الفصل الثانى

فى ظل معاهدة الصداقة والتحالف

السياسة المصرية في ظل الوجود البريطانى بعد معاهدة ١٩٣٦

وأثرها على تأسيس واستخدام القوة الجوية المصرية حتي عام ١٩٤٥

أولا: الجوانب العسكرية للمعاهدة وطبيعة العلاقات المصرية ـ البريطانية بعد إبرامها.

ثانياً: أثر الجوانب العسكرية للمعاهدة على بناء ودور القوة الجوية المصرية قبل الحرب العالمية الثانية:

١- البعثة العسكرية وانحسار السيطرة البريطانية.

٢- مشروعات التطوير قبل الحرب.

٣- دور القوة الجوية عند الاستعداد للحرب.

ثالثاً: أثر تطبيق المعاهدة خلال الحرب على تطور واستخدام القوة الجوية المصرية:

١- أثر سياسة تجنيب مصر ويلات الحرب.

٢- أثر سياسة التعاون وتأمين القاعدة البريطانية.

٣- أثر سياسة إعلان الحرب.

الفصل الثانى

فى ظل معاهدة الصداقة والتحالف

السياسة المصرية في ظل الوجود البريطانى بعد معاهدة ١٩٣٦

وأثرها على تأسيس واستخدام القوة الجوية المصرية حتي عام ١٩٤٥

أولا: الجوانب العسكرية للمعاهدة وطبيعة العلاقات المصرية/ البريطانية بعد إبرامها:

شهدت العلاقات المصرية ـ البريطانية ثلاث جولات من المباحثات لتسوية القضية المصرية منذ صدور تصريح ٢٨ فبراير وحتي عام ١٩٣٥. وقد انتهت الجولة الأولي بين عبد الخالق ثروت وأوستن تشمبرلين بالفشل عام ١٩٢٨، نتيجة لتعسف الجانب البريطانى، الذى كان يصر علي استمرار إخضاع الجيش المصرى للسيطرة البريطانية ـ سواء من ناحية قيادته أو تدريبه وتسليحه ـ طوال سريان المعاهدة والتى كان يجرى التفاوض بشأنها، رغم عدم تحديد موعد لانتهائها(١).

أما الجولة الثانية من المفاوضات ، فهى التي جرت بين محمد محمود ووزير الخارجية البريطانية «أرثر هندرسون Arther Hendrson» فى صيف عام ١٩٢٩، على أثر التغيرات السياسية التى حدثت فى مصر منذ إعلان فشل مباحثات ثروت ـ تشمبرلين فى ٥ مارس ١٩٢٨(٢)، وتولى مقاليد الحكم فى بريطانيا، حكومة عمالية راغبة فى تسوية القضية.

---

(١) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٢٥٨ – ٢٦٣.

(٢) استقالة عبد الخالق ثروت، وتولى النحاس رئاسة وزارة الائتلاف الثالثة بعد وفاة سعد زغلول.

ثم إقالته نتيجة لانهيار الائتلاف، وتولى محمد محمود رئاسة الوزارة ليعطل الحياة الدستورية.

وقد انتهت الجولة الثانية بالتوصل إلى مشروع أقل تعسفا مما انتهت إليه الجولة السابقة، سواء ما يتعلق بتقليص دور القوات البريطانية فى حماية قناة السويس وتمركزها شرق خط الطول ٣٢ درجة أو ما يتعلق بإنهاء اختصاصات المفتش العام للجيش[١]. إلا أن الحكومة البريطانية أصرَّت على إتمام الاتفاق مع حكومة نيابية. ومن ثم، صاغت المشروع على أنه مقترحات تعرض على الشعب المصرى لتكون أساسا لمعاهدة تعقد بين الدولتين. الأمر الذى أدَّى إلى استقالة حكومة محمد محمود وتولى الوفد الوزارة، بعد حصوله على الأغلبية فى الانتخابات التى أجرتها حكومة عدلى يكن الانتقالية [٢].

ومن ثم، بدأت الجولة الثالثة من المباحثات بين النحاس وهندرسون فى ٣١ مارس ١٩٣٠. حيث نجح الأول فى تصحيح كثير من العيوب التى جاءت فى مشروع محمد محمود ـ هندرسون، سواء من ناحية تحديد أمد الوجود العسكرى البريطانى بعشرين سنة، وتركيز ذلك الوجود فى نقطة واحدة شرق القناة مع قصر مسئولية القوات البريطانية فى ضمان الدفاع عن القناة بالتعاون مع القوات المصرية، أو من ناحية تخليص الجيش المصرى من السيطرة البريطانية (المفتش العام ومعاونيه) وتواجد بعض وحداته فى القطاع الجنوبى من القناة للقيام بمهام الدفاع عنها [٣].

ورغم وصول الجانبين إلى اتفاق حول الجوانب العسكرية فى مشروع المعاهدة، إلا أن المباحثات تعثرت وانتهت بالفشل عندما اصطدم الجانبان بصخرة السودان. فبينما كان الجانب المصرى يهدف إلى الاشتراك الكامل فى إدارة السودان، كان البريطانيون على نية مبيتة للانفراد بالسودان، وحل القضية المصرية على حساب وحدة وادى النيل [٤].

وبفشل الجولة الثالثة من المفاوضات لم تُجر أى مباحثات لحل القضية المصرية حتى عام

(١) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ٢٦٩ – ٢٧٣.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٧٤.

(٣) نفس المرجع، ص ٢٧٥ وما بعدها.

(٤) نفس المرجع، ص ٢٩٤ – ٢٩٥.

١٩٣٦، باستثناء حديث إسماعيل صدقى مع «جون سيمون John Simon» فى سبتمبر ١٩٣٢ والذى لم يؤد إلى أى نوع من المفاوضات بين الجانبين (١).

إلا أن توتر الموقف الدولى عام ١٩٣٥(٢)، وخشية المصريين من المعاناة فى حرب قادمة ـ لاناقة لهم فيها ولاجمل ـ كما عانوا فى الحرب العالمية الأولى خاصة وأن البلاد كانت تُحْكم دون دستور منذ أواخر عام ١٩٣٤، فقد رأى زعماء مصر العودة إلى طريق المفاوضات الذى أوصلهم إلى مشروع ١٩٣٠ فى مفاوضات النحاس ـ هندرسون، وذلك بالاتفاق على نقاط الخلاف التى عاقت تنفيذ ذلك المشروع (٣) على أن بريطانيا كانت فى ذلك الوقت ترى أن من مصلحتها الدخول فى الحرب متحررة من أغلال معاهدة تقيد حريتها فى العمل على أرض مصر. إلا أن نشوب ثورتين عارمتين فى مصر خلال شهرى نوفمبر وديسمبر ١٩٣٥، وتوحيد كافة الأحزاب السياسية صفوفها فيما عرف «بالجبهة الوطنية» ، أجبر الحكومة البريطانية على التراجع والقبول بالدخول فى تسوية مع الجبهة الوطنية (٤).

ورغم استجابة بريطانيا للتفاوض، فإنها اشترطت لبدء المفاوضات عدم التقيد بنصوص معينه جرى البحث فيها فى مفاوضات سابقة لم تسفر عن اتفاق نهائى، ومن ثم، فإنها لاتلزم نفسها بما وافقت عليه فى مفاوضات ١٩٣٠. كما اشترطت الاتفاق على النصوص العسكرية فى المعاهدة كتمهيد للمفاوضات.

ولما كانت مصر قد تعرضت لتحذير من بريطانيا بشأن سحب موافقتها على دستور ١٩٢٣ فى حالة فشل المفاوضات، فإن قبول الجبهة الوطنية للتفاوض فى ظل تلك الشروط المسبقة،

---

(١) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩١٨ - ١٩٣٦، ص ٧٥٨ - ٧٥٩.

شهد عام ١٩٣٥ توترا فى الموقف الدولى، نتيجة للصحوة العسكرية الألمانية، وتزايد المد الفاشى الإيطالى، وقيام إيطاليا بتعزيز قواتها فى أفريقيا وغزو الحبشة فى العام نفسه. مما دعا بريطانيا إلى حشد أسطولها فى البحر المتوسط، وزيادة قواتها فى مصر، مع تحويل قاعدتها البحرية الرئيسية إلى الأسكندرية بدلاً من مالطة، وتدعيم قواتها الجوية فى مصر بدرجة كبيرة، فضلا عن إغلاق منطقة الصحراء الغربية وجعلها منطقة محرمة لا يجوز أن يطأها أحد إلا بأذن خاص من قيادة تلك المنطقة.

(٢) د. محمد جمال الدين المسدى، د. يونان لبيب، د. عبد العظيم رمضان، مصر والحرب العالمية الثانية (القاهرة: مركز الدراسات السياسيةوالاستراتيجية بالأهرام،١٩٧٨)، ص ١٥ .

(٣) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٣٣٤ - ٣٣٥.

وتحت سيف تهديدها، كان قبولاً بالتنازل عن المكاسب العسكرية التى تم تحقيقها فى مفاوضات ١٩٣٠، طمعاً فى تحقيق مكاسب سياسية فى جوانب أخرى من المعاهدة، على أسس تصريح جون سيمون لإسماعيل لصدقي عام ١٩٣٢[١].

وعلى ذلك، تم الاتفاق فى ٢٤ يوليو ١٩٣٦ على النصوص العسكرية والتى أسفرت عن تراجع فى الموقف المصرى تجاه المسائل العسكرية، نظير الحصول على مكاسب سياسية فى مسألتى الامتيازات الأجنبية والسودان [٢].

فتحول النص الذى كان يعطى كلا الطرفين ـ فى مشروع ١٩٣٠ ـ الحق في التفاوض من أجل إعادة النظر فى المعاهدة بعد عشرين عاماً من تنفيذها إلى النص فى معاهدة ١٩٣٦[٣]، على أن أى تغيير يطرأ على المعاهدة عند إعادة النظر فيها، لابد أن يتفق واستمرار التحالف طبقا لمبادىء المواد ٤، ٦، ٧ [٤]. أى أن إعادة النظر تنصب على بنود التحالف وليس التحالف نفسه، والذى عليه أن يستمر إلى ما شاء الله.

وأضافت معاهدة ١٩٣٦ حالة جديدة تُلزم مصر ـ بصفتها حليفة لبريطانيا ـ بأن تقدم لها المعونة والتسهيلات اللازمة، بما في ذلك الموانىء والمطارات وطرق المواصلات المصرية، وذلك عند قيام حالة دولية مفاجئة يخشى خطرها. وكان مشروع ١٩٣٠ قد قصر ذلك على حالتى الحرب وخطر الحرب فقط [٥].

كما قبل الجانب المصرى فى المفاوضات زيادة عدد القوات البرية البريطانية ألفى رجل زيادة عن الحد الأقصى الوارد فى مشروع ١٩٣٠، فضلاً عن إضافة منطقة البحيرات المرة إلي المناطق السابق تحديدها لتواجد القوات البريطانية فى مشروع ١٩٣٠ بجوار الإسماعلية وشمالها [٦].

---

(١) صرح جون سيمون لاسماعيل صدقى في لقائهما عام ١٩٣٢، أن المفاوضات أخذ وعطاء، وأن كل رغبات جديدة تبديها إنجلترا فى بعض المسائل فإنها تعوضها فى مسائل أخرى.

(٢) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩١٨ – ١٩٣٦، ص ٧٩٦ – ٧٩٧.

(٣) الفقرة الأخيرة من المادة السادسة عشر.

(٤) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٣٣٦.

(٥) بكر، المرجع المشار إليه، ص ٤٦.

(٦) نفس المرجع، نفس المكان.

أما بالنسبة للقوات المسلحة المصرية، فقد نُص فى معاهدة ١٩٣٦، على ربط جلاء القوات البريطانية عن مصر ببلوغ الجيش المصرى درجة الأهلية اللازمة للدفاع بمفرده عن القناة. وعند الاختلاف على تقدير درجة الأهلية المطلوبة، فقد أجازت المعاهدة التحكيم بعد عشرين عاما [١]. وهذا يعنى استمرار بقاء القوات البريطانية فى مصر لمدة ٢٠ سنة حتى لو بلغ الجيش المصرى درجة الأهلية اللازمة للدفاع وحده عن قناة السويس.

كما حرص الجانب البريطانى على السيطرة علي عملية تسليح الجيش المصرى وتقويته، باقناع الجانب المصرى بضرورة توحيد أسلحة القوات البريطانية والمصرية لسهولة عملية الإمداد والتعاون خلال الحرب [٢].

وبقبول الجانب المصرى لهذه الشروط، فإنه أخضع مسألة تقوية وتطوير القوات المسلحة المصرية لإرادة بريطانيا، كما كان الوضع قبل المعاهدة تماما [٣].

أما الجانب الإيجابى الوحيد فى البنود العسكرية للمعاهدة، فكان النص على سحب الموظفين البريطانيين من الجيش، وإلغاء وظائف المفتش العام والموظفين التابعين له. وبهذا الشكل عاد للقوات المسلحة المصرية طابعها الوطني بعد طول السيطرة الأجنبية عليها. ومع أنه لم ينص فى المعاهدة على موعد انسحاب الموظفين البريطانيين، إلا أنه كان واضحاً أن هذه الفقرة واجبة التنفيذ على أثر التصديق على المعاهدة [٤].

وبإبرام المعاهدة فى ٢٦ أغسطس ١٩٣٦، أُسقطت كافة أشكال العلاقات القديمة التى كانت تربط مصر ببريطانيا، وظهر بدلا منها علاقات جديدة تستند على نصوص المعاهدة، ، وأهداف الطرفين من تطبيقها.

---

(١) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٢٤٣.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٤٤.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) نفس المرجع، ص ٢٣٦ – ٢٣٧.

فتغير وضع مصر السياسى الذى كان قائما على أساس تصريح ٢٨ فبراير، وقام وضع جديد اعترفت فيه بريطانيا باستقلال مصر وسيادتها، وارتفع التمثيل السياسى بين البلدين إلى مستوى السفراء. كما حولت المعاهدة قوات الاحتلال إلى قوات حليفة تتعاون مع القوات المصرية للدفاع عن قناة السويس.

وبتغيُّر وضع مصر السياسى وإلغاء الامتيازات الأجنبية، تغير مركز بريطانيا فى مصر، فضلا عن تغير علاقتها بالقوى السياسية المتصارعة على السلطة، حيث طويت صفحة العداء بينها وبين الوفد، بعد أن أبرم معها - على رأس الأحزاب المصرية - معاهدة التحالف والصداقة. وانتهت بالتالى علاقة الوصاية التاريخية التى كانت تسبغها على العرش فى مواجهة القوى الوطنية (١).

إلا أن السياسة البريطانية حاولت - طوال سريان المعاهدة - استغلال التناقضات بين الوفد والقصر لإضعاف الفريقين، بالقدر الذى يسمح لها باستمرار الهيمنة البريطانية فى صورة جديدة، من خلال استعانة كل من الطرفين بها فى مواجهة الطرف الآخر. إلا أن تطور الموقف الدولى - الذى كان يسير حثيثا نحو الحرب العالمية الثانية - أصبح يحكم هذه السياسة حتى إلغاء المعاهدة عام ١٩٥١.

وبذا كانت المعاهدة والظروف الدولية توجهان العلاقات المصرية - البريطانية أكثر من خمسة عشر عاماً، كانت من أكثر السنوات حرجاً فى عمر القوة الجوية المصرية، فقد شاركت خلالها فى حربين (٢) وانعكست عليها التزامات المعاهدة ونصوصها، فضلا عن محصلة السياستين المصرية والبريطانية فى تطبيقها وهو ما يهمنا فى هذا البحث.

---

(١) د. عبد العظيم رمضان، الصراع بين الوفد والعرش ١٩٣٦ - ١٩٣٩ (القاهرة: مكتبة مدبولى، ١٩٨٥)، ص ٢٥.

(٢) الحرب العالمية الثانية، وحرب فلسطين ١٩٤٨.

ثانيا: أثر الجوانب العسكرية للمعاهدة على بناء ودور القوة الجوية المصرية قبل الحرب العالمية الثانية:

١- البعثة العسكرية وانحسار السيطرة البريطانية عن القوة الجوية:

كان الأثر الإيجابى البارز للجوانب العسكرية فى المعاهدة هو انحسار السيطرة البريطانية عن الجيش المصري والقوة الجوية الوليدة. حيث كان النص فى المذكرة الثالثة ـ الملحقة بالمعاهدة ـ على سحب الموظفين البريطانيين من الجيش المصري، وإلغاء وظيفة المفتش العام والموظفين البريطانيين التابعين له، واستبدالهم ببعثة عسكرية بريطانية استشارية (١)، يعنى إلغاء نظام الموظفين البريطانيين كأفراد يحتلون المناصب القيادية والفنية فى صلب تنظيم الجيش المصري وسلاح طيرانه، واستبداله بنظام جديد يقوم على المستشارين والمدربين البريطانيين، الذين يستفاد بخبرتهم للمدة التى تراها الحكومة المصرية ضرورية.

وهو الأمر الذى كان أفراد البعثة غير راضين عنه ـ كما سنرى ـ ومحاولين دائما التغلب عليه باستخدام نفوذهم لتطبيق السياسات التى كانت ترسمها السلطات البريطانية لإبقاء الجيش المصرى وسلاح طيرانه فى الإطار الذى يخدم المصالح البريطانية دائما، وذلك بإحكام السيطرة على عاملين من أهم عوامل الكفاءة القتالية لأية قوة مسلحة، وهما التدريب الذي أوكل إلى أفراد البعثة العسكرية، والتسليح الذى خضع لسلطة الحكومة البريطانية.

وقد حددت تعليمات مجلس الجيش البريطانى إلى رئيس البعثة العسكرية فى خطابها الموجه إليه بتاريخ ١٦ فبراير ١٩٣٧، علاقته بالقوة الجوية المصرية كما يلى:

«فى المسائل المتعلقة بتدريب القوة الجوية المصرية فإن مسئولياتك الاستشارية ستمارس من خلال كبير ضباط الطيران الملحق بالبعثة. وهذا الضابط سيرخص له بالاتصال مباشرة بالقائد الجوى العام للسلاح الجوى الملكى البريطاني (قائد القوات الجوية الملكية) بالشرق الأوسط. وسيكلف بأن يزودك بنسخ من اتصالاته مع القائد الجوى العام (قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط)، وأن يجهز تقريرا نصف سنوي عن السلاح الجوى المصرى (سلاح طيران الجيش المصرى) لرفعة ـ من خلال وزارة الحرب ـ إلى وزارة الطيران» (٢).

---

(١) بكر، المرجع المشار إليه، ص ٤٥.

(٢) بكر، المرجع المشار اليه، ص ١٢٣.

وتوضح خطابات رئيس البعثة والتقارير نصف السنوية التى كان يعدها كبير ضباط الطيران، تفاصيل التطور الذى صاحب تشكيل الجناح الجوى للبعثة وعلاقته بالقوة الجوية المصرية. كما توضح التطور فى بناء القوة الجوية المصرية وملابساته.

فمع أولى التقارير نصف السنوية، أرسل الميجور جنرال «جيمس كورنوول J. Cornwall»[1]، يشرح لوزير الطيران فى ٦ مايو ١٩٣٧، التحول الذى طرأ على أوضاع الضباط وضباط الصف البريطانيين فى القوة الجوية المصرية قائلاً: «لقد أخطرنى رئيس أركان الطيران فى يناير هذا العام ـ قبل حضورى لتولى مهام البعثة ـ أنه لم يُنظم فى المعاهدة البريطانية ـ المصرية بشكل محدد الوضع المستقبلى للضباط البريطانيين الذين يخدمون فى سلاح طيران الجيش المصري، ومن ثم، أصبح وضعهم غير مؤكَد. ولكنه سيكون مرغوبا فيه ـ فى كافة الأحوال ـ أن يبقى بعض الضباط البريطانيين فى المناصب التنفيذية لبضع سنوات قادمة. وكان هناك فى ذلك الوقت أربعة ضباط وأحد عشر من ضباط الصف البريطانيين يخدمون فى سلاح طيران الجيش المصرى.

«وعند ما حضرت إلى مصر سألت وزير الحربية عن وضع هؤلاء الضباط، فأخطرنى أن الحكومة المصرية قررت الاستغناء عن كل ضباط الجيش وضباط الصف البريطانيين العاملين مع سبنكس باشا. أما أفراد القوات الجوية الملكية فسيتم استبقاؤهم فى الوقت الحالى.

«واستمر ذلك الوضع قائماً حتى نهاية مارس ـ قبل سفر النحاس لحضور مؤتمر «منترو Montreux» عندما قررت الحكومة المصرية فجأة ولأسباب سياسية تماما، التخلص من كافة ضباط القوات الجوية الملكية باستثناء قائد الجناح «تيت Tait»، الذى وُجد أنه لا غنى عن خدماته.

«فقدمت احتجاجا فى الحال إلى كل من وزير الحربية والنحاس باشا شخصياً، موضحاً أن مثل هذه الخطوة عشية مشروع التوسع، ستؤدى إلى كوارث عديدة. وأخيراً وافق النحاس باشا على استبقاء ضابطين بريطانيين (قائد الجناح «ن. پ. ديكسون N.P. Dixon» وقائد الأسراب س.ن. ويبستر S.N. Webster»)، بشرط أن يصبحا أعضاءً فى البعثة العسكرية بشكل قاطع، ويتوقفا عن ارتداء الزى العسكرى المصرى أو ممارسة أعمال القيادة التنفيذية.

(١) أول رئيس للبعثة العسكرية البريطانية.

«وقد وضعت هذه الترتيبات موضع التنفيذ اعتبارا من أول أبريل ١٩٣٧. كما تم الاستغناء عن خدمات الضابط الرابع قائد الأسراب المتقاعد «س.ت ستوكس S.T StockS ».

«كما أخطرنى وزير الحربية فى ١٧ أبريل أنه سيتم استبقاء ضباط الصف الأحد عشر من القوات الجوية الملكية كأعضاء فى البعثة العسكرية أيضاً، على أن يرتدوا الزى العسكرى البريطانى.

