقول لك .. كيف عرفت الرئيس حسني مبارك لأول مرة ؟ !

● ● في الحقيقة أنتي كنت أعرفه منذ زمن، وكنا نتقابل كضباط عاديين، يسلم كل منا على الآخر، ويرحب به، ولكن تعمقت هذه العلاقة منذ بعثة روسيا، فقد تزامن توقيت بعثة كل منا في السبعينات عامي ١٩٦٤ و ١٩٦٥ .. الرئيس حسني مبارك مكث وقتها حوالي عام، وظللت أنا هناك حوالي عاما ونصف العام .. والحقيقة أنا كنا نتقابل في روسيا في الإجازات، لأن كل منا كان يدرس في مكان مختلف عن الآخر، ولهذا كنا كثيرا ما نتقابل في موسكو في الإجازات، أو نتقابل في المطعم، وكنا نقضى بعض الوقت في الترفة والتجول في شوارع العاصمة في أيام الإجازات.

● ما هو انطباعك عن الرئيس حسني مبارك منذ الولادة الأولى؟

● ● كان الرئيس حسني مبارك منذ أن كان ضابطا له شخصيته المميزة، وكما يقول مظهره كان يدل على مخبره .. فهو يحترم نفسه .. إنسان مؤدب .. ونظيف في مظهره .. وشخصية محترمة للغاية .. وكان محبوبا جدا

وسط زملائه ... وكان طيارا من الطراز الأول، فكما هو معروف أنتا حين تكون مع زملائنا فنقول مثلا على الطيارين .. هذا طيار ممتاز .. وهذا طيار عادي .. وهذا طيار .. بمعنى أن يتم تصنيف المستوى .

والحقيقة أشهد أن الرئيس حسني مبارك منذ أن كان ضابطا، كان طيارا على أعلى مستوى، فهو ولاشك من الطيارين الأكفاء المعروفيين في القوات الجوية كلها، كان ينظر إليه على أنه له مستقبل كبير .

● كيف كان التنسيق بين الفريق حسني مبارك بوصفه قائد القوات الجوية وبينك بوصفك قائد الدفاع الجوي؟

● كان هناك تنسيق يومي، فقد كانت هناك وثيقة تنظيم التعاون بيننا وبين القوات الجوية ..

ولا أخفي عليك أن وثيقة تنظيم التعاون كانت مثار خلاف وجدل وإشكال قبل حسني مبارك، واستغرقت وقتا طويلا من الجهاد، لأنني حضرت وأنا قائد صواريخ ومدفعية، ثم رئيس أركان دفاع جوى ثم قائد دفاع

جوى .. في هذه المرحلة عاصرت كلًا من القادة : مذكور أبو العز، وفرج الحناوى، وعلى بغدادى، وحسنى مبارك، أربعة قادة قوات جوية .. وموضوع تنظيم التعاون بين الدفاع الجوى والقوات الجوية كان دائمًا مثار جدل، لأنه حسب المدرسة الإنجليزية كان تنظيم التعاون هو أنه حينما تخلق الطائرات فى السماء يتم تقييد وسائل الدفاع الجوى .. المدفعية والصواريخ والوسائل الأرضية .. ويصبح الطيران له حرية العمل .. وهذا أبسط الصور .. فلم يكن هناك نظام التعارف بين الطائرات وبين الوسائل الأرضية .

ولقد عانينا كثيراً فى يونيو ١٩٦٧ من ذلك، فقد تم تقييد النيران، فقد كانت النيران مقيدة فى قناة السويس على الجبهة الشرقية من أجل تأمين طائرة المشير عبد الحكيم عامر، ودخل الطيران الإسرائيلي فى هذه الفترة حرًا طليقاً، وضرب كما يشاء، وكانت النيران مقيدة وقتها، فهذا النظام أصبح لا يتماشى مع الحروب الحديثة وظل هذا المطلب فى حالة شد وجذب بيننا وبين القوات

بمرض زوجي وسرعة علاجها في الخارج

الفريق أول سعد على فهمي : كانت الفتاة كريمة من الإنسان حتى مبارك حزن لغير المآدات



الجوية، إلى أن جاء حسني مبارك وبدأنا نتفهم الموضوع سوياً، والحقيقة أن الرئيس حسني مبارك كان واسع الأفق، متقدماً للعملية تماماً، وتم الاتفاق، وتم عمل أول تنظيم تعاون بالنسبة للمعدات الحديثة الموجودة، وبالنسبة لإمكانات الطائرات، ونظام التعارف، ما بين الطائرات ووسائل الدفاعات الأرضية لدرجة أنها حين دخلنا على المشير أحمد إسماعيل ومعنا الوثيقة وقرأها ووجد كلاً منا موقع على الوثيقة قال :

«برافو ... أنا مش مصدق نفسي» !

وكان في غاية السعادة، لأننا توصلنا لهذا الاتفاق، وكان أول تنظيم تعاون، وقد أثبتت هذا التنظيم كفاءته حقيقة في حرب أكتوبر ١٩٧٣ .. فقد كانت الخسائر قليلة للغاية، وتکاد تكون فردية، وهذا يمكن أن يحدث حتى في التدريب .. وكان ذلك بالتأكيد مثار دهشة الدوائر العالمية ..

أذكر أني كنت مدعوا بوصفى قائد الدفاع الجوى بعد الحرب من رئيس الأركان الإنجليزى، وفي لندن كانت

أحد الأسئلة التي وجهت إلى .. كيف أمكنكم تنظيم التعاون بين هذه الأعداد الكبيرة من الطائرات والكم الهائل من الصواريخ والمدفعية.. كيف استطعتم تنظيم كل هذا .. إنه بلا شك شيء كبير وعظيم !

• وهل واجهتم مصاعب في التنظيم المشترك بينكم ؟
• حين يكون التعاون قائماً يكون الحوار سهلاً، وحين يكون الإنسان متزهماً المهمة تماماً، فإن النجاح سيكون هو النتيجة الحتمية، خاصة إذا كان الطرف الآخر متزهماً العملية أيضاً، والحقيقة أن الرئيس حسني مبارك كان متزهماً للغاية، وكان من السهل أن تتحدث معاً لغة واحدة مشتركة نحو تحقيق الهدف المنشود بين القوات الجوية وقوات الدفاع الجوى، ولهذا كان التعاون وثيقاً للغاية بيننا .

• هل تذكر حضرتك موضوع الطائرة الإسرائيلية التي اخترقت مجالنا الجوى، وحين علم قائد القوات الجوية حسني مبارك بذلك اتصل بك وذهبتما إلى مطار الملاطة ثم «بير عريضة» وتم احتراق طائراتنا المصرية لمدة ١٣

دقيقة في للمجال الجوى للعدو !؟

•• حين علم الرئيس حسنى مبارك وقتها وكان قائداً للقوات الجوية باختراق الطائرة الإسرائلية اتصل بي على الفور وقال لي :
«سوف أجهز عملية مضادة» .
فقلت له :

«أنا مستعد أن أحضر معك لتأمين خروج الطلعة من أجل الوسائل الأرضية، ونقط المراقبة بالنظر، وقلت له : فعلاً هذا هو العمل المضاد .

وبالفعل خطط حسنى مبارك لهذه العملية وقال لي :
«قابلنى في مطار «المااظنة» وقابلته هناك» ..
ولم يقل أى منا لأحد بهذه المهمة .

فلم يكن أحد في القيادة لديه يعرف أين كنا، وكذلك الأمر بالنسبة للقيادة عندي يعرف أين كنا .. ثم ذهبنا إلى «بير عريضة» وأعطيت الأوامر للوسائل الأرضية من أجل المراقبة بالنظر، والوسائل الإدارية حتى لا تكون هناك بلاغات لخروج الطائرات لأن العدو يتقطع هذه

الإشارات .. وأمنت الطلعة.. وجلست مع اللواء حسني مبارك في المطار ، وخرجت الطلعة وعادت بسلام، وأمنت الرجوع، ثم عدنا بعد انتهاء المهمة فوجدنا المشير أحمد إسماعيل يبحث عنا في كل مكان.. فكلما سأل عن حسني مبارك يقولون له: عند محمد على فهمي، وحين يسأل عن محمد على فهمي يقولون له: عند حسني مبارك.. وحين دخلنا قال لنا : «أنتم فين» ؟!

«أنا مشى لاقى حد منكم علشان أسأله ..

فقلت له : «يا فندم.. ما هو دا أفضل تمويه لما يكون القائد العام لا يعرف مكاننا ، يبقى العدو من باب أولى لا يعرف مكاننا ! فقال : «إيه الاختراقات دي» !

فسرّح له اللواء حسني مبارك الموقف الذي خطط له ونجح في مهمته تماما .

فكان أحمد إسماعيل سعيدا للغاية..

وأتصّل بالرئيس أنور السادات وأعطي له تقريرا عن هذا الموضوع، فكان سعيدا بما خطّط له حسني مبارك ونجح فيه تماما .

● ما هي مشاعر قائد القوات الجوية حسني مبارك قبل وبعد المعركة !؟

● والله إلها عملنا كل ما في طاقتنا ، وتركنا الباقي على الله ، وكما الرئيس حسني مبارك يشعر بأنه أدى الواجب الذي عليه تماماً تجاه وطنه ، فلم يقصر مطلقاً في مرحلة الإعداد والتجهيز للحرب ، فكان يعمل ليل نهار .

والحقيقة أن الجميع كان يسعى لنصرة هذا الوطن ، وأن الله لا يضيع أجر من أحسن عملاً .

● بخبرتك الاستراتيجية وباعتبارك واحداً من أشهر رجال الصواريخ في العالم .. ما هو الدور الحقيقي للرئيس حسني مبارك في الضربة الجوية !؟

● الحقيقة أن دور الرئيس حسني مبارك في الضربة الجوية كان مؤثراً وكبيراً للغاية ، فهو الذي أشرف على التدريب ، وهو الذي أدار أعمال القتال وخطط لكل ما حدث ، وهو الذي كان يتتخذ القرارات .

إن دوره بلا شك كان كبيراً وعظيماً بكل المقاييس ، لأنه

كان من الصعب أن تتحرك ٢٠٠ طائرة من مطارات وقواعد جوية مختلفة وتنشرها في الجو بحيث إنها تعبر خط القناة في توقيت واحد، وتحقق الضربة الجوية، وتتوزع على الأهداف على طول ١٢٥ كيلومترا على طول شرق القناة، وفي عمق حوالي ٥٠ أو ٦٠ أو ٧٠ كيلومترا .. لم تكن عملية سهلة على الإطلاق .. ولكن استطاع حسني مبارك أن يحقق ما كان صعباً ومستحيلاً، وانتصرنا والحمد لله وحققت الضربة الجوية كل أهدافها .

- هل حقيقة أن الفريق حسني مبارك قائد القوات الجوية أشار إلى الرئيس السادات في لفته إنسانية إلى مرض السيدة زوجتك وكان ذلك أثناء رحلة مع الرئيس السادات إلى ليبيا وسوريا قبل حرب أكتوبر ؟
- ● الحقيقة أنه حين مرضت زوجته وتم عرضها على القومسيون الطبي ثم طلبوا إعادتها على القومسيون مرة أخرى لم تعجبني الطريقة الروتينية لمعاملة زوجة قائد قوات من أجل سفرها للعلاج الضروري فقلت :

«لا .. لا أريدها أن تصافر بهذه الطريقة» .

وتركت هذا الموضوع .

وكان الفريق حسني مبارك يعلم تفاصيل كل هذا من خلال الحديث معه كصديق وإنسان .

وحدث أثناء رحلتي مع الرئيس السادات قبل حرب أكتوبر إلى ليبيا وسوريا .. وفي الطائرة سألني الرئيس كعادته عن أموري وأولادي وزوجتي .

قال لي : «مراتك كويسة وأولادك كويسين» .

فقلت له : «كويسين والحمد لله» .

ولكنني فوجئت بحسني مبارك في لفته إنسانية جميلة يقول له :

«لا .. زوجته مريضة» .

