



تقدم

قصة / اللواء طيار أحمد الجواهرجي

الجزء الأول



**إنه احد الطيارين الأكفاء الذين طاروا علي القاذفه تي يو 16 وقام بمهمات عديده في
حرب اليمن ومهمه رئيسية في حرب اكتوبر**

ويكل أسي ننشر هذا الحوار مع سيادته بعد ايام من وفاه البطل وكنا قد نشرناه في موقعنا القديم وحصل علي اعلي مشاهدات في الموقع لما بالموضوع من اسرار ولتواصل سيادته مع اعضاء الموقع في حوار متصل بين سيادته وبين الاعضاء - نسألکم الفاتحة لسيادته فهو من الشخصيات التي تحبها من اللقاء الاول

الكلية الجوية

إلتحقت بالكلية الجوية سنة 1960، و تخرجت و أنا عمري عشرون سنة و كنت الأول على الدفعة فى الطيران و الثانى فى الترتيب العام (الدفعة 14 طيران) و تم توزيعى على تشكيلات القاذفات، و لها حكاية.

عاده من يوم إنشاء كلية الطيران و حتى الآن دائما أول الطيران يتم توزيعه على المقاتلات، و قد فوجنت قبل التخرج بحوالى شهر (وأنا فى نهائي) سنة 63 بطائرة ضخمة كبيره جميله شكلها مربع تهبط عندنا فى قاعده بلبيس وعندما تسائلنا عنها، أخبرونا بأنه قائد لواء القاذفات TU 16 المقدم / محمد حسني مبارك، جاء لنتقي الطيارين اللذين سيتم ضمهم تحت لوائه فى القاذفات (كانت الـ TU 16 وصلت مصر عام 62)، و بعد أن إنصرف، أستدعاني مدرسي و قائد السرب وقال لى (إنت أول الدفعة و حسني مبارك حياخدك فى القاذفات)، فحزنت جداً و توجهت إلى كبير المعلمين أساله (حصل كذاو كذا)!!! قال لى بالفعل هو محتاج طيارين مستواهم فى الطيران عالي وهو كان مدرس فى كلية الطيران وجاء لكى يختار أسماء الطيارين اللذين سيأخذهم وكان إختياره اول الدفعة هذه السنه وقال لى "إنت مستواك مرتفع" ومستقبلك فى المقاتلات "FIGHTERS" وما الداعي لذهابك لتشكيلات القاذفات؟.

والدي لواء طيار/ محمد صادق الجواهرجي تقلد عده مناصب.

قائد لواء لانكستر (قاذفات) / قائد لواء الكوماندو (مواصلات) وبدأ حياته فى سلاح الطيران الملكى فى أسراب الجلاديتور (المقاتلات)، وفى فتره تخرجى كان رئيس شعبة العمليات فى القوات الجوية (رئيس شعبة العمليات فى الوقت ده كان الكل فى الكل) وأشار علي كبير المعلمين بأن أطلب من الوالد التدخل فى أعاده توزيعى والموضوع لن يكلفه سوي مكالمه تليفونيه، فذهبت إليه و أخبرته بما حدث ((تم توزيعى على القاذفات و مش ده مستقبلي..)) وفوجنت به بيقول لى "أن الخيره فيما إختاره الله" و نصحني "إن ما يريد الله هو ما سيكون و ليس ما تريده أنت فلا تحاول إن تسيطر أنت على قدرك دعه لأنه ملك لله. الله يرحمه.

وتلك كانت بدايتي مع القاذفات

أذكر بعض من كانوا معي عام 63 اللى تم توزيعهم على القاذفات مباشره (رفعت الجميل / محمد سالم / عادل سلامه) الى تى يو 16 (محمد كريدى / يوسف رحمى / حسن صقر) اليوشن 28 توجهت إلى قاعده غرب القاهره وأنضمت الى لواء القاذفات.



لمن يهيمه بعض المعلومات عن الطائرة تي يو 16 قاذفه

يتشكل طاقم الطائرة من 6 أفراد:-

طيار أول // مساعد طيار // ملاح اول // ملاح ثاني // فرد إتصالات (لاسلكي) // مدفعي

الكابتن:-

قائد الطائرة وهو الأمر النهائي لكل من بالطائرة، و المقترض علمياً أنه على علم بكامل العمل بالطائرة من كافة أجهزتها إلى وظيفة كل فرد من الطاقم المصاحب، فلا بد له من أن يكون ملماً بكل ما يدور بداخل الطائرة من ادق الأمور إلى أعقدها وهو المسؤول الأول.

مساعد الطيار:-

يساعد الكابتن في إدارة أنظمة الطائرة (أكسجين / ضغط / وقود / إتزان / وهكذا) .

الملاح الأول:-

إيصال الطائرة للهدف والقيام بعملية قذف القنابل واستخدام الرادار والأجهزة المساعده لتنفيذ الطلعه بنجاح.

الملاح الثاني:-

مساعد الملاح الأول ويقوم بعمل الملاحة كاملاً بغرض المراجعة المزدوجة والتأكد من تطابقها وللتنبيه في حال ظهور أخطاء. كما أنه يقوم بتوجيه المدافع أعلى الطائرة (في الطراز TU16-KS يضاف إليه مسئولية رادار توجيه وإطلاق الصواريخ وتتم عملية الإطلاق إما عن طريقه أو عن طريق الكابتن كما سيحدد سلفاً).

فرد اتصالات (لاسلكي):-

القيام بتحقيق الأتصل اللاسلكي مع القاعده الأم وتوجيه المدافع الموجوده أسفل الطائره.

المدفعجي:-

يوجد 4 مراكز للمدفعية بالTU16، و بكل مركز 2 مدفع مزدوج 23 ملم، و توزيعها كالتالي مركز بالأعلى و مركز بالأسفل و مركز خلفي ومركز امامي، يتحكم المدفعجي في الثلاث مراكز العلوي والسفلي والخلفي أو في مركزين بالتبادل مع اللاسلكي، أو منفرد كما ذكر سابقا أما المركز الرابع الموجود بمقدمة الطائرة فهو من إختصاصات الكابتن و لا يستخدم عادة لما يحتاجه من القيام بمناورات يصعب عملها بالطائرة .