«وفى الوقت نفسه، نُقل ضابط كبير من المدفعية ـ هو الأميرالاى على إسلام بك ـ من منصبه كقائد للمدرسة الحربية، وعُين مديرالسلاح طيران الجيش المصرى.

«وبذا أصبح قائد الجناح «تيت» ـ الذى رُقى محلياً إلى رتبة قائد لواء جوي ـ مستشاراً جوياً لكل من وزير الحربية ورئيس البعثة العسكرية. أما الضابط الكبير الثانى من ضباط القوات الجوية الملكية بالبعثة، وهو قائد الجناح «ديكسون» فسيعمل مستشار اً للقائد الجوى المصرى (مدير سلاح طيران الجيش المصرى)، بينما تُدَعَّم البعثة تدريجيا بما يسمح بوجود أحد ضباط القوات الجوية الملكية كمستشار أو مدرس بكل سرب من أسراب سلاح طيران الجيش المصري. وهذا سيتطلب تدعيم الأفراد البريطانيين خلال السنة المالية الحالية، بعدد ضابطين وعشرة من ضباط الصف.

«إن الضباط وضباط الصف البريطانيين يعملون الآن فى الإطار الاستشارى تماما دون أية مسئوليات أو صلاحيات تنفيذية. وبالكياسة والرغبة الصادقة من الجانبين، وبازدياد خبرة الضباط الطيارين المصريين، فإننى لا أرى سبباً يمنع ذلك النظام من تحقيق نتائج باهرة» (١).

ومن هذه الرسالة يتضح لنا ثلاثة أشياء هى:

(١) إصرار حكومة الوفد على تطبيق نصوص المعاهدة وملاحقها بالنسبة لتمصير قيادة سلاح الطيران وأسرابه ـ فى إطار سياسة تمصير الجيش ـ والتخلص من السيطرة

(١) Air 2/ 2768, 1A, Cornwall to the Secretary of the Air Ministry, Confidential letter, No. M/6, 6.5.1937, pp.1-2 (ملحق ١٢)

البريطانية عليه ـ بالاستغناء عن الضباط البريطانيين فيه، مع تحويل من ترى حاجتها إلى خبرتهم للعمل كمستشارين أو مدرسين فى إطار البعثة العسكرية البريطانية.

(٢) محاولة وزارة الطيران استبقاء الضباط البريطانيين فى مناصب القيادة التنفيذية لسلاح الطيران حتى تضمن استمرار سيطرتها عليه وتنفيذ سياستها حياله رغم المعاهدة.

(٣) رغبة رئيس البعثة العسكرية البريطانية فى إنجاح نظام العمل الجديد من خلال تعاون الجانبين خاصة وأن الجيش المصرى وسلاح طيرانه كانا مقدمين على خطة للتوسع تنفذ خلال ثلاث سنوات.

٢- مشروعات التطوير قبل الحرب:

مشروع الثلاث سنوات:

لم تقتصر التأثيرات الإيجابية للمعاهدة على انحسار السيطرة البريطانية عن الجيش المصرى وسلاح طيرانه، بل تعدتها إلى محاولة تطوير بناء القوة الجوية المصرية فى إطار خطة عامة لتطوير وتقوية الجيش، تنفذ فى خلال ثلاث سنوات. فقط تضمنت المادة الثامنة من المعاهدة مسئولية القوات المصرية فى الدفاع عن القناة بالتعاون مع القوات البريطانية المرابطة على شاطئها. بعد أن كانت مهمة هذه القوات قاصرة على الأعمال البوليسية، طبقا للتحفظات الشهيرة فى تصريح ٢٨ فبراير.

ولما كانت حكومة الوفد حينذاك جادة فى تنفيذ المعاهدة، فقد كان لزاما عليها النهوض بالجيش المصرى وسلاح طيرانه حتى يمكنها القيام بأعباء المهام الجديدة، والتى أوجبتها المعاهدة، إلا أن الأعباء الاقتصادية التي فرضتها المعاهدة على مصر ـ لبناء ثكنات ومنشآت القوات البريطانية فى منطقة القناة وطرق المواصلات اللازمة لها ـ فرضت علي الحكومة فى تلك المرحلة ـ الاكتفاء بتشكيل فرقة واحدة جيدة التسليح، مستعينة فى ذلك بخبرة قدامى الضباط وبعثة عسكرية قليلة العدد(١).

ومن ثم، تلقى رئيس البعثة العسكرية البريطانية فى يناير ١٩٣٧، خطاباً من وزير الحربية والبحرية المصرى يخطره فيه بأنه قد تقرر نهائيا أن يعاد تنظيم الجيش على خطوط الجيش

(١) المسدى ولبيب ورمضان، المرجع المشار إليه، ص ٢٠، ٣٠.

البريطاني نفسه، وأن يُبدأ برفع قوته الحالية وتسليحه إلى ما يماثله فى فرقة بريطانية وملحقاتها من القوات (١).

كما تقرر ـ كخطوة مبدئية ـ رفع قوة سلاح طيران الجيش ليكون قادراً على التعاون مع فرقه فى الميدان (٢).

ولما كان وزير الحربية والبحرية قد طلب فى خطابه المشار إليه، مشورة رئيس البعثة بالنسبة للتفاصيل المطلوبة لإعداد هذه القوة، فقد قدم جيمس كورنوول أول خطة لتطوير الجيش المصرى وسلاح طيرانه بعد المعاهدة. وقد وُضعت الخطة على الأسس التالية (٣):

(١) أن تقوم خطة الدفاع عن مصر على أساس التعاون الوثيق بين الجيش المصرى والبريطانى فى الشرق الأوسط.

(٢) ضرورة التنسيق لإعداد خطط عمليات مشتركة بين الجانبين للدفاع عن مصر.

(٣) أن تكون القوات صالحة للعمل على ثلاثة اتجاهات هى، الصحراء الغربية، وشبه جزيرة سيناء ومصر العليا، تبعاً للاحتمالات المنتظرة وقت الحرب.

إلا أن رئيس البعثة كان يرى ـ بحق ـ أن التهديد الرئيسى لمصر يكمن من اتجاه الصحراء الغربية، حيث تتربص إيطاليا للوثوب عليها. ومن ثم، تركز دور القوة الجوية المصرية ـ طبقا لمشروع الثلاث سنوات ـ فى معاونة القوة البرية الرئيسية التى ستعمل فى الصحراء الغربية، والدفاع الجوى عن القاهرة والاسكندرية (٤).

وعلى ضوء تلك السياسية الدفاعية الجديدة، أعد قائد اللواء الجوى تيت كبير ضباط الطيران بالبعثة ـ بالتشاور مع قائد القوات الجوية الملكية فى الشرق الأوسط ووزارة الطيران ـ خطة التوسع فى القوة الجوية والارتقاء بكفاءة سلاح طيران الجيش المصري كسلاح مقاتل،

---

(١) بكر، المرجع المشار اليه، ص ٥٦. ـ وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة ٩٨، ملف وزارة الحربية – مكتب الوزير، مذكرة رئاسة هيئة أركان حرب الجيش، ص١.

(٢) نفس المرجع (الأخير)، نفس المكان.

(٣) بكر، المرجع المشار إليه، ص ٥٧.

(٤) نفس المرجع، ص ٥٨ – ٥٩.

قادر على التعاون مع الوحدات البرية المصرية والقوات الجوية الملكية (البريطانية)، فى مصر. وقُدرت تكاليف خطة التوسع هذه بحوالى نصف مليون جنيه فى كل من سنوات الخطة الثلاثة. وكان مأمولا، أنه بنهاية السنة الأولى (١٩٣٧ – ١٩٣٨)، سيكون قد تم إنشاء سرب جديد من القاذفات، وزيادة القوة الجوية من ٣٨ طائرة فى مايو ١٩٣٧، إلى ٥٤ طائرة فى نهاية السنة الأولى[١].

وحتي يمكن أن نتابع تطور القوة الجوية المصرية على ضوء خطة التوسع، فإنه من الضرورى أولا التعرف على موقف هذه القوة عندما قررت الحكومة المصرية إعدادخطة الثلاث سنوات، وملامح هذه الخطة ـ بالنسبة لها ـ بشكل أكثر تفصيلا.

ويعكس التقرير نصف السنوى رقم (١)، والذى أعده قائد اللواء الجوى «تيت» عن سلاح طيران الجيش المصرى ـ ويغطى الفترة من ١ نوفمبر ١٩٣٦ وحتى ٢٦ أبريل ١٩٣٧ ـ موقف ذلك السلاح حينذاك بدقة تامة ـ ويتلخص ذلك الموقف فيما يلى [٢]:

(١) حجم القوة:

(أ) الأفراد:

١٥ بريطانى (٤ ضباط، ١١ ضابط صف)

٣٩٩ مصرى (٢٧ ضابط، ٣٧٢ ميكانيكى مدنى وعسكرى وجنود نظاميون).

(ب) الطائرات:

٣٧ طائرة (٢٢ أفرو ٦٢٦ Avro 626، ٦ دى هافيلاند إى ٣ موث De Haviland E III Moth، ٦ هوكر أوداكس Hawker Audax[٣]، ١ أفرو ٦٥٢ Avro 652، ١ وستلاند وسكس Westland Wessex، ١أفرو ٦٤٢ Avro 642).

---

(١) Air 2/ 2768, 1A, op. cit. p,2

(٢) Air 2/ 2768, 1B, Half - Yearly Report No. 1 on the Egyptian Army Air Force, 26.4.1937, pp. 1-6. (ملحق ١٣)

(٣) اشترت الحكومة المصرية، فى أوائل عام ١٩٣٧ ست طائرات هوكر أوداكس بانثر ٦ (خدمة عامة).

ديوان الملك وزارة الحربية، حافظة رقم ١٠، ملف مراسيم وبيانات خاصة بسلاح الطيران، بيان عن طائرات سلاح الطيران، ديسمبر ١٩٣٨، ص ١.

(٢) التنظيم:

يتكون تنظيم سلاح طيران الجيش المصرى مما يلى:

(أ) القسم الجوى بوزارة الحربية:

على رأسه ضابط بريطانى، ويختص ببحث السياسات المتعلقة بالتطوير والاستخدام والتعاون والتدريب، وإصدار التعليمات المتعلقة بذلك. كما يقوم القسم بإعداد الميزانية السنوية والترتيبات المتعلقة بالأمداد والمعدات الفنية والأفراد.

(ب) مطار ألماظة:

قيادة المحطة (المطار):

وتعمل كهيئة قيادة لمدير سلاح الطيران فى الوقت نفسه، ويتبعها الأقسام الإدارية والفنية ومنشآتها فى المطار.

السرب الأول: (خدمة عامة):

وعلى رأسه ضابط بريطانى (قبل تمصير قيادته في آخر أبريل ١٩٣٧) ومجهز بتسع طائرات أفرو ٦٢٦، ٣ هوكر أوداكس، ويسمح تدريبه بالتعاون مع الجيش ووحدات مصلحة الحدود.

السرب الثانى:

(القوة والمهام والتدريب كالسرب الأول)

السرب الثالث: (تدريب ومواصلات):

وعلى رأسه ضابط بريطانى (قبل تمصير قيادته فى أواخر أبريل ١٩٣٧)، ومُشَكِل من رفين، أحدهما للتدريب وبه ١٠ طائرات (٤ أفرو ٦٢٦، ٦ دى هافيلاند إى ٣ موث)، والرف الثانى للمواصلات وبه ثلاث طائرات (١ أفرو ٦٥٢، ١ وستلاند وسكس و ١ أفرو ٦٤٢).

(٣) التدريب:

وصل متوسط ساعة الطيران ٢٠٠ ساعة لكل طيار سنوياً، كما أتمت أطقم الطائرات دورات تدريب الرماية على الأهداف الأرضية، ومارس أغلب الطيارين التصوير الجوى، فضلا عن التدريب على أشكال بسيطة من التعاون مع الجيش ووحدات حرس الحدود.

ومن هذا التقرير، نري أن سلاح طيران الجيش المصري كان ـ عند إبرام المعاهدة ـ سلاحا صغيرا جيد التدريب، على حد قول رئيس البعثة العسكرية البريطانية عند تقييمه للجيش المصرى فى يناير ١٩٣٧(١).

إلا أن ذلك الحجم والمستوى ـ وإن كانا منطقيين مع عمر القوة الجوية المصرية قبل المعاهدة والظروف التى نشأت فيها آنذاك ـ فإنهما ماكانا ليرضيا الحكومة المصرية بعد إبرام المعاهدة وبعد أن أصبحت القوات المصرية مسئولة عن الدفاع عن القناة بالتعاون من القوات البريطانية، وأصبح جلاء الأخيرة عن البلاد مرهونا بوصول القوات المصرية إلى القدرة على القيام بذلك الواجب وحدها.

ومن هنا، جاءت خطة التوسع فى سلاح الطيران، كجزء من خطة الثلاث سنوات، لتطوير الجيش المصرى، والتى صدقت عليها الحكومة الوفدية. ويمكن تلخيص الملامح الرئيسية لخطة توسع القوة الجوية فيما يلى (٢):

(١) التوسع فى المدارس اللازمة لتكوين كوادر القوة الجوية المصرية كما يلى:

(أ) إنشاء مدرسة التدريب على الطيران بألماظة، بحيث تكون قادرة على القيام بإجراء التدريب الابتدائى والمتوسط والمتقدم، وإيقاف إرسال الطلبة العسكريين للتدريب فى المدرسة البريطانية فى أبى صوير.

---

(١) بكر المرجع المشار إليه، ص ٢٦.

(٢) Air 2/ 2768, 3B, Half - Yearly report No. 2 on the Egyptian Army Air Force, May to October 1937, pp.2-3.

- وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٠، ملف ٣ - ٢ / س ج، كشف بيان الطائرات التى تم شراؤها من سنة ١٩٣٧ إلى سنة ١٩٤٠، ص ٤٦.

- عابدين، وزارة الحربية، حافظة رقم ٢٥٠، ملف ١٩٣٨/١/٣، كشف رقم ٢٦، تعزيز سلاح الطيران.

وتحقيقا لهذا الغرض، تم التصديق على الاستعانة بأربعة مدرسين من القوات الجوية الملكية (البريطانية). كما تم التعاقد على شراء تسع طائرات «مايلز ماجسر Miles Majister» من انجلترا للاستعانة بها في التدريب الابتدائي. كما تقرر أن تبدأ دورات التدريب في يناير ١٩٣٨ بفاصل ستة أشهر بين كل دورة وأخرى.

(ب) إنشاء مدرسة ميكانيكا الطيران بألماظة لإعداد الكوادر الفنية اللازمة للوحدات الجديدة التي سيتم تشكيلها. وكان مقدرا بدء أولى الدورات في أوائل ديسمبر ١٩٣٧.

(جـ) إنشاء مدرسة للتسليح واللاسلكي، لإعداد أفراد التسليح والمدفعيين الجويين، وعمال اللاسلكي، وقُدِّر أن تبدأ الدراسة في تلك المدرسة مع أوائل ديسمبر ١٩٣٧.

(٢) زيادة القوة القتالية لسلاح طيران الجيش المصري كما يلي:

(أ) تشكيل سرب جديد من القاذفات الخفيفة خلال السنة المالية ١٩٣٧- ١٩٣٨. ولهذا الغرض تم التعاقد على شراء ١٨ طائرة من طراز «هوكر أوداكس Hawker AudaX» لهذا السرب، يبدأ تسليمها في أول ديسمبر ١٩٣٧.

(ب) شكيل سرب جديد خلال عام ١٩٣٨ للتعاون مع الجيش، وقد تم التعاقد على شراء ١٨ طائرة «لايسندر Lysander» لهذا السرب، بدأ تسليمها في سبتمبر ١٩٣٨.

(٣) تدعيم تجهيز مسرح العمليات من الناحية الجوية كما يلي:

(أ) إعداد مطار مجهز بالمباني والمنشآت اللازمة لتمركز سربين بعد فترة إنذار قصيرة بمنطقة مرسى مطروح، حتى يمكن تأمين التعاون مع وحدات الجيش في منطقة الصحراء الغربية والتي كان يُنتظر أن تكون اتجاه الجهود الرئيسية للجيش المصري آنذاك.

(ب) تجهيز مطار الدخلية لتمركز سرب القاذفات الخفيفة الجديدة، واستلامه من مصلحة الطيران المدني. ويبدو أن خطة التوسع والتطوير سارت بشكل مُرْضٍ طوال عهد وزارة النحاس (الرابعة) والشهور الأولى لوزارة محمد محمود (الثانية). ويعكس خطاب رئيس

البعثة العسكرية البريطانية ـ المرفق بالتقرير نصف السنوى رقم (٣) إلى وزير الطيران، موقف التطور فى القوة الجوية المصرية حتى نهاية أبريل ١٩٣٨، حيث كتب يقول:«لقد أحرز سلاح طيران الجيش المصري تقدما كبيراً ملحوظاً تحت إشراف الفريق من ضباط وضباط صف القوات الجوية الملكية، وأصبح يمكن وضعه فى الاعتبار كعامل هامٍ فى القوات المتيسرة للدفاع عن مصر» (١).

وتشير الوثائق المصرية إلى أنه تم التعاقد على الأعداد التالية من الطائرات خلال عامى ٣٧ – ١٩٣٩(٢):

٦ أوداكس بانثر ٦	(خدمة عامة)	Audax, Panther VI
١٨ أوداكس بانثر ١٠	(قاذفة خفيفة)	Audax, pantherX
١٨ لايسندر ١	(تعاون مع الجيش)	Lysander MK.I
٤٣ مايلز ماجستر	(تدريب ابتدائى)	Miles Majister
٦ فيرى جوردن	(قطر أهداف)	Fairy Gordon
١٨ جلاديتور	(مقاتلة)	Gladiator

كما قدم سلاح الطيران فى أول نوفمبر ١٩٣٨ مشروعاً لشراء ٥٢ طائرة إضافية كان بيانها كالآتى(٣):

١٨ جلاديتور (لسرب مقاتل إضافى)

١٨ بلانهيم (لسرب قاذفات متوسطة بدلا من سرب الأوداكس الذى سيتحول إلى سرب التدريب المتقدم بمدرسة الطيران).

(١) Air 2/ 2768, 5A, Cornwall to the Secretary of the Air Ministry, secret letter No. M6/4, 30.4.1938.

(٢) ديوان الملك، وزارة الحربية، حافظة رقم ١٠، ملف مراسم وبيانات ومذكرات خاصة بسلاح الطيران، بيان عن طائرات سلاح الطيران الملكى المصرى، ص ١.

(٣) نفس المرجع، ص ١ – ٢.

٣ أيرسبيد أنفوي (للنقل الجوى).

٣ أنسن (لتعليم الملاحة واللاسلكى والنقل الجوى).

١٠ أفرو ٦٢٦ (للتدريب).

ويظهر من اعتمادات الدفاع الوطني فى مشروع ميزانية ١٩٣٨ - ١٩٣٩ أنه أُدرج لتعزيز سلاح الطيران آنذاك ١,٣٢٢,١٣٢ جنيها فصلت كما يلى[١]:

٧١١,٠٩٨ جنيها لشراء ٣٦ طائرة سبق الارتباط عليها والتوسع فى إنشاء المطارات.

٥٨٠,٦٦٠ جنيها لإنشاء سربين من المقاتلات مع ما يستتبع ذلك من التوسع فى تعليم الطيران.

٣٠,٣٧٤ جنيها لإنشاء سرب لقطر الأهداف (لتدريب المدفعية المضادة للطائرات وطيارى المقاتلات).

إلا أن سياسة التوسع التى أقبلت عليها حكومة محمد محمود عامى ١٩٣٨، ١٩٣٩ بأكثر مما كان عليه مشروع الثلاث السنوات ـ بناءً على مشورة البعثة العسكرية وتلبية لمطالب السياسة البريطانية فى زيادة الأعباء الدفاعية للقوات المصرية حينئذ[٢] ـ واجهتها بعض الصعاب علي الناحيتين، المصرية والبريطانية.

فعلى الجانب المصري وجدت الحكومة نفسها غارقة فى المشاكل المالية، نتيجة للحالة الاقتصادية المتدهورة فى صيف ١٩٣٨ من ناحية، وارتفاع التكاليف الفعلية للإنشاءات والطرق اللازمة للقوات البريطانية فى منطقة القناة من ناحية أخري. حيث وجد أن هذه التكاليف ستصل الى ١٢ مليون جنيه وليس خمسة ملايين كما كان مُقدراً عند توقيع المعاهدة. ولما كانت المعاهدة تُحمِّل مصر ٧٥٪ من تلك التكلفة، فإن الأمر كان أكثر من طاقة الميزانية المصرية حينذاك (٣٥ مليون جنيه)، مما استدعى سفر رئيس الوزراء إلى لندن فى صيف ١٩٣٨،

(١) ديوان الملك، وزارة الحربية، حافظة رقم ١١، ملف اعتمادات الدفاع الوطنى فى ميزانية ١٩٣٨ - ١٩٣٩، كشف رقم ٢ والمرفق ب.

(٢) نتيجة لتدهور الموقف الدولى عامى ١٩٣٨، ١٩٣٩ والعجز الذى كانت تعانيه القوات البريطانية فى مصر آنذاك.

للتفاوض من أجل تقليل التزامات مصر فى تلك التكاليف. إلا أن الأمر لم يسفر إلا عن توزيع التكاليف مناصفة بين البلدين(١).

ونتيجة لتلك الأعباء المالية الجديدة، وفشل البرلمان فى اعتماد ميزانية ١٩٣٨ - ١٩٣٩، فقد تأخرت الاعتمادات المالية اللازمة لخطة التوسع(٢). الأمر الذى انعكس علي مطار مرسى مطروح، فتوقف العمل فى الإنشاءات، وأرض الهبوط، كما تأخرت أعمال التوسع التى كانت الحكومة تزمع إنشاءها في مدرسة تدريب الطيران (٣).