فقال لي الرئيس السادات :

«إيه يا محمد الحكاية ..

مراتك عندها إيه؟!

فقلت له : «لا أبدا .. كنت عازز أسفها للخارج للعلاج» .

فقال : «لا .. لابد أن تصافر فورا للعلاج» ..
ونادى على أشرف مروان وقال له :
«زوجة محمد على فهمي تصافر على نفقة رئاسة
الجمهورية وبدل سفر خاص» .
وقال لي : «لا تقلق .. أنا عايزك ترکز على مهمتك ..
لأننا سنحارب ..
ولا يجب أن تقلق أبدا على بيتك واطمئن ..
ويجب أن تصافر معها ثلاثة أربع أيام ».
وضحك وقال : «مش تروح تقعد جنبها !
لأننا سنحارب ..

يمكن أحمد إسماعيل خايف على ميزانية وزارة الحربية
تصافر على نفقة رئاسة الجمهورية» .

فكانت في الحقيقة لفتة إنسانية طيبة من الإنسان مبارك
في إشارته يومها إلى الرئيس أنور السادات .

● في الساعة الواحدة والنصف يوم ٦ أكتوبر أعطيت
الكلمة الكودية «جبار» .. ما هي الأسس الاستراتيجية
التي كنت تعتمد عليها ؟

•• في الحقيقة أن الخطة كانت تستند أساسا على السرية .. خطة الحركة والتحرك من وقت لآخر .. ودائما كنت أقول للقوات: تحرك أكثر تعيش أكثر .. فكلما تحركت على الأرض تعيش أكثر .. فلو ظلت على الأرض مدة طويلة فإن العدو سرعان ما يكتشف مكانك .. وحتى لو كانت إمكانياتك يمكن تدميرها بطائرة واحدة فإن العدو سيأتي لك بعشر طائرات ليدمرك تماما على الأرض، ولكن حين يكتشف العدو ثم يعود لتحضير عملية الهجوم عليك فلا يجدك أو يجد موقعا هيكليا بعد نقل الموضع الأصلي فيدمر الموضع الهيكلي، فإنك بذلك تكون قد خدعت العدو دون أدنى خسائر عليك .

فخفة الحركة عنصر من العناصر الأساسية المهمة، كذلك الحشد فهو مبدأ هام من مبادئ الحرب ، ومثلاً تطبقه جميع الأفرع الرئيسية كذلك الدفاع الجوي أيضاً يطبقه، ولا شك أنه كان لدينا تجميع كبير لم تره أي قوات صواريخ في عصر الحرب الحديثة مثلما شهدته

الأخير وفي اختياره علىشك أنت يا حسني لتصبح نائباً لرئيس الجمهورية



حرب ٧٣ في غرب القناة أو مع القوات البرية .

أذكر أنه كان معنا أربعة طيارين عراقيين اشتركوا في العمليات، وكانوا حينما يرون النيران الأرضية التي تقابل الطائرات الإسرائيلية كانوا يقولون:

«هادى والله ما هي حرب ..

دى جهنم !!

عمرنا ما شفنا كده ..

أكيد دى جهنم !!.

● وكيف استطاع الدفاع الجوي أن يحيد الطيران الإسرائيلي تحديدا تماما في مرحلة اقتحام القناة ل توفير الحماية لقواتنا البرية !؟

● تحديد الطيران يكون بدقة الإصابة .. وطالما أستطيع إسقاط طائرة فإن العدو يعرف أن الثمن غال .. ولهذا فحين أسقطنا طائرة فإن الطيار الإسرائيلي قال:

إن معنوياتنا اهتزت ولكنها لم تدمرا !!

فكليما أسقطت طائرات للعدو فإن معنوياته تهتز وتدمى بالفعل .. وهذا دعا «بليد» قائد قواتهم الجوية أن يعطي

أوامره بعدم الاقتراب لمسافة ١٥ كيلومترا من منطقة قناة السويس.. بعد أن تساقطت أعداد كبيرة من الطائرات الإسرائيلية..!

● الفريق أول محمد على فهمي قائد الدفاع الجوى فى حرب أكتوبر:

العدو الإسرائيلي استخدم جميع أنواع التداخل الإلكتروني عندنا، ورغم معداته المتقدمة للغاية إلا أنها استطعنا أن نسقط طائراته التي كانت تتهاوى وهي متفجرة في الجو.. كيف حدث ذلك؟! والذي كان من أثره أن تشकكت أمريكا نفسها في فاعلية أجهزة التداخل التي تنتجهما!

● هناك مبدأ في أعمال التداخل يقول:

إنه يمكن عمل إعاقة لكل رادار، وأى حجر يمكن ت العمل لها أ عملا مضادة.. فكان العدو يعمل إعاقة وكانت أعملا مضادة للإعاقة، ثم إن اتساع مجال الترددات الذي كنا نعمل فيه كان كبيرا، وكان من الصعب أن تعمل تداخلا على هذا المجال الراداري

على مدى الاتساع كله.. وكانت الثلاث كتائب لها درجة كثافة كبيرة، بحيث يصبح من المستحيل لأى طائرة أن تدخل وتخرج دون أن تصاب أو تدمر.

● هل توارى دور المدفع المضاد للطائرات أمام المفاجأة المذهلة لحرب أكتوبر ١٩٧٣ وهي الصواريخ؟

● لقد سئلت هذا السؤال في لندن من قبل!.. ثبت لدينا من الحرب أن الدور الفعال الذي لايزال مؤثرا هو للمدفع الخفيفة حتى عيار ٢٣ مم.. لأن العيارات الصغيرة هذه تخرج كثافة كبيرة من النيران، ونسبة الإصابة فيها عالية جدا ، حيث إن خرطوم النيران الذي يخرج منها - وفي حالة مرور الطائرة من خلال خرطوم النيران - يصبح من السهل إصابتها في هذه الحالة.

وقد ثبتت الأعيرة الخفيفة الـ ٢٣ م جدارتها في الحرب.

● كان أول رد فعل للعدو الجوى بعدأربعين دقيقة من بدء هجومنا.. وهذا - في الحقيقة - زمن قصير يؤكّد درجة الاستعداد العليا لدى العدو الذى هزمناه.. كيف

واجهت قوات الدفاع الجوى هذا الهجوم؟!

●●● بعدها حدثت الضربة الجوية العربية بدأ العبور على الجبهة الواسعة، وكان العدو لا يعرف: هل سنهاجم على طول هذه المواجهة الواسعة.. أم أن هناك قطاع هجوم وقطاع آخر مستثبت فيه.. فكان طيران العدو وهو طائر يبحث عن أماكن العبور لكي يدمرها، فكان يهاجم على اتساع هذه المواجهة مما أضعف قوة تركيزه على الضربات.. لأنه حين تكون المواجهة متسعة لا تستطيع توجيه ضرباتك بنفس القوة المركزية.. فحدث تشتيت للهجوم الإسرائيلي على اتساع المواجهة الواسعة فكان هجوم الطيران الإسرائيلي هجوما ضعيفا للغاية.

والطريف أن الإسرائيليين كانوا قد اعتادوا على عملية الاختراقات الفردية.. فاعتتقدوا أنهم من الإمكان عمل اختراق ناجح، ولا أحد يتصدى له، فلا يضرب ولا يدمر.. واعتتقدوا واهمین أن العملية ستكون مجرد نزهة! ولكنه فوجئ بأن طائراته تساقط وبدأت معنوياته تهتر للغاية.

وفي اليوم الثاني للمعركة كان هجوم العدو بـ هجوماً كبيراً، هذا بخلاف طائرات الحماية التي كانت تنتظره خارج مدى عمل الصواريخ وـ

- كيف خسر العدو ١٨ طائرة ولم ينجح مهمته في استمرار السيادة الجوية للمعركة؟؟؟
- في الحقيقة أن سيناريو المعركة كان قد مفتوح بالنسبة لنا.. فهو أول شيء في تصورنا تدفق القوات بضرب المعابر.. ثم بعد ذلك لابد المطارات لكي يمنع الطيران من معاونة القوات تثبيت أقدامها على الشاطئ.. فالسيناريو مفروضاناً، وكنا متوقعين أن يقوم بتلك الضربة الجوية ضرب الطائرات مرة أخرى بالضربة التقليدية فشلت هذه العملية تماماً.
- ولكن لرفع الروح المعنوية هاجمت إسرايل منعزلاً عن خط الصواريخ وهو بورسعيد.. كيف رجال الدفاع الجوي في بورسعيد تكبّد العدو كأنت فادحة للغاية رغم أن الهدف كان من الناحية التكتيكية؟؟؟

● ● الحقيقة أن تجتمعنا كان منعزلاً عن باقي مجتمع الصواريخ في القناة ، لكن كنت مندهشاً للغاية لكتافة الضربات الجوية في بورسعيد بالذات ، ولكن زالت دهشتي بعد إسقاط طائراتهم ، وأسر الطيارين ، وبعد استجوابهم اتضح لنا أن الإسرائيليين كانوا متخفين من أن تكون لنا في بورسعيد قواعد صواريخ إستراتيجية أرض - أرض وهي الأسكود . لأن تواجد هذه الصواريخ بالذات في بورسعيد من شأنه وحسب - المدى المعروف لهذه الصواريخ - تهديد قلب إسرائيل نفسها حيث الكثافة السكانية وضريها .. فكأنوا متخفين من ذلك .

ومن ذلك أيضاً تم تكتيف ضرباتهم على بورسعيد تحسباً لوجود قواعد صواريخ أرض - أرض ، ومن أجل شل حركة أي قواعد هناك .. والحقيقة أنني عملت خدعة هناك فقد استخدمنا الدخان بكثافة كبيرة جداً .

فأعمال الإعاقة واستخدام المولدات الحرارية كانت لها نتيجة كبيرة في أعمال الإطفاء والخداع والتمويه في أثناء معركة بورسعيد .

● المصادر الغربية قدرت خسائر العدو الإسرائيلي في حرب أكتوبر بـ ٢٠٠ طائرة، على حين بعض المصادر الشرقية قدرت الخسائر بـ ٢٨٥ طائرة.. ماهي الحقيقة؟

● نحن نقول: إن العدو خسر من ١٦٠ إلى ١٨٠ طائرة، والعدو الإسرائيلي يقول: إنه خسر ما بين مفقود ومدمر ومصاب ١٣٠ طائرة حسب الإحصائية الإسرائيلية.. والعملية تقديرية.. والأدق هو الذي دخل المعركة وحارب.. وأنا أرجح أننا أدق في تقديرنا وهو من ١٦٠ إلى ١٨٠ طائرة.

● الفريق أول محمد على فهمي.. وانت تستعيد ذكريات حرب أكتوبر بمناسبة مرور عشرين عاما عليها .. لو جاء حفيظ محمود وقال لك: ماهي الدروس المستفادة من هذه الحرب يا جدي.. ماذا تقول له؟

● أقول له: إن الجدية والمثابرة والصبر والإتقان في العمل وحب العمل ذاته هو سر النجاح.. ففى أحلك

الظروف كنت أذكر قول الله سبحانه وتعالى « إن
يمسكم فرح فقد مس القوم قرحة مثله ».

يعنى إذا كان قد مسك فرح، فالقوم قد مسهم قرح
مثله، ولا تعتقد أنك الوحيد الذى تعانى من الضيق،
وأنت الوحيد الذى تخاير المصائب والمشاكل
والخسائر من كل جانب.. فالعدو عنده خسائر أكبر،
وفي ضيق أعظم، ثم إن الإيمان هو مفتاح النصر
حقيقة.. مع المثابرة، والجلد، وحب العمل.. فقد كنا
نعمل ليلا.. نهارا ولأنرى أولادنا وزوجاتنا لأيام طويلة
نقضيها فى العمل الدؤوب المتواصل بلا كلل أو ملل..
لأننا كنا مؤمنين بالله وبالوطن وبالعمل الذى نقوم به..
كنا لانخشى الموت لأن الموت حق .. والأعمار بيد الله،
طالما لديك إيمان حقيقي. وأنا لا أنسى ماحدث فى
حرب ١٩٤٨، حيث كانت هناك «تبة» اسمها :
«تبة الإخوان» كان عليها بعض الشباب المسلم المؤمن..
 كانوا يقاتلون على هذه التبة التى لم تسقط فى أيدي
 العدو الإسرائيلي حتى الهدنة، رغم أن العدد الذى كان

يقف عليها عشرة أفراد فقط ولكنهم كانوا مؤمنين بالله سبحانه وتعالى، وبالمهمة التي جاءوا من أجلها..