يتكون اللواء من سربين (السرب 22 تى يو16 قاذفات به 20 طائرة وسرب آخر ...لا أذكر رقمه KS 20 طائره ..)

كنا سبعة طيارين جدد وانعقدت فرقة لنا لدراسه الطائره و تعامل معنا المقدم حسنى مبارك على أننا مازلنا فى كليه الطيران محاضرات طول اليوم والنزول أجازات الخميس والجمعه.



TUPOLEV TU-16 "BADGER-A"

استمرت الأحوال على هذا المنوال لمدة شهرين متتاليين في محاضرات مكثفه جدا.

كل المحاضرات تخص فقط الطائره تي يو 16. فهى طائرة معقده جداً وكبيره وثقليله وذات حجم كبير. و لا يوجد فى الطاقم "مهندس طيارين" برغم أنه جميع الطائرات اللتى فى حجمها فى العالم يكون فيها مهندس مختص ما عدا الـ تي يو 16 العبء كله على الطيارين، فيتوجب عليك أن تكون على إلمام تام بكتاب الطائره وهو كبير جدا وحجمه مذهل، و دخلنا مرحلة الإختبارات النهائيه وحصلت على 93 % وعندما عرف قائد اللواء حسنى مبارك بهذه النتيجة لم يصدق أن هناك طيار صغير ممكن من أول أمتحان يحصل على تلك الدرجة العاليه و قرر أعاده الأمتحان (لكي تعرف ما يتسم به من عناد) و حدث ما يأتى:-

استدعاني فى مكتبه .. و قال لي ((يعني إيه تجيب 93 % — لا فى مصر ولا فى الإتحاد السوفيتي حد فى الطياره دي يجب 93 % " من أول أمتحان؟؟؟))

أتذكر هذه القصة تماماً فقد كنت في مكتبه الساعة 9 صباحاً وطلب مني الجلوس على طاولة الأتجماعات وأحضر كتاب الطائره و طلب مني الكتابه "إكتب ... السؤال الأول . الثاني . الثالث . الرابع حتى وضع عشر أسئلة!!!! و طالبني بإجابته الأسئلة.

طبعا في مكتب قائد اللواء هناك حركه مستمره من ضباط تدخل لاستكمال اوراق ومكاتبات واوامر مستمره وضجيج وتليفونات وأصوات طوال الوقت.

إستمر الأمتحان من الساعة 9.00 صباحا تقريبا حتى الساعة 1.30 ظهرا. وعندما فرغت من الإجابته طلب حضور كلا من "الرائد طيار مهندس/ منير السيد والرائد مهندس جمال إسماعيل، أساتذتنا اللذين درسوا لنا الطائره" و طلب من كلاهما إستلام أوراق الإجابته خاصتي وأمرهم بتصحيح اللإختبار من مكانهم وإعلان النتيجة من فورهم !.

إستمرت عمليه التصحيح قرابه الساعه حتى فرغوا منها و وضعوا الأوراق أمامه وكانت النتيجة 96 %

وبدهشه قال لي .. ((لأنك حصلت على هذه النتيجة ستكون ضمن طاقمي، وأنا عندي طلعة ليلية انهارده اختراق ضاحيه .. لمدة 3 ساعات و ستطير معي)).

ولم اكن حتي ذلك الوقت قد دخلت الطائره او اقتربت منها وكنت لا أراها الا وهي على الترمك.

وأمر الرائد طيار منير أن يصحبني الى الطائره لاعطائي فكره عن كابينه القيادة ((واقلع هو بالطائره ثم سلمها لي لاستكمال الرحله الطويله وحاولت خلال الطلعه التحكم فى الطائره فى وضع الطيران الأفقى المستقيم ولكن للأسف لم استطع وكل ما يتغير الاتجاه او الأرتفاع يقوم بتصحيح الوضع!!!!!!)) ((لاهو زهق ولا أنا عرفت اضبطها لمدته حوالى 3 ساعات)). و هنا يتضح مقدار ما كان يملكه من الصبر ..

طبعا الفرق بين الطيران على الطائره اليك 18 فى الكليه والنقله مباشره الى التى يو كانت مثل قياده سياره صغيره ثم بعدها شاحنة بمقطوره.

حرب اليمن

سنة 1962 سافر الى الأتحاد السوفيتى أربعه طيارين للحصول على فرقه طيار أول على الطائره التى يو 16 و هم (حسنى مبارك & أسامة صدقي & كمال درويش & فوزى شعبان) وبعد عودتهم الي مصر تم عمل فرقه للطيارين من الأليوشن 28 للتدريب على التى يو 16.

وبدأت حرب اليمن والطائره جديده وخبره الطيارين عليها قليله وكانت أغلب الطلعات اللى تطلب لقتل أهداف فى اليمن يقوم بها حسنى مبارك.

سنة 65 تقرر تمرکز طائره واحده فقط فى مطار الحديده وكان حجم المطار صغيرا، لأنه عباره عن ممر واحد طوله 3 كم وعرضه لايزيد عن 30 متر ولا يوجد فى المطار ترمك لانتظار الطائرات!!! مجرد منطقه انتظار فى آخر الممر من كل ناحيه وكنا بعد الهبوط نضع الطائره فى اول الممر من جهه الهبوط والأقلاع عكس الهبوط وهكذا.

تم تعييني ضمن طاقم الرائد ط / عثمان الجندي للذهاب الى اليمن سنة 1965 وبدأنا في طلعات قذف الأهداف التي تطلب منا لو كانت محدده على الخرائط وأما إن لم تكن محدده فكان الأسلوب المتبع هو القيام بطلعه استطلاع بطانته اليوشن 14 ومعنا الدليل (و هو شخص يمني) يوجهنا الى الهدف ومعه الملاحين!! طول الطريق يشير لهم على الخرائط لتحديد خط السير (طريقه بدائيه للغاية) !!

وبالنسبة لتلك الفترة فهناك حادثتين يعتبرتا من أهم الأحداث التي واجهتها أثناء الطيران باليمن فبالرغم من تعدد الطلعات وكثرتها إلا أن هاتين الحادثتين ظلا في ذاكرتي ولا أستطيع أن أنساهم.