أما على الجانب البريطانى، فقد جاءت المصاعب من الظروف التي كانت تمر بها سياسة التسلح البريطانية في عامي ١٩٣٨، ١٩٣٩ من ناحية، والتواء السياسة البريطانية تجاه تطوير القوة الجوية من ناحية أخرى.

فنتيجة لانقلاب الميزان الاستراتيجيى فى أوربا لصالح ألمانيا ـ بعد ضمها للنمسا والسويد وفرض سيطرتها علي تشيكوسلوفاكيا ـ فإن بريطانيا كانت مستميتة خلال عامي ١٩٣٨، ١٩٣٩ للحاق بألمانيا فى ميدان التسلح، وخاصة في مجال الطيران، حيث كانت الأخيرة قد سبقتها فيه بعدة سنوات(٤).

ومما أورده «ونستون تشرشل "فى مذكراته (٥)، نرى أن بريطانيا كانت مشغولة خلال سنتي ١٩٣٨، ١٩٣٩ بتجديد قواتها الجوية وزيادة قواتها القتالية، خاصة بالنسبة لمقاتلاتها الإعتراضية، الأمر الذى لم يكن ليسمح لها بتلبية مطالب الحكومة المصرية فى الوقت وبالشكل الذى تريده، مما جعلها تضع هذه المطالب فى أسبقية متأخرة. وهو أمر منطقى فى هذه الأحوال، خاصة إذا علمنا أن الخطر الإيطالى قد تراجع عن مصر ـ إثر إبرام معاهدة روما بين إيطاليا وبريطانيا في أبريل ١٩٣٨ ـ بينما تزايد الخطر الألمانى فى أوروبا آنذاك.

---

(١) المسدى ولبيب، ورمضان، المرجع المشار إليه، ص ١٩ . ٨٥.

(٢) Air 2/ 2768, 6B, Half - Yearly Report No.4 on the Royal Egyption Air Force, May to October 1938, p.1 .

(٣) Air 2/2768, 5B, Half- Yearly Report No. 3 on the Egyptian Army Air Force, November 1937 to April 1938, p.4.

(٤) تشرشل، ونستون،، مذكرات تشرشل، ، ج١، تعريب خيرى حماد (ط٢: بغداد: مكتبة المتنبى، ١٩٦٥)، ص ١٧٤ - ١٧٦.

(٥) نفس المرجع، نفس المكان.

ولما كان الخطر الألماني بعيداً عن مصر، فقد كان طبيعياً أن تتلكأ الحكومة البريطانية في الاستجابة للمطالب المصرية بشأن تزويدها بطائرات حديثة، خاصة وأن بريطانيا ـ كما تنطق وثائقها ـ كانت حريصة دائما على عدم تقوية الجيش المصرى وسلاح طيرانه بالقدر الذى يشكل خطرا على قواتها فى مصر ويفقدها مبرر وجودها (١).

إلا أنه مع ضغوط الموقف الدولى المتدهور والنمو المتصاعد للقوة العسكرية لدول المحور اتجهت بريطانيا إلى الحصول على قدر أكبر من التعاون العسكرى المصرى، دون أن تجعل ذلك يؤثر على أمن قواتها فى مصر.

وفى هذا الإطار، يمكن فهم الاقتراح الذى قدمه رئيس البعثة العسكرية إلى وزير الحربية فى مارس ١٩٣٨، بشأن تشكيل سربين من المقاتلات من طراز جلاديتور. علاوة على ماجاء بخطة الثلاث سنوات ليصيب ثلاثة أهداف برمية واحدة.

فهو من ناحية، يُظهر بريطانيا بمظهر الدولة الحريصة على تقوية سلاح طيران الجيش المصرى (٢)، ومن ناحية أخري، يسمح لبريطانيا بتسويق جزء من مخلفات أسلحها القديمة، التى قررت الاستغناء عنها وتوقف إنتاج قطع غيار لها (٣). فضلا عن أن تشكيل سربين من هذا الطراز المتخلف من الطائرات، لن يؤثر على أمن القوات البريطانية فى مصر، إلا أنه سيسمح للقيادة البريطانية بزيادة الأعباء الدفاعية للقوة الجوية المصرية، مما يخفف ـ بعض الشيء ـ العبء الملقي على عاتق المقاتلات البريطانية فى مصر، ويسمح بالاستفادة ببعض وحداتها فى المسرح الأوروبى وهو ما تم فعلا خلال الحرب.

ولما كانت قصة هذين السربين تلقي الضوء علي بعض المشاكل السياسية التي واجهت بناء القوة الجوية المصرية في ذلك الوقت، فإنه من المناسب هنا أن نسجلها كما جاءت فى خطاب رئيس البعثة العسكرية إلى وزير الطيران البريطانى فى ٣٠ أبريل ١٩٣٨، والذى قال فيه:

«إن قصة سربى المقاتلات المقترحين لمثال ـ غاية في السوء ـ على مدى تأثير التدخل السياسى فى عرقلة تقدم الدفاع عن هذه البلاد. لقد شرحت لوزير الحربية فى أوائل شهر

(١) بكر، المرجع المشار إليه، ص ١٨٥.

(٢) كانت الحكومة البريطانية حريصة دائما على إقناع الحكومة المصرية ـ زيفا ـ بحرصها على تطوير القوة الجوية المصرية.

(٣) تشرشل، المرجع المشار إليه، ص ١٧٦.

مارس، أنه من المستحسن تشكيل سربين من المقاتلات هذا العام، وحثته بقوة على أن يبرق إلى انجلترا بطلب ٢٦ طائرة من طراز جلاديتور. إلا أن الموضوع أحيل لسوء الحظ إلى رئيس الوزراء ـ الذى أخطره بعض المتطفلين خارج الوزارة أن الطائرة «الهاريكين Hurricane» أكثر سرعة وحداثة.

«فشرحت لرئيس الوزراء ـ ولمدة طويلة ـ المزايا النسبيه لطائرات الجلاديتور كما يلى:

(١) يمكن تسليم الجلاديتور هذا الخريف، بينما لن تكون الهاريكين متاحة قبل خريف ١٩٣٩.

(٢) الجلاديتور مجهزة بمحرك يتم تبريده بالهواء، وهي من الناحية الفنية أكثر ملائمة لطقس مصر من الهاريكين.

(٣) لقد أُختبرت الجلاديتور وثبت صلاحيتها كطائرة جيدة وستكون أكثر سهولة فى قيادتها بالنسبة للطيارين المصريين قليلى الخبرة.

(٤) الجلاديتور أرخص بمقدار أربعة آلاف جنيه عن الهاريكين.

(٥) إن وزارة الطيران تقدر كفاءة طائرات الجلاديتور، حتى أن الأسراب المقاتلة الوحيدة فى الشرق الأوسط مسلحة بها.

(٦) إن العديد من الدول الأجنبية يميلون إلى طائرات الجيلاديتور.

«وبالرغم من هذه المناقشة التى دعمها قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط، فقد صمَّم رئيس الوزراء على قراره بطلب الهاريكين بدلاً من الجيلاديتور. وأخطرنى بأن الطلب سيتم من خلال السفير البريطانى، فشعرت أن الموضوع كله خرج من يدى. وعلى أية حال، فإنه أصبح واضحاً أن الحكومة المصرية ـ بتجاهلها المجلس المكون من مستشاريها الفنيين[١] ـ قد حطمت فرصتها لتشكيل سربين من المقاتلات هذا العام»[٢].

ومن هذا الخطاب، يمكن أن نرى مغالطة رئيس البعثة العسكرية وإلحاحه فى تزيين وتسويق طائرات قديمة لم تطلبها الحكومة المصرية. فالشىء الذى لم يقله رئيس البعثة، أن هذه

(١) رئاسة البعثة العسكرية البريطانية.

(٢) Air 2/ 2768, 5A, loc. cit.

الطائرات تقرر إيقاف انتاجها وقطع الغيار الخاصة بها، لعدم ملائمتها للحرب الحديثة فى مواجهة الطائرات الألمانية أو الإيطالية. وما بقاؤها فى خدمة القوات الجوية الملكية فى الشرق الأوسط آنذاك، إلا لأن وزارة الطيران كانت قد اعطت لوحداتها المقاتلة فى بريطانيا الأسبقية في تجديد تسليحها بالطائرات الجديدة من طرازى «هاريكين» و«سپيتفير»، وهو أمر منطقى كما أسلفنا فى ظل توتر الموقف فى أوروبا فى ذلك الوقت.

أما رئيس الوزراء المصرى محمد محمود، فقد كان حريصا على أن يقدم لسلاح طيرانه، واحدة من أفضل طائرات القتال في الترسانة الإنجليزية آنذاك، خاصة وأن هذين السربين كانا خارج خطة الثلاث سنوات. ولم تكن هناك حاجة عاجلة لهما ـ من الزاوية المصرية على الأقل ـ فى ظل الظروف الاقتصادية الصعبة التي كانت تمر بها البلاد.

إلا أنه يبدو أن رئيس الوزراء لم يكن على دارية بالظروف الحرجة التى كانت تمر بها خطة التسليح فى بريطانيا عام ١٩٣٨، والتى يظهر من مذكرات تشرشل أنها لم تكن تملك حتى سبتمبر ١٩٣٨ سوى خمسة أسراب من المقاتلات الحديثة من طرازى هاريكين وسپيتفاير الحديثين [١]. ومن ثم، كان محمد محمود حسن الظن ببريطانيا وسفيرها ـ الذى كانت تربطه به علاقة قوية ـ عندما قرر طلب طائرات الهايكين من خلاله. فما كان يمكن للحكومة البريطانية، أن تعطى القوة الجوية المصرية أسبقية على قواتها، خاصة أن وحداتها الجوية فى مصر لم تكن قد سُلحت بعد بتلك الطرازات الحديثة من المقاتلات.

لذلك، فإنه قَبْل أن ينقضى شهر مايو ١٩٣٨، عاد محمد محمود ووافق مرغما على العرض الذى سبق أن رفضه بخصوص سربى الجلاديتور، عندما لم تستجيب الحكومة البريطانية ـ بطبيعة الحال ـ للمطالب المصرية بخصوص طائرات الهاريكين، فى الوقت الذى استجاب هو فيه للمطالب البريطانية بتوسيع دور القوات المصرية فى الحرب القادمة.

وقد حاولت وزارة محمد محمود الاستمرار فى خطة التطوير التى بدأتها وزارة النحاس عام ١٩٣٧، إلا أنه على ضوء المصاعب التى واجهتها، كانت حصيلة تنفيذ هذه الخطة عام

(١) تشرشل، المرجع المشار إليه ص ١٧٦.

١٩٣٨، أقل مما كان مقدرا لها ويمكن تلخيص أبرز ما تحقق بالنسبة للقوة الجوية المصرية ذلك العام فيما يلي[١]:

(١) تغيير اسم سلاح طيران الجيش المصرى ـ بناء علي أمر ملكى ـ ليكون سلاح الطيران الملكى المصرى، وتبع ذلك فصل كشف أقدمية الضباط الطيارين عن كشف الجيش، أسوة بالقوات الجوية الملكية (البريطانية).

(٢) استمرار تزايد سيطرة الضباط المصريين على القوة الجوية، الأمر الذى أدى إلى شكوى الضباط البريطانيين بالبعثة العسكرية، لافتقارهم إلى الصلاحيات التنفيذية، وتقلص نفوذهم على أفراد القوة الجوية المصرية.

(٣) تعيين مدير سلاح الطيران الملكى المصرى عضوا فى مجلس الدفاع الوطنى بعد ترقيته إلى رتبة اللواء.

(٤) التخطيط لزيادة طاقة مدارس سلاح الطيران، التى أنشأتها وزارة الوفد طبقا لخطة الثلاث سنوات وبدأت الدراسة فيها فعلا منذ يناير ١٩٣٨.

(٥) التعاقد على شراء ١٨ طائرة جلاديتور، بعد أن كانت الحكومة قد رفضتها. كما تم التعاقد على شراء ٢٣ مايلز ماجستر إضافية لمدرسة الطيران.

(٦) إنشاء رف من طائرات «جوردن Gordon» لجر أهداف تدريب الرماية للمقاتلات والمدفعية المضادة للطائرات.

مشروعا الخمس والسبع سنوات:

نتيجة لتدهور الموقف الدولى فى عام ١٩٣٨، ووقوف العالم علي شفا الحرب خلال الأزمة التشيكية فى سبتمبر من العام نفسه، وسباق التسلح الذى كان يجرى فى أوروبا حينذاك، كان على مصر أن تعيد تقييم سياستها الدفاعية.

وعلى ضوء تقدير الموقف الذى أجرته القيادة العامة للجيش المصرى بمعاونة البعثة

---

(١) ديوان الملك، وزارة الحربية، حافظة رقم ١٠، ملف مراسيم وبيانات ومذكرات خاصة بسلاح الطيران، بيان عن طائرات سلاح الطيران الملكى المصرى، ص ١.

Air 2/ 2768, 6B, op. cit., p. 1-4.

البريطانية فى أكتوبر ١٩٣٨، خلص مخططو السياسة الدفاعية المصرية إلى الاحتمالات التالية[١]:

(١) احتمال قيام حرب أوروبية على نطاق واسع.

(٢) تعذر تفادى إقحام مصر فى هذه الحرب على ضوء التزامات مصر فى معاهدة ١٩٣٦.

(٣) احتمال الهجوم الإيطالى على مصر والتى عليها أن تقاومه.

(٤) احتمال عزل مصر عن المساعدات البريطانية، وبالتالى فإن عليها أن تشكل قوات مسلحة قوية ـ تبعا لإمكاناتها المادية ـ تستطيع أن تقاوم الهجوم الإيطالى فى البر والبحر والجو.

وما يهمنا هنا فى هذا البحث هو الجانب المتعلق بالقوة الجوية وما يؤثر عليها فى تقدير الموقف، حيث قُدِّرت أهداف الهجوم الجوى الإيطالى على مصر طبقا لأسبقياتها كما يلى[٢]:

(١) الأسطول البريطانى.

(٢) منطقة الميناء فى الإسكندرية.

(٣) الأفراد المدنيون فى القاهرة والإسكندرية.

(٤) مراكز تجمع الجيش والقوات الجوية البريطانية والمصرية فى القاهرة والإسكندرية.

(٥) مصفاة البترول فى السويس وحقل البترول فى الغردقة.

(٦) الكبارى والطرق الرئيسية فى الدلتا.

(٧) قناطر محمد على.

كما قُدِّر أن الطائرات المعادية التى لن يسمح مداها بالوصول إلى هذه الأهداف ستركز هجماتها على القوات فى منطقة الصحراء الغربية.

وخلصت القيادة المصرية ورئاسة البعثة من تقدير الموقف إلى أن أول الاخطار المنتظرة

---

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير) حافظة رقم ٢٨ (١٥٢)، ملف مشروع الخمس سنوات ومشروع التوسع فى سلاح الطيارن (مسلسل ١٨)، ملحق أ، ص٤. . انظر بكر، المرجع المشار اليه، ص ٦٩.

(٢) نفس المرجع (مسلسل ١٩)، ملحق أ، ص ٥.

مواجهته هو الهجوم الجوى المعادى، ولحماية مصر من ذلك الخطر فإنه يجب توفير القوات التالية وعمل الترتيبات اللازمة لها كما يلى[1]:

(١) توفير قوة جوية مصرية تتكون من مقاتلات للمشاركة فى الدفاع الجوي وقاذفات لتوجيه هجمات مضادة ضد المطارات الإيطالية والمناطق الحيوية الأخرى. وكذلك طائرات للتعاون الجوى مع الجيش فى منطقة الصحراء الغربية.

وقُدِّر الحجم الملائم للقوة الجوية للدفاع عن مصر بالتعاون مع القوات البريطانية، بتسعة أسراب (سرب تعاون وأربعة أسراب مقاتلات، وأربعة أسراب قاذفات).

(٢) تشكيل نظام مضاد للطائرات (دفاع جوى)، يتكون من أربعة ألوية مضادة للطائرات، يوكل إليها الدفاع الجوي عن القاهرة والاسكندرية، والقوات فى منطقة العمليات بالإضافة إلى القناطر المقامة على النيل.

(٣) إنشاء أراضي هبوط متقدمة فى الصحراء الغربية، يمكن أن تعمل منها الطائرات المصرية والبريطانية.

وعلى ضوء تقدير الموقف، أعدت وزارة الحربية بمعاونة البعثة العسكرية البريطانية مشروعا لتنظيم الجيش المصرى فى خمس سنوات، حتى يصبح قادرا على الأشتراك فى الدفاع عن البلاد.، وكان نصيب سلاح الطيران فى هذا المشروع هو الوصول به إلى تسعة أسراب قتال طبقا لما جاء فى تقدير الموقف السابق.

وقُدِّرت التكاليف الإنشائية للقوة الجوية المطلوبة بمبلغ ٦,٦٣٠,٠٠٠. أما الزيادة فى التكاليف السنوية عند إتمام لمشروع فقد قُدِّرت بمبلغ ٢,٤٥٤,٥١٤ بالنسبة للقوة الجوية[2].

وفى السادس والعشرين من نوفمبر ١٩٣٨ طلبت وزارة الدفاع الوطني من وزارة المالية

(١) نفس المرجع (مسلسل ٢٣)، ملحق أ، ص ٩ وما بعدها.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٩٨، ملف وزارة الحربية والبحرية ـ مكتب الوزير، مذكرة مرفوعة إلى مجلس الدفاع الأعلى عن الأدوار التى مر بها موضوع تعزيز وتسليح الجيش ص ٣ ـ ٤.

الموافقة المالية اللازمة لتنفيذ المشروع[1]. كما صدّق مجلس الدفاع الأعلى على المشروع فى الثالث عشر من ديسمبر ١٩٣٨[2].

وفى أعقاب التعديل الوزاري خلال شهر يناير ١٩٣٩، لاحظ حسين سرى ـ وزير الحربية الجديد ـ أن مشروع الخمس سنوات «قاصر على إعداد وسائل الدفاع على أساس الاشتراك مع القوة البريطانية المعسكرة فى مصر، ولم يتناول دراسة المدى الذى يجب أن تصل إليه عند الانفراد بالدفاع عن البلاد. كما أنه لم يتناول برامج مفصلة لبعض التنظيمات الواردة فيه مثل الثكنات والورش اللازمة لتموين الجيش، ولم يراع فيه المدد اللازمة لتخريج الضابط وضباط الصف والصناع المهرة اللازمين للوحدات المطلوب تشكيله [3]». ومن ثم، أمر الوزير بتشكيل لجنة لإعادة الدراسة على ضوء ما تقدم من الملاحظات.

ولم تخرج اللجنة التى شكلت لإعادة دراسة الموضوع بجديد بالنسبة للقوات البرية المطلوبة، إلا أنها رأت تعديل القوة الجوية اللازمة للدفاع عن مصر فى المرحلة القريبة كما يلى[4]:

(١) خمسة أسراب مقاتلة بدلا من أربعة .

(٢) سربان للتعاون بدلا من سرب واحد.

(٣) ثلاثة أسراب قاذفات بدلا من أربعة.

(٤) سربا نقل وقاذفات إضافية.

كما رأت اللجنة زيادة المدة المخصصة لتنفيذ المشروع من خمس إلى سبع سنوات، نظراً لصعوبة توفير كوادر الضباط وضباط الصف اللازمين للمشروع فى مدة الخمس سنوات المخصصة فى المشروع الأول [5].

أما فيما يتعلق بالقوات اللازمة للدفاع عن مصر فى المرحلة الثانية ـ عندما تنفرد مصر

(١) نفس المرجع، ص ٤.

(٢) نفس المرجع، مذكرة رئاسة هيئة أركان حرب الجيش عن التسليح ومشروعات التعزيز، ص ١.

(٣) نفس المرجع، مذكرة مرفوعة إلى مجلس الدفاع الأعلى عن الأدوار التى مر بها موضوع تعزيز وتسليح الجيش، ص ٤.

(٤) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٨ (١٥٢)، ملف مشروع الخمس سنوات ومشروع توسيع سلاح الطيران، مذكرة بخصوص تنظيم الجيش المصرى، ص ٦.

(٥) نفس المرجع، نفس المكان.

بالدفاع عن نفسها وحتى وصول القوات الحليفة ـ فقد رأت اللجنة وزيادة القوة الجوية لتصل إلى أربعة وعشرين سربا كما يلى:

ثلاثة أسراب للتعاون.

أحد عشر سربا مقاتلا.

عشرة أسراب قاذفات.

وقُدِّر لتنفيذ هذه المرحلة مدة لا تزيدعن ثمانية عشر عاماً، أى قبل نهاية العشرين عاما المحددة لمعاهدة ١٩٣٦.

وقُدم مشروع السبع سنوات فى صورته النهائية بواسطة رئيس البعثة العسكرية البريطانية إلي وزارة الدفاع الوطني فى السابع من يونيو ١٩٣٩. وكان ذلك المشروع يهدف ـ من وجهة نظر سلاح الطيران الملكى المصري ـ إلى تشكيل القيادات والوحدات التالية حتى أول أبريل ١٩٤٦[١]:

قيادة سلاح الطيران الملكي المصرى.

٥ قيادات محطات (قواعد) أو مطارات.

٥ أسراب مقاتلات.

٣ أسراب قاذفات.

٢ سرب تعاون مع الجيش.

٢ سرب قاذفات قنابل ونقل جوي.

١ رف قطر أهداف التدريب المدفعية المضادة الطائرات والمقاتلات.

---

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٨ (١٥٢)، ملف مشروع الخمس سنوات ومشروع توسيع سلاح الطيران، ص ١٣١. (وثيقة باللغة الإنجليزية).

تغير اسم وزارة الحربية والبحرية إلى وزارة الدفاع الوطنى.

١ رف مدارس فنية.

١ مدرسة تدريب طيران.

١ مدرسة تسليح .

١ مدرسة إشارة.

١ مدرسة ميكانيكا طيران.

١ مستودع إصلاح طائرات.

١ مستودع مخازن فنية.