أيضاً رأيت الإيمان الحقيقي حين كان اللواء محمد نجيب مصاباً، وكانت أعمل معه في معهد الدراسات للضباط العظام، وكان اللواء محمد نجيب قائداً لهذا المعهد، وكانت أركان حرب المعهد، وحين قامت حرب فلسطين تولى محمد نجيب اللواء السادس الذي كانوا يطلقون عليه «اللواء الطيار»، فأصيب محمد نجيب بطلقة في الرئة بجوار القلب، ونجا منها، لأنه كان يحمل مصحفاً.. والمصحف حرف الرصاصية فلم تخترق القلب واستقرت في الرئة.. وأجروا له عملية جراحية في مستشفى الموسعة، وزرت محمد نجيب في المستشفى، وكان في الحجرة المجاورة له اثنان من «تبة الإخوان»، فزرتهمما بعد زيارة محمد نجيب، كان أحدهما قد فقد عينيه والآخر فقد فكه.. وكان كل منهما في روح معنوية عالية فهذا يقول لذاك : تقدر تغمز لى بعينك .. والثاني يقول له : طيب طلع لى لسانك كده..

شرف الروح المعنوية.. يعني لو أناس عاديون بلا روح معنوية .. كانت روحهم المعنوية في الحضيض ولا ينامون إلا بمحن منومة، ولكن هذا يطلعك على مدى الروح المعنوية..

ولهذا «مونتجمرى» كان صادقا حين قال:
«مهما كانت الخطط جيدة..
وعلى أحسن صورة ممكنة..
فإنها ستشول في النهاية
إلى يد الجندي الفرد».

ولذلك فإن النصر سيكون في جانب الأحسن تدريبا والأقوى في الروح المعنوية.. وهذا لا شك طريق النصر الذي سار فيه الجندي المصري في حرب أكتوبر ١٩٧٣ المجيدة.

To: www.al-mostafa.com



الجمعية الوطنية لحقوق الإنسان
National Organization for Human Rights

حسن مبارك
من شهادة خبراء العالم
للحرب الجوية ..
إلى شهادة أجهزة
المصرية !



● المشير أحمد إسماعيل يشيد بـكفاءة
وبطولة حسني مبارك وانتزاعه
السيادة الجوية في المعركة أمام
كل الطيارين !

● قائد القوات الجوية الفرنسية ،
القوات المصرية أدت عملاً بطوليًا
في حرب أكتوبر لا تستطيع أي
قوات جوية في العالم أن تقوم
به !!

● الفريق أحمد نصر ، الطيار
المصري حطم الأرقام القياسية في
الحرب ، وكان معدل الطيار
الواحد ست طلائعات على حين أن
أقصى معدل شلات طلائعات فقط !

● قائد القوات الجوية الفريق

أحمد نصر :

الطيار المصري نجح في إسقاط
طائرتين معاذيرتين في طلعة
طيران واحدة !

● محمد عبد المنعم :

استمرت ملحمة الطيران بصمت
العظيم، ودون أي بادرة يأس أو
تردد حتى نصر أكتوبر ١٩٧٣.

● الفريق علاء برకات :

القوات الجوية أتاحت الفرصة
لقواتنا البرية كى تعبر وتحتل
أرضًا بدون أي تدخل من القوات
الجوية الإسرائيلية !

ولقد أشاد الرئيس الراحل أنور السادات بدور القوات الجوية في معركة أكتوبر حين قال:

«إن ما قمتم به وما أجزتموه خلال معركة أكتوبر من أروع ما قامت به أية قوة جوية عبر التاريخ منذ أن عرف العالم القوات الجوية والحروب الجوية».

وقد أشاد المشير أحمد اسماعيل بكفاءة وبطولة اللواء حسني مبارك في حرب أكتوبر وانتزاعه السيطرة والسيادة الجوية في المعركة.. حدث ذلك أمام الضباط الطيارين أثناء زيارة المشير أحمد اسماعيل وزير الحرية والقائد العام للقوات المسلحة لعدد من القواعد الجوية والتي تضم تشكيلات من المقاتلات، والمقاتلات القاذفة، والقاذفات، والهليكوپتر، في ١٥ نوفمبر ١٩٧٣، مما دعا الصحفى الأمريكى الشهير «روبرت هوتز» أن يقول عن روعة النصر لقواتها الجوية في حرب أكتوبر:

«إنها دخلت حربين وليس حربا واحدة»:

الحرب الأولى: بدأت يوم ٦ أكتوبر ١٩٧٣ حتى ١٠ أكتوبر، وال الحرب الثانية: بدأت يوم ١٦ أكتوبر حيث

قاتل الطيارون المصريون في معركة جديدة ضد طائرات جديدة وأسلحة جديدة وتقنيات جديدة وانتزعوا النصر في النهاية».

أذكر حين زار الجنرال «جريجو» قائد القوات الجوية الفرنسية مصر عام ١٩٧٩ شد بحرارة على أيدي أبطال الطيران المصريين وقال لهم بالحرف الواحد:

«لقد أديتم عملاً خالل حرب أكتوبر لا يمكن لأية قوات جوية في العالم أن تقوم به مهما حاولت ذلك! لم أكن أصدق مطلقاً ما قرأته عنكم في كتب التاريخ العسكري والجوي.. ولكن على الطبيعة الآن، وبعد أن شاهدت بنفسي إمكانياتكم، أستطيع أن أؤكد أنكم أبطال حقيقيون في مواجهة أية ظروف، ولا غرابة في ذلك مطلقاً..

أ testim امتداداً للجدود لكم الفراعنة!!

وقد أعلن الفريق محمد حسني مبارك قائد القوات الجوية في أعقاب حرب أكتوبر وبالتحديد في ١١ ديسمبر ١٩٧٣ أنه:

«من الحقائق المعروفة عن حرب ٦٧ أن العدو قد تمكن من ضربة جوية مركزة ضد القوات الجوية المصرية من إحداث خسائر كثيرة بها، الأمر الذي جعل القوات وقتئذ غير قادرة على تنفيذ مهامها أو القيام بواجباتها أثناء العمليات.

إن القوات الجوية لم يكن بها إلا عدد محدود من المطارات غير المحسنة وغير المحمية تتمركز بها الطائرات في العراء وفي غير دشم محسنة مما يعرضها للخسائر الكثيرة في الهجمات الجوية.

حقيقة حرب ٦٧ كانت منطلقاً لنا لبناء القوات الجوية، وأعطتنا خبرة كبيرة، وخرجنا بدرس مستفاد منها حتى ننشئ قوات جوية تمكّنها من تنفيذ مهامها حيال الوطن.

بعد حرب ٦٧ وبعد دراسة الموقف للقوات الجوية وجدنا أنه لا بد من زيادة عدد الطيارين بالقوات الجوية حتى تتمكن من أداء مهامها.

إن إعداد الطيارين كما هو معروف مسألة وقت، والطيار

لا يشتري وإنما الطيار يدرب ويحتاج إلى وقت كبير في التدريب من أربع إلى خمس سنوات.

أنشأنا في المطارات مرات كثيرة حتى أن ده يصعب على العدو إذا جه عشان يدمر مطار حايدمر ثمر، إن دمر واحد مش حايدمر الثاني أو حايدمر الثالث، عملنا دشم عشان نحط فيها الطائرات.

عندنا حالات استعداد بصفة مستمرة في أنحاء الجمهورية، يعني طائرات جاهزة للإقلاع في خلال من دقيقتين ونص إلى ثلاثة لاعتراض أي هدف معاد، يظهر على شاشات الرادار أو يبلغ عنه بالمراقبة بالنظر.

دي مهمة مستمرة من بعد ٦٧ لم تنته إلى الآن.. حت حرب الاستنزاف، كل ده حمل زائد على القوات الجوية أثناء تجهيزها، وبنائها، وتدريب طياريها بأطقمها للعمليات. طبعاً كنا مابين حالات استعداد، وما بين تدريب، وما بين قتال جوى، حاجات كثيرة جداً في وقت واحد، إلا أن إخنا أمكننا أتنا تجتاز هذه المرحلة، ولتصميمنا على أن المعركة آتية لامفر منها فكرنا لابد

أن نستمر في البناء بأى شكل كان.

بعدين حا انكلم على معركة أكتوبر ١٩٧٣ ، القوات الجوية في أي عمليات هجومية لها مهام رئيسية تنفذها في هذه العملية مهمة.. من مهامها أن القوات الجوية تقوم بضربة مركزة، أو ضربة رئيسية، أو ضربة كبيرة، زى ما تسمىها ضد أهداف العدو ومطاراته، حتى لا يؤثر على هجوم القوات على قيام القوات البرية بالعمليات الهجومية.

كان على وسائل الدفاع الجوى وصواريخه الحماية ضد هجمات العدو حتى لا يؤثر على طياراتنا عندما تقوم بمعاونة الجيش، وضرب مركز السيطرة بتاعنا، يعني المركز الرئيسى اللي بيدير الطيران بتاعه، يوجه الطيران بتاعه، تضربه وشل فاعليته يقوم بريكه فى استخدام طيرانه ولو لفترة ما إلى أن تنفذ أولى مراحل العمليات.. إذا كان له محطات شوشة تشوش على محطات الرادار التي تؤثر على الدفاع الجوى، وعلى القوات الجوية في عملياتها دى - برضه من مهامه. إذن الضربة الرئيسية

هي ضرورة رئيسية كبيرة بقوة كبيرة من الطيارات لتأثير أو تشنل أو تدمر هذه الأهداف بسرعة حتى تتمكن القوات البرية أو قوات الدفاع الجوى من إمكان تنفيذ مهامها وكذا القوات الجوية.

القوات الجوية لها مهمة أخرى، وهى: الاشتراك مع قوات الدفاع الجوى، فى حماية الأهداف الحيوية، وكذلك قواعدها الجوية.

القواعد الجوية والأهداف الجوية في الدولة حاجة مهمة جداً لابد من تأمينها وحمايتها.

القوات الجوية برضه بتضريب احتياطيات الجيش المعدى كلما تقدم في اتجاه قواتنا أثناء تقدمها، أيضاً القوات الجوية تشارك القوات البرية في معاونتها أثناء عملياتها وتعاون القوات البحرية.

القوات الجوية تقوم بصد الهجمات الجوية أيضاً المعادية بالاشتراك مع قوات الدفاع الجوى.

القوات الجوية أيضاً عليها مهمة الاستطلاع الجوى، ومهمة أخيرة للقوات الجوية عموماً هي التعاون مع قوات

الإبار.. يعني إزالة قوات الإبراز، قوات الصاعقة التي تنزل في أوقات معينة علشان عمليات تخريب، علشان تعطيل.. إلخ.. اللي بتقوم بنقلها وتنفيذها هي القوات الجوية عمليات الإنزال إذا كان فيه إزالة من طيارات للمظلمين اللي بتقوم بها القوات الجوية.

الضربة الجوية الرئيسية:

قمنا في ٦ أكتوبر بالضربة الجوية الرئيسية في القوات الجوية بعدد كبير جداً من الطيارات.. عبرت الطيارات دي القنال، ما هش سر الساعة ١٤٠٠ وكلها في وقت واحد.