الطلعة الأولى:-

كانت طلعه لضرب قرية تبعد حوالي 150 كم شمال صنعاء وكانت الحمولة 18 قنبلة زنة 500 كيلو وقيل لنا أن هذه القرية أحد منابع الثوار. وتقع بين جبلين ملتحمين معاً أشبه ما يكونا بالحضن الذي يحتضن القرية بداخلة (عملية القذف تكون على ارتفاع 6 كم ونقوم بعمل عدة دورات حتى نصل في أحدها إلى الوضع الأمثل الذي نتحقق معه أهداف المهمة دون إهدار للقنابل) في أول دورة ضربنا قنبلتين أصابوا طرف الجبل ولم يكن لهما أي تأثير يذكر، وندور لثاني دورة قنبلتين أيضاً ولم يصيبا القرية أيضاً، ونظراً لعدم وجود مدفعية مضاده للطيران أو أية دفاعات جوية على الأرض فقرر عثمان النزول بالارتفاع لأقل ارتفاع ممكن، فقد أهدرنا 4 قنابل دون تحقيق أية نتائج من إجمالي 18 قنبلة فتوجهنا بارتفاع 100 متر فقط من قمة الجبل بحيث تكون القرية أسفلنا بحوالي 400 إلى 500 متر كحد أقصى ونفتح باب القنابل و نضرب باقي القنابل ال 14 جميعها دفعة واحدة - و قد كانت حركة متهورة إلى حد ما (في الأحوال العادية يتم قذف القنابل على ارتفاع آمن للطائرة بحيث تكون في موقع بعيد عن تأثير الانفجارات أو أن تكون القنابل مجهزة للانفجار المتأخر لو ارتفاع القذف منخفض لضمان سلامة الطائرة) إلا أنه في هذا الإرتفاع المنخفض جدا كانت سرعة وصول القنابل إلى الهدف تتوازي مع سرعة الطائرة و لم نتمكن من مغادرة الموقع قبل بداية الانفجارات التي لم تكد تبدأ إلا وأصابت الطائرة الإرتجاجات العنيفة وأصبح التحكم بها غاية من الصعوبة (كما لو أصابها مس من الجن ، ويستمر من الله مرت هذه الطلعة بسلام (واضح أن القنابل كانت بدون وسيله الانفجار المتأخر) و بعد الهبوط أكتشفنا اصابتنا بشظية في الماكينة اليسرى يفصل بينها وبين خط الوقود الرئيسي المغذي للمحرك مسافة 2 بوصة، رينا ستر.

الطلعة الثانية:-

الأسلوب المتبع في تحديد الأهداف

في اليوم السابق للطلعه يتم الأتصال بنا من غرفه العمليات ويتم تحديد الطلعات و الأهداف وفي بعض الحالات كان يطلب قذف أكثر من هدف في الطلعه الواحد.

كان الهدف قلعه حصينه بها قوات معاديه ومحققه خسائر كبيره في قواتنا تقع القلعه شرق بلده تسمى ميدي بحوالي 30 الى 40 كيلومتر، وقد كانت المرة الأولى التي طلب أن تكون القنابل 2 قنبلة زنة 3 طن للواحد وذلك لضروره تدمير القلعه!!!!!! السخيف في الموضوع أنه كان يوم العيد الكبير و كان تحديد قياده ضرب الهدف أول ضوء!!!!!! ولك أن تتخيل شعورنا كبشر أن نضرب مسلمين وقت صلاه العيد.

المهم أن الأوامر لازم تنفذ ... لتقليل الخسائر في قواتنا. ((كل اللي قدرنا نعمله أننا أخرجنا الأقلع الى الساعة 8 صباحا بحجه وجود ضباب كثيف على المطار (في الحقيقة الجو كان رائع) وذلك لتفادي الخسائر البشريه.

وصلنا فوق الهدف حوالى الساعة التاسعة والنصف ومررنا بأول دورة و ثاني دورة و تكررت الدوروات حتى يحدد الملاح اللحظة المناسبة للضرب ومن ثم ضربنا اول قنبلة ولم تصب القلعة وشاهدنا القنبلة وغلالة الغبار التي أطلقتها عقب انفجارها و كانت تشبة الغللة التي تطلقها القنبلة الذرية (المشروم / عيش الغراب) لكبر حجمها وفي ذات الوقت أخطرتنا القوات الأرضية بالأسفل بأن القنبلة لم تصب الهدف فهدأناهم وأخبرناهم بأننا نمتلك قنبلة أخرى وسنعيد الكرة وتعددت الدوروات مرة أخرى لتعيين الهدف والتصويب عليه بدقه دون خسارة القنبلة الثانية والأخيرة، وبتوفيق من الله ضربنا القنبلة فسقطت داخل القلعة وتم تدميره بصورة كبيرة.

وبذلك انتهى دوري في حرب اليمن لأعود الي مصر الي تمركز لواء القاذفات في قاعده غرب القاهرة الجويه.

انتقال السرب الي قاعده بني سويف الجوية

في أحد الأيام هبطت طائرة اليوشن 14 فى قاعده غرب القاهرة لتقل كلاً من قائد اللواء/ حسني مبارك وقائد السرب/ كمال درويش (السرب 88 / تغيير رقم السرب من 22 الى 88) بغرض الذهاب الي قاعده بني سويف الجويه وهى تحت الأنشاء و عند عودة قائد السرب توجهنا إليه لسؤاله عن قاعده القاذفات الجديد ووصفها بأنها قاعدة جيدة ولها ممر جميل طوله أكثر من 3 كم وعريض بخلاف ممر غرب القاهرة حيث كان به العديد من المشكلات ، أما المباني وميس الطيارين والتلقين للمحاضرات فجميعها تحت الإنشاء.

بعد هذه الواقعة بحوالى 15 يوم إلى شهر تقريباً تأتي التعليمات بانتقال سرب كمال درويش بكامله ليتمركز ببني سويف!!!!.

إستعجب كمال درويش لإدراكه بعدم جاهزية القاعدة وطلب طائرة اليوشن 14 ليتوجه إلى القاعدة ليعاينها وعند عودته كان تعليقه بعدم صلاحية المطار لهبوط الطائرات الـ TU16 عليه في الفترة الحالية، ولكن التعليمات قد صدرت بالتنفيذ فوراً!!! وكان اعتراضه أساساً على عدم وجود برج مراقبه ولا أماكن للأعاشه وكانت أسلاك الهاتف ممدده على أعده بأول ممر الإقلاع.