ونتيجة لاحتياجات الدفاع العاجلة عن البلاد أعطيت الأسبقية لتشكيل أسراب المقاتلات، وخطط لإنشاء جناح جوى بالكلية الحربية يستوعب ٥٠ طالباً سنوياً، كما كان مشروع السبع سنوات يوفر قبول ٥٠ من ضباط الصف المتطوعين سنويا للتدريب كطيارين بمدرسة تدريب الطيران.(١)

وقدَّر واضعو المشروع أنه سيكون هناك حاجة إلى عدد من الضباط غير الطيارين فى فرع الإمداد واقترحوا توفير هؤلاء الضباط من خريجى المدارس الفنية العليا، مع إعطائهم دورة قصيرة من ستة أشهر فى الكلية الحربية(٢).

وبالرغم من عدم عرض المشروع على مجلس الوزراء لإقراره فى صورته النهائية، فقد سارت وزارة الدفاع فى اتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذه. إلا أنه مع تطور الموقف الدولى وتأخر وصول الأسلحة والعتاد المتعاقدعليه من انجلترا عام ١٩٣٩ رُئى، إعادة النظر فى المشروع، وإعطاء الأسبقية للوحدات اللازمة للدفاع الجوى وحماية المرافق الحيوية (٣).

---

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٢، ملف ٢ - ٨ س ج، مذكرة رئيس أركان حرب الجيش، ص ١. - نفس المرجع، مذكرة إعداد الجيش، ص ٧.

وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٩٨، ملف وزارة الحربية - مكتب الوزير، مذكرة مرفوعة إلى مجلس الدفاع الأعلى عن الأدوار التى مر بها تعزيز وتسليح الجيش،، ص ٤

ويوضح تقرير كبير ضباط الطيران فى البعثة العسكرية البريطانية موقف التطور الذى طرأ على بناء القوة الجوية المصرية والمصاعب التى واجهتها فى النصف الأول من عام ١٩٣٩(١).

ففى الوقت الذي كانت وزارة الدفاع الوطني تنفذ التوسعات التى أوصت بها البعثة العسكرية البريطانية وتخطط لزيادة القوة القتالية لوحدات سلاح الطيران، فإنها لم تقدر بشكل كافٍ ضرورة تطوير إدارة السلاح (قيادة سلاح الطيران) وتوسيعها، حتى تتلائم مع التطور المنتظر فى القوة القتالية، رغم التوصيات المستمرة لرئيس البعثة العسكرية البريطانية.

كما لم يتم حسم التبعية القيادية لسلاح الطيران بشكل قاطع، رغم انفصال سلاح الطيران عن الجيش. وكانت الأسراب تعانى نقصا حادا فى قطع الغيار، الأمر الذى أدى إلى تناقص صلاحية الطائرات، خاصة وأن مستودع (ورش) إصلاح الطائرات لم يكن قد تم إنشاؤه بعد. ولم تكن تلك مشكلة الطائرات القديمة فحسب، بل إن الطائرات الجديدة أيضاً سلمت دون قطع غيار لمحركاتها أو المعدات التكميلية لها.

ويوضح نفس التقرير النشاط الكبير فى تجهيز أراضى الهبوط لكل من سلاح الطيران والقوات الجوية البريطانية فى مصر. كما يعكس تضاعف أفراد الجناح الجوى بالبعثة البريطانية، لمواجهة التوسع فى الوحدات الجوية ومدارس سلاح الطيران المختلفة.

وعندما تولت وزارة على ماهر الحكم فى أغسطس ١٩٣٩، تابعت أعمال تطوير القوة الجوية المصرية. ففى الشهر نفسه قدم محمد صالح حرب ـ وزير الدفاع الجديد ـ مذكرة إلى مجلس الدفاع الأعلى لإنشاء ورش الطائرات ـ والتى تأخر إنشاؤها منذ عام ١٩٣٧ ـ وذلك على ضوء المشروع الذى أعدته وزارة الدفاع وقدرت تكاليفه بـ ٢٤٥,٠٠٠ جنيه على سنتين ماليتين ١٩٣٩ - ١٩٤٠، ١٩٤٠ - ١٩٤١(٢).

---

(١) Air 2/ 2768, 7B, Half - Yearly Report No. 5 on the Royal Egyptian Air Force, November 1938 to April 1939, pp. 1-6. (ملحق ١٤)

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٣، ملف م. وتابع ٢٥ - ١٠ هـ - سلاح الطيران مسائل متنوعه، مذكرة وزير الدفاع إلى مجلس الدفاع الأعلى، أغسطس ١٩٣٩.

ورغم موافقة مجلس الدفاع الأعلى ومجلس الوزراء على المشروع فى السابع والتاسع من سبتمبر على التوالى، إلا أن الأشغال العسكرية لم تكن قد بتت فى العطاءات المقدمة لإنشاء المبانى حتى ٢٠ ديسمبر من العام نفسه. مما دفع اللواء حسن عبد الوهاب مدير سلاح الطيران الجديد إلى أن يشكو للوزير ذلك التأخير، موضحا أن التسهيلات المطلوبة لفحص وصيانة طائرات ومحركات سلاح الطيران غير متوفرة نتيجة للتأخير فى التصديقات وإقامة مبانى الورش، والتى كان مقدرا الانتهاء منها منذ ثمانية عشر شهرا(١).

وبعد اشتعال الحرب فى أوروبا بيومين، حسم وزير الدفاع في الثالث من سبتمبر ١٩٣٩ مسألة التبعية القيادية لسلاح الطيران بإصداره القرار الوزارى رقم ٦٠، والذى حدد فيه هذه التبعية كما يلى:

«مادة ١: يعتبر سلاح الطيران الملكى المصرى، وحدة مستقلة من الجيش ويعرض مدير هذا السلاح علينا ـ بواسطة وكيل الوزارة ـ المسائل الخاصة بتنظيمه وتمرينه وتوزيعه.

«مادة ٢: توضع الخطط الجوية للدفاع عن المملكة المصرية بواسطة مدير سلاح الطيران الملكى المصرى تحت إشراف رئيس أركان حرب الجيش.

«مادة ٣: فى زمن الحرب يكون سلاح الطيران الملكى خاضعاً لأوامر رئيس هيئة أركان حرب الجيش أو الضابط الذى يعين قائدا عاما للقوات المحاربة المصرية» (٢).

تشكيل ١٩٤٠ C 1940 :

على ضوء اشتعال الموقف العسكرى فى أوروبا بعد اجتياح القوات الألمانية لبولندا وتأخر وصول الأسلحة والعتاد المطلوب لقوات المسلحة المصرية، فقد رغب وزير الدفاع فى معرفة القدرات القتالية التى وصل إليها سلاح الطيران آنذاك. وقد أرسل إليه مدير سلاح الطيران فى ٢٥ نوفمبر ١٩٣٩ موضحا هذه القدرات كما يلى(٣):

(١) القوة القتالية:

(أ) تتشكل القوة القتالية لسلاح الطيران من أربعة أسراب (١ تعاون، ٢ مقاتلات، ١ قاذفات خفيفة).

---

(١) نفس المرجع، مدير سلاح الطيران إلى وزير الدفاع، رقم ١٢/ ٣١، ٢٠ ديسمبر ١٩٣٩.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٠، ملف ٣ - ٢ / س ج، قرار وزارى رقم ٦٠، ٣ سبتمبر ١٩٣٩، مسلسل ٣٤.

(٣) نفس المرجع، مدير سلاح الطيران إلى وزير الدفاع، س ط ١/١٥، ٢٥ نوفمبر ١٩٣٩ مسلسل ٣٥ - ٣٧. (ملحق ١٥).

(ب) يتشكل سربا التعاون من ١٨ طائرة لايسندر منها ٢ فى الإصلاح.

(جـ) يتشكل سربا المقاتلات من ٣٦ طائرة جلاديتور منها طائرة فى الإصلاح.

(د) يتشكل سربا القاذفات الخفيفة من ١٥ طائرة أوداكس.

(٢) مستوى التدريب والخبرة:

الأسراب جيدة التدريب وقد اشتركت فى التدريب مع الأسراب البريطانية وتعاونت مع الأسطول البريطاني بمنطقة القناة وخليج السويس، وقد تم احتلالها لتمركزات الحرب. وسيجرى اشتراكها فى المناورات التى ستجريها الأسراب البريطانية فى ١٣ ديسمبر.

ولما كان تأخر وصول الأسلحة والعتاد المطلوبين لخطط تطوير القوات المسلحة يعوق تنفيذ هذه الخطط فى الوقت الذى بدأت فيه الحاجة تزداد إلي جهود هذه القوات لتعزيز الأعمال الدفاعية عن مصر، فقد تقدمت البعثة العسكرية البريطانية فى ديسمبر ١٩٣٩ بمشروع جديد يرمى إلى استكمال القوات المحاربة التى تم إنشاؤها حتى عام ١٩٣٩ مع زيادة وتعزيز وحدات الدفاع الجوى. وعُرف هذا المشروع باسم «تشكيل ١٩٤٠ C 1940»[١].

وبالنسبة لسلاح الطيران الملكى المصرى، فقد كان هذا المشروع يهدف إلى إتمام تشكيل سبعة أسراب متنوعة حتى يناير ١٩٤١، وابتداءً من ديسمبر ١٩٣٩ كان ذلك المشروع هو الأساس الذى وُضعت عليه تقديرات الميزانية عامى ١٩٤٠ - ١٩٤١، ١٩٤١ - ١٩٤٢[٢].

وعلى ذلك، نرى أنه حتى نهاية عام ١٩٣٩ وبعد اشتعال الحرب العالمية الثانية، لم يكن بالقوة الجوية المصرية سوى أربعة أسراب مستعدة للعمليات، أى ثلث القوة المقدرة طبقا لمشروع حسين سرى، والذى اعترف بالعجز عن النهوض بالجيش وفقا لبرامج التطوير، بسبب

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٢، ملف ٢ - ٨ / س ج، مذكرة عن إعداد الجيش المصرى، مارس ١٩٤٥، ص ٧. - وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٩٨، ملف وزارة الحربية والبحرية - مكتب الوزير، مذكرة رئاسة هيئة أركان حرب الجيش عن التسليح ومشروعات التعزيز، ١١ نوفمبر ١٩٤٧، ص ٢.

(٢) نفس المرجعين، نفس المكانين.

النقص فى الأسلحة والضباط، وأنه إزاء الأزمات الدولية المتلاحقة، لن يتيسر النهوض بالجيش بالشكل الأمثل(١).

٣ـ دور القوة الجوية المصرية عند الاستعداد للحرب:

على ضوء ما نصت عليه المادتان السابعة والثامنة فى معاهدة ١٩٣٦ كان على مصر تقديم المساعدات والتسهيلات اللازمة للقوات البريطانية، بل ومشاركتها فى الدفاع عن قناة السويس. ومن ثم، أُعدت خطة مشتركة للدفاع عن مصر، وافق عليها محمد محمود ـ رئيس الوزراء المصرى آنذاك ـ على أن تُبحث الإجراءات المتعلقة بالجانب المصرى بين السلطات المصرية والبريطانية المعنية (٢).

وعندما تدهور الموقف الدولى فى سبمبر ١٩٣٨ على أثر الأزمة التشيكية، نشطت القيادات العسكرية البريطانية فى مصر، لتنسيق الإجراءات الدفاعية المحددة بالخطة مع القيادات المصرية المعنية. ومن ثم، أرسل قائد القوات الجوية الملكية (البريطانية) بالشرق الأوسط فى الثاني من نوفمبر ١٩٣٨ إلى حسين سري ـ وزير الحربية والبحرية ـ يقترح عليه الاتصال المباشر بمدير سلاح الطيران الملكى المصرى لمناقشة دور القوة الجوية المصرية فى خطة الدفاع، وتنسيق نظام الإنذار الجوى وتحديد مناطق حظر الطيران والسيطرة على الطيران المدنى، بالإضافة إلى مناقشة مطالب الجانبين من المطارات العسكرية فى الصحراء الغربية (٣).

وفى السابع من نوفمبر أرسل حسين سرى رده بالموافقة على هذا الاتصال إلى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط(٤). وعلى ضوء التنسيق الذى تم بين قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط ومدير سلاح الطيران الملكى المصرى، أرسل الأول فى الثامن

---

(١) بكر، المرجع المشار إليه، ص ٧٦ – ٧٧.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٠، ملف ٣ – ٢ / س ج، نيكول إلى وزير الحربية والبحرية، خطاب رقم S.21196 سرى جدا، ٢ نوفمبر ١٩٣٨ (وثيقة باللغة الإنجليزية) (ملحق ١٦).

(٣) نفس المرجع ونفس المكان.

(٤) نفس المرجع، حسين سرى إلى نيكول، خطاب رقم 9-1/2 سرى، ٧ نوفمبر ١٩٣٨.

(وثيقة باللغة الإنجليزية). (ملحق ١٧)

والعشرين من يناير ١٩٣٩ إلى وزير الحربية المصرى يخطره بالنقاط التى تم الاتفاق عليها مع مدير سلاح الطيران، والتى يمكن تخليصها فيما يلى[١]:

(١) دور سلاح الطيران الملكى المصرى فى الحرب:

(أ) سرب التعاون مع الجيش:

يستخدم رف من هذا السرب فى الأعمال الدفاعية عن قناة السويس، ويعتبر واجبه الأساسى هو استطلاع خليج السويس والجزء الشمالي من البحر الاحمر. ويتمركز هذا الرف أساسا فى منطقة السويس، مع تحقيق الاتصال بين قاعدة تمركزه وقيادة قوات الدفاع عن منطقة القناة.

أما الرف الثانى من سرب التعاون فقد تحدد دوره فى القيام بمهام الاستطلاع الجوى والمعاونة النيرانية فى منطقة الواحات البحرية بالصحراء الغربية. وكانت المهمة الابتدائية لهذا الرف، هى رصد تحركات العدو من اتجاه الحدود الغربية. وحدد لتمركزه مطار الواحات البحرية، على ألا يتم التحرك إلى ذلك المطار قبل تأمينه ضد الهجوم البرى.

(ب) أسراب المقاتلات:

تستخدم أسراب المقاتلات المصرية للدفاع عن منطقتي القاهرة، والإسكندرية. ويخصص السرب الأول بعد تشكيله للدفاع عن القاهرة، على أن يتمركز ذلك السرب خلال الحرب فى مطار حلوان (محل أحد الأسراب البريطانية المقاتلة التى ستنتقل إلي الصحراء الغربية) مع تواجد سرب بريطانى آخر فى العامرية للدفاع عن الأسطول، والقاعدة البحرية البريطانية (لحين تشكيل السرب المصرى الثانى).

ونوقش تشكيل السرب المقاتل المصرى الثانى، وتم الاتفاق على مزايا التعجيل بتشكيله، حيث وُضع فى الاعتبار التأثير المعنوى الكبير والمفيد على جماهير الشعب لوجود أسراب المقاتلات المصرية تعمل فى الدفاع عن القاهرة، والإسكندرية، بالإضافة إلى تأثيرها المادى فى ردع وصد هجمات العدو الجوية على هذه المراكز الهامة. ومن ثم، تم الاتفاق على إعطاء تزويد

---

(١) نفس المرجع، نيكول إلى حسين سرى، خطاب رقم Do/ S. 21196/ 14 سرى، ٢٨ يناير ١٩٣٩ (وثيقة باللغة الإنجليزية). (ملحق ١٨).

سلاح الطيران الملكى المصرى بوحدات مقاتلة إضافية أسبقية على التزويد بالقاذفات أو أى وحدات من طرازات أخرى.

وتم الاتفاق على توحيد السيطرة على كافة أسراب المقاتلات القائمة بأعمال الدفاع الجوى خلال الحرب (خارج منطقة الجبهة) من مركز الإنذار والتوجيه بالدخلية مع وجود ضابط مصرى فى ذلك المركز لمعاونة الضابط البريطانى المسئول فى توجيه المقاتلات المصرية.

(جـ)سرب القاذفات:

حتى يتم تشكيل السرب الثانى من المقاتلات المصرية واتخاذه لمكانه فى الدفاع عن الاسكندرية فقد اتفق على بقاء رف القاذفات الخفيفة المصرية من طراز «بانثر أوداكس» فى مطار الدخلية ليعمل أساسا كاحتياطى للاستطلاع قصير المدى لصالح الأعمال الهجومية ضد القوات المعادية فى الصحراء الغربية [1].

(٢) إعداد أراضى الهبوط لخدمة العمليات فى الصحراء الغربية:

أتفق على قيام مدير سلاح الطيران الملكى المصرى بمتابعة أعمال التجهيز فى أراضى الهبوط وإخطار قائد القوات الجوية الملكية فى الشرق الأوسط بالتقدم الذى يحدث فى هذه التجهيزات، على أن يقوم الأخير بإخطار مدير سلاح الطيران الملكى المصرى بالمتطلبات اللازمة لإعداد هذه المطارات للعمليات.

(٣) مناطق حظر الطيران وممرات الاقتراب إلى المناطق والمدافع عنها:

يقوم قائد القوات الجوية الملكية فى الشرق الأوسط بتزويد مدير سلاح الطيران الملكي المصرى بمقترح المناطق الممنوع الطيران فوقها والممرات الجوية التى يجب استخدامها بواسطة الطيران المصري والبريطانى للوصول إلى المناطق المدافع عنها.

(٤) اسخدام شركة مصر للطيران فى الحرب:

تم الاتفاق على فائدة وضع شركة مصر للطيران تحت سيطرة مدير سلاح الطيران الملكى

---

(١) لم يكن بسرب القاذفات الخفيفة سوى ٦ طائرات بانثر أوداكس، وتم تحويل باقى الطائرات للتدريب المتقدم بمدرسة الطيران، على أساس أن سرب القاذفات كان ينتظر إعادة تسليحه بطائرات البلانهيم.

المصرى فى حالة الحرب، واستخدامها فى أعمال النقل الجوى لخدمة المجهود الحربى سواء للإخلاق أو المهام النقل الجوى الأخرى.

(٥) نظام الإنذار الجوى:

تطوير نظام الإنذار الجوي المعمول به آنذاك بالاشتراك مع مدير سلاح الطيران الملكي المصرى والقيادات البريطانية المعنية وعرضه على وزير الدفاع المصرى للتصديق عند الانتهاء منه.

وفى نهاية خطابه، طلب قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط من وزير الدفاع التصديق على النقاط التى تم الاتفاق بشأنها مع مدير سلاح الطيران الملكى المصرى، واستمرار اتصاله المباشر بالأخير ومناقشة التفاصيل المتعلقة بنقاط التعاون معه.

وفى الرابع من فبراير، تلقى حسين سري من اللواء على إسلام مدير سلاح الطيران، مذكرة بشأن مدى التعاون بين كل من الطيران المصرى والبريطانى، وهى لا تختلف فى جملتها عما جاء فى خطاب قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط، إلا أنها كانت أكثر تحديدا بالنسبة للنقاط التالية (١):

(١) تمركز سرب المقاتلات الثانى عند تشكيله فى مطار الدخيلة للاشتراك فى الدفاع عن الإسكندرية.

(٢) تحديد أراضى الهبوط المطلوب إعدادها للعمليات فى مناطق القصابة (القصبه) ـ الضبعة ـ الحمام برج العرب ـ كنجى مريوط ـ بير هوكر ـ الخطاطبة، مع إعطاء أرض هبوط الضبعة أسبقية أولى فى التجهيز.

(٣) قيام قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط باستعجال سرب المقاتلات الثانى لسلاح الطيران الملكى المصرى من وزارة الطيران البريطانية.

(٤) فى حالة وضع شركة مصر للطيران تحت إشراف سلاح الطيران الملكى المصرى أثناء

---

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٠، ملف ٣ – ٢ / س . ج، مذكرة اللواء على إسلام عن مدى التعاون الجوى بين سلاح الطيران المصرى والبريطانى، مسلسل ١٦ – ١٧.

الحرب، سيبقى الموظفون البريطانيون بها فى العمل بالشركة. أما إذا لم توضع الشركة تحت إشراف سلاح الطيران فسيعود جميع البريطانيين بها للعمل بالقوات البريطانية، حيث إنهم معتبرون من احتياطى الطيران البريطانى.

وفى الثامن عشر من فبراير، أرسل حسين سرى إلى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط يخطره بموافقته من ناحية المبدأ علي الترتيبات التى تم الاتفاق عليها مع مدير سلاح الطيران الملكي المصرى، بخصوص دور سلاح الطيران المصرى خلال الحرب، وكذا النقاط الأخرى الواردة فى خطابه. كما وافق أيضاً على نظام الاتصال المباشر بين قائد القوات الجوية البريطانية ومدير سلاح الطيران المصرى ومناقشة تفاصيل التعاون بينهما(١).

ومن ذلك، نرى أن وزارة محمد محمود كانت تعد القوة الجوية المصرية للاشتراك فى الحرب إلى جوار القوات الجوية البريطانية للدفاع عن البلاد منذ توتر الموقف الدولى فى أوروبا، تحسباً للتهديدات الإيطالية. وكان الأساس الذى استندت إليه هذه المشاركة ـ والتى سعت إليها أولا وزارة النحاس عام ١٩٣٧ ثم السلطات البريطانية عام ١٩٣٨ ـ هو الالتزامات المصرية والبريطانية للدفاع عن مصر والواردة فى معاهدة ١٩٣٦.

ثالثا: أثر تطبيق المعاهدة خلال الحرب على تطور بناء واستخدام القوة الجوية المصرية:

١- أثر سياسة تجنيب مصر ويلات الحرب:

عندما لاحت نُذر الحرب العالمية الثانية فى سبتمبر ١٩٣٨، ثار فى مصر جدل حول الالتزامات المصرية تجاه بريطانيا فى حالة الحرب ضد ألمانيا، حيث كان التحالف ـ فى نظر المصريين ـ مرتبطاً بالتهديد الإيطالى لمصر والسودان. إلا أن الأزمة الدولية التى خلقها هتلر، واجهت المصريين بموقف مخالف.