هذه الطائرات توجهت إلى الأهداف المحددة قيادة، مراكز شوشة، ومواقع صواريخ اللي تؤثر على القوات الجوية في عملياتها، والحقيقة ما كان حد يعرف الضربة الجوية المركزية دي، يمكن الطيارين نفسهم لحد ما جم يركبوا الطيارات وأخذوا تلقين وهم فاهمين إنه مشروع فيه بعض ميكانيكيين وفنيين اللي صانوا الطيارات.. الطيارات طلعت وضررت ورجعت ومايعرفوش أن

الطيارات دخلت سينا.. الطيارات رجعت ونزلت
وخلصت المهمة بتاعتتها ونزل.. أنا فاكر بعض الطيارين
في مطار ما قالوا لهم:

«أنتم واقفين مبلمين كده ليه، أنتم عارفين كنا بنعمل
إيه، إحنا رحنا ضربنا في الحلة الفلانية»..

الحقيقة كانت حتى مفاجأة للفنيين والناس كانت
بتتنطط من كتر الفرح ومش مصدقين أن التشكيل
بتاعهم قام بتنفيذ مهمة في سيناء، الضربة الجوية دي
نفذناها بنجاح ووصلنا إلى الهدف بتاعتتها..

من ضمن الحاجات الرئيسية اللي أحب أذكرها أن إحنا
ضربنا مركز سيطرة كبير في سينا اللي هو «أم مرجم»
اللي يسيطر على القوات الجوية والدفاع الجوي في
سيناء، وضربنا راداراته، وده شل هذا المركز، واضطرب العدو
لنقل مركز السيطرة إلى مكان آخر، وحصل ارتباك كبير
 جدا في القيادة الإسرائيلية ما أمكنش السيطرة على
طائراته، مش قادر يطلع طياراته، مش قادر يعمل حاجة،
حصل ارتباك كبير جدا في استخدام قواته الجوية، لأن

مركز الاتصال والسيطرة تقريبا دمر.

من المهام المهمة برضه اللي نفذتها الضربة المركزية، أن هناك فيه مركز شوشة في سيناء، مركز شوشة اللي بي Shawish على شاشات الرادار، هذا التشويش يؤثر على عمليات الدفاع الجوي سواء صواريخ أو رادارات، يؤثر على عمليات القوات الجوية عند توجيه المقاتلات إلى أهداف معادية، هذا الهدف دمر ولم تتمكن القوات المعادية من استخدامه، يمكن لحد وقف إطلاق النار ولذا تمكنت قوات الدفاع الجوي والقوات الجوية من تنفيذ عملياتها بنجاح، طبعا علاوة على وسائل الدفاع الجوي التي دمرت .

لكن أنا أقول بس الحاجات البارزة في هذه الضربة، علاوة على المطارات زي المطار الرئيسي في سينا، وده اللي كان قريب من قواتنا، اللي بيقى النشاط فيه كبير جدا، هذا المطار عطل يمكن حوالي ثلاثة أو أربعة أيام، إحنا بعد كده تكررت الضربات دي هي أيام مختلفة بس بأحجام أقل، وابتعدت القوات الجوية بعد ذلك تقوم

بعمليات اشتراك في الدفاع الجوى وصد الهجمات الجوية، لأن إحنا كنا متظربين بعد كده بعد الضربة دي أن هو قد يضررنا بضربة جوية أخرى، بضرب مطارانا زى ما كان بيعمل سنة ٦٧، وابتدىت القوات الجوية تنفذ بقية مهامها اللي هى معاونة الجيوش، معاونة القوات البحرية وعمليات إبرار.

كل هذه العمليات.. الحركة ابتدىت تمشى، والعجلة سارت، وابتدىت القوات الجوية فى تنفيذ مهامها لصالح العملية الهجومية.

فى هذه الفترة القوات الجوية قامت بمعارك عنيفة بينها وبين مقاتللات العدو، يمكن فى الست أيام الأولى قمنا يمكن بحوالى سبع معارك عنيفة جداً فى شمال الدلتا، كان العدو بيحاول يهجم على مطارانا بستين سبعين طيارة، والحقيقة نجحنا بالتعاون مع وسائل الدفاع الجوى فى صد هذه الطيارات، ماعدا بعض طيارات كانت تتسلل إلى بعض المطارات، وتضرب فى أى حلة، لكن إذا كانت مرة جت على عمر ولا حاجة إنما أصلح

بسرعة ولم يتعطل مطار من المطارات.

أكبر معركة جوية:

فيه معركة من ضمن هذه المعارك تعددت خمسين دقيقة، معركة جوية تقود خمسين دقيقة تعتبر معركة كبيرة جداً، المعارك عادة عشر دقائق، ربع ساعة الاشتباك وينتهي، ده عشان وقود الطيارة وطول فترة المعارك .. إلا أن هذه المعركة تعددت خمسين دقيقة.

اشترك في المعركة دي من عندنا يمكن حوالي من ستين إلى سبعين طيارة من مطارات مختلفة، بمجرد عبور الطيارات المعادية ساحل البحر الأبيض المتوسط من عند دمياط، والمناطق دي وصلت الطيارات يمكن قبل المطارات، كانت الطيارات في دشمها بأعداد كبيرة جداً في هذه الفترة، كان يمكن من أول الاشتباكات الجامدة كانت هذه المعركة الطيارين بقوا يشتباكون مع الطيارات الفانتوم بصفة خاصة، اللي كان لها أسطورة كبيرة، وكانوا بيضربوهم بمنتهى البساطة، بمنتهى السهولة، ولم تتمكن الطيارات من إلقاء قنابلها أبداً على

المطارات، ورمتها في المزارع. هي الحقيقة أصابت مناطق كبيرة أخرى غير المطارات، لكن الطيارين أخذوا ثقة رهيبة جداً في هذا، ويقوّى بتباروا في الإقلاع عند الأمر بإقلاع طيارات القتال الجوي، يتبااهي بأنه ضرب فانتوم وضرب اثنين وعاوز يضرب واحدة ثلاثة، كان سباق غريب جداً، الواحد ماكنش يتصرّه أن تصل إلى هذا الحد، الروح القتالية كانت عالية جداً، الطيار بينزل بيتنطّط فرحاً يطلع طلعة واثنين وثلاثة، وفي اتجاه من الاتجاهات وصل مرة عدد طلعات الطيار في اليوم الواحد ٦ طلعات قتال في اليوم، ده يعتبر عدد ضخم جداً، العدو كان بيقول سنة ٦٧ إنه بيطلع عدد طلعات كبيرة، الحقيقة ثبتت أن إحنا ممكن نعمل هذا، بل فيه أكثر من كده، إن هوّ كان بيعيد الملل بيقول في ٨ دقائق، وحقيقة أن طيارنا كان بيعيد الملل في ست دقائق.

وفي المعركة الطويلة دي أحب أوضح حصلت مرة في هذه المعركة أن فيه طيارات دخلت الاشتباكات ونزلت في أحد مطاراتها، والطيار ما طلعش من الطيارة ومون

الطياراة وكامل الإقلاع لدخول نفس المعركة.
الكلام ده استمررنا في القتال الجوى وضرب احتياطات
العدو ومساعدة الجيوش، ووصل يمكن عدد الطلائع
بتاعة القوات الجوية في أحد الاتجاهات يمكن حوالي
٣٠٠ طلعة يمكن في سبع ثمانية أيام بأعداد محدودة
من التشكيلات.

معركة جوية فوق منطقة الشغرة..
بعد يوم ١٦ اللي حصل فيه الشغرة استمرت القوات
الجوية في تأدية المهام بتاعتتها، واستمرار عملية القتال
الجوى مع المقاتلات المعادية رغم التعزيز الأمريكى اللي
حصل للقوات الجوية المعادية. دمرنا مدرعات كثيرة
برضة للجيوش، عاونا الجيوش كثيرا جدا، قاتلنا حوالي
١٨ معركة في منطقة القتال عند منطقة الشغرة، وصل
يمكن عدد ساعات يربو على ٢٥٠٠ طلعة في هذه
المطقة في حوالي سبع أيام مابين ضرب وما بين قتال
جوى، إحنا بنسقط طيارات كثيرة. ونسheet أذكر حاجة
إن في اليوم اللي كانت فيه المعركة الطويلة كان فيه

معركة قبلها قصيرة وصل عدد الطائرات التي دمرت بواسطة الطائرات والمقاتلات إلى ١٧ طيارة.

عدد الحقيقة إحنا ما كناش نفكّر فيه من الأول، وهذا العدد رفع معنويات طيارينا بشكل عالي جداً، واستمر القتال في منطقة غرب القناة برضه بالمقاتلات والمقاتلات القاذفة كلها تندفع أعداد كبيرة جداً للضرب ودمروا أعداداً كبيرة، وعملنا خسائر كبيرة جداً في المقاتلة، والصور موجودة بتبيان السيد الوزير شافها، ودمروا معدات كبيرة، وواحد من الطيارين بتوعنا الأسرى بتوع الهليكوبتر كان في منطقة جنوب «فاید» وقاعد في خندق يوم ١٨، ويوم ٢٠ شاف المنظر بتاع القتال الجوى يوم ١٩، ويوم ٢٠ كان فيه معركتين يوم ١٩ ومعركة يوم ٢٠ قال:

«أنا شفت القتال الجوى كامل ورغم أنا كنت محصور أنا كنت بانتظار من الفرح في الخندق، رغم أن أنا عارف هنا يمين وشمال وحاتمسك، لأنني أنا عدّيت الطائرات التي دمرت بواسطة الطائرات بتاعتنا، ١٨ طيارة

عديتهم وشايقهم، منهم ٤٠٠ متر
راشقين قدام الخندق اللي هو فيه، ولم يقفز الطيار ولم
أرطيارا قفز في القتال، الحقيقة إحنا وقع لنا عدد، إنما
عدد لا يقارن بالـ ١٨ طيارة في اليومين بتوع القتال..
دى بيبين مدى إصرار الطيار ومدى كفاءته الواسعة في
القتال الجوى، وهى الحقيقة عملية كانت تحتاج إلى
تدريب كثير جداً، وأنهم وصلوا لهذا المستوى، الحقيقة
اللى يستحقوا التقدير ده بالنسبة للمقاتلات. أما بالنسبة
للمقاتلات القاذفة فمهمتها القصف، مهمة القصف
عاونت الجيوش كثيراً، ضربت بعض احتياطات متقدمة،
وقيادة الجيوش يشهدوا بدقة هذا الضرب، وأفتكر قائد
الطيران الإسرائيلي يومها قال في المؤتمر اللي عمله مع
الطيارين بتوعه يوم ٢٤ الكلام الآتى:

«إن القوات الجوية المصرية - المقاتلات والقاذفة - أصبحت
مستواها جيد جداً وأصبحت تدمر الأهداف بدقة».

هذا هو كلام العدو اللي هو قائد الطيران الإسرائيلي في
خطابه مع طيارينه يوم ٢٤ قال لهم:

«إن المقاتلات القاذفة تدمر أهدافها، ويشهد بدقة الطيارين في المقاتلات القاذفة الحقيقة اللي ضحوا كثيراً ونفذوا مهامهم بدقة أكثر من اللازم، ولو أنهم خسروا، إلا أن مهامهم كانت باستمرار ناجحة.

نسجي ونرجع لطيارى الهليو كبتر.. الهليو كبتر دى لأول مرة فى هذه الحرب دخلت واشتركت فى العمليات الهجومية، الهليو كبتر أدت مهامها ببطولة وشجاعة فائقة، الهليو كبتر قامت بنقل قوات الإبرار لأرض العدو وبالليل والمغرب، وفي كل وقت وصلت داخل أرض العدو، نزلت قوات الصاعقة اللي بتتفقد مهامها، ورجعت ابتدت تشتعل فى إمداد برضه الجيش الثالث لما كان فى الظروف الصعبة فى أي حاجات صعبة وصلت لجنوب سيناء، وكانت بتنزل قوات وتعمل عمليات خاصة، قامت بمهام قتالية كبيرة، ودى كانت أول مرة الهليو كبتر تقوم بهذه المهام وبأعداد ضخمة وكبيرة.