اخبونا انه أول من سيهبط وبعد هبوطه سيتحرك لأول الممر ليقوم بدور برج المراقبه لتتم عملية الهبوط تباعاً وأكد علينا من ضروره الهبوط بعد الثلث الأول من الممر لتفادى سلك التليفون ؟؟؟؟؟.

و هبطت الست طائرات تباعاً، وفي هذه الطلعة لازمني مدرس نظراً لقلّة خبرتي لنكون 2 كابتن على متن الطائرة وفي اليوم التالي كررنا نقل باقى الست طائرات.

كنا نقضي أسبوعاً كاملاً في المطار وننزل أجازه يومي الخميس والجمعة. كانت المعيشة بعنبر الجنود ما بين الطيارين ومساعديههم والملاحين وكافة الأطقم حوالى 28 أو 29 فرد في عنبر واحد، مما اضطرنا لجعل الأسرة متلاصقة، و كثيراً ما كنا نصحى بالليل على صراخ أحد الأفراد نتيجة لسعة عقرب، لأن المطار ملئ بالعقارب وكنا نتغلب على ذلك بوضع أرجل الأسرة في أنية مملوءة بالماء حتى لا تستطيع العقارب الوصول إلينا، وقبل النوم مباشرة كنا نحرض على التأكد من خلو الأسرة والمفروشات والأغطية من أي شي، فكانت حياتنا عبارة عن مأساة حقيقية.

طبعاً فى أول أجازه ذهبت للوالد أستفسر منه على سبب ذهابنا الي بني سويف والمطار غير جاهز على النحو السابق شرحه.

وقال لي بأن المشير عبد الحكيم عامر سأل مدير مكتبه و كان طيار (مقدم طيار فخر الأسلام على ما أذكر) عن اخبار مطار بني سويف، فأخبره بأنه تمام، فأعاد سؤاله عن إذا ما كانت قد توجهت القاذفات إليه أم ما زالت بغرب القاهرة؟ فأخبره بأنها إنتقلت إليه بالفعل !!!.

وهو ما لم يكن قد حدث فعلا فالمطار لم يكن جاهز بعد ولا القاذفات قد تمركزت به، وعندما أتصل هذا المسؤول بالقوات الجوية ليسأل عن تمركز القاذفات ببني سويف، بهتوا من سؤاله فأخبرهم بأنه قد أعطي تمام للمشير بتمركز القاذفات ببني سويف وجاهزية المطار، وعليه يجب عليهم ان يتمركزوا فوراً ببني سويف ((عشان منظره قدام المشير يكون مضبوط، طبعا آخر تهريج وتدل الواقعة دي على مدى سوء التخطيط في القوات المسلحة في ذلك الوقت)).

إنتقلنا إلى بني سويف بناءً على ما حدث و بلا أي داع يذكر، فالمطار لم يكن قد تم جاهزيته نهائياً، وإستمر وضعه على هذا الحال لمدة ستة اشهر تاليه، يتمركز به 12 طائره TU16 ولم يكن قد تم الإنتهاء من برج المراقبة فلم يكن بني بعد، و أصبح لزاماً علينا في كل طلعة تدريب أن يتوجه أحد الطيارين ليستقر ببداية ممر الإقلاع ليقوم بعملية توجيهنا، وإستمر الحال على ما هو عليه حتى تحصلنا على سيارة لاسلكي للقيام بتلك المهمة بصورة بدائية، والجدير بالذكر أنه خلال هذه الفترة كانت كافة الطائرات تتمركز علي الترمك (مكان أنتظار الطائرات) في العراء متجاورة، فلا توجد لها أي حماية كالدشم أو الهناجر أو حتى دراوى؟؟

أما طبيعة تدريباتنا فتنقسم إلى يومين للطيران الليلي يبدأ اليوم الساعة الثامنة صباحاً ثم يتم التلقين في العاشرة و لمدة ساعه ثم إعادة للتلقين في الساعة الثانية عشرة بعد تحضير الخرائط و المسارات الملاحيه و السؤال عن المهمة محل التدريب ، ثم التوجه لتناول وجبة الغداء في الثانية و النوم في الثالثة عصراً و بالأمر لمدة ساعتين ، و من ثم التوجه للسرب بعد الإستيقاظ في الخامسة و يتم عمل مراجعة سريعة لمدته ساعة يعقبها التوجه للطائرات في السادسة للإقلاع بعد آخر ضوء لتنفيذ المهمة التدريبية .

أما عن الطاقم فكان المدفعي و اللاسلكي من صف الضباط ، أما الملاحين فكانوا في البداية من صف الضباط ثم تمت ترقيتهم لرتب الضباط ، و كانوا من خريجي مدرسة الملاحة بقاعدة الدخيلة بالإسكندرية ، حيث يتم تخريجهم برتبة شاويش ثم تتم ترقيتهم تباعاً حتى يصلوا لمصاف رتب الضباط ، و بالمصادفة أن أول دفعة تم تخريجها من الكلية الجوية ملاحين برتبه ملازم ملاح كانت دفعتي الدفعة 14 طيران و الأولى ملاحه .

يعقب يوم الطيران الليلي يوماً للراحة بدون طيران و يوماً للطيران النهاري بإجمالي ثلاث أيام طيران أسبوعياً .

5 يونيو 1967

في أوائل شهر مايو تم رفع حالة الإستعداد للقوات المسلحة للدرجة القصوي ، و بدأت تحركات القوات البريه في سيناء و اتخذت أوضاع الهجوم لتهديد إسرائيل

(كان المقصود بهذه المناورات تغيير اتجاه التهديد الإسرائيلي الذي كان على سوريا . حسب ما قيل .)

وتم إغلاق مضيق تيران ، و في أحد الأيام صدر لنا أمر قتال بالإقلاع بالقاذفات من بني سويف و القيام بضرب ميناء و مطار إيلات مساء نفس اليوم ، و كانت قصة غريبة الشأن جداً .