حيث تراجع الخطر الإيطالى وبرز الخطر الألمانى، الذى لم يكن يشكل حينذاك خطراً مباشراً على مصر.

(١) نفس المرجع، حسين سرى إلى نيكول، خطاب رقم ٢ - ١ /٨، ١٢ فبراير ١٩٣٩ (وثيقة باللغة الإنجليزية). (ملحق ١٩)

وبذا أصبحت مصر معرضة للتورط فى حرب لا تعنيها، وتحمل أعباء لم تخطر لها على بال[1].

وقد اختلف موقف القوى السياسية تجاه الخطر الجديد. فهم وأن اتفقوا على قيام مصر بالدفاع عن نفسها فى حالة تعرضها للهجوم، إلا أنهم اختلفوا فى التزامات مصر نحو بريطانيا فى حالة عدم وقوع هجوم مباشر على الأراضى المصرية.

فقد رأى البعض عدم تورط مصر فى صراع لا يمس مصالحها، وعبر عن هذا الرأى إسماعيل صدقى ورأي فريق آخر أن تقتصر التزامات مصر على الوفاء بالتزامات المعاهدة ولاتعدوها، أى بمساعدة بريطانيا بدخول الحرب إلى جوارها، وكان من هذا الفريق أحمد حسين زعيم مصر الفتاة. وقد ذهب بعض هذا الفريق من السعديين والأحرار الدستوريين ـ وعلى رأسهم أحمد ماهر ومحمد محمود (رئيس الوزراء حينذاك) إلى الحد بقبول التزامات مصرية لمعاونة بريطانيا خارج الأراضى المصرية [2]. إلا أن الرأى الذى استقرت عليه الحكومة فى النهاية، هو ضرورة مساندة الحليفة بريطانيا عسكرياً دون التورط فى حرب خارج الأراضى المصرية، وهو ما ظهر فى تنسيق التعاون بين الطيران المصري والبريطاني.

وفى إطار هذه السياسة أقبلت وزارة محمد محمود ـ كما رأينا ـ على مشروعات التوسع فى الجيش والقوة الجوية، بأكثر مما ذهبت إليه حكومة النحاس، رغم ما كانت تعانيه الميزانية المصرية من أعباء المعاهدة حينذاك. الأمر الذى جعل السفير البريطانى يتشكك فى قدرة الحكومة المصرية على تحقيق مشروعاتها العسكرية الطموحة فى ظل الأوضاع الاقتصادية المتردية آنذاك [3]. وإن كان يرى أن موقف القصر والحكومة المصرية من متطلبات الحرب، كان كما ترتجيه الحكومة البريطانية، إلا أن ذلك الموقف شابه فى النهاية بعض التردد بخصوص دخول مصر الحرب [4].

وعندما اشتعلت الحرب فى أول سبتمبر ١٩٣٩ـ بعد أقل من أسبوعين من تولى وزارة على

(١) المسدى ولبيب ورمضان، المرجع المشار إليه، ص ٢٢.

(٢) نفس المرجع، ص ٢١ – ٢٨.

(٣) نفس المرجع، ص ٨٥.

(٤) نفس المرجع، ص ٢١.

ماهر الحكم، تأرجحت سياسة الوزارة تجاه تلك الحرب بين إعلان الحرب على ألمانيا وعدم إعلانها. الأمر الذى كان يعود إلى الخوف من التهديد الإيطالى فى بادىء الأمر، إلا أنه بعد أن اطمأنت الحكومة المصرية إلى عدم دخول إيطاليا الحرب، وجدت أن مصلحة مصر تحتم عليها عدم الزج بالبلاد فى تلك الحرب (١).

وحين تزايد ضغط السفير البريطانى «مايلزلامسبون» لاستصدار إعلان مصرى بالحرب على ألمانيا ـ بعد أن أعلنت بريطانيا الحرب عليها فى الثالث من سبتمبر ـ اضطر على ماهر إلى عقد مجلس الوزراء فى السابع من سبتمبر، حيث اتخذت الحكومة قرارها بإعلان الحرب على ألمانيا، إلا أن ذلك القرار كان مقيداً بتحفظ ، ومصحوباً بمطالب. فأما التحفظ فهو الحصول على خطاب من الحكومة البريطانية تسجل فيه هذه الرغبة وأما المطالب فكانت تتضمن المساعدة فى عودة المصريين من الخارج وتأمين البواخر المصرية فى البحر المتوسط(٢).

وعندما قدم السفير البريطانى لعلى ماهر ذلك الخطاب المطلوب من الحكومة البريطانية فى مساء الثامن من سبتمبر، تراجع الأخير عن موقفه من إعلان الحرب، علي ضوء اقتناع وكيل الخارجية البريطانية بميزة بقاء مصر دولة غير محاربة، حسبما أبلغه حسن نشأت السفير المصرى فى لندن فى ذلك الوقت (٣).

وما أن فنَّد السفير البريطاني هذا القول، حتى خرجت الوزارة المصرية بحجة أخرى، فى شكل مذكرة قانونية أعدها عبد الحميد بدوى. وتستند هذه المذكرة علي أن مصر كانت على استعداد للدخول فى الحرب إذا خاضتها إيطاليا، على اعتبار أن ذلك سيعرض مصر للغزو، بحكم وجود القوات الإيطالية فى ليبيا، أما وأن حكومة روما لم تدخل الحرب بعد، فإن إعلان مصر لحالة الحرب، سيكون بمثابة حرب هجومية، وهي خطوة لايمكن للحكومة ـ الإقدام عليها إلا بموافقة البرلمان (٤).

وعلى ضوء المذكرة المصرية وشكوي علي ماهر من ضغط السفير البريطانى، انتهت

(١) نفس المرجع، ص ١٦٣ - ١٦٤.

(٢) نفس المرجع، ص ١٦٤ - ١٦٥.

(٣) نفس المرجع، ص ١٦٠.

(٤) نفس المرجع، ص ١٦٢.

الخارجية البريطانية إلى أن الوزارة المصرية ليست على استعداد لإعلان الحرب فى ذلك الوقت، وأنه لا جدوى من إعادة الضغط عليها فى ذلك الموضوع(١).

وخلال الشهور التالية وحتى استقالة على ماهر فى يونيو ١٩٤٠، تلخصت سياسته تجاه الحرب فى تقديم كافة المساعدات المتعلقة بالحرب والتى طلبتها الحليفة بريطانيا، دون إعلان الحرب أو الزج بالقوات المصرية فيها. وكان هدف هذه السياسة ـ على حد قول على ماهر ـ هو «تجنيب مصر ويلات الحرب».

وفى إطار تلك السياسة استمرت مراوغة على ماهر تجاه إعلان مصر الحرب على إيطاليا، بعد إعلان الأخيرة للحرب فى العاشر من يونيو ١٩٤٠، وبدء الأعمال القتالية بينها وبين القوات البريطانية على الحدود المصرية قبل أن ينبلج فجر اليوم التالى.

ففى أعقاب إعلان إيطاليا الحرب على بريطانيا وفرنسا وبدء الأعمال القتالية بين القوات البريطانية والإيطالية على الحدود المصرية، دار نقاش فى مجلس النواب خلال اليومين التاليين (١١، ١٢ يونيو) لتحديد موقف مصر من إعلان الحرب، على ضوء الموقف الإيطالى الجديد. وفى جلسة يوم ١٢ يونيو صرح على ماهر بأن المعاهدة لا تلزم مصر بدخول الحرب، وأنها ستكتفى بقطع العلاقات الدبلوماسية مع إيطاليا، ولن تعلن عليها الحرب إلا إذا اعتدت عليها بإحدى الطرق التالية (٢).

(١) إذا غَزت القوات الإيطالية الأراضى المصرية مبتدئة.

(٢) إذا ضَربت إيطاليا المدن المصرية بالقنابل.

(٣) إذا شَنت غارات جوية على الجيش المصرى.

ولما كانت الخارجية البريطانية ترى فى ذلك الوقت أن عدم دخول مصر الحرب لا يخلو من فوائد، بشرط أن تتخذ الحكومة المصرية ـ على وجه السرعة ـ الإجراءات الكفيلة بتأمين القوات البريطانية، فإنها نصحت سفيرها في مصر بعدم الضغط على الحكومة المصرية لإعلان الحرب، وتركها لتقرر ما تراه بنفسها. ونظراً لأن السفير البريطاني رأي من تصريح على ماهر

(١) نفس المرجع، ص ١٦٢ - ١٦٣.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٠٧.

استعداد مصر لدخول الحرب إذا تعرضت للهجوم، فإنه لم يعترض ولم يضغط لدخول مصر الحرب فى ذلك الوقت [١].

وقد انعكس موقف وزارة على ماهر من إعلان الحرب على القوات المصرية آنذاك. فمع إعلان إيطاليا للحرب على بريطانيا وفرنسا، صدرت الأوامر للقوات المصرية باحتلال الخطوط الدفاعية فى مرسى مطروح، ابتداءً من الساعة ١٣٠٠ يوم ١١ يونيو. وكانت الأوامر الصادرة تقضي «بألا تقوم القوات المصرية بأعمال غير دفاعية، ولا تنفذ تعليمات ترد من أى جهة أخري بدون الرجوع رأسا إلى وزير الدفاع الوطنى» [٢].

وبالنسبة لسلاح الطيران الملكي المصرى، فقد كانت التعليمات الصادرة له تقضي بأن يكون نشاطه قاصراً على تنفيذ التعليمات التى تُتَبع فى فترة (قبل إعلان الحرب)، وألا يتعدى الحدود المصرية بأية حال» [٣].

وبعد الهجوم الجوى الإيطالى على السلوم يوم ١٤، ١٥ يونيو، صدرت الأوامر المصرية يوم ١٥ يونيو بما يلى[٤]:

(١) إخلاء سيدى برانى.

(٢) سحب الطائرات المصرية من سيوة.

(٣) سحب نقاط الحدود إلى الخلف.

(٤) اعتبار القوات المصرية فى السودان فى موقف دفاع.

وقد أشار الدكتور عبد العظيم رمضان إلى أن على ماهر قد تراجع عن قرار ١٢ يونيو السالف الذكر، بأن «أصدر أوامره إلى القوات المصرية المرابطة على الحدود بالارتداد إلى

---

(١) نفس المرجع، ٢٠٦.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١٢، ملف تقارير المخابرات الحربية ـ ملخص الموقف، غرفة العمليات الحربية ـ ملخص الموقف يوم ١٠ - ١٥ يونيو، ص ١.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) نفس المرجع، ص ٢.

داخل البلاد منعاً للاشتباك مع الطليان وتوريط البلاد فى الحرب»، على أساس أن تلك الأوامر، توضح عدم رغبة على ماهر فى التورط فى الحرب ضد إيطاليا، حتى لو اجتازت قواتها الحدود المصرية. وقد أرجع الدكتور عبد العظيم ذلك القرار من على ماهر، إلى انهيار مقاومة فرنسا وطلبها للهدنة يوم ١٧ يونيو(١).

إلا أن وثائق وزارة الدفاع المصريةالتى سبقت الإشارة إليها (٢)، توضح أن أوامر الارتداد من منطقة الحدود إلى الخلف، صدرت يوم ١٥ يونيو على أثر الهجوم الجوى الإيطالى علي السلوم يومى ١٤، ١٥ وليس نتيجة لطلب فرنسا للهدنة الذى تم بعد صدور أمر الارتداد بيومين.

كما أننا لو دققنا النظر فيما كان يجري على حدود مصر الغربية، ابتداء من ١١ يونيو وحتى إصدار الأوامر المصرية بتراجع نقاط الحدود، لوجدنا أن على ماهر لم يناقض تصريح ١٢ يونيو بإصدار أوامر الارتداد المشار إليها. بل أن هذه الأوامر تمت فى إطار السياسة التى كان يمليها ذلك التصريح والاعتبارات العسكرية آنذاك، وهو ماذهب إليه الدكتور محمد جمال الدين المسدى(٣).

فقبل أن ينبلج فجر الحادى عشر من يونيو ١٩٤٠، عبرت القوات البرية البريطانية الحدود الشرقية الليبية. وطبقا لرواية، ونستون تشرشل، لم تكن تلك القوات الإيطالية قد سمعت بنشوب الحرب بعد. فاحتل الآلاى ١١ «هو سار» سيدى عمر فى نفس الليلة وحصن مادلينا فى يوم ١٣ يونيو. كما احتل الآلاى السابع هوسار كابوتزو فى اليوم نفسه. ودفعت مجموعة المعاونة المكونة من كتيبتين محملتين ومدفعية ميدان إلي منطقة السلوم، بينما كُلف اللواء الرابع المدرع بمراقبة المنطقة ـ أعلى الهضبة (داخل الأراضي الليبية) ما بين السلوم وحصن مادلينا. وقد استمرت عمليات هذه القوة (الساترة) عبر الحدود خلال الثلاثة أشهر التالية،

(١) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩٣٧ – ١٩٤٨، ج ٢ (بيروت: الوطن العربى، بدون وتاريخ)، ص ٧٥ – ٧٦. – المسدى ولبيب ورمضان، المرجع المشار إليه، ص ٢١٨.

(٢) ملخص الموقف يوم ١٠ – ١٥ يونيو، ص ١.

(٣) المسدى ولبيب ورمضان، المرجع المشار إليه، ص ٢١٨ ـ ٢١٩.

وفرضت سيطرتها على الأراضي الليبية أمام الحدود المصرية مباشرة [١].

أما المجموعة الجوية البريطانية ٢٠٢، والتي كانت تعمل في اتجاه الصحراء الغربية، فقد استمرت هجماتها في منطقة برقة ضد المطارات الإيطالية في العدم ودرنه وطبرق منذ الحادي عشر من يونيو، مع قصف مينائي طبرق والبردية ومناطق تجمع القوات الإيطالية وأرتالها المتحركة على الطرق [٢].

وفي الميدان البحري، قام الأسطول البريطاني في الوقت نفسه بقصف حصن كابوتزو وميناء البردية فضلا عن قاعدة بومبا الجوية [٣].

وقد بدأت كل هذه الأعمال التعرضية البريطانية بمبادأة من القوات البريطانية وقبل أن تطلق القوات الإيطالية طلقة واحدة في اتجاه الحدود المصرية. ومن ثم، فإنه كان طبيعياً ـ على ضوء هذه الأعمال التعرضية البريطانية ـ أن تقوم القوات الإيطالية بأعمال قتالية مضادة في منطقة الحدود، مثل الهجوم الجوي على السلوم يومي ١٤، ١٥ يونيو، رداً على الهجمات البريطانية السابقة.

وعلى ذلك، فقد رأى على ماهر أن الأعمال القتالية الإيطالية في منطقة الحدود سواء كانت برية أو جوية، ما هي إلا ردود فعل للأعمال التعرضية التي بدأتها القوات البريطانية على الحدود المصرية الليبية. ومن ثم، فإنه لا تنطبق عليها الشروط التي أعلنها في ١٢يونيو لدخول مصر الحرب. فالقوات البريطانية هي البادئة بالهجوم، والغارات الإيطالية وُجهت إلى القوات البريطانية أساساً في منطقتي السلوم ومرسى مطروح.

وعلى ذلك، فقد كان سحب نقاط الحدود والطائرات المصرية من منطقة سيوه وإخلاء سيدي براني منطقيا مع سياسة على ماهر تجاه الحرب وتصريحه في ١٢ يونيو، في ظل الإغارات والاشتباكات المتبادلة في منطقة الحدود والتي قد تمتد إلى الوحدات المصرية في تلك المناطق.

---

(١) تشرشل، المرجع المشار إليه، ص ٤٤٦. - وزارة الحربية، العمليات الحربية في شمال أفريقيا في الحرب العالمية الثانية، ج ١ (القاهرة: إدارة تدريب الجيش، ١٩٥٨)، ص ٣٦ - ٣٧.

(٢) Owen, Rodric The Desert Air Force (London: Hutchinson and Co. Ltd., n.d.) pp. 30 - 32

(٣) وزارة الحربية، العمليات الحربية في شمال أفريقيا في الحرب العالمية الثانية، ج ١، ص ٣٩.

وهو ما رأت الحكومة المصرية أنه قتال لا يعنيها، نظراً لأن إيطاليا لم تبدأ هذا القتال، فضلاً عن كونها لم تكن قد غزت مصر حتى ذلك الوقت.

ومن ناحية أخري، فقد بنيت الخطة الدفاعية للقوات الحليفة على أساس عدم مقاومة الغزو الإيطالى على الحدود الغربية، واستدراج القوات الإيطالية شرقاً إلى منطقة مرسى مطروح(١). حيث توجه إليها ضربة مضادة بواسطة الفرقة السابعة المدرعة بعد تورط القوات الإيطالية فى الاشتباكات مع القوات المدافعة علي المواقع الرئيسية فى مرسى مطروح. أما القوات البرية البريطانية التى اشتبكت مع القوات الإيطالية فى منطقة الحدود فلم تكن تمثل سوى القوة الساترة للقوات الرئيسية بالجبهة، والتى تحتل الخطوط الدفاعية فى منطقة مرسى مطروح وجنوبها. وكانت القوات الرئيسية تتكون من الفرقة الرابعة الهندية، والفرقة السابعة المدرعة البريطانية ومجموعة لواء مصرى مدعم بوحدات مضادة للطائرات للدفاع عنها(٢).

ومن ثم، فإن انسحاب وحدات الحدود المصرية وانضمامها إلى القوات الرئيسية فى مرسى مطروح، وسحب طائرات الأوداكس من سيوه إلى تمركزها الأصلى وقت الحرب بالدخيلة طبقا لخطة التعاون مع قيادة القوات الجوية البريطانية (٣)، لا يعتبر تخليا عن واجب القتال دفاعا عن الأراضي المصرية بقدر ما يدخل فى إطار إعادة التنظيم. فبدفع القوة الساترة البريطانية إلى منطقة الحدود، فإنها جبت عمل نقاط الحدود المصرية والتى كان عملها يتركز أساسا فى المراقبة ومقاومة التهريب. أما السرب الرابع قاذفات خفيفة والمجهز بطائرات الأوداكس، فقد كانت مهمته طبقا للتعاون الذى تم مع قيادة القوات الجوية الملكية البريطانية بالشرق الأوسط تنحصر فى استخدامه كاحتياطى لمهام الاستطلاع قصير المدى فى اتجاه الصحراء الغربية لصالح الأعمال الهجومية ضد القوات المعادية. ومن ثم، كان تواجد ثلاث طائرات من ذلك السرب قبل إعلان الحرب تعمل فى اتجاه الغرب من مطار مرسى مطروح وأرض هبوط سيوه بمثابة مهمة مؤقتة لزيادة عمق مهام الاستطلاع ومدة بقاء هذه الطائرات فى الجو، لوجود مطارى مرسى مطروح وسيوه فى موقع أقرب إلى الحدود المصرية الليبية، وفى ظل سياسة الحرب الدفاعية لوزارة على ماهر، فضلا عن الخطة الدفاعية البريطانية، فلم يكن وجود تلك

(١) نفس المرجع، ص ٢٩.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٩، ٣٢، ٣٤، ٣٥.

(٣) انظر نقاط التعاون بين القوات الجوية الملكية البريطانية وسلاح الطيران الملكى المصرى على عهد حسين سرى، والتى سبقت الإشارة إليها بالنسبة للسرب الرابع. – قيادة القوات الجوية، السجل التاريخى للقوات الجوية، ج٢، ص ٣١ – ٣٢.

الطائرات فى مطارات متقدمة يتمشى مع السياسة المصرية، والتى تستدعى تواجد تلك الطائرات خلف القوات التى تعاونها وليس أمامها.

كانت تلك وجهة النظر السياسية لتجنيب مصر ويلات الحرب فى عهد وزارة على ماهر عام ١٩٤٠.

إلا أننا لو نظرنا إلى تصريح ١٢ يونيو من وجهة النظر العسكرية البحتة، لوجدنا أنه يتعارض مع الأسس السليمة لإدارة العمليات الدفاعية الناجحة، إذ إنه يسلم زمام المبادأة للقوات الإيطالية منذ اللحظة الأولى.

وهو عين الخطأ الذى وقعت فيه القيادة السياسية المصرية عام ١٩٦٧، بتسليمها زمام المبادأة لإسرائيل لشن الهجوم على مصر.

فالإدارة الناجحة للعمليات الدفاعية، تحتم توجيه ضربات وقائية لاجهاض تحضيرات العدو للهجوم متى تأكدت نواياه الهجومية. وهو عين ما فعلته القوات البريطانية اعتباراً من يوم ١١ يونيو، عندما تأكدت نوايا إيطاليا العدوانية بإعلانها الحرب على بريطانيا وفرنسا اعتباراً من منتصف ليلة ١٠/١١ يونيو. وقد نجحت الضربات البريطانية فى تأخير الهجوم الإيطالى حوالى ثلاثة أشهر، سمحت للقوات البريطانية بحشد القوات اللازمة لإدارة عمليات دفاعية ناجحة عندما بدأ الهجوم الإيطالى فعلا فى الثالث عشر من سبتمبر.

ومن كل ذلك، نرى أن تصريح ١٢ يونيو - رغم تعارضه مع الأسس السليمة لإدارة العمليات الدفاعية من الوجهة العسكرية - إلا أنه لم يتعارض مع قرار سحب الوحدات المصرية من مناطق الحدود الى الخطوط الدفاعية الرئيسية فى منطقة مرسى مطروح. وأن الاثنين كانا يهدفان الى شىء واحد، هو تجنب توريط البلاد فى حالة حرب قبل أن تتاح للحكومة والبرلمان فرصة القرار فيما يراه المصلحة العليا للبلاد. وكلاهما كان يمثل امتداداً لسياسة الحكومة المصرية منذ ٩ سبتمبر ١٩٣٩، والتى كانت تقضى بعدم التورط فى الحرب، أو بمعنى آخر «تجنيب مصر ويلات الحرب». وكانت تلك السياسة أحد الأسباب التى أطاحت بوزارة على ماهر فى ٢٧ يونيو ١٩٤٠.