بطولات فذة للرجال:

عاوز أضرب بعض أمثلة لبعض بطولات كانت بتحصل

أثناء تنفيذ هذه المهام: الطيارين اللي كانوا بيروحوا يتعاملوا مع الأهداف، وأذكر بالضبط الناس اللي راحت مثلا على منطقة «أم خشيب» علشان تضرب مركز الشوشة، أنا كنت بآوكد على دقة ضرب هذا الهدف، إلا أن الطيار بدل مايعمل هجمة واثنين أكثر من كده يعرض نفسه فكان بيعمل ثلاثة وأربع هجمات، مصر على تدمير الهدف بأى ثمن كان، وبأى تضحية كانت، وكذا في باقى الأهداف المهمة .. كان طيار المقاتلات القاذفة.

كان فيه طيار عمل أول هجنة على طيارات واقفة على الأرض، وفي الهجنة الثانية أبلغ أن طيارته أصبت، نطق في اللاسكى وكلهم سامعينه قال: الله أكبر، وراح داخل في بقية الطيارات، ليس في حوالي خمس ست طيارات فانتوم ومات معاهم.

المقاتلات دائما في حالات الإقلاع بتاعتتها بتأخذ دققتين ونص ثلاثة، الحقيقة في هذه العمليات حصلت أرقاما قياسية لا عندنا ولا عند العدو، ولا كنت أتصور أنا



الكاتب المتخفي في الشورون العسكرية محمد عبد النعمان مع نسور مصر.

شخصياً الـ ٨ طيارات كانوا يطّلعوا الأربع طلعات، رقم قياسي في تنفيذ المهام. الطيار كان سيكون سعيد جداً. أثناء القتال الجوي كان فيه بعض الطيارين أثناء الاشتباكات يصاب ويقفز بالملقطة أو ينتهي الوقود بتاعده لأى سبب من الأسباب يقوم بقفز، في الأوقات العادية الطيار كان يقفز يقول ضهري بيوجعني ويوصل للمستشفى علشان يقعد فيها ١٥ أو ٢٠ يوم يمكن شهر.

هنا كان طابع غريب جداً يقع التنين ويقع ثلاثة أربعة خمسة يقولوا له: دكتور الطيار يذهب للمطار، ومنهم من كان يذهب لحالات الاستعداد، ويتربّط في الطيارة ويطلع بشبك مرة واثنين وثلاثة وعنده ألم في ظهره. وأنا أذكر واحد نظر عند قريب من «إنساكس» وبعد حين ضلوعه حصل فيها جروح، كل ما فيها أنه راح ربط نفسه بشاش من غير ما يقول لحد، واشبك في معركة عنيفة جداً في منطقة «فاید».

وقد أعلن الفريق طيار حسني مبارك قائد القوات الجوية

في كلمة وجهها إلى قواته في ٢ نوفمبر ١٩٧٤
بمناسبة الاحتفال بعيد الطيران:

«أن الطيارين المصريين استطاعوا أن يحطموا أسطورة الطيران الإسرائيلي المزود بطائرات حديثة ذات تجهيزات أكثر تقدما كالفاتنوم والميراج».

وأضاف.. «أن المقاتلات السوفيتية من طراز «ميغ ٢١» ثبتت كفاءتها في مواجهة الفاتنوم والميراج، وأثبتت أنها مقاتللات ممتازة».

وأشار القائد إلى الدور الذي لعبته قواتنا الجوية في معارك أكتوبر، مؤكدا اعتزازه بأن رجاله كانوا أول من أطلقوا «الشارة» في ٦ أكتوبر لتنفيذ العملية «بدر»، كما أشار إلى التضحيات البطولية التي بذلها رجال الطيران.

وقد أشاد الرئيس أنور السادات بدور القوات الجوية برئاسة الفريق حسني مبارك في معركة أكتوبر، ووصفها بأنها أفقدت إسرائيل توازنها خلال ساعات قليلة، وحى الرئيس السادات في كلمته حسني مبارك الذي قاد القوات الجوية خلال المعركة، وكان مثلاً لمصر التضحية

والثبات والصمود والأداء..

وكان ذلك أثناء لقاء الرئيس السادات في ١٩٧٩ بالضباط والجنود في قاعدة «بلبيس» حيث قال السادات:

«أبنائي رجال القوات الجوية، ورجال الدفاع الـ
ورجال القوات الخاصة أبدأ باسم الله وكأننا
التقينا في هذا المكان كأننا على موعد مع القدر،
لقاءكم في هذه القاعة وفي هذا المكان يوم ١٢
سنة ١٩٧١ وفي اليوم التالي مباشرة يوم ١٣ مايو :
ثورة التصحيح المعروفة بثورة «١٥ مايو» بدأت من
تذكرون أنني من هذا المكان أعلنت لكم والشعب
لم أسمح بمراكلز قوى، ولن أسمح بصراع أيا كان
هذا الصراع، لأن أمامنا معركة الشرف .. في هذا الو
كنا في سنة ١٩٧١، وكان كل عملنا وكل هـ
وكل عرق نبذلـه كان من أجل تحقيق المعركة قلت :
إلى لن أسمح بمراكلز القوى، ولن أسمح بالصراع
سيعيقنا بالتأكيد عن القيام بمعركتنا، حاندخلنا

متاهات الصراع على أنفسنا، داخل أنفسنا، ومع نفسها، داخل بلدنا ننكرى على نفسنا وترك العدو في الخارج.

مرة أخرى جيت بعد المعركة وحكت بعض الشيء عن البطولات اللي قامت بها قواتنا الجوية وجميع فروع قواتنا المسلحة. القوات الجوية لها مركز خاص كما تحدث قائد القوات الجوية تماماً وهو أنه في سنة ٥٦ ثم سنة ١٩٦٧ حدث هناك من القيادة إهمال، وألصق هذا الإهمال بالقوات الجوية ظلماً وزوراً، كما ألصق بحقيقة القوات المسلحة بعد ذلك أيضاً، وزرى ما قال قائد القوات الجوية تماماً وزرى ما النائب حسني الآن في اللجنة - لجنة كتابة التاريخ - بمحض أسباب هزيمة ٥ يونيو، حايلتضح تماماً أن القوات المسلحة ضحية لهزيمة ٥ يونيو، ولم تكن أبداً من أسبابها.

بعد الأداء الرائع اللي عملته ياولادى في معركة أكتوبر، لابد لي أن أقرر هنا أمامكم وأمام شعبكم وعلى مسمع من الأمة العربية كلها زي ما قررت أمام الجيشين الثاني والثالث أن شعبهم وأمتهم مدينة لهم

اليوم بقرار أمامكم وأمام شعكم وأمام أمتك العربية أن
شعبكم وأمتكم وزيادة على ذلك بقية فروع القوات
المسلحة مدينة للضربة الأولى للقوات الجوية بكل ما
أحرزناه من نصر.

جميع فروع القوات المسلحة أدت واجبها على أروع
صورة.

القوات الخاصة قوات الدفاع الجوى.. قوات الدفاع
الجوى ضربت السيادة الإسرائيلية الجوية في الأيام
الثلاثة الأولى إلى الحد الذي صدرت فيه الأوامر من
القيادة الإسرائيلية باعترافهم بعدم الاقتراب من القناة
لطياريها ، وفي الأيام الثلاثة الأولى فقدوا أكثر من
ثلث سلاح الطيران على العجيبة المصرية.. ثلث سلاح
الطيران الإسرائيلي.. وزج بالطيارين الذي كانوا يفتخرون
وبياهوا بهم.

قواتنا الخاصة أخيراً بس في الشهر الماضي أعلنا و قالوا:
إن الثغرة اسمها «وادي الموت» بس اللي أعلن ده
إسرائيل ، أعلنوا أخيراً أن الثغرة لم تكن إلا وادي الموت

قامت قواتنا الخاصة فيه بأروع وأمجد البطولات.
قواتنا الجوية أتكلم عن مين ولا مين من فروع القوات
المسلحة..

قواتنا الجوية بالضربة الأولى أفقدت إسرائيل توازنها وأصبحت حربنا تسمى حرب «الست ساعات» بدل حرب «الست أيام» التي قالوا عليها سنة ١٩٦٧ : حربنا إحنا كانت حرب الست ساعات.. في ست ساعات وأقل فقدت القوات الإسرائيلية توازنها كاملاً.. لابد أن نعرف بالقوات المسلحة وبالشعب وفي أمتنا العربية بالجذارة والأداء الذي قامت به قواتنا الجوية بالضربة الأولى، ومهدت لكل هذا الانتصار الرائع.. مهدت عشان الأمة العربية كلها تصبح القوة السادسة في عالم اليوم باعتراف الكل أداء عسكرياً واستخداماً لكل طاقاتها وهو البترول.. لما ينجم من أسعد اللحظات عندي، الحقيقة لما ياجتمع بيكم ونتذكر قبل المعركة لما كنت بالتقى بيكم في أسرابكم، وفي ثكناتكم، أتمن القوات الخاصة وقوات الدفاع الجوي في مرايضها،

في الجو في الوقت اللي الثاني بيقعد ساعة وأكثر من ساعة، مانخلفش سلاحنا الجوى أبداً.. روعة ويتمنانى يا أولادى.. فخر وعزه فيكم وشعبكم وأمتكم بيملاهم الفخر بيكم وبأدائكم.

وإذا كان لي من كلمة أقولها وأنا باحبيكم النهاردة أحلى قائدكم السابق حسنى مبارك.. «كان وقتها نائباً لرئيس الجمهورية».

خلال المعركة كان مثلاً لمصر.. مصر العذراء.. مصر التضحية.. مصر الثبات والصمود.. مصر الأداء.. كلفته بالمعركة، وكلفته أيضاً أنه يحمي سماء مصر من أقصى الجنوب إلى أقصى الشمال، وعاونته يا أولادى.. وأديتوا المهام بأروع مما أعطيت لكم، أنا قلتلكم هنا تذكروا لن أكلفكم بمهام خارج قدرة السلاح اللي في أيديكم.. أنتم أديتم بالسلاح اللي في أيديكم مهام أكبر وأروع من قدرة أي سلاح كان في أيديكم، كان في معركة الـ ٤٥ دقيقة، سلاحكم ما يزيديش أكثر من ١٣ دقيقة، لم يختلف سلاح الجو المصري ولم يستطع سلاح الجو

الإسرائيلى أن ينفذ إلى سماء مصر من أقصى الشمال إلى أقصى الجنوب وعلى مسافة ١٨٠ كيلو من بور سعيد إلى السويس جبهة القتال الكاملة. أديتم.. أديتم بروحة.. أديتم بشرف.. أديتم بأمانة.. أديتم بأروع زى ما باقول مما يتصور أى إنسان، وعشرات الأضعاف مما يعطيه السلاح اللي في ايديكم، علشان كده يا أولادى كونوا وانتين أنه لن تختلف أبداً مرة أخرى، إحنا عارفين السلاح الغربى كان مدى إسرائيل تسهيلات أد إيه في الطيران.. أنتم بدون تسهيلات في طياراتكم من السلاح الغربى كنتم أكثر من ند، لأنكم أضفتتم من ذاتكم.. من إيمانكم.. من تدرييكم.. من أدائكم.. من صلابتكم أضفتتم الكثير، علشان كده كان السلاح اللي في ايدين اللي قدامكم انتفاض في ايديكم، وانتصر بيكם، وانتصر لسلامحكم، وانتصر لقواتكم المسلحة، وانتصر لشعبكم، وانتصر لأمتكم.

وكانت لمسة وفاء بعد هذا الوفاء الرائع يجينى حسنى مبارك قائد السلاح الجوى يقول لي:

«إحنا أدينا الأداء» ..

قلت له:

«نعم بأروع مما طلبت منكم، وألاف المرات أكثر مما
كلفتكم» ..

قال:

«إذن نمحو كل مافات.. وقائد سلاح الطيران اللي
تسبب في نكسة ٦٧ و٥٦ و٦٧ وتسبب فيما ألتقط بالسلاح
الجوى ومن معاه، أنا باسم القوات الجوية أنا باطلب أنهم
يخرجوا وتنتهي هذه الصفحة.