الأقلاع بست طائرات و كنت سأرافق حسني مبارك كمساعد طيار في هذه الطلعة و بتشكيل (متابع) يقوده بنفسه ، توجهنا للسرب و جهزنا الخرائط و تم تحميل القنابل و التموين بالوقود و أصبحنا مستعدين بنسبه 100 % للإطلاق لتنفيذ المهمة فوراً ، و كانت مهمة ليلية ، تمت كافة الإجراءات المتبعة في هذا النوع من العمليات ، و صلت الساعة السادسة ثم الساعة السابعة فالثامنة و لم تصدر تعليمات بالتنفيذ و في الساعة العاشرة أتصل بنا العقيد حسني مبارك قائد اللواء و طلب منا التوجه للإستراحة بميس الضباط ، مع الحفاظ على تمام الجاهزية لتنفيذ المهمة فور صدور الأمر .

في حوالي الساعة الثانية عشر مساءً ، إلا و يدخل علينا الجنود في حالة هلع و صراخ يطلبون منا الإنصات لإذاعة إسرائيل ، و قد كانت إذاعة متوفرة في هذا الزمان .

نفتح الراديو على إذاعة إسرائيل فإذا بجملة يتم تكرارها

أين أنت يا مبارك ، و قاذفاتك الثقيلة؟؟!!!!!!!!!!!!!! نحن في إنتظارك!!!!!!!!!!!!!!

بالطبع مفاجأة نزلت علينا كالصاعقه ، خيبة أمل ، توجس ، ماذا يحدث ؟ ، هل هناك بيننا جاسوس ؟ هل شعبة العمليات مخترقة ؟ أم عملية تنصت على الهاتف ؟؟؟؟؟ آلاف الأسئلة حيرة

وقام مبارك بالاتصال بشعبة العمليات ليتساعل عما يسمعه بهذه الإذاعة؟؟ فردوا بأنهم يسمعون ما يسمعه ، و ينتابهم ما به ، و سيتم تباحث الأمر فوراً . و بالطبع تم الغاء الطلعه؟؟

مر علينا فتره تزيد عن 15 يوم بدون طيران وفي هذه الحاله لابد من عمل طلعه تنشيطيه لكل الطيارين (حسب التعليمات) و كل يوم يتصل قائد اللواء بالعمليات طالبا ألسماح بأنزال القنابل من 6 طائرات للقيام بطلعات تنشيطيه للطيارين و يقابل طلبه بالرفض (كل الطائرات الـ 20 محمله قنابل و الوقود كامل)

أستمر هذا الوضع حتى يوم 4 يونيه

و في هذا اليوم سمح لنا بالقيام بالتدريب فى اليوم التالى!!!!!!!!!!!!!! مليون علامه أستعجاب .

(خد بالك فى اليوم التالى) نقلع بسته طائرات من بني سويف (حسني مبارك "قائد" / / / و كنت أنا رقم 6 أحمد الجواهرجي و معى مدرس الرائد طيار/ كامل حسين) للقيام بتدريب على الطيران فى وضع مشكل أيسر.

تتابع الإقلاع بفواصل زمنى دقيقتين بين الطائرات

أقلع قائد التشكيل في تمام الساعه 9.00 بالضبط

بعده بدقيقتين رقم 2 و هكذا حتى الساعه 9.10 دخلت الممر للإقلاع كأخر أفراد التشكيل ، و ما أن بدأت أرفع مقدمة الطائرة من على أرض الممر، إلا و أجد طائرة ميراج في وضع هجوم من أعلى ، و أراها تلقي بقتابها على الممر أمام عيني و لم أكن قد تجاوزت منتصف الممر ، و أقلت بالطائرة ، و ما أن تمت عملية الإقلاع إذا بي أسمع صراخ ضابط السيطره الموجود فى برج المراقبه الرائد طيار رؤوف حلمي بأنه فيه هجوم على المطار و تم أصابه الممر الرئيسى ، و على الفور أصدر حسني مبارك تعليماته للتشكيل بالابتعاد عن المطار و الاتجاه الى الجنوب و الطيران على ارتفاع منخفض فقد كنا في طلعة تدريبيه و

لم يتم التموين بكامل الوقود و لا نحمل أية ذخائر ، و كان أدنى إرتفاع للطيران مسموح به في حينها 400 متر ، فلم نكن نتدرب على إرتفاعات أدنى من هذا ، و لكن مع الظروف الطارئة في هذا اليوم العصيب كنا نلحق بطائراتنا بإرتفاع قمم الأشجار، وإستمر هذا الوضع لعشر دقائق نتخذ نفس إتجاه الجنوب وبالطبع كل منا يطير منفرد في نفس الإتجاه، بعدها أتصل رؤوف حلمي ليوضح ما حدث، و بأن الطائرات المهاجمة قد غادرت أجوائنا وبأن الممر الرئيسي به ما بين الأربع و الخمس إصابات على الأقل و أصبح غير صالح للإستخدام في الهبوط ، و لكن الممر الفرعى سليم.

أصدر قائد التشكيل لكل الطائرات الأمر بالعودة للمطار والهبوط على الممر الفرعى وبالفعل بدأت فى الدوران فى إتجاه المطار و فى أقل من دقيقتين إلا و تعود الصيحات لتعلو بأن المطار يستهدف للمرة الثانية، وعندها لم يتأخر حسني مبارك كقائد فى إصدار أمره لجميع الطائرات بالتوجه لمطار الأقصر، و بالفعل تم التوجه لمطار الأقصر و هبطنا بالسته طائرات.(مطار الأقصر مطاراً مدنياً ليس به أى دفاعات جويه) ، و بعد توقفنا وصلت طائرتين أنتينوف و بعدهم بقليل أربع طائرات اليوشن يليهم طائرتين مدنيتين تابعتين لمصر للطيران ، فأصبح المطار مكتظاً بكم متنوع من الطائرات (وكلها حجم كبير) .

حاولنا العثور على عربات التموين لإعادة تموين الطائرات فى أقل وقت ممكن فأخبرونا بأن جميع العربات خارج المطار عدا عربة واحدة معدة لتموين الطائرات المدنية ، و لإختلاف طريقة التموين فكان خرطوم الإمداد بالوقود أقصر من أن يصل لفتحات التموين الموجودة أعلى الأجنحة ، بخلاف فتحات التموين بالطائرات المدنية المتواجدة على جانب جسم الطائرة .