إلا أن تشكيل الوزارة الجديدة برئاسة حسن صبرى، لم يغير كثيراً من السياسة المصرية تجاه الحرب، خاصة وقد كانت الوزارة أضعف من أن تقاوم تيار الرأى العام والملك، واللذان وقفا بصلابة ضد دخول مصر الحرب آنذاك.

وقد أثيرت مسألة دخول مصر الحرب في أول اجتماع عمل للوزارة الجديدة. وقد وافقت الوزارة في تلك الجلسة على إعلان الحرب إذا ما تقدم الإيطاليون الى مرسى مطروح – على حد قول الدكتور هيكل (وزير المعارف في تلك الوزارة). وبُنى قرار الوزارة على أساس أن مرسى مطروح هي أول مرفأ مصرى محصن على البحر المتوسط، وأول مركز للقوات المصرية في الصحراء الغربية. ومن ثم «لم يكن لمصر أن تعلن حرباً لمجرد اجتياز الطليان للحدود عند السلوم، لأن القوات المصرية لم تكن ترابط هناك. وبين السلوم ومرسى مطروح ثلاثمائة كيلو متر من الصحراء لم يُحسب من قبل حساب الدفاع عنها، فلا مسوغ لأن تعلن مصر الحرب دفاعاً عن هذه المنطقة وهي لا تملك هذا الدفاع» (١).

وقد ظلت الوزارة على موقفها من الحرب ـ رغم إلحاح الجناح السعدى في الوزارة من أجل إعلان الحرب ـ إلى أن بدء الغزو الإيطالى للأراضى المصرية فى شهر سبتمبر ووصلت قواتهم إلى سيدى برانى فى منتصف المسافة بين السلوم ومرسى مطروح. وتحت ضغط السعديين بتحديد موقف مصر من الغزو، دعا حسن صبرى لاجتماع مجلس الوزراء ومناقشة الموضوع. وفى تلك الجلسة لم يتراجع حسن صبري عن سياسته السابقة بإعلان الحرب عندما تصل القوات الإيطالية إلي مرسى مطروح فحسب، بل تراجع أيضاً عن البيان الذى أدلى به يوم ٢١ أغسطس ـ تحت ضغط الدكتور أحمد ماهر ـ وأكد فيه قرار ١٢ يونيو . فقد قال فى تلك الجلسة: «أنا لا أرى أن تُعْلِنَ مصر الحرب حتى لو أن الإيطاليين بلغوا القاهرة. فموقفنا فى هذه الحرب موقف معاونة لحليفتنا إنجلترا فى حدود المعاهدة المعقودة بين البلدين. وإيطاليا تحارب انجلترا ولم تعلن الحرب على مصر» (٢).

وذلك القول من رئيس الوزراء إذا نظرنا إليه فى إطار المعاهدة فقط ـ نجده يجانبه الصواب. فهو يعكس تجاهلاً تاماً لوضع مصر السياسى بعد معاهدة ١٩٣٦، فضلاً عن نصوص تلك المعاهدة، ويعود بالبلاد إلى وضع المحمية البريطانية. فالأصل هو مسئولية مصر فى الدفاع عن أراضيها. أما الوجود العسكرى البريطانى فى مصر، فهو ـ طبقا للمادة الثامنة من المعاهدة ـ من أجل التعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القناة. ومن ثم

(١) د. محمد حسين هيكل، مذكرات فى السياسة المصرية، ج ٢ (القاهرة: دار المعارف، ١٩٧٧)، ص ١٦٤.

(٢) نفس المرجع، ص ١٦٦.

فإن دور مصر لا يقتصر على تقديم التسهيلات لتمكين القوات البريطانية من القيام بمهامها الدفاعية فقط، بل يتعداه إلى الاشتراك المباشر في الأعمال الدفاعية عن مصر ضد العدوان الخارجي. وهو ما كان يسعى إليه المفاوضون المصريون - بداية من سعد زغلول حتى مصطفى النحاس - حتى تفقد القوات البريطانية في النهاية مبرر وجودها، عندما يصبح الجيش المصري، قادرا وحده على الدفاع عن البلاد. وهو أحد الأسباب التي دعت حسين سري إلى تعديل مشروع الخمس سنوات لتطوير الجيش المصري كما رأينا.

أما قوله بأن إيطاليا تحارب إنجلترا أو لم تعلن الحرب على مصر، فهو قول غريب في ظل الحرب التي كانت دائرة على الأرض المصرية آنذاك، ولعمق يقرب من مائتي كيلو متر. وكأن القضية هي إعلان الحرب وليس انتهاك الأراضي المصرية. إلا أننا لو نظرنا إلى موقف حسن صبري في ضوء أوضاع القوات المصرية آنذاك وموقف الرأي العام المصري والملك من التوريط في الحرب، فضلا عن السياسة البريطانية تجاه الحركة الوطنية والأماني القومية المصرية في ذلك الوقت، فربما كان لحسن صبري بعض العذر في الموقف الذي اتخذه إزاء الغزو الإيطالي لمصر.

فبالنسبة للقوات المصرية، فإنه لم يكن لديها سوى ٥٠٠٠ جندي تنقصهم وسائل النقل الكافية في منطقة الحدود الغربية [١]. بينما كان موقف القوة الجوية وصلاحيتها الفنية غاية في السوء، طبقا للتقارير المصرية والبريطانية على السواء.

ففي السابع من مايو أرسل وزير الدفاع الوطني كتابه رقم ٢٠٢(٧) إلى مدير سلاح الطيران يطلب منه بيانات عن حالة القوة الجوية المصرية ومالديها من طائرات. وقد ردَّ عليه الأخير في ٩ مايو موضحاً أن جملة ما لدى سلاح الطيران من طائرات القتال هو ٥٧ طائرة، منها ٢٤ طائرة غير صالحة. أي أن الطائرات الصالحة تمثل ٥٨٪ من قوة الطائرات تقريباً. كما كان بسلاح الطيران لهذه الطائرات ٧٣ طيارا منهم ١٩ ضباط صف. وقد فصل تقرير اللواء حسن عبد الوهاب مدير سلاح الطيران هذه القوة كما يلي [٢].

---

(١) رمضان، تطوير الحركة الوطنية في مصر ١٩٣٧ - ١٩٤٨، المرجع المشار إليه، ص ٧٥.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٠، ملف رقم ٣ - ٢ / س ج، جدول مرفق بخطاب مدير سلاح الطيران الملكي المصري إلى وزير الدفاع الوطني، رقم س/ ط/ ٧/٢/٢١، ٩ مايو ١٩٤٠، مسلسل ٣٩.

السرب الأول (تعاون): ١٥ طائرة لايسندر (منها ٧ غير صالحة)، ٢٢ ضابطا طياراً.

السرب الثانى (مقاتلات): ١٨طائرة جلاديتور (منها ٧ غير صالحة)، ٢٥ طياراً (١٦ ضابطاً، ٩ ضباط صف).

السرب الرابع (قاذفات): ٦ طائرات أوداكس (منها ٢ غير صالحة)، ٩ طيار (٥ ضابط و٤ ضباط صف).

السرب الخامس (مقاتلات): ١٨ طائرة جلاديتور (منها ٨ غير صالحه)، ١٧ طياراً (١١ ضابطاً و٦ ضابط صف).

وطبقا لتقرير سلاح الطيران، كان مخططاً أن يعاد تمركز هذه الأسراب لأغراض الحرب، طبقاً للتنسيق الذى تم مع قائد القوات الجوية الملكية (البريطانية) كما يلى[١]:

السرب الأول: الرف (أ) من ألماظة إلى السويس.

الرف (ب) من ألماظة إلى القصابة.

السرب الثانى: من الدخيلة إلى ألماظة.

السرب الرابع: يعمل من تمركزه الأصلى فى الدخيلة.

السرب الخامس: من الدخيلة إلى السويس.

وقبل أن تعلن إيطاليا الحرب كانت الأسراب المصرية قد احتلت تمركزات الحرب، واحتل السرب الأول تمركزه فى القصابة [٢].

ويشير التقرير نصف السنوى رقم ٨ لكبير ضباط الطيران بالبعثة العسكرية البريطانية ،

---

(١) لم يشر تقرير مدير سلاح الطيران إلي السرب الثالث (مواصلات) وأسراب التدريب، ويتضح من التقرير أن السرب الخامس كُلف بالدفاع عن السويس بدلا من الإسكندرية، كما كانت تقضى خطة التعاون التى تمت بين مدير سلاح الطيران وقائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط، والتى وافق عليها حسين سرى فى فبراير ١٩٣٩، وهو ما سنوضح أسبابه فى حينه.

(٢) Owen op. cit., p.28.

ليس فقط إلى تناقص طائرات القوة الجوية نتيجة لحوادث الطيران، بل أيضاً إلي تناقص صلاحية طائرات القتال. فالسرب الأول وصلت عدد الطائرات الصالحة فيها الى ست طائرات فقط. أما السرب الخامس فكانت هناك ثلاث طائرات تحتاج إلى أعمال إحلال رئيسية، فضلاً عن تدمير إحدي الطائرات. وقد أرجع التقرير تناقص الصلاحية إلى نقص قطع الغيار والإمداد البطىء بها، والذى كان يتم من القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى مصر. كما أشار نفس التقرير إلى تحول طائرات السرب الرابع إلى مهام قطر أهداف التدريب نظراً لتأخر طائرات البلانهيم (القاذفة المتوسطة) التى سبق التعاقد عليها ولم تصل إلى ذلك السرب [١]. ومن ذلك نرى أن موقف القوات المصرية فى صيف ١٩٤٠، لم يكن مشجعاً لأى من وزارتى علي ماهر أو حسن صبري على خوض الحرب.

كما كان موقف الملك والرأى العام المصري ضد التورط فى الحرب، وإن اختلفت أسباب كل منهما. فبينما كان الملك يكره الإنجليز لتدخلهم فى السياسة المصرية وإجباره على اتخاذ قرارات ضد إرادته. ويتعاطف مع المحور تحت تأثير وبتشجيع حاشيته الإيطالية، كان الشعب يُكن للإنجليز عداءاً تقليدياً نتيجة لكفاحه المرير ضد الاحتلال، والذى خاضته القوى الوطنية منذ وطأت أقدام القوات البريطانية مصر، فضلا عن عدم شعور الشعب بتغير الأوضاع عما كانت عليه قبل المعاهدة. وفى ظل دعاية دول المحور وتطور نجاحها فى أوروبا، زاد نفور الشعب من التورط فى الحرب، بينما كان الملك يتصل بدول المحور سراً لاستطلاع موقفها فى حالة بقاء مصر دولة محايدة [٢].

ولما كان موقف الإنجليز من قضية الاستقلال الوطنى مخيبا للآمال [٣]، فربما وجدت وزارتا على ماهر وحسن صبرى أنه ليس هناك ما يشجعهما على خوض مصر الحرب إلى

---

(١) تعاقدت الحكومة المصرية على شراء سرب قاذفات متوسطة من طراز بلانهيم فى أوائل عام ١٩٣٩ لإعادة تسليح السرب الرابع، إلا أن الحكومة البريطانية لم تسمح به بعد انتظار أكثر من عامين.

Air 2/ 2768, 18B, Half - Year Report No.8 on the Royal Egyption Air Force, April to October, 1940, pp. 2 - 4. (ملحق ٢٠)

(٢) المسدى ولبيب ورمضان، المرجع المشار إليه، ص ٧٥، ١٥٠؛ ١٥١.

(٣) نفس المرجع، ص ١٥٤.

جانب بريطانيا، في ظل ضعف موقفهما الدستوري والذي يستند إلى نفوذ السراي أكثر مما يستند إلى إرادة شعبية.

ولما كان الموقف الجديد من حسن صبري يعني تحويل مصر إلى دولة غير محاربة، فقد استقال الجناح السعدي من الوزارة. إلا أن حسن صبري استمر على سياسته بعد فوزه بثقة البرلمان، عندما طرحت الثقة بالوزارة.

وبذا استقرت سياسة الوزارة على عدم إعلان الحرب ـ اكتفاءً بالمعاونات والتسهيلات التي كانت تقدمها الحكومة المصرية إلى القوات الحليفة في مصر ـ بعد أن كانت مستعدة رسمياً لخوض الحرب الدفاعية بشروطها الخاصة.

وكان طبيعياً أن تنعكس سياسة «تجنيب مصر ويلات الحرب» في عهدي علي ماهر وحسن صبري على تطور بناء القوة الجوية المصرية، واستخدام هذه القوة في الحرب الدائرة آنذاك. فعلى ضوء سياسة هاتين الحكومتين في تقديم كافة التسهيلات والمعاونات إلى القوات الحليفة «بما توجبه المعاهدة ومايزيد عليه»، عدا إعلان الحرب، باعتراف علي ماهرنفسه[1]، فإنها جندت كافة إمكانات البلاد الاقتصادية والعسكرية لخدمة وتأمين المجهود الحربي للحلفاء دون المشاركة المباشرة في القتال.

ولما كانت الحكومة تواجه آنذاك صعوبات مالية كبيرة، نتيجة الموقف الاقتصادي السيء من ناحية، والتزامات المعاهدة من ناحية أخرى، فإنها أعطت الأسبقية إلى تأمين احتياجات القوات الحليفة علي حساب مشروعات التوسع في القوات المسلحة المصرية.

ويبدو من تقارير البعثة العسكرية عام ١٩٣٩، أن الحكومة المصرية لم تضف أية اعتمادات مالية جديدة سواء للجيش أو القوة الجوية، الأمر الذي كان يهدد برنامج التوسع بالتوقف. بل أن رئيس البعثة العسكرية اتهم الحكومة بأنها لا تعمل على إحراز تقدم في الجيش، وأنها قانعة وراضية بتولي بريطانيا مهمة الدفاع عن مصر[2].

وقد اضطرت الحكومة فعلا إلى تجميد مشروعات التوسع في القوة الجوية، سواء بالنسبة

(١) رمضان، تطور الحركة الوطنية في مصر، ١٩٣٧ – ١٩٤٨، ص ٦٤.

(٢) بكر، المرجع المشار إليه، ص ٧٨ – ٧٩.

لتشكيل أسراب جديدة، أو بالنسبة لمستودع صيانة الطائرات، والذى كان قد تم فعلا التعاقد على شراء معداته. كما شمل التجميد إنشاء المطارات الجديدة، أو عمل الإنشاءات اللازمة لتمركز الوحدات فى بعض المطارات الموجودة رغم أهميتها آذاك، كمطار مرسى مطروح. بل إن مطار الدخلية، الذى كان يتمركز به جزء كبير من القوة الجوية، أُخلى من الأسراب المصرية وسُلم إلى القوات الجوية الملكية فى صيف عام ١٩٤٠، بناءً على أوامر من الحكومة المصرية(١).

وقد عبر رئيس البعثة عن موقف التطوير في القوة الجوية حتى أبريل ١٩٤٠ قائلاً: «طبقاً للبرنامج طويل المدى (خطة السبع سنوات) الذى صُدِّقَ عليه ـ من حيث المبدأ ـ منذ عام مضى، كان مقدرا أن تصل القوة الجوية فى نهايته إلى اثني عشر سربا. إلا أنه تم إلغاء خطط التوسع طويلة المدى لكل من الجيش والقوة الجوية، نتيجة للمصاعب المالية أساساً. وتركت القوة الجوية على حالها دون أية خطط للمستقبل...» (٢).

وتوضح التقارير نصف السنوية للبعثة أرقام ٦، ٧، ٨، أنه باستثناء الطائرات والمعدات التى تعاقدت عليها وزارة محمد محمود، ووصلت فى عهد علي ماهر، فإنه لم تطرأ أية زيادة في القوة القتالية لسلاح الطيران الملكي المصرى، سواء فى عهد على ماهر أو خليفته.

فعندما تولت وزارة علي ماهر الحكم عشية اندلاع الحرب العالمية الثانية، لم يكن بسلاح الطيران سوى ثلاث أسراب (أحدها به رف واحد) مستعدة لاتخاذ أوضاعها فى تمركزات الحرب. وتمثلت هذه القوة في سرب من طائرات اللايسندر للتعاون مع وحدات الجيش وحرس الحدود قوامه ثمانى عشرة طائرة وسرب مقاتل مجهز بطائرات الجلاديتور بنفس العدد. أما السرب الثالث فكان يتشكل من ست طائرات أوداكس القديمة الطراز، والتى اعتبرت قاذفات تجاوزاً، بالإضافة إلى ثلاث طائرات نقل قديمة وسبع وثمانين طائرة تدريب وأعمال مساعدة(٣).

---

(١) Air 2/ 2768, 18B, op. cit., p.2..

(٢) Air 2/ 2768, 17A, Macready to the Under - Secretary of State Air Ministry), secret letter, No . M/6/4, 12. 4. 1940. p. 1. (ملحق ٢١)

(٣) Air 2/ 2768, 13B, op. cit., p.1 and Appendix B.

وكان أغلب هذه الطائرات يفتقر إلى قطع الغيار، مما انعكس على صلاحية الطائرات من ناحية وتدريب وكفاءة الأسراب من ناحية أخرى (١).

ويبدو أن مصاحبة ٩ طائرات من القوة الجوية المصرية لعلى ماهر خلال رحلته إلى السودان فى النصف الأخير من شهر فبراير ١٩٤٠، قد أثارت لديه اهتماما أكبر بتقوية سلاح الطيران الملكى المصرى. إلا أن الموقف المالى السيء كان الصخرة التى تحطمت عليها المحاولة الوحيدة ـ فى عهدى على ماهر، وخليفته ـ لتدعيم القوة الجوية.

ويسجل رئيس البعثة تلك المحاولة الفاشلة فى خطابه قائلاً: «نتيجة لزيارة رئيس الوزراء للسودان والتى صاحبه فيها وزير الدفاع، ورافقهما فيها حراسة جوية من تسع طائرات، فقد صدرت الأوامر بزيادة القوة الجوية إلى سبعة أسراب خلال السنة المالية القادمة. وتضمن مشروع الميزانية الإمدادات اللازمة للقوة الجوية إلا أنه خلال الأسبوعين أو الثلاثة الماضيين، تم إلغاء السربين الإضافيين من الميزانية لأسباب مالية...» (٢).

ومن ثم، نجد أنه لم تطرأ أية زيادة على القوة الجوية المصرية ـ طوال عهدى على ماهر وحسن صبرى ـ سوى تشكيل السرب المتبقى من مقاتلات الجلاديتور، والتى اضطر محمد محمود إلى قبولها، عندما رفضت الحكومة البريطانية طلبه الخاص بمقاتلات الهاريكين. كما تم إضافة ثلاث طائرات «أنسن Anoson» وطائرتين «بيرسيڤال Percival Q.6» ـ سبق طلبهما بواسطة الحكومة السابقة ـ إلي سرب النقل(٣).

أما سرب القاذفات من طراز «بلنهيم Blenheim»، الذى طلبته حكومة محمد محمود فى نفس الوقت، وكان ينتظر وصوله في أكتوبر ١٩٣٩، فقد ظل سلاح الطيران الملكي المصرى ينتظره دون جدوى مايقرب من عامين، حتى قررت الحكومة البريطانية آخر الأمر، عدم إمكانية تزويد مصر بهذا الطراز(٤).

وأدى توقف تشكيل أسراب جديدة إلى ظهور فائض كبير من الطيارين والفنيين. حيث كانت

---

(١) Air 2/2768, 7B, op. cit., pp. 4 - 5.

(٢) Air 2/ 2768, 17A loc. cit .

(٣) Air 23/ 741, 11B, Half - Yearly Report No.7 on the Royal Egyptian Air Force, November 1939 to March 1940, p. 4.

(٤) Air 2/ 2768, 18B, op. cit.p. 2.

سياسة القبول في كل من مدرسة تدريب الطيران والمدارس الفنية موضوعة على أساس مشروعات التوسع في القوة الجوية، التي وُضعت قبل الحرب. الأمر الذي أدي في النهاية إلي إيقاف قبول دفعات جديدة في هذه المدارس وتوقفها عن العمل لمدة ثلاث سنوات(١).

ولم يقتصر الأمر علي عدم تشكيل وحدات جديدة عام ١٩٤٠، بل إن النقص البالغ في قطع غيار الطائرات والذي كانت تعاني منه القوة الجوية قبل الحرب، تفاقم في عهدي علي ماهر وحسن صبري، وكانت النتيجة تآكل الطائرات الموجودة لدى سلاح الطيران أيضاً. وخير مثال على ذلك، وهو السرب الأول، الذي كان مخصصاً للتعاون مع اللواء خفيف الحركة في الصحراء الغربية. فقد هبط عدد الطائرات الصالحة في هذا السرب إلى ٣٥٪ من قوته القتالية، وفي بعض الأحيان كانت هناك طائرة واحدة فقط صالحة (٢).

وقد انعكس العجز في قطع الغيار وتدهور صلاحية الطائرات على معنويات سلاح الطيران الملكي المصري وكفاءته القتالية، إلى الحد الذي دفع رئيس البعثة العسكرية الجديد، الجنرال «ستون stone»، إلى تنبيه وزارة الطيران لخطورة الموقف، وما وصل إليه حال القوة الجوية المصرية من سوء. فكتب إليها يقول: «إن الاحتياجات العاجلة جدا هي قطع غيار طائرات اللايسندر وطائرات إضافية لاستكمال رف الأنسن إلى ست طائرات. كما أن هناك حاجة أيضاً إلى مقاتلات حديثة تحل محل طائرات الجلاديتور، والتي لاتتوفر لها السرعة الكافية واللازمة للدفاع الجوي عن البلاد .

«وليس هناك شك في أنه، مالم يتم الاستجابة للمطالب المشار إليها عاليه فوراً بطريقة معقولة فإن كفاءة ومعنويات القوة الجوية المصرية ستدهور بطريقة خطيرة. وسيكون ذلك من سوء الحظ، لأن سلاح الطيران الملكي المصري قادر على القيام بمهام معينة ومفيدة في الدفاع عن مصر. وتشمل هذه المهام الدفاع الجوي بالمقاتلات عن القاهرة والسويس، وهو ما

(١) Air 1/ 2768, 20B, Half - Yearly Report No. 9 on the Royal Egypal Egyptian Air Force, November 1940 to April 1941, p. 1.