ثاني يوم خرجتهم جمِيعاً بناء على طلب حسني مبارك
تعبيراً عن إرادتكم أنتم.

لمسة وفاء.. لمسة وفاء وإخلاص هي مصر.. مصر الوفاء..
مصر الانطلاق... مصر الحب».

وقد ألقى الفريق حسني مبارك كلمة أمام الرئيس
السدات في لقائه مع الأبطال الطيارين في ٧ يونيو
١٩٧٤ في الكلية الجوية في «بلبيس» وقال فيها:
«اسمحوا لي سيادة الرئيس أن أرحب بكلم اليوم في

القوات الجوية بعد انتصارات أكتوبر المجيدة، وفي ذكرى هزيمة يونيو التي عبرناها، إن ذلك التوقيت يحمل في طياته كثيرا من المعانى أولها:

أن الله جلت قدرته قد غير أمرنا من حال إلى حال، ومن يأس إلى أمل، ومن هزيمة إلى نصر، ومن انكسار إلى انطلاق. وحقيقة ذلك مرجعه أننا قد غيرنا أنفسنا فتغيرت أحوالنا مصداقا لقوله تعالى:
«إِنَّ اللَّهَ لَا يُخْلِفُ مَا بِقَوْمٍ حَتَّىٰ يُغَيِّرُوا مَا بِأَنفُسِهِمْ».

وراء هذه الحقيقة، قيادتك يا سيادة الرئيس التي جعلت الأممية واقعا والبعد قريبا، فقد رفعت شعار العلم والإيمان، وجعلت من هذا الشعار نبراسا لعملك، وبالقلم جعلت الحرب تخطيطا لا ارجحا، وبالإيمان جمعت المؤمنين تحت لوائك جيشا وشعبا في معركة المصير، وأكدت للعالم أجمع أن إيماننا عمل وليس تشدق.

إن التاريخ سيدرك لك يا سيادة الرئيس أنك حملت المسئولية أمام الأمة العربية جموعا، وأنك جمعت

كلمتها بسياستك الحكيمة واستقطبت طاقاتها الخلاقة،
و يوم أخذت القرار وأشعلت الشارة انطلق الجنود
المصريون والسوريون يؤازرهم مارد عربي من الإمكانيات
المنطقة مدة ربع
منسق ومحظوظ
عادت للوجه
كريات صلاح

نخبة من زهرة
من ومضوا إلى
ملة المسؤوليات

غريب الأبطال،
لأرواح شهدائنا
أنا ماضيون على
حق كل مراحل

سيادة الرئيس.. كما عاهدناك أن نمضي وراءك يوم وضعتم القرار تؤكد هذا العهد من جديد في مراحل التطوير والانطلاق.. والله أكبير والعزة لمصر تحت قيادتكم الرشيدة، والله أكبير والعزة للعرب بسيادتكم الحكيمة».

ويسرقنا يا سيادة الرئيس ياصانع النصر وصاحب القرارات الجريئين في مستقبل هذه الأمة، أن أقدم لكم باسم القوات الجوية جنوداً وضباطاً نسراً لها وهو رمز القوات الجوية تأكيداً لهذه البيعة.. وفقكم الله.. والله ولـى التوفيق.

وكشف الفريق مبارك سراً جديداً من أسرار حرب أكتوبر في ٤ يوليو ١٩٧٤ حين قال: «إن قواتنا الجوية قامت بإجراء بعض التعديلات على الطائرات العربية بما في ذلك تغيير نوع التسليح حتى تصبح كمقاتلة، أو كمقاتلة قاذفة بنفس الكفاءة المطلوبة في كل نوع على حدة، وقد ظهرت ثمار تلك خلال عمليات أكتوبر، وتحققت حرية المناورة في تحويل مهمة تشكيل من واجب مقاتللات إلى مقاتللات قاذفة».

وأضاف: «إن هذه التعديلات أدخلت بالاعتماد على الإمكانيات المحلية وابتكارات طيارينا، وبذلك أمكن زيادة تسلیح طائراتنا، وزيادة كفاءتها، وإعطاء مدى للطائرة أطول مما كانت عليه، كما أمكن ابتكار طرق أخرى أدت إلى سرعة تنفيذ المهام وسرعة إعطاء الإنذارات المبكرة، وسوف يظل تطوير الطائرة مستمرا بصفة دائمة لأننا نعرف أن المعركة لم تنته بعد، وبذلك علينا الاستعداد الدائم والعمل المتواصل».

وقال قائد القوات الجوية: «إن هناك صناعات حربية بدأت، وهناك تطوير لهذه الصناعات يمكن لها أن تمدنا إلى حد ما بقطع الغيار اللازمة لسلاحنا الجوى محليا». وتحدث الفريق مبارك عن دور قواتنا الجوية في حرب أكتوبر فقال:

«لقد برزت الجهود الذاتية في مجال إعداد الطيارين وتدریيهم الشاق على تدمير أهداف العدو، وكانت حرب الاستنزاف فرصة للتعامل مع العدو والوقوف على نقاط قوته وضعفه».

وبدأت الضربة الأولى يوم ٦ أكتوبر بعدد من الطائرات يزيد على ٢٠٠ طائرة، وكانت المفاجأة مذهلة لأن طائراتنا طارت على ارتفاع منخفض جداً بفضل مهارة طيارينا، ويفاجأ العدو في عمق سيناء بضرب أهدافه الحيوية، ومطاراته، ومركزه الرئيسي، ومركز الشوشة، وموقع صواريخ أرض - جو، وبإيجاز حققت الضربة بنجاحاً لم يكن متوقعاً.

وقال الفريق مبارك:

«إن العدو فقد توازنه لخسائره الفادحة في الأيام الأولى، وجاءنا يوم ١٤ أكتوبر بعدد يصل إلى ٥٠ ميراج وفانتوم، وتدخلت قواتنا الجوية معه بعدد مماثل في أكبر معركة جوية استغرقت ٥٠ دقيقة، ويومها تكبد العدو خسارة ١٧ طائرة، وعندما عمد إلى ضرب مطاراتنا كان يفاجأ بطلعات من نفس المطار بعد ساعات قليلة بفضل سهر رجال المهندسين».

وأصبحت طائرات العدو تحاشي الدخول في معارك مع طائراتنا، حتى كان يوم ١٧ أكتوبر حين وضح أن تعزيزاً

أجنبيا دخل قواهم وظهرت طائرات جديدة، وطيارين جددا، ولم يؤثر هذا في عزائم الرجال، واستمرروا يخوضون المعارك بكل حماس، وبلغ ما أسقطوه يومي ١٩ و ٢٠ أكتوبر ١٨ طائرة.

وعندما صدر قرار وقف إطلاق النار واستمر العدو في عدوائه، استمرت طائراتنا في ضربه حتى كف عن القتال يوم ٢٤ أكتوبر حيث أسقط له في هذا اليوم ٥ طائرات - ميراج ٧.

واختتم الفريق مبارك حديثه بقوله:
«عندما يحين الوقت المناسب سيعلم الشعب أننا جادون دائمًا في الوصول بالقوات الجوية إلى المستوى المناسب». وقد أعلن الفريق محمد حسني مبارك في ٣٠ أكتوبر ١٩٧٤ بمناسبة الاحتفال بعيد القوات الجوية:

«أن بعض معارك أكتوبر الجوية ستظل محل دراسة أمام الجيل القادم، وقد حقق عدد من الطيارين ٦ و ٧ طلعات في اليوم الواحد ضاربين بذلك الرقم القياسي، كما استمرت بعض المعارك مدة خمسين دقيقة في حين أن

الزمن القياسي هو ١٠ دقائق». وتحدث الفريق مبارك عن الكفاءة القتالية للطيارين، فقال:

«إن بعض طيارينا استطاعوا إسقاط الفاتح بمطارات الميج ١٧، رغم أن الميج ١٧ بكل المقاييس الفنية والعسكرية أقل من الفاتح كفاءة وسرعة وتجهيزاً».

وأكد أننا توصلنا إلى تجهيزات هندسية للمطارات والقواعد الجوية المصرية جعلت حلف الأطلنطي يقتبس منها تطوير دشم طائراته.

وقال: «إن دشم الطائرات الموجودة الآن في مصر تفوق ما يحتاجه بناء آلاف الأهرامات».

وقال: «إن القوات الجوية أقصى بها وزير أحداث نكسة ٦٧، لكن كان دورها في معارك ٦٣ مشرفاً ومشهوداً وأظهر جهد القوات الجوية خلال ٧ سنوات».

وقال: «إن يوم القوات الجوية هو يوم الاحتفال بوصول أول ٣ نسور مصرية إلى مطار «الماظة» يوم ٢ نوفمبر ١٩٣٢».

وقال قائد القوات الجوية:

«إن عمل القوات الجوية ضد العدو في ٦٧ بدأ يوم ١٥ و ١٨ يونيو.. وخلال حرب الاستنزاف توالت الاشتباكات الجوية وظلت المعارك سجالاً بين قواتنا وقوات العدو. ويشهد التاريخ أن نسورنا حققوا بطولات فردية تمت في السماء من أجل حماية مصر وسماء مصر..

كان تدريب الطيار يأخذ الاهتمام الأول.. أعداد الطيارين تزايدت، وأعداد المطارات والقواعد الجوية تضاعفت من أجل أن تنشر ستارة الحماية الجوية فوق مصر.. بكل هذا أنهى طيارونا أسطورة القوة الإسرائيلية الجوية وانتهت معها قصة الدرع الإسرائيلي الطويلة..

مقاتلاتنا الجوية قامت بمعاونة القوات البحرية ودمرت بعض القطع البحرية المعادية.. طائرات الهيليو كيتر..

قامت بعمليات نقل إبرار خلف خطوط العدو، وأثناء الشغرة قاموا بعمل جسر جوي لقوات الجيش الثالث، وعلى مدى ١٧ يوماً قتال قاتل قامت مقاتلاتنا القاذفة بعمليات جوية مكثفة ما زالت محل دراسة وتحليل أمام

الجيل القادم.. لقد قدمنا أساليب مبتكرة للقتال الجوي.. أرقاماً قياسية للطلعات وصلت من ٦ إلى ٧ طلعات يومياً لكل طيار، بينما الزمن القياسي من ٣ إلى ٤ طلعات.. بعض المعارك استمرت ٥٠ دقيقة بينما الزمن المحدد ١٠ دقائق للغارة الجوية.

لقد خاض أبطالنا معارك شرسة ومكثفة كان العدو يدفع فيها بأعداد من ٦٠ إلى ٨٠ طائرة.. أمكننا الإقلاع بأعداد مماثلة لهذه الطائرات وأسقطنا عشرات الطائرات للعدو في الغارة الواحدة بطائرات الميج ٢١ أمام الفاتحوم والميراج.

ولقد كانت هناك شهادات أخرى لقواتنا الجوية تبين بطولاتهم الحقيقة في حرب أكتوبر ومنها شهادة الكاتب الأستاذ محمد عبد المنعم الذي أرخ على مدى سنوات طويلة لحروب مصر من خلال موقعه بجريدة الأهرام قبل أن يصبح مستشاراً صحفياً للسيد رئيس الجمهورية.

يقول الأستاذ محمد عبد المنعم في إحدى مقالاته

الشهيرة بالأهرام:

يصف أحد ضباط المدرعات الإسرائيلية نتيجة القذف الجوى لتشكيل من الطائرات المقاتلة المصرية فيقول: «كانت القنابل تنهال من كل حدب وصوب.. وسمعت أصوات جنودنا يصرخون «إنها الطائرات المصرية».. وهنا قفزت من مدرعنى وأنا فى حالة أشبه من الدوار، وفي نفس ذلك الوقت الذى سقطت فيه أولى قنابل الطائرات المصرية على الأرض هنا وهناك.. شعرت بحروق شديدة في كل جزء من جسمى، واندفعت أجرى صوب الجسر فرأيت أربع طائرات ميج تنقض فوق رؤوسنا، فالتصقت بالسد الترابي المقام على الضفة الشرقية للقناة كى أحتمى به.. وعلى الفور شاهدت القنابل تسقط والصواريخ تنهمر على الموقع.