لم تنجح عملية إعادة التموين ، و أكتشفنا تواجد مدفع مضاد للطائرات فى إحدى طائرات الأنتينوف نازل من اليمن للأصلاح؟؟؟ شد إنتباهنا جميعاً حمولة الأنتينوف من ذلك المدفع ربما نستطيع إستخدامه؟؟؟؟ و لنكتشف أنه بدون ذخيره.

تم إخلاء طائرتي مصر للطيران و تم توجيههم إلى السودان ، ثم إخلاء طائرات الإليوشن 14 و توجيههم إلى الواحات الخارجة او الداخلة لأتذكر ، و ظل بأرض المطار طائراتنا الستة TU16 ، و طائرتي الأنتينوف (كلهم بدون وقود تقريباً).

فى تمام الساعه الواحده و الثلث تهاجم مطار الأقصر 3 طائرات فوتورعلى إرتفاع منخفض فى تشكيل يأخذ شكل حرف V يقومون بما يشبه الإستعراض فوق المطار ، فلا يوجد ما يستطيع إيقافهم أو إعتراضهم ، و لا بيد أى منا ما يمكنه من عمل شئ على الإطلاق ، و تريض على أرض المطار الفرائس الضخمه و لا يوجد من يدافع عنها .

و توالى هجمات هذا التشكيل بمنتهى البساطه ، إستمرت الهجمة الأثبه بالسيرك لمدة تتراوح بين 10 إلى 15 دقيقة .

و إنتهت الهجمة بتدمير الثمانى طائرات التي تبقت على أرض المطار، و بالرغم من ورود مكالمه لقائدنا حسني مبارك من غرفة عمليات القوات الجوية بمحاولة مغادره مطار الأقصر بأى طريقة قبل هذه الهجمة بربع ساعه ، إلا أننا لم نتمكن من ذلك فلم نكن نستطيع التموين بالوقود الازم .

بعد إنتهاء هذه الهجمة ، تم إمدادنا بأوتوبيسين لنقل أفراد سربنا إلى محطة قطار الأقصر فى الساعه الخامسة مساء ، ركبنا القطار و كان يسير لمده ساعه او ساعتين ثم يتوقف فجأه لعشر دقائق و أحيانا نصف ساعه و أحيانا يمتد توقفه لساعه و يتم إطفاء كافة الأنوار خوفاً من اي هجمات ثم يعاود المسير . و أنا أتذكر جيداً و لا أنسى ما أصابني من الضجر الشديد فى هذه الرحله لجملة أحداثها فقد كان القائد حسني مبارك واقفاً على قدميه طوال الرحله فى ممر القطار صامتاً تماماً و مشيحاً بناظريه خارج القطار ، تتضح قسما ت وجهه بالكآبه الشديده ، و أصدر أمره للطواقم بالإستراحة تماماً لطول الرحله و ما سبق و عانيناه ، و لإننا سنستأنف العمليات من فورنا بما نملكه من طائرات متوفرة فى بنى سويف فور وصولنا (على حد توقعه) ، فمننا من إستلقى على الأرض و منا من إعتلى أرفف القطار و منا من نام على الكراسي ، فقد كان قطار من الدرجة الثالثة ، و منا من

يستطيع النوم في مثل هذا اليوم و في هذه الحالة السريعة المواقف ، المتلاحقة الأحداث ، الجسيمة النتائج ، وقد أصابنا التوتر جميعا ، فمن الإرهاق الشديد ، و شدة الموقف العصيب ، و عدم تمكننا طوال تلك الفترة من الوصول لأي مأكّل أو مشرب يعيننا على الإستمرار ، فنحن في يقظة تامه منذ الساعة السابعة من صباح اليوم و إستنفذنا كافة جهودنا منذ تلك الدقيقه التي بدأ فيها الهجوم و حتى الآن .

سحابة من الكآبه الشديده تغطي جنبات القطار ، تزيد وطأتها مع إنطفاء الأنوار الداخلية ، و تكرر توقنا لمدد طويله ، و أصبحت الدنيا مظلمة في أعيننا .

حتى هذه اللحظة لم نستوعب ما حدث بالتفصيل؟؟ فكل أملنا في توفر الطائرات في باقى المطارات و نتمسك جميعاً ببصيص من الأمل بأننا حين وصولنا سنجد طائرات بانتظارنا لإستخدامها في الرد على هذه الهجمه ، فمطار بني سويف كان به حوالي 20 طائره ، لقد أقلعنا بسته منها تم تدميرهم في الأقصر ، يتبقى أربعة عشر طائره. ونعلم جيدا بأن قاعده بنى سويف عليها دفاع جوي جيد من الصواريخ و المدفعية المضاده للطائرات؟؟؟؟ .

خلال الرحلة من الأقصر توجهت لحسني مبارك لأستفسر منه عما حدث ... يا أفندم : ماذا حدث!؟

فأخبرني بأن كافة المطارات قد تم ضربها ، و صمت ، و صمتت ليعلق في نفسي ما علق

وصلنا محطه بنى سويف و نور الصباح قد سطع منذ قليل .

و كانت محطة قديمة ، رصيف عال ، و كشك خشبي مثل كشك الحديقة ، و نزلنا لميدان المحطة لنجد في إنتظارنا أتوبيس ماركه نصر ليقلنا و الأتوبيس مضروب بصاروخين أحدهما قسمه إلى قطاعين و الأخر مزق هيئته تماماً ، و تعرفت على السائق المتوقف بعيداً فهو السائق الذي يقلنا أثناء نزولنا في الأجازات ، فناديته لأسأله عن هذا الشئ الذي جلبه ليقلنا فيه ، فأخبرني بأنه الأتوبيس الوحيد الذي يتحرك - الوحيد الذي يتحرك - أين باقى الأتوبيسات؟ أين السيارات؟ أين الطائرات!؟!!