(٢) Air 2/ 2768, 18B, op. cit., p. 3. - Air 2/ 2768, 20B, op. cit., p.3.

أصبح سلاح الطيران الملكى المصرى مسئولاً وحده عنه، فضلا عن قيامه بمهام الحراسة في خليج السويس بالتعاون مع البحرية الملكية...» (١).

كان ذلك انعكاس سياسة الانكماش العسكرى على تطور بناء القوة الجوية المصرية، والتى انتهجتها حكومتا على ماهر وحسن صبرى ، وفرضها عليهما الموقف المالى السيء للبلاد، والذي ترتب على التزامات المعاهدة وعقود التسليح السابقة من ناحية، ورغبة الحكومتين في تجنيب البلاد وقواتها المسلحة التورط فى حرب ـ كانا يعتقدان أنه ليس لمصر فيها ناقة ولا جمل ـ من ناحية أخرى.

أما بالنسبة لأثر سياسة هاتين الحكومتين على استخدام القوة الجوية المصرية فيوضحه تقرير كبير ضباط الطيران (الجديد) بالبعثة العسكرية البريطانية قائد اللواء الجوى «مكيى Mackay » والذي يبرز فيه موقف حكومتي على ماهر وحسن صبري من استخدام القوة الجوية المصرية فى الحرب بقوله:

«كان من المأمول فيه ـ عندما أعلنت إيطاليا الحرب ـ أن يوضع سلاح الطيران الملكى المصرى تحت قيادة الحلفاء الجوية فى الشرق الأوسط. إلا أن مصر استمرت محايدة، وأحاطت الاعتبارات السياسية بنشاط العمليات لسلاح الطيران الملكي المصرى، وباختصار كان تأثير ذلك الموقف كما يلى:

(١) لم يوضع سلاح الطيران الملكي المصرى تحت قيادة قائد القوات الجوية للحلفاء فى الشرق الأوسط باستثناء المقاتلات التى قامت بأعمال الدوريات (المظلات) طبقاً لأوامر قائد مقاتلات القوات الجوية الملكية.

(٢) لم يسمح للأسراب (المصرية) بالعمل من مطارات وأراضى الهبوط المحتلة بالقوات الجوية الملكية (البريطانية).

(٣) ربما يقوم سرب التعاون (المصرى) بالعمل في الصحراء الغربية لمعاونة اللواء خفيف الحركة المصرى، دون السيطرة عليه بواسطة القيادة البريطانية. وعلى أية حال فقد رفضت الحكومة (المصرية) السماح لأية مقاتلات (مصرية) بالعمل فى الصحراء

(١) 2768, 18A, Stone to the Under- Secretary of State (Air Ministry), secret letter, No. M/ 6/ 4, 6. 12. 1940. Air 2 (ملحق ٢٢)

الغربية ، حتى لو كان ذلك لتأمين سرب التعاون مع الجيش. ويرجع ذلك ـ في أغلب الظن ـ إلى تقليل احتمالات الاشتباك قرب جبهة القتال البريطانية ـ الإيطالية.

(٤) وافقت الحكومة المصرية على قيام سرب المقاتلات المتمركز فى ألماظة بالدفاع عن القاهرة والسرب الآخر بالدفاع عن السويس. ولكنها رفضت استخدام المقاتلات فى الدفاع عن الإسكندرية، بالرغم من أن بطاريات مدفعيتها المضادة للطائرات تشكل جزءاً من الوسائل البرية للدفاع الجوى.

(٥) على خلاف ذلك، قامت طائرات اللايسندر (سرب التعاون المصرى) بأعمال الدوريات الكثيرة (بغرض التفتيش المسلح)، وكانت ذات فائدة كبيرة فى خليج السويس.

«كما قامت طائرات الأنسن بأعمال تأمين قوافل السفن فى الطرف الشمالى للبحر الأحمر، بالتعاون مع البحرية الملكية. وقد أصيبت طائرتان من الثلاث (الأنسن) بحادثتين مؤخرا. ولذا سيكون مستحيلا إجراء أى تعاون مستقبلاً، مالم يتم الحصول على بديل لهما.

«وهذا التناقض فى سياسة الحكومة المصرية، يبدو أنه كان نتيجة للإخفاء المتعمد للمهام التي تقوم بها طائرات الأنسن عن وزير الحربية، والذي كان يمارسه اللواء حسن عبد الوهاب مدير سلاح الطيران. حيث كان الأخير يقدم ـ بصفة شخصية ـ كل مساعدة ممكنة للقوات الجوية الملكية (البريطانية)» (١).

ومن هذا التقرير نرى أن استخدام القوة الجوية المصرية خلال عهدي على ماهر وحسن صبرى، كان ترجمة أمينة لسياستيهما بعدم التورط فى الحرب وتجنيب مصر ويلاتها.

ومن هنا جاء إصرار حكومتيهما على قصر دور المقاتلات المصرية على تأمين القوات والأهداف الحيوية المصرية فى منطقتي القاهرة والسويس، حيث تنتشر القوات المصرية أساساً، ورفضهما استخدام المقاتلات فى حماية الأسكندرية ـ حيث يقبع الأسطول البريطانى

---

(١) Air 2/ 2768, 18B, op. cit. p. 1.

يبدو أن مدير سلاح الطيران كان مستمراً فى تنفيذ خطة التعاون بين سلاح الطيران المصرى والقوات البريطانية، المُصَدَّق عليها بواسطة حسين سرى، دون أن يضع فى اعتباره التطور الذى طرأ على السياسة المصرية فى عهد على ماهر تجاه التورط فى العمليات الحربية.

وقاعدته البحرية، أو حتى التواجد فى المنطقة الغربية للاشتراك فى حماية القوات البريطانية، حتى لو أدى ذلك إلى حرمان سرب التعاون واللواء خفيف الحركة من حماية المقاتلات المصرية(١). وهو ما يتوافق مع عملية سحب وحدات الحدود المصرية من السلوم إلى مرسى مطروح.

ويبدو أن رفض الحكومتين المصريتين لتواجد أى من وحدات المقاتلات المصرية فى المنطقة الغربية، أو العمل من المطارات وأراضى الهبوط التى تحتلها القوات الجوية الملكية، كان راجعاً لرغبة الحكومتين فى عدم إعطاء انطباع بأن القوات المصرية تقاتل إلى جانب القوات البريطانية، مما يفقد سياسة الحكومتين مصداقيتها. وهو نفس السبب الذى جعل الحكومتين ترفضان وضع سلاح الطيران تحت قيادة قائد القوات الجوية للحلفاء.

أما ماكان من تصرف مدير سلاح الطيران اللواء حسن عبد الوهاب بما يتعارض مع سياسة حكومته، فلم يكن ذلك هو تصرفة الوحيد كما سنرى، إذ إنه كان يحاول دائماً التقرب مع السلطات البريطانية، شأنه فى ذلك شأن بعض كبار ضباط الجيش والسياسيين، الذين تربوا فى أحضان تلك السلطات منذ بدء الاحتلال البريطانى فى مصر.

وقد حاولت وزارة على ماهر مقاومة نفوذ البعثة العسكرية البريطانية، الذى بدأ يتزايد مع بوادر الحرب، بتجميد عدد أفرادها وعدم السماح بأى زيادة إلا للضرورة القصوى، وبعد الإلحاح المستمر لرئيس البعثة. كما وجه وزير الدفاع محمد صالح حرب خطاباً إلى رئيس أركان حرب الجيش من يونيو ١٩٤٠، يؤكد فيه على مسئولية القادة المصريين فى قيادة التشكيلات والوحدات وعلاقتهم بضباط البعثة العسكرية البريطانية، والتى تنحصر مهمتهم فى إبداء المشورة لهؤلاء القادة (٢).

تلك كانت السياسة المصرية تجاه الحرب على عهد وزارتى على ماهر وحسن صبرى وانعكاسها على بناء واستخدام القوة الجوية المصرية فى عهديها. إلا أن تلك السياسة لم تكن العامل الوحيد المؤثر على بناء واستخدام القوة الجوية المصرية حينذاك. فقد كان سلاح الطيران الملكى المصرى ـ شأنه شأن الجيش ـ واقعاً تحت تأثير محصلتى السياسية والمصرية

---

(١) Idem

(٢) بكر، المرجع المشار إليه، ص ١٣٤.

والبريطانية، نتيجة لظروف الحرب والتزامات المعاهدة من ناحية، وتحكم بريطانيا فى تسليح القوات المسلحة المصرية والوجود المؤثر لبعثتها العسكرية من ناحية أخرى.

وبالنسبة للسياسة البريطانية تجاه القوات المسلحة المصرية آنذاك، يرى الدكتور عبد العظيم رمضان أنه فى الفترة من سبتمبر ١٩٣٨ وحتى صيف ١٩٤٠ كانت السياسة البريطانية تهدف إلى إمداد الجيش المصرى بكل ما تستطيع من سلاح ومهمات وتدريب (١). وإننى اتفق مع الدكتور عبد العظيم فيما ذهب إليه بالنسبة لرغبة بريطانيا فى النهوض بمستوى تدريب الجيش المصرى آنذاك. إلا أن الوثائق البريطانية نفسها، وشهادة الشهود المعاصرين ـ الذين استشهد بقولهم الدكتور عبد العظيم نفسه ـ تتعارض مع ماذهب إليه بخصوص السياسة البريطانية لإمداد سلاح الطيران المصرى بكل ما تستطيع من سلاح، ومهمات فى ذلك الوقت (٢).

فالتقارير نصف سنوية لكبير ضباط الطيران بالبعثة، وخطابات رئيس البعثة إلى وزارة الطيران عن تلك الفترة، تتحدث عن العجز الذى كانت تعانيه القوة الجوية المصرية آنذاك، سواء فى الطائرات التى تم التعاقد عليها «كالبلانهيم» القاذفة وطائرات التدريب المتقدم، أو فى قطع غيار المحركات والأجهزة المساعدة كأجهزة اللاسلكى والتنشين، مما لا غنى عنه فى استخدام الطائرات. وهو ما كان متوافرا فعلا لدى بريطانيا بكميات كبيرة، كما سنرى. الأمر الذى أدى ـ على حد قول قائد اللواء الجوى فيكتور تيت V. Tait ـ إلى تأخر التدريب فى مدرسة الطيران. واضطرار إدارة سلاح الطيران إلى سحب ١٢ طائرة أوداكس من السرب الرابع (قاذفات)، لمواجهة احتياجات التدريب المتقدم فى مدرسة تدريب الطيران، اعتماداً على طائرات البلانهيم الثمانية عشر، والتى سبق أن طلبتها الحكومة المصرية فى أوائل عام ١٩٣٩، وكان مقدراً وصولها فى أكتوبر من نفس العام(٣).

ورغم أن السرب الرابع قد تم تدريبه وأصبح قادراً على القيام بمهام الاستطلاع وقذف

---

(١) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩٣٧ – ١٩٤٨، ص ٣٤. الإشارة إلى الجيش هنا كانت تحمل معناه الشامل، أى القوات المسلحة وليس القوات البرية فقط، ص ٣٥ ومابعدها.

(٢) Air 2/ 2768, 7B, op. cit., pp. 3 - 5.

(٣) Idem.

القنابل بدرجة كبيرة من الكفاءة، وتم استكمال الانشاءات اللازمة له بمطار الدخيلة، فقد ظل يفتقر لطائرات البلانهيم، حتى قررت الحكومة البريطانية فى نهاية الأمر (آخر عام ١٩٤٠)، عدم إمكانية تزويد مصر بهذه الطائرات (١).

وإذا كان للحكومة البريطانية بعض العذر، عندما رفضت تزويد مصر بطائرات الهاريكين عام ١٩٣٨ بدلاً من الجلاديتور - التى اقترحها رئيس البعثة العسكرية وسبقت الإشارة إليها - لعدم توفر الأعداد الكافية من تلك الطائرات للقوات الجوية الملكية (البريطانية) نفسها آنذاك، فلم يكن لها نفس العذر بالنسبة لطائرات البلانهيم طوال عامى ١٩٣٩، ١٩٤٠.

فقد بدأ إنتاج هذا الطراز من الطائرات مبكراً عام ١٩٣٧، ووصل الرقم المنتج منها الى خمسة آلاف وخمسمائة طائرة حتى أوائل ١٩٤٢، عندما أوقف إنتاجها. وكان عاما ١٩٣٩، ١٩٤٠ يمثلان ذروة إنتاج هذا الطراز (٢).

ومن ثم، كان إمداد مصر بثمانى عشرة طائرة من ذلك الطراز خلال عامى ١٩٣٩، ١٩٤٠ فى إطار الممكن، لو كانت السياسة البريطانية فعلاً - حينذاك - هى إمداد الجيش المصرى بكل ما تستطيع من أسلحة ومهمات.

وتمثل قطع غيار الطائرات المشكلة الرئيسية الثانية التى واجهت سلاح الطيران الملكى المصرى وتعرضت لتعويق الحكومة البريطانية (٣). وتوضح تقارير كبير ضباط الطيران بالبعثة العسكرية - كما رأينا - العجز الذى كانت تعانيه الأسراب المصرية نتيجة القصور فى قطع الغيار. ولم يكن ذلك الموقف قاصراً على الطائرات القديمة فقط، بل كان يشمل أيضاً أحدث ما وصل الى سلاح الطيران آنذاك، وهما سربا الجلاديتور. فلم يصل لمصر أى قطع غيار سواء لهياكل أو محركات هذه الطائرات حتى صيف ١٩٤٠، رغم التعاقد عليها والإلحاح المستمر فى طلبها (٤).

---

(١) Idem.

(٢) Angelucci, Enzo, The Rand Macnally Encyclopedia of Military Aircraft 1914-1980 (New York: Military Press, 1983), p.281.

(٣) بكر، المرجع المشار اليه، ص١٩١.

(٤) Air 2/ 2768, 7B, op. cit., PP. 4-5. - Air 23/ 741, 11B, op. cit., P.4. - Air 2/ 2768, 18B, op. cit., p.2.

وحين احتاجت قيادة القوات الجوية الملكية (البريطانية) لهذين السربين لتدعيم مقاتلاتها فى الصحراء الغربية، والتى لم تكن تزيد عن سرب واحد فى مرسى مطروح حتى مايو ١٩٤٠[١]، فإنها فتحت أبواب مخازنها لمطالب سلاح الطيران الملكى المصرى كى يأخذ ما يشاء من قطع غيار وذخيرة لخدمة هذين السربين - على حد قول قائد السرب حسن عزت، الذى كان مسئولاً عن صيانة المقاتلات [٢].

إلا أن ما رواه فيصل عبد المنعم - فى كتابه «إلى الأمام يا روميل» عن هذه الواقعة، يحتاج منا إلى وقفة لمناقشتها، لا من حيث صحة الواقعة نفسها، فالقرائن تشير الى صحتها، ولكن من حيث توقيت حدوثها الذى يتعارض مع السياق التاريخى.

فقد قال تحت عنوان «بريطانيا العظمى تطلب معاونة الطيران المصرى» : « ولما كانت القيادة الألمانية العليا قد صمّمت بعد سحق الجيش الإيطالى، على تمزيق أوصال القوات البريطانية بكافة السبل، فقد دبر الماريشال (كيسلرنج) - قائد سلاح الجو الألمانى - هجمة جوية قوية على مطارات الإنجليز الأمامية بالصحراء الغربية تسبب عنها تدمير كافة المقاتلات البريطانية فى الجو وعلى الأرض عدا ٨ طائرات (من مجموع ٤٠ طائرة).

« وهنا قام رئيس البعثة العسكرية البريطانية - والذى كان مشرفاً على تدريب الجيش المصرى بموجب معاهدة ١٩٣٦ - بطلب إشراك أسراب المقاتلات المصرية إلى جانب الثمانى طائرات المتبقية لدى الجيش الثامن فى الدفاع عن قواتهم التى باتت فريسة للهجمات الألمانية القوية.

« ويعطينا قائد السرب حسن عزت والذى كان مسئولاً وقتذاك عن إعداد وصيانة المقاتلات المصرية للقتال، صورة معبرة من صور الكفاح المصرى ضد الطغيان الإنجليزى فى تلك الآونة...» [٣].

وهنا ينقل فيصل عبد المنعم تفاصيل الواقعة على لسان حسن عزت. وكيف أن رئيس البعثة نجح فى الحصول على إذن مدير عمليات الجيش دون علم رئيس هيئة أركان الحرب - بإشراك

(١) كان فى مصر حتى ٢٢ مايو ١٩٤٠ ثلاثة أسراب مقاتلة بريطانية فقط، وكلها من طراز جلاديتور (الأسراب ٣٣، ٨٠، ١١٢). وكان السرب ٣٣ هو الوحيد الموجود بالصحراء الغربية (قرب مرسى مطروح) .

(٢) محمد فيصل عبد المنعم، إلى الأمام يا روميل (القاهرة : مؤسسة دار الشعب، ١٩٧٦)، ص ٦٥-٦٨.

(٣) نفس المرجع ص ٦٥

السربين الثانى والخامس (جلاديتور) فى القتال الى جانب سلاح الطيران البريطانى فى الصحراء الغربية [١]، إلا أن المسئولين بسلاح الطيران لم يكونوا متحمسين للأمر ولذا، «قلنا لهم : نحن مستعدون للقتال، ولكن أين الطيارون المدربون؟ إن ٢٥٪ فقط من قواتنا مدربة على حرب الصحراء، ولكن بقية الطيارين لم يتدربوا بعد على القتال الليلى، والمعارك الجوية Dog Fight، كما لم يجيدوا بعد إطلاق النيران (الرماية) من الجو للجو أو من الجو للأرض، ثم أين قطع الغيار التى تُمد بها طائراتنا؟!

«وهنا قاموا بفتح مخازنهم لنا على مصراعيها، فذهبت أنا ووجيه أباظة سراً إلى منزل الفريق «عزيز المصرى» رئيس هيئة أركان حرب الجيش حينذاك» [٢].

وهنا يستطرد حسن عزت موضحاً كيف أن عزيز المصرى شجعهم على أخذ كل ما يحتاجونه من القوات الجوية الإنجليزية ويتدربون جيداً ويستعدون، أما هو فسيكون له شأن آخر. وما أن تم لهم ذلك، حتى استدعى عزيز المصرى كل من مدير عمليات الجيش ومدير سلاح الطيران، وقام «بتلقينهما درساً فى الوطنية وكيف أن مدير العمليات ينبغى ألا يتلقى التعليمات من الإنجليز، بل من رئيس أركان حرب الجيش المصرى وحده .. وكانت النتيجة إلغاء الأمر السابق من رئيس عمليات الجيش.

«وهكذا حضر مدير سلاح الطيران إلى المطار ونحن لانزال على أهبة الاستعداد للسفر، ليصدر إلينا الأوامر بالإنصراف والعودة بالطائرات إلى السويس وحلوان للدفاع عن الأراضى والأهداف والقوات المصرية وحدها» [٣].

وطبقا لما رواه فيصل عبد المنعم على لسان حسن عزت بخصوص السربين الثانى والخامس، فإن طلب إرسال السربين إلى الصحراء الغربية لتدعيم موقف المقاتلات البريطانية، ورفض عزيز المصرى لذلك تم فى عهد الأخير. ولما كان عزيز المصرى قد أُحيل إلى التقاعد فى أغسطس ١٩٤٠ [٤]، بعد أن مُنح أجازة إجبارية بناءً على طلب السفير البريطانى فى مصر[٥]،

(١) كان رئيس هيئة أركان حرب الجيش المصرى آنذاك (الفريق عزيز المصرى) يكره الانجليز ومكروهاً منهم فى نفس الوقت.

(٢) نفس المرجع، ص٦٦. – كان هناك نشاط سرى فى الجيش والطيران ضد الإجليز آنذاك، وكان عزيز المصرى مُعتبراً أباً روحياً للضباط الذين كانوا مشتركين فى ذلك النشاط.

(٣) فيصل، المرجع المشار إليه، ص ٦٧–٦٨.

(٤) وزارة الدفاع، المتحف الحربى، السجل التاريخى لوزارة الدفاع، ص٢٥٠.

(٥) المسدى، لبيب، رمضان، المرجع المشار إليه، ص١٩٠.

فإن واقعة السربين وقطع الغيار يستحيل حدوثها بعد سحق الجيش الإيطالي، على حد قول فيصل عبد المنعم. فهزيمة الجيش الإيطالي وطرده من مصر تمت في ديسمبر ١٩٤٠[١] – في أوائل عهد وزارة حسين سري (الأولى) – وبعد أن تقاعد عزيز المصري بشهور طويلة.

فإذا كانت واقعة سربي المقاتلات صحيحة، وهو الأقرب إلى الترجيح – لتمشيها مع السياسة المصرية في عهد علي ماهر وتوجيهات وزير دفاعه من ناحية، وإشارة تقرير البعثة العسكرية البريطانية إلى رفض الحكومة المصرية السماح للمقاتلات المصرية بالعمل في الصحراء الغربية من ناحية أخرى [٢]– فإن توقيت حدوث تلك الواقعة يمكن أن يكون في الشهور الأولى لعام ١٩٤٠ على أحسن الفروض، عندما كان عزيز المصري في الخدمة ولم يكن لبريطانيا في الصحراء الغربية سوى سرب واحد من المقاتلات.

من كل ذلك، نرى أن اهتمام السلطات البريطانية بسلاح الطيران الملكي المصري منذ عام ١٩٣٨ وحتى صيف ١٩٤٠، كان منصباً على الوحدات والتخصصات التي تحتاجها القوات البريطانية، أكثر من اهتمامها بخطة التطوير المنظمة لسلاح الطيران المصري.