وعندما وصلت إلى الجسر أدركت أنها مذبحة، فقد شاهدت أشلاء رجالنا مبعثرة بين السد الترابي وأحد البولدوزرات المشتعلة بالنيران.. وقامت بنفسى بعد ذلك بإخلاء الجنود الجرحى إلى المستشفى الميدانى، وعلى



السادات أشاد بقيادة حسني مبارك للقوات الجوية وكان مثلاً لمصر
الشخصية والثبات والصمود .

أحد التلال الصغيرة شاهدت العديد من نقالات الجرجي
والقتلى تكسوها الأغطية.. وإذا مارفع المرء الغطاء الذى
ينعطفى الجسد المسجى فوق النقالة فإنه كان يرى فى أحد
الأطراف أحذية حمراء، أو خضراء أو سوداء.. وإذا
مارفعها من الطرف الآخر للمحفلة فقد كان يرى شعورا
شقراء، أو شهباء أو سوداء.. ولقد كنت أشعر بخوف
مميت من أن أرفع أحد هذه الأغطية فقد كان تحت كل
منها صديق لى..

عندما قرأت هذه السطور، أحسست أنها شهادة من العدو
لرجال قواتنا الجوية، ولو أنه لا يصح أن نزهو بالدماء
وأشلاء القتلى الذين تحدث عنهم هذا الضابط
الإسرائيلى، خاصة بالنسبة للدولة مصر التي تتطاول
حضارتها إلى أعماق التاريخ، ولكن ما حيلتنا ونحن
نعيش عصرا لا يفهم غير القوة ونواجه عدوا يذهب إلى
ذروة الصلف وامتهان الغير عندما يتحقق نصرا، ثم إلى
ذروة الاستضعف واستدرار مشاعر العطف من الجميع
عندما تأتي ساعة القصاص.. نعم لقد كان هناك قصاص

بين قواتنا الجوية وبين إسرائيل عامة، وسلاحها الجوى بصفة خاصة، لقد تأمرت إسرائيل في عام ١٩٥٦ مع سلاحى الجو бритانى والفرنسى، واستطاعت طائرات هذه الدول الثلاث أن تخرج سلاحنا الجوى من المعركة. وكان الجرح أدمى في يونيو ١٩٦٧ عندما جاءت الطائرات الإسرائلية وحدها هذه المرة وبشجاعة التجربة الأولى عندما كانت تقف بجانبها قوات إنجلترا وفرنسا لتدمر طائراتنا مرة أخرى وهي رابضة بلا حركة فوق أراضى مطاراتنا، وقواعدنا الجوية، ولم يحدث فى التاريخ أن أسيء فهم الرجال كما أسيء فهم رجال الطيران المصرى بعد حرب ١٩٦٧، لقد نجحت الضربة الإسرائلية في هذا اليوم المشئوم وتم تدمير جميع طائراتنا تقريباً، دون انتظار، أو دراسة، أو رؤية أشرنا إليهم بأصعب الاتهام رغم أن المسألة - وكما ستعلم ذلك قريباً بعد انتهاء أعمال لجنة تقصى أسباب الهزيمة - كانت أبعد من ذلك بكثير، وكانت قواتنا الجوية وقواتها المسلحة كلها هي نفسها ضحية النكسة كما أشار بذلك

الرئيس السادات.

حتى في أحلك الأوقات خلال العدوان الثلاثي في ١٩٥٦ وعندما بدأت عملية إبرار القوات الإنجليزية والفرنسية إلى أرض بور سعيد، انشقت السماء فجأة عن عدد من طائرات الميج المصرية تقاتل الطائرات الإنجليزية والفرنسية وقوات الإبرار معلنة روح المقاومة، وأن مصر لم ولن تمضي هكذا وبهذه السهولة.

وفي يوم ٥ يونيو نفسه، لم يكن هناك سرب من أسراب المقاتلات المصرية، ورغم أن جميع مطاراتنا وقواعدنا الجوية كانت كما يقول الفنيون «مغلقة للعمليات» بسبب سيطرة الطائرات الإسرائيلية على سماء تلك المطارات ، رغم ذلك لم يخل سرب واحد من هؤلاء الرجال الذين تمحوا في الإقلاع بطائراتهم في مهام انتشارية أشبه بطلعات طيارى «الكاميكاز» اليابانيين، وقاتلوا العدو قتالا غير متكافئ.. وانضموا بمحض إرادتهم إلى الطابور العظيم للشهداء.

وما أن وصلت إلينا الطائرات الجديدة حتى قفز داخلها

طيارونا وراحوا يقاتلون العدو بلا توقف ابتداء من ١٤ يوليو سنة ١٩٦٧ حتى أكتوبر ١٩٧٣ ، ولعل القارئ يندهش عندما يعلم أنه في يوم ١٤ يوليو سنة ١٩٦٧ قام الطيران المصري بحوالي ٢٥٠ طلعة قتال فوق العدو في سيناء، وظلت طائراتنا تضرب مواقعه حتى آخر ضوء من هذا اليوم، ثم خرجت مرة أخرى مع أول ضوء في اليوم التالي وظلت طائراتنا تهاجم الواقع الإسرائيلي بقسوة وشراسة، وانسحبت معها أعداد كبيرة من الإسرائيليين هربا، وأجريت بالفعل بعض المحاكمات في صفوف الجيش الإسرائيلي بسبب هذا الهروب إزاء أول عمل عسكري حقيقي لنا.

ولقد كانت سنوات النضال الحقيقة لسلاحنا الجوي هي تلك السنوات الست من عام ١٩٦٧ إلى عام ١٩٧٣، وكانت المهمة حتمية وضرورية، وكانت الوسائل المتاحة غير كافية تماما، وأيقن رجال قواتنا الجوية أنه لا سبيل إلا المتاح بين أيديهم من أسلحة ومعدات ثم قبل كل شيء الاعتماد على الله.

كانت طائراتهم كلها سوفيتية الصنع وبمحكم طبيعة الأرضى في الاتحاد السوفيتى وكونها أراضٍ شاسعة متراوحة الأطراف فإن الجانب الأكبر من طائراته يتميز بالقدرة الهائلة على العمل والقتال على الارتفاعات الشاهقة، ولكن ليس أبداً على الارتفاعات المنخفضة.. إذ ليس من المعقول أن يستطيع أى خصم مهاجمة السوفيت جوياً على ارتفاع منخفض..

وعندئذ وبسرعة تامة، أخذ رجالنا يبحثون ويتطورون ويجررون التعديلات الازمة على الطائرات المتاحة بين أيديهم لتناسب المهمة الحتمية التي لابد من تنفيذها، وبجانب التعديلات الفنية كانت هناك التدريبات الصعبة القاسية والرائدة في نفس الوقت لأنه لم يكن هناك في الاتحاد السوفيتى نفسه، أو في أى دولة أخرى من استخدم هذه الطائرات وتتدريب عليها بالأسلوب الجديد الذى كان لابد لنا أن نسلكه في معركتنا القادمة، وفي إطار مسرح العمليات المحلى بالمنطقة، وباختصار تام نقول:

«إن الطائرات كانت مصممة للعمل على الارتفاعات
العالية، وكان علينا أن نقاتل بها على ارتفاعات
منخفضة.. وفي ذلك الكثير».

ويضيف الأستاذ محمد عبد المنعم قائلاً: «الذك وسبب
صعوبة هذه التدريبات والتعديلات الجديدة التي أدخلناها
على مانعطق من طائرات، كان أن سقط من بين رجالنا
عدد من الشهداء راحوا في صمت تمام خلال عمليات
البحث عن آفاق جديدة لما نملك من أسلحة ومعدات،
ويزيد من صعوبة المرحلة أن هؤلاء الرجال كانوا يتدرّبون
ويقاتلون في نفس الوقت فلقد كانت اختراقات العدو
الجوية لأراضينا تكاد تكون يومية».

وتشتمل الملحمة بصمت العظماء دون أي بادرة يأس أو
تردد، ويستطيع رجال قواتنا الجوية في يوم ٩ ديسمبر
١٩٦٩ أن يسقطوا أول طائرة فانتوم في قتال جوى،
ويستمر التدريب والعمل والاستشهاد وصمت العظماء
حتى مجىء العيد في ٦ أكتوبر ٧٣ فتخرج التشكيلات
الجوية مخلق على ارتفاعات منخفضة متوجهة إلى أهداف

العدو الحيوة داخل سيناء وبسرعات محددة، ومن الجاهات مختلفة، وفي لحظة واحدة، كانت جميع طائراتنا فوق تلك الأهداف التي سبق تحديدها، والتدريب عليها تدريبا شاقا استمر ٦ سنوات كاملة وبضعة أشهر وأياما، ثم انقض طيارونا على أهدافهم يردون علينا «سمعوا وصفوا صادقا له في أول هذه المقالة» عندئذ فقط انكسر «الصمت اللاسلكي» الذي التزم به طيارونا منذ إقلاعهم من قواعدهم حتى وصلوا إلى أهداف العدو في أعماق سيناء، وعندئذ فقط انكسر أيضا الصمت العظيم الذي استمر ٦ سنوات كاملة.. وأربعة أشهر ويوما واحدا.. و٦ ساعات.

وهناك أيضا شهادة الفريق علاء برّكات وهو أحد أبطال الطيران في حرب أكتوبر، والفريق علاء برّكات من مواليد عام ١٩٣٥، وقد تخرج من الكلية الجوية في دفعة فبراير ١٩٥٩، وكان الرئيس مبارك يعمل بهيئة تدريس القوات الجوية منذ عام ١٩٥٣ حتى عام ١٩٥٩ وهو كبير المعلمين بها.

وقد اشترك الفريق علاء برکات في حرب ١٩٥٦ وهو يقود الطائرة «الميتيور» الإنجليزية الصنع، وخاص حرب ١٩٦٧ على الطائرة الميج ١٩، ثم اشترك في حرب الاستنزاف قائدًا للواء مقاتلات قاذفة «سوخوي».

ولقد دخل الفريق علاء برکات كلية أركان الحرب بعد حرب الاستنزاف وتخرج فيها في شعبة العمليات الجوية رئيساً لقسم المقاتلات القاذفة والتي اشتركت مع القاذفات في الضربة الجوية الأولى لحرب أكتوبر، وقد شارك في التنفيذ وأثناء الحرب، وكان يتبع المقاتلات القاذفة تحت إشراف قائد القوات الجوية الفريق حسني مبارك.

ثم تولى رئاسة أركان القوات الجوية عام ١٩٨٥، وفي منتصف أبريل ١٩٨٧ أُسند إليه الرئيس حسني مبارك قيادة القوات الجوية، ثم أصبح بعد ذلك سفيراً لمصر في إسبانيا.

ويؤكد الفريق علاء الدين برکات على أن الضربة الجوية الأولى كان لها الدور الرئيسي في الانتصار، وأن مبارك

منع تكرار كارثة الطيران عام ١٩٦٧ في حرب أكتوبر،
كما يؤكد الفريق علاء الدين بركات على أن القوات
الجوية قد لعبت دوراً مهماً وخطيراً في حرب أكتوبر،
فالذى تحقق في أكتوبر كان ثمرة عرق وجهد ودم ٦
سنوات.. فقد بدأ الإعداد للحرب بعد ١٩٦٧ مباشرةً،
فتم تصوير الأهداف المنتظر التعامل معها، حيث قام
المختصون بإعداد ماقننات لها ونماذج عن نفس الأبعاد،
وcameت القوات الجوية بإجراء تدريبات جادة وقاسية عليها
بحيث بدت أولى العمليات التي قام بها الرجال في
الحرب - وهي الكلية الجوية الأولى في السادس من
أكتوبر - تبدو لهم وقتها كما لو كانت عملية تدريبية..
فقد اعتادوا هذه الأعمال في تدريسيهم بحيث أصبح
جزءاً من حياتهم، ولعل هذا من أهم أسباب نجاح
الضربة الجوية الأولى والتي حققت حوالي ٩٦٪ من
النتائج المنشودة منها، وبناء على هذا النجاح الساحق لم
يكن هناك أى داع للضربة الجوية الثانية.
إن القوات الجوية كانت مفتاح نصر أكتوبر، فقد أتاحت

الفرصة لقواتنا البرية كى تعبير وتحتل أرضا بدون أى تدخل من القوات الجوية الإسرائيلية.