فرد : طائرات إبيبييه!!!!!! - لا يوجد سوى هذا الأتوبيس و سيارة العقيد حسني كانت بعيده عن إتجاه الضرب - كله راح يا أفندم

إستقل حسني مبارك سيارته و رحل ، و إذ بنا نستقل الأتوبيس المحطم و بالطبع كنا نعرف الطريق إلى القاعدة ، إلا أننا وجدناه يغير إتجاهه لإتجاهه أخر سألناه إلى أين تتجه بنا ؟

فأخبرنا بأن التعليمات قد صدرت لنقلنا إلى مدرسة في مدينه بنى سويف. دخلنا إلى مدرسة ثانوي ليكون الإستقرار بها ، فقد تمك القيادة الخوف علينا و الخوف من إستهدافنا تحديداً ، تم تجهيز عدده فصول من المدرسة بالأسرة ، و حال إستقرار الوضع بدأت تتواتر الأخبار بما تم ضربه هنا و هناك .

طلبنا التوجه لقاعدتنا ببني سويف لإستطلاعها ، و كان الرفض التام هو الرد ، تنفيذاً لتعليمات حسني مبارك قائد القاعدة و قائد اللواء ، و كان الطيران الإسرائيلي بهذا اليوم 6 يونيو 1967 مستمر في تدمير باقى المطارات .

وهنا لا بد أن أذكر من شاهد عيان على أحداث 5 يونيو 67 بأن القوات المسلحه المصريه بكافه أفرعها بريه و بحريه و جويه قد ظلمت ظلما بينا و نسب الها بأنها هزمت في هذه الحرب

و للتاريخ و الشهاده لله القوات المسلحه لم تحارب على الإطلاق فالقوات اللتي تمركزت في سيناء تم أعاده تمركزها (تحرك من موقع لموقع) لعدده مرات و في وقت قليل جدا مما جعلها تستهلك تقريبا (الدبابات على سبيل المثال تحركها من مكان الى مكان

لا بد أن يتم على عربات مخصصة لنقلها) و تم تحريكها على الجنزير المحدود العمر و عدم إعطاء القوات البريه الفرصه لعمل أستحكامات للمواقع و التحصين الجيد و اصبحت مكشوفه فى العراق.

القوات الجويه كل طائراتها تصطف خط واحد على الترامك و بدون أى حمايه



و الأهم من كل ما سبق أن كل الدفاع الجوى المصرى كان مقيد

(عدم ضرب أى أهداف جويه ؟؟؟؟؟؟؟؟؟) من الساعه 9 صباحا و لحين صدور موعده أنتهاء التقييد لأن السيد المشير عبد الحكيم عامر على متن طائرته اليوشن 14 متوجه من مطار الماظه الى مطار المليز (فى سيناء) و الأهم أن كل قيادات الجيش تاركة قيادتها و فى أنتظاره فى المطار ؟؟؟؟؟ و الأعب و الأعب و الأعب !!! تقييد الدفاع الجوى فى كل أنحاء الجمهوريه من المليز الى مرسى مطروح و من الأسكندريه الى أسوان ؟؟؟؟؟ شئ لا يصدقه عقل ؟؟؟؟؟

وبعدها يقول البعض أن القوات المسلحه المصريه هزمت فى 67 ؟؟؟؟

ثم صدور الأمر لكل القوات فى سيناء عند بدء الهجوم بالانسحاب السريع بدون أى تخطيط الى المضايق و بدون أى تنظيم مما جعل القوات تتجمع عند المضايق و تكون هدف فى غايه السهوله و خصوصا مع عدم تواجد اى غطاء جوى معهم ؟؟؟

مأساه من كل الوجوه مسؤل عنها قاده القوات المسلحه .

القوات المسلحه المصريه لم تهزم فى كل تاريخها ولن تهزم أبدا باذن الله و صدق رسول الله حين قال (جند مصر خير أجناد الأرض)

بعد ما كان من تدمير لقواتنا فى 5 يونيو 67 وصلت دفعة أخرى من الطائرات القاذفه و توجهنا بها إلى العراق



صوره من مدفع طائره اسرائيليه اثناء الهجوم علي قاعده بني سويف

التوجه للعراق

أقلعنا من بني سويف قبل أول ضوء باتجاه الأقصر على إرتفاع 1 كلم ، ثم عبور البحر الأحمر ، و المرور بالمملكة العربية السعودية دون أي إخطار أو إتصالات تذكر على إرتفاع 2 كلم ، و من ثم الإنحراف في إتجاه الكويت مرتفعين لإرتفاع 6 كلم في سرية تامه أيضاً و دون إخطارات أو إتصالات من أي نوع و من الكويت الوصول لوجهتنا المعلومه قاعدة الحبانية – بغداد – العراق .

إستمر هذا الوضع لعدة أيام متتالية مع إستمرار وصول الطائرات من روسيا و من ثم نقلها إلى العراق حتى تم نقل كامل اللواء إلى العراق .

و جدير بالذكر أن هذه الطائرات كانت قد سبق إستخدامها في روسيا (مستعمله) و لكنها لم تكن مستهلكة ، فقد كانت من الطائرات العاملة بالتشكيلات الروسية ، و هذا ما إعتدنا عليه من الروس فلم نكن نتسلم منهم طائرات جديدة نهائياً ، فجميع ما يتم توريده لنا من طائرات مستعملة.

كان الإستقبال في العراق في منتهى الرحابة و معاملتهم لنا كانت تتميز بالبرقي و الإحترام المتبادل ، و بعد وصولنا للعراق وجدنا أن القوات الجوية الأردنية تخلي مواقعها بالأردن لتصل إلى قاعدة الحبانية أيضاً ، و تستقر هي الأخرى.

و في حقيقة الأمر فإن قاعدة الحبانية ، تتكون من قاعدتين أحدهما معسكر جيش كبير تعسكر به فرقة بالكامل ، و بها ممر إقلاع يتمركز به سرب هوكرهنتر عراقي ، و هو الذي إنضم له السرب للأردني و كان أيضا من الهوكر هنتر ، و كان يقوم على تدريب الطيارين العراقيين و الأردنيين بهذه القاعدة مجموعة من مدربي الطيران الباكستانيين . و بالطبع نشأت علاقات وطيدة بيننا و بين الطيارين العراقيين و الأردنيين و منهم صديقي العزيز اللواء طيار الركن فاروق عبيد اللذي مازلت على اتصال به حتى اليوم.

و بجوار الحبانية كان يوجد ما يسمى البلاتوه عبارة عن طريق يصل إلى هضبة بإرتفاع 100 م و بها قاعدة للقاذفات، يستقر بها سرب قاذفات TU16 عراقي و به كان إستقرارنا الذي إستمر لما تبقى من عام 67 و عام 1968 و جزء من 69

إستمرت التدريبات و بكثافة على التشكيلات الهجومية للتدريب على الطيران المنخفض و قذف القنابل من مختلف الإرتفاعات (منخفض / متوسط / عال) التدريب على المناورات و أختراق الضاحية على الأرتفاع المنخفض جدا و كافة التدريبات تتم ليليه و نهاريه على السواء ، تدريب شاق مكثف بدأ مع وصولنا و

مضت مدة 40 يوم منذ وصولنا العراق و لم يكن أي منا قد حصل على أجازة

و في أحد الأيام هبطت طائرته أنتونوف و معها العقيد طيار أحمد عرفه ليخبرنا بأنه تعين قائد اللواء و أن العقيد طيار حسني تقرر ترقيته أستثنائيا الى رتبة العميد و نقل الى مدير الكلية الجوية.

عام 1969

خلال تواجدنا بالعراق و أثناء قيامي بأحد الطلعات للطيران الليلي ، إتصل بي برج المراقبة ليخبرني بالعودة للقاعدة فورا ، قمت بإلغاء الطلعة و أتممت الهبوط و كان ذلك في حدود العاشرة مساء ، توجهت لأحمد عرفه فأخبرني أننا في صباح الغد سنقلع بطائرتين في تمام السادسة صباحا .

فقد صدرت تعليمات بتمركز طائرتين Tu16 في مصر ، و قد قرر بأن كلانا سيقوم بهذه المهمة ، و لم أنا ؟؟؟ (لا أعلم) ، و الغريب أننا قد مر علينا سنتين في العراق تقريبا و لطول المده فقد قررت إستخدام زوجتي للإقامة برفقتي ، و قد تم توفير سكن ملائم بمنطقة العائلات و تشاء الأقدار أن نفس اليوم الذي سأغادر فيه العراق هو اليوم الذي ستصل فيه زوجتي في الحادية عشر ظهراً ، و لم يكن هناك أي وسيلة للإتصال بها في هذا الوقت ، و كانت عائلة العميد أحمد عرفه قد وصلت إلى العراق منذ شهر تقريبا ، و كان دائم التشجيع لي لإحضار عائلتي برفقتي ، فذكرته بالأمر و تناقشت معه في الأمر و بأن

زوجتي ستصل اليوم فطمأنني بالأقلق بشأنها و بأنه سيخطر زوجته للقاء زوجتي في مطار بغداد الدولي و إصطحابها معها حتى عودتهما سوياً للقاهرة ، و بالطبع كان أحد المواقف الصعبة التي عشناها في هذه الفترة .

صدرت التعليمات لنا بأننا سنتلقى إخطار بجهة هبوطنا من قاعدة بني سويف بعد الإتصال بها لاسلكياً في رحلة العودة ، قمنا بالإقلاع في السادسة صباحاً فور الإتصال بقاعدة بني سويف أخطرتنا بأن الهبوط سيكون في قاعدة أشخاص ، هل سنهبط بالـ Tu16 في قاعدة أشخاص ؟؟؟ قاعده جويه على الجبهه؟؟؟؟

أنشأنا تبعد عن خط القناة حوالي 120 كم على أكثر تقدير مما يعني انه مطار جبهه معرض للقصف الجوي المعادي في اي وقت ، و قمنا بالهبوط في أشخاص ، و خرجنا من ممر الهبوط لنتوقف بالطائرتين على المدرج الفرعية ، و كان يتمركز في القاعدة لواء ميج 21 لنجد لقاء طياري اللواء المقاتلات مندهشين بشدة من هذا المشهد ، ما الذي جاء بهذه المصيبة إلى هنا ؟؟؟ و كان من طياري اللواء (أحمد أنور – كامل المواوي(وهو زوج أختي) – و غيرهم) .و أخبرهم العقيد عرفه بأنه مستغرب أكثر منهم ؟؟؟

و بدأت تنهال التعليقات من كل نوع – يا أفندم وجود هذه الطائرات سيفتح علينا أبواب جهنم – بالطبع سنستهدف – هل ينقصنا هذا العباء ؟

فأفهمهم أنها تعليمات و قد صدرت و ما باليد حيلة .

و أخذنا الطائرات للبحث عن أي مكان نستطيع أن نواربها فيه ، و وجدنا هجر كبير نسبياً فقمنا بوضع الطائرتين بجانبه وتم التموه عليها بالشبك خوفاً من رصدها في أي عملية إستطلاع ، و بالطبع كانت عملية بدائية تستحق السخرية ، و لا يقال عليها شئ بخلاف هذا .

نحن لا نفهم سبب تواجدنا بهذه القاعدة ، و في اليوم التالي نجد سيارات محملة بالذخائر الخاصة بنا من القنابل ليتم تحميل الطائرات بها ، و تجهيزها للعمليات من وقود و خلافه .

لم نكن قد حصلنا على أية أجازات طوال فترة تواجدنا بأشخاص ، و من المواقف المضحكة أنه فور وصولي لأشخاص إتصلت بوالدي تلفونياً ليفاجئني و يتسائل عن كيفية إتصالي به من العراق فأخبرته بأنني لست بالعراق و بأنني في أشخاص ، متى وصلت لأشخاص ؟ ماذا تفعل بأشخاص ؟ زوجتك ستصل للعراق الآن و قد أقلعت طائرتها في الصباح فماذا ستفعل ؟

فأخبرته بأنه صدرت التعليمات بأعاده التمرکز ولا اعلم ما سيحدث أو ماذا أفعل!

و حتى هذه اللحظة لا أعلم سبباً لما قمنا به !!!

و كلما مرت مدة الخمسة عشر يوماً كنا نضطر لإفراغ طائرة من القنابل و تخفيض كمية الوقود للقيام بطلعة تدريبية واجبة ثم نعود لعملية الإخفاء الغربية ليستمر هذا الموقف الهزلي العجيب لمدة ثلاثة أشهر في أشخاص.