ومما يؤكد هذا الرأي، أنه عندما اقترح رئيس البعثة العسكرية البريطانية على وزير الحربية المصري في مارس ١٩٣٨ تشكيل سربي مقاتلات الجلاديتور – رغم عدم إدراج هذين السربين في خطة الثلاث سنوات وعدم وجود اعتمادات مالية لهما في ميزانية عام ١٩٣٧ – ١٩٣٨ – لم تكن المقاتلات البريطانية في مصر آنذاك تزيد عن سرب واحد هو السرب ٣٣، بينما كان هناك خمسة أسراب قاذفة (الأسراب ٤٥، ٦٠، ٨٤، ١١٣، ٢١١)، وسربا نقل وقاذفات (السربان ٧٠، ٢١٦) [٣] . ولم يتم تعزيز المقاتلات البريطانية في مصر إلا بعد قرار مجلس رؤساء أركان الحرب في لندن في ديسمبر ١٩٣٩ بتعزيز قوات الشرق الأوسط بقوات إضافية، لمواجهة احتمال قيام روسيا بالهجوم على تركيا، أو دخول إيطاليا الحرب وتعرض مصر للغزو. ومن ثم، كان لابد من تجهيز مسرح العمليات في مصر اعتباراً من أوائل عام ١٩٤٠ حتى يمكن استقبال قوات التعزيز البرية والجوية والبحرية، والتي لم تزد مقاتلاتها عن سربين (٨٠، ١١٣) حتى مايو ١٩٤٠، نتيجة الموقف المتفجر في أوروبا وحشد القوات

---

(١) وزارة الحربية العمليات الحربية في شمال أفريقيا في الحرب العالمية الثانية، ص ٥٦.

(٢) الرفض لا يكون إلا رداً على طلب. – Air 2/ 2768, op.cit.,p.1.

(٣) طُلب اعتماد سربي المقاتلات في ميزانية ١٩٣٨ ـ ١٩٣٩. Owen, op. cit., p. 23.

البريطانية على الجبهة الفرنسية والعجز الذى كانت تعانيه بريطانيا فى المقاتلات كما أسلفنا[١].

ومن ثم، جاء تلهف رئيس البعثة العسكرية البريطانية على تشكيل سربى المقاتلات المصرية، خارج خطة الثلاث سنوات، ورفض الحكومة البريطانية إمداد مصر بسرب القاذفات رغم إتمام المبانى والتجهيزات التى أُعدت لاستقباله وتشغيله. فالقوات البريطانية لم تكن فى حاجة يومئذ للقاذفات بقدر حاجاتها إلى المقاتلات ووسائل الدفاع الجوى الأخرى كالمدفعية المضادة للطائرات والأنوار الكاشفة - التى أُعطيت أسبقية فى مشروع تشكيل ١٩٤٠، الذى اقترحته البعثة البريطانية فى ديسمبر ١٩٤٠ - لسد العجز فى قواتها.

وتؤكد الوثائق المصرية صعوبة الحصول على احتياجات الجيش المصرى من بريطانيا، ليس فى الظروف الاستثنائية فحسب، بل أيضاً فى الظروف العادية. «فقبل الحرب ومنذ سنة ١٩٣٧ تقدمنا لوزارة الحرب البريطانية بطلب مهمات بلغ مجموع ثمنها ٦.٧٦١.٠٠٠ جنيها، فلم تورد لنا منها حتى أبريل سنة ١٩٤٠ سوى ما قيمته ١.١٧٠.٠٠٠ جنيها»[٢].

ومما سبق، نرى أن السلطات البريطانية كانت حريصة - من خلال سيطرتها على تسليح القوة الجوية المصرية - على إبقاء هذه القوة فى الوضع الذى يلائمها. فإذا كان رفع كفاءتها القتالية تخدم مصالحها، دعمتها بالقدر الذى يحقق لها ذلك فقط. وإذا كانت مصلحتها فى بقاء تلك القوة ضعيفة، حجبت عنها قطع الغيار والمعدات والأسلحة اللازمة لها، قديمها وحديثها.

وعلى ذلك فإنه يمكن أن نستخلص مما سجلته الوثائق والمراجع البريطانية والمصرية، وشهادة الشهود المعاصرين، أن السياسة البريطانية تجاه الجيش المصرى وقوته الجوية منذ عام ١٩٣٨، وحتى صيف ١٩٤٠، كانت تتلخص فى إمداده بالأسلحة والمعدات التى تخدم الأهداف والمصالح البريطانية فقط. وهو ما ذهب إليه الدكتور عبد الوهاب بكر محمد[٣]. وليس إمداد الجيش بكل ما تستطيع بريطانيا، كما يرى الدكتور عبد العظيم رمضان.

---

(١) تشرشل، المرجع المشار اليه، ص١٧٦-١٧٧. Owen, op.cit, pp. 23-26.-

وزارة الحربية، العمليات الحربية فى شمال أفريقيا فى الحرب العالمية الثانية، ص١٨-١٩.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٩٨، ملف وزارة الحربية - مكتب الوزير، مذكرة مرفوعة إلى مجلس الدفاع الأعلى عن الأدوار التى مر بها موضوع تعزيز وتسليح الجيش، ص ٨.

(٣) بكر، المرجع المشار اليه، ص٢٨٨، ٢٣٣.

٢- اثر سياسة التعاون وتامين القاعدة البريطانية :

تولى الحكم فى مصر فى الفترة من ١٥ نوفمبر ١٩٤٠ وحتى الثامن من أكتوبر ١٩٤٤ أربع وزارات، منها وزارتا أقلية برئاسة حسين سرى، ووزارتان وفديتان برئاسة مصطفى النحاس. وكانت السمة المشتركة لهذه الوزارات، هى التعاون الكامل مع السلطات البريطانية فى مصر، وتقديم التسهيلات والمعاونات اللازمة للقوات الحليفة بأكثر مما قدمته وزارتا على ماهر وحسن صبرى، مع توفير التأمين الكافى للقاعدة البريطانية، وهو ما حققته بدرجات متفاوتة كل من الحكومتين. حيث كانت حكومتا الوفد أكثر سخاءً بالنسبة للتسهيلات والمعاونات، وأكثر إصراراً بالنسبة لتأمين القاعدة البريطانية ومؤخرة القوات الحليفة.

فحكومة حسين سرى وإن كانت امتداداً لوزارة حسن صبرى - لتشكلها إلى حد كبير من أعضاء الوزارة السابقة وإعلان رئيس وزرائها بأن سياسته تجاه الحرب ستبقى دون تغير[١]. - إلا أنها كانت أكثر تعاوناً مع السلطات البريطانية.

فحسين سرى كان يحظى بثقة وتأييد الإنجليز، حيث كان أحد ثلاثة رشحتهم السفارة البريطانية لرئاسة الوزارة أثناء الأزمة مع القصر حول التخلص من على ماهر[٢] . كما كان رئيس الحكومة - على حد قول أحد وزرائه - أقل مناقشة من سلفه لمطالب الإنجليز، فضلاً عن ولائه التام للماهدة[٣] .

وقد عملت وزارة حسين سرى ما فى وسعها لمعاونة السلطات البريطانية فى مصر بأكثر مما كانت تطلبه هذه السلطات. فعندما بدأ الانسحاب البريطانى من ليبيا، على أثر الهجوم الأول لروميل فى ربيع ١٩٤١، سارع رئيس وزراء مصر إلى الجنرال «ويفل Wavell» قائد القوات البريطانية بالشرق الأوسط يسأله عما تريده بريطانيا من الجيش المصرى؟. فيقول الأخير «لا شىء أكثر مما يفعله الجيش المصرى، وهو حماية القناة والجسور، والاستعداد فى الدلتا لصد أى غارة .. وهناك وحدة مصرية فى السلوم ستقاوم إذا هُوجمت»[٥] .

---

(١) المسدى ولبيب ورمضان، المرجع المشار إليه ص٢٤١.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩٣٧-١٩٤٨، ص ١٨٠.

(٤) محسن محمد، التاريخ السرى لمصر (القاهرة، دار المعارف، ١٩٧٩)، ص ١٤٨.

وقد أشار محسن محمد إلى أن حسين سرى سأل السفير البريطانى آنذاك : «هل تريدون أن تدخل مصر الحرب؟»[١] . وهو تساؤل غريب من رئيس الوزراء المصرى فى ظل سياسته الخارجية، والتى أعلن فى البرلمان أنها ستكون هى سياسة سلفه، وأن موقف مصر تجاه الحرب سيبقى دون تغيير. كما يعتبر هذا التساؤل تراجعاً عن موقف حسين سرى من رفض إعلان الحرب والذى أيده فيه البرلمان فى أواخر ديسمبر ١٩٤٠، فى مواجهة أحمد ماهر والسعديين[٢] .

وهذا القول - إن صحَّ - من رئيس الوزراء فإنه يعنى أحد أمرين إما أن حسين سرى لم يكن يعلم آنذاك، أن السلطات البريطانية فى مصر قد استقر رأيها منذ آخر ديسمبر ١٩٤٠، على أن مصر المحايدة أكثر فائدة وأماناً لقاعدتها العسكرية من مصر المحاربة[٣] ، أو أنه كان يعلم بما استقر عليه رأى الجانب البريطانى وحاول بهذا القول كسب نقطة لصالحه من تأييد السلطات البريطانية.

وعموماً فإن موقف مصر المحايدة!! لم يمنع حكومتها من تقديم كافة التسهيلات والخدمات اللازمة للقوات الحليفة، بل ومشاركة قواتها فى أعمال الدفاع داخل الأراضى المصرية ضد قوات المحور.

وفى إطار هذه السياسة المصرية تجاه الحرب، كان سلاح الطيران الملكى المصرى - رغم كل مشاكله الفنية - مستمراً فى القيام بدوره السابق فى الدفاع عن القاهرة ومنطقة السويس، تحت السيطرة لقادة قطاعات الدفاع الجوى البريطانيين، من مركزى قيادة هليوبوليس (مصر الجديدة) والاسماعيلية. ولم يمنع الأسراب الأخرى من تنفيذ مهامها سوى الموقف السيء لصلاحيتها الفنية، نتيجة لنقص قطع الغيار[٤] .

ومن ثم، جاء قلق رئيس البعثة البريطانية على الحالة الفنية السيئة للقوة الجوية المصرية وتحذيره إلى وزارة الطيران فى ديسمبر ١٩٤٠، من انعكاس ذلك على المهام التى تقوم بها.

---

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) المسدى ولبيب ورمضان، المرجع المشار إليه، ٢٤٥.

(٣) نفس المرجع، ص٢٤٢ - ٤٤.

(٤) Air 2/ 2768, 20B, Half-Yearly Report No. 9 on the Royal Egyptian Air Force, November 1940 to April 1941, pp. 1- 4.

فقد كانت القوات الجوية الملكية (البريطانية) في مصر تعاني حتى ذلك الوقت من العجز في المقاتلات من ناحية[١] ، وتركيز جهودها الرئيسية في اتجاه الصحراء الغربية من ناحية أخرى[٢] . ومن ثم كانت السلطات البريطانية في أمس الحاجة لجهود القوة المصرية لحماية مؤخرتها في الدلتا وتأمين قوافلها في البحر الأحمر.

وعندما كرر رئيس البعثة تحذيره في أول يوليو ١٩٤١ من سوء موقف القوة الجوية المصرية[٣] ، كان موقف هذه القوة غاية في السوء بسبب عدم تسلم سلاح الطيران أية طائرات جديدة من ناحية، والنقص الكبير في قطع الغيار – والذي كانت تعاني منه الأسراب – من ناحية أخرى.

ويعكس البيان الذي أرسله اللواء علي موافي – مدير سلاح الطيران الذي خلف اللواء حسن عبد الوهاب – إلى وكيل وزارة الدفاع الوطني في ٢٨ أبريل ١٩٤١، حالة وموقف القوة الجوية المصرية، والتي أقلقت البعثة العسكرية البريطانية آنذاك، فقد وصل إجمالي عدد الطائرات الصالحة ٦٦ طائرة من ١٤٠ طائرة كانت قوة سلاح الطيران. ويوضح الجدول رقم (١) موقف الأسراب المصرية كما جاءت في ذلك البيان.

وعلى أثر فشل الهجوم البريطاني في يونيو ١٩٤١، ووصول قوات المحور بقيادة روميل إلى الحدود المصرية، فقد تزايدت حاجة القوات البريطانية لمقاتلاتها لحشدها في الصحراء الغربية لمواجهة القاذفات الألمانية والإيطالية وحماية قوات الحلفاء. ورغم أن تسليح المقاتلات المصرية بطائرات حديثة، كان يمكن أن يعاون بطريقة أفضل في حماية القاعدة الخلفية في منطقتي القاهرة والسويس واخلاء بعض الأسراب البريطانية لحشدها في الصحراء الغربية. إلا أنه يبدو أن قلق السلطات البريطانية من الجبهة الداخلية آنذاك، انعكس على القوات المسلحة المصرية.

---

(١) خسرت المقاتلات البريطانية ٩١٥ طائرة في معركة بريطانيا في الفترة من ١٠ يوليو الى ٣١ أكتوبر ١٩٤٠.

Air 2/ 2768, 18B, loc. cit.

(٢) كانت القوات الحليفة تعد نفسها للهجوم العام على القوات الإيطالية في سيدي براني، والذي بدأ في ٩ ديسمبر ١٩٤٠، وانتهى باحتلال برقه في ٧ فبراير.

(٣) Air 2/ 2768, 20A, Stone to the Under-Secretary of the Air Ministry, secret letter, No. M/6/4, 1.7.1941.

جدول رقم (١)[١]

الأسراب	طراز الطائرات	طبيعة عملها	عدد الطائرات	صالح	غير صالح
الأولى(تعاون)	لايسندر	تعاون مع وحدات الجيش	١٧	٧	١٠
الثالثة(مواصلات)	أنسن وسكس أفرو ٦٤٢ برسيفال موث	مواصلات	٧	٢	٥
الرابعة (قاذفات)	أوداكس جوردون	قطر أهداف التدريب	١٠	٤	٦
الثانية (مقاتلات)	جلاديتور	الدفاع عن القنال حاليا	١٦	٨	٨
الخامسة(مقاتلات)	جلاديتور	الدفاع عن القاهرة حالياً	١٧	٨	٩
مدرسة الطيران	ماجستر أفرو ٦٢٦ أوداكس هارت	تدريب وتعليم طيران	٧٣	٣٧	٣٦
الإجمالى			١٤٠	٦٦	٧٤

فكان كل ما أثمره الإلحاح المستمر لرئيس البعثة وسياسة التعاون التى اتبعتها حكومتا حسين سرى، هى تزويد مصر بسبع طائرات هاريكين وطائرة لايسندر وحيده. وبطبيعة الحال «لم يكن ذلك كافياً لسد الخسائر الناتجة عن الحوادث ونقص قطع الغيار اللازمة لصيانة الطائرات القديمة الآيلة إلى التكهين»، على حد قول كبير ضباط الطيران بالبعثة العسكرية البريطانية[٢].

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٠، ملف ٣-٢ /س ج، بيان توزيع أسراب السلاح الجوى الملكى، مسلسل ٦٦.

(٢) Air 2/ 2768, 25B, Half-Yearly Report No. 11 on the Royal Egyptian Air Force, November 1941 to April 1942, p.1.

ذلك كان موقف سلاح الطيران الملكى المصرى على عهد وزارتى حسين سرى. وعندما تولى الوفد الحكم عقب حادث ٤ فبراير الشهير، وشكل مصطفى النحاس وزارته الخامسة، كان مصمماً على أن يجعل مصر مكاناً أميناً لكل بريطانى وخاصة القوات البريطانية، جاعلاً شعاره تنفيذ المعاهدة نصاً وروحاً - على حد قوله للملك فاروق فى الخامس من مارس ١٩٤٢[١] .

وفى جلسة مجلس الشيوخ بتاريخ ٢١ أبريل من العام نفسه أوضح النحاس سياسته تجاه الحرب، مكرراً نفس المعنى بقوله : «إننى انتهز هذه الفرصة فأعلن هنا مرة أخرى بصفتى زعيم هذه الأمة، فضلاً عن رياستى لحكومتها، إننى لن أعمل أو أوافق أو أسلم بجر مصر إلى الاشتراك فى الحرب، أو تقديم جنود من أبناء هذه البلاد فيها مهما كانت الظروف والأحوال. ولكنى فى الوقت نفسه أحرص ما أكون على تنفيذ معاهدة الصداقة والتحالف بين مصر وبريطانيا العظمى نصاً وروحاً. ولن أسمح لأحد من أبناء مصر أو سكانيها بأن يأتى أى عمل من شأنه الإخلال بما يجب للحليفة من تمام الاطمئنان فى الوقت الذى تدافع فيه عن كيان الديمقراطية والحرية[٢] .

وعندما سقطت طبرق فى ٢١ يونيو ١٩٤٢، واستمر تقدم روميل فى اتجاه الأراضى المصرية، ساد القلق الدوائر المصرية، ومارس البرلمان ضغطاً على الحكومة لتقديم إيضاحات عن الموقف فى ذلك الوقت. مما جعل النحاس يطلب من السفير البريطانى تأكيدات عن نوايا بريطانيا تجاه الدفاع عن مصر حتى النهاية، وهو ما أكده السفير البريطانى بعد موافقة حكومته[٣] .

وعلى ضوء التأكيد البريطانى بالدفاع عن مصر، أكد النحاس من جانبه استعداده لاتخاذ كافة التدابير التى تمنع وقوع تخريب، أو أى نشاطات يمكنها أن تعرض أمن مصر للخطر بوصفها قاعدة لعمليات الحلفاء[٤] .

---

(١) محسن محمد، التاريخ السرى لمصر، ص ٢٨١.

(٢) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩٣٧-١٩٤٨، ص ٢٢٨.

(٣) محسن محمد، التاريخ السرى لمصر، ص ٣١٦-٣١٧.

(٤) نفس المرجع، ص٣١٧.

ولقد بر النحاس بوعده للسفير البريطانى كما سنرى، مما جعل الأخير يؤكد للملك فاروق - عندما تفاقم الموقف بين الملك والنحاس عام ١٩٤٤ - «أن الحكومة الحالية قامت بدورها بشكل يدعو للإعجاب كحليف فى وقت الحرب، وبشكل آثار ارتياحنا، وبينما كان الآخرون يتذبذبون، كانت هذه الحكومة على ثقة قوية بنا، وصمدت فى الشهور الحاسمة عام ١٩٤٢، عندما كان العدو على الأبواب. ومن وجهة نظرنا الخارجية، كان من الواضح - فوق كل شك - أن النحاس باشا وحكومته لم يكونا فقط فوق مستوى النقد، بل إنهما بذلا كل جهودهما لدعم ومساندة المجهود الحربى» [١] .

وفى إطار سياسة حكومتى الوفد لتأمين القاعدة البريطانية فى مصر وتدعيم المجهود الحربى للحلفاء والتى أشاد بها السفير البريطانى، فإنه يمكننا أن نفهم التطورات الرئيسية التى طرأت على بناء واستخدام القوة الجوية المصرية على عهد هاتين الحكومتين وانعكاساً لسياستيهما.

وكان أبرز هذه التطورات، ردود الفعل العنيفة تجاه سلاح الطيران الملكى المصرى نتيجة للنشاط السياسى السرى لبعض أفراده، وتدهور موقف القوة الجوية المصرية فى السنة الأولى لحكم الوفد، ثم إعادة الاهتمام برفع كفاءتها وتكثيف استخدامها فى دعم المجهود الجوى للحلفاء عندما احتاجت إليها القيادة الجوية البريطانية فى مصر. وسنتناول كل من هذه التطورات بشكل أكثر تفصيلاً.

(١) النشاط السياسى السرى فى سلاح الطيران وردود فعل الحكومة تجاهه :

كان ضباط سلاح الطيران الملكى المصرى خلال الحرب - شأنهم فى ذلك شأن أغلب ضباط الجيش ينقسمون إلى فريقين، الأول وهم فريق الضباط العظام، وكانوا قلة فى سلاح الطيران بحكم حداثته، وهؤلاء كان أغلبهم خاضعين لنفوذ السلطات البريطانية ومتعاونين تماماً مع بعثتها العسكرية - كما رأينا من تصرف اللواء حسن عبد الوهاب، السابق الإشارة إليه. ويرجع موقف هؤلاء الضباط إلى كونهم من رجال المدرسة القديمة الذين تربوا على الولاء لبريطانيا والاعتراف لها بالهيمنة والقوة من ناحية، وخوفهم على مناصبهم من ناحية أخرى[٢]

(١) نفس المرجع، ص ٣٦٤.

(٢) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩٣٧-١٩٤٨، ص ١٣٦.

أما الفريق الآخر من ضباط سلاح الطيران، فكان يتكون من صغار الضباط الذين التحقوا به سواء عند إنشائه أو بعد معاهدة ١٩٣٦. وكان أغلب هؤلاء الضباط متحمسين لقضية بلادهم وكارهين للوجود البريطاني وخاصة بعد أحداث ٤ فبراير ١٩٤٢[١] .

ومن هذا الفريق الأخير، تألف تشكيل لمقاومة الإنجليز. وقد ضم هذا التشكيل - طبقاً لما يقول قائد السرب حسن عزت في مذكراته - «من الطيار وجيه أباظة والطيار أول سعودي وعبد اللطيف البغدادي وأنا. وبدأنا نجتمع اجتماعات دورية في الخيام بالمعسكرات لنبحث عما نستطيع عمله لإنقاذ الموقف. وانضم إلينا اليوزباشي أنور السادات من سلاح الإشارة، وكان قد ضاق ذرعاً بالسياسة المصرية وعبيدها من المصريين. واجتمعنا نحن الخمسة لنكون أول لجنة من الضباط الأحرار. وكانت علينا تقع تبعية خلاص مصر وتحريرها، وكان علينا أن نضع الخطط المحكمة وننتهز الفرص»[٢] .

وبدأ ذلك التشكيل في ضم ضباط جدد بعد إسناد مهمة التنظيم إلى عبد اللطيف البغدادي، كما تم الاتصال بجماعة عبد العزيز على من أعضاء الحزب