وقد أكد الفريق علاء الدين برکات أن القوات الجوية في حرب أكتوبر ١٩٧٣ قد حققت كل المهام التي كلفت بها بنجاح وفاعلية، وتمكنت من شن الضربة الأولى التي أفقدت القوات الإسرائيلية توازنها.

وأكد أن القوات الجوية قد حققت خلال تلك الحرب المهام التي كلفت بها وعلى أعلى مستويات الأداء.. فقامت جنبا إلى جنب مع قوات الدفاع الجوى لحماية مجالنا الجوى وقواتنا بمسرح العمليات والتصدى للسلاح الجوى الإسرائيلي الذى كان يطلق عليه ذراع إسرائيل الطويلة حيث أمكن شل فاعلية هذا السلاح، كما قامت القوات الجوية بتقديم المعاونة الجوية الفعالة للقوات البرية والبحرية سواء فى شكل معاونة جوية نيرانية بمحاجمة أهداف العدو، أو معاونة فى مجال نقل القوات المنقولة جوا، أو معاونة تلك القوات بإمسدادها بمعلومات الاستطلاع الجوى، والعلامة البارزة هنا أن

القوات الجوية خلال تلك الحرب وتحت قيادة الرئيس محمد حسني مبارك، وفي ظل الحماس الفياض لرجالها كانت تطالب دائماً ب المزيد من المهام والجهد. وإيماناً من القيادة السياسية والعسكرية للدور الحاسم للقوات الجوية فقد حظيت قواتنا الجوية منذ عام ١٩٧٣ باهتمام بالغ لدعم وتطوير قدرتها سواء في مجال التزود بطائرات وأسلحة حديثة أو تطوير برامج التدريب والإعداد للطيارين والفنين والإداريين بما يجعل تلك القوات قوات عصرية وقادرة على القيام بدورها المرسوم في إطار استراتيجية جيتنا العسكرية بفاعلية ونجاح.

وأخيراً فإن هناك شهادة الفريق طيار أحمد نصر قائد القوات الجوية.

والفريق طيار أحمد نصر قائد القوات الجوية كان في حرب ١٩٦٧ قائد السرب (الميج ٢١) في قاعدة «إنساص» الجوية.. أما في حرب الاستنزاف وفي حرب أكتوبر ٧٣ فكان قائد الماء الجوى الميج ٢١.

وقد تخرج في الكلية الجوية المصرية دفعة فبراير



الرئيس حسني مبارك والفريق طنطاوى وزير الدفاع والفريق طيار محمد نصر قائد القوات الجوية فى احتفال تخرج دفعة جديدة من الكلية الجوية يولو ١٩٩٣.

١٩٥٦ ، وبعد تسعه أشهر خاض معركة ١٩٥٦ كطيار مقاتلات.. كما قاد الميج ١٥ والميج ١٧ ، وفي حرب يونيو ١٩٦٧ قاد الميج ٢١ وفي حرب أكتوبر قاتل معاركه بالميج ٢١ .

وقد قاد الفريق أحمد نصر أول لواء جوى من الطائرات الفاتحوم التى حصلنا عليها من أمريكا، ثم تدرج فى المناصب العسكرية القيادية حتى أُسندت إليه رئاسة كل من شعب التدريب والتفتيش والعمليات بالقوات الجوية. وفي ١٥ أبريل عام ١٩٨٧ اختير رئيسا لأركان القوات الجوية، وفي ١٧ أبريل عام ١٩٩٠ أصدر القائد الأعلى للقوات المسلحة حسنى مبارك قرارا بإسناد قيادة القوات الجوية المصرية إليه.

وقد أشاد الفريق أحمد نصر بكماءة النسر المقاتل المصرى في حرب أكتوبر والتي كان من شأنها انتزاع ثقة العالم فيه.

وقد أشار إلى تحطيم الأرقام القياسية في الحرب فكان معدل طلعات الطيار الواحد ٦ طلعات على حين يبلغ أقصى معدل ٣ طلعات فقط.

كما أكد على أن الطيار المصري نجح في إسقاط طائرتين معدتين في طلعة طيران واحدة.. وأن هذه الكفاءة حققت ٩٨٪ من المستهدف في الضربة الجوية الأولى في حرب أكتوبر مما دفع القيادة إلى إلغاء الضربة الثانية التي كان مقررا القيام بها بعد ساعتين من الضربة الأولى.

* * *

وبعد ...

فحين تأتي الذكرى العشرون على حرب أكتوبر ١٩٧٣، وفي تمام الساعة الثانية وخمس دقائق ظهرا، سوف يستعيد الرئيس حسني مبارك ذكريات الفريق حسني مبارك واللحظات المجيدة في تاريخ مصر .. ضربة الطيران المصري في أكتوبر .

وسوف يتساءل الرئيس بينه وبين نفسه ..
لماذا لا تتكرر الضربة الجوية في أكتوبر .. في كل المجالات !

لماذا لا تكون هناك ضربات أخرى ضد الإرهاب ..
والتطرف والتضخم ومشاكلنا الاقتصادية التي تزايدت
عبر عشرين عاماً؟

وسوف يبحث الرئيس عن إجابة ..
ونحن مسئولون جمِيعاً معه في البحث عن الإجابة .. وأن
نشاركه في تحقيقها وترجمتها إلى حيز الوجود ..
فما أُحْوِجنا إلى «طَلْعَة» حضارية جديدة
تعبر بمصر إلى المستقبل المشرق!

محمود نویزی

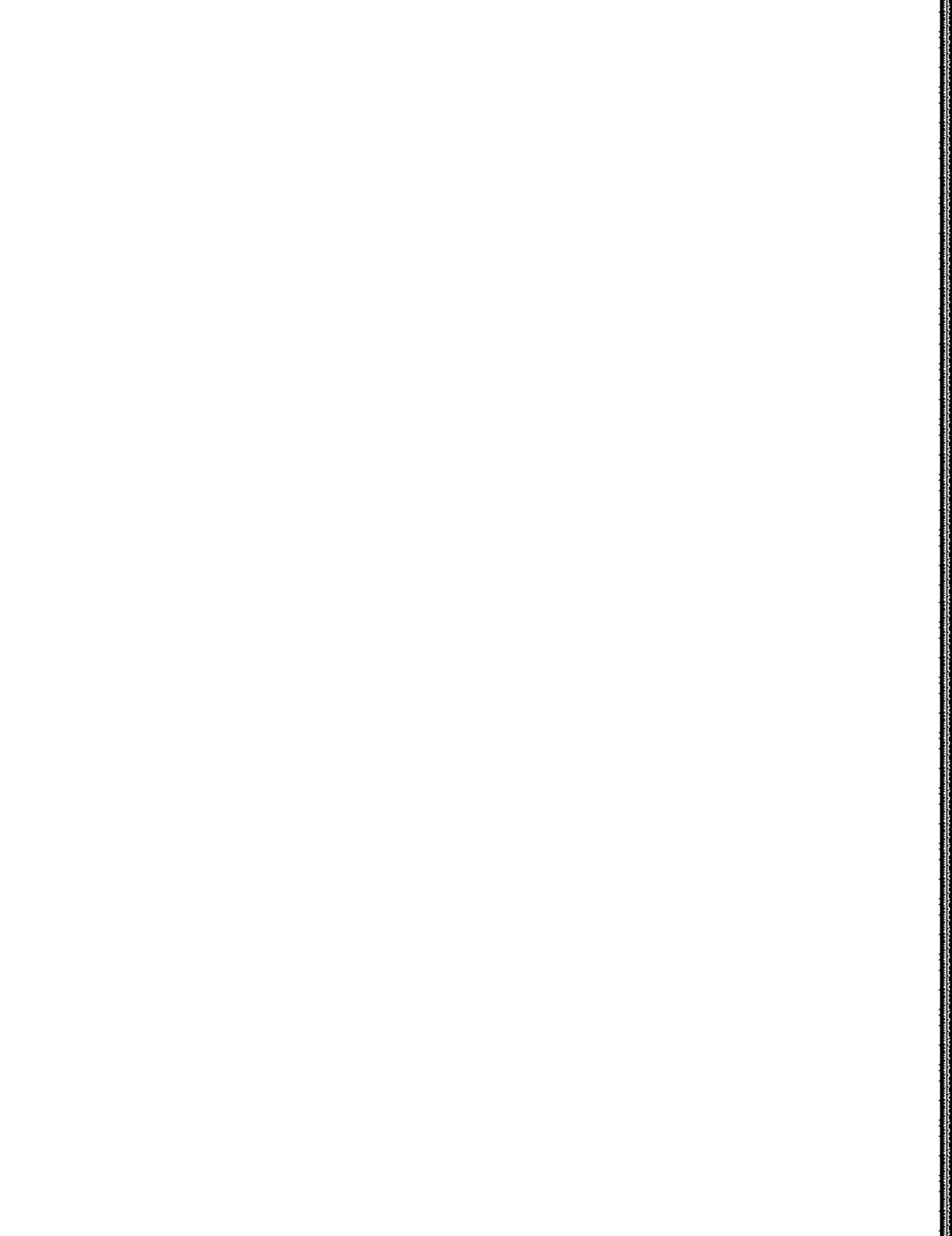


الفهرس

٤ <u>مقدمة</u>
٩ <u>الفصل الأول</u>
٢٥ <u>الفصل الثاني</u>
٥٩ <u>الفصل الثالث</u>
١٠٣ <u>الفصل الرابع</u>
١٤٩ <u>الفصل الخامس</u>

رقم الابداع ٩٣ / ٨٨١٥
I.S.B.N. 977-264-189-5

مطابع دار المعرفة
مهندس يوسف عز العاشر من رمضان



هذا الكتاب

كيف التقى أنور السادات بحسني مبارك لأول مرة عام ١٩٥٠ في مطار العريش؟! وماذا دون السادات في أجندته الصغيرة عن الطيار الملازم ثان حسني مبارك؟! وما هو الحوار الذي دار بين الرئيس السادات وحسني مبارك قبل أن يعينه نائباً لرئيس الجمهورية؟! وكيف تلقى حسني مبارك هذه المفاجأة؟! وماذا كان رده على السادات؟! وأين كان اللواء طيار حسني مبارك يوم ٥ يونيو ١٩٦٧؟! وما هي المهمة التي كان مكلفاً بها؟! وما هي أسباب النكسة من وجهة نظر حسني مبارك؟! وكيف هزم حسني مبارك إسرائيل جوياً بالטלيفون قبل حرب أكتوبر؟! وكيف رد حسني مبارك الصاع صاعين لإسرائيل بعد أن احترقت طائرة العدو بمجالنا الجوي عند مطار «السخنة»؟! ولماذا تم إلغاء الضربة الثانية التي كان مقدراً أن تحدث بعد ٢٠ دقيقة من الضربة الأولى؟! وكيف استطاعت الطائرة الهليو كيتر المصرية أن تسقط الفاتحون الإسرائيلي في سابقة لم تحدث في تاريخ الحروب العسكرية؟! وما هي شهادة الفريق محمد على فهمي قائد قوات الدفاع الجوي في أكتوبر عن الدور الحقيقي لحسني مبارك في الضربة الجوية لحرب أكتوبر؟! كل هذه الأسئلة الهامة وغيرها يجيب عليها هذا الكتاب الذي بين يديك للكاتب الصحفي القدير محمود فوزي .

«الناشر»

To: www.al-mostafa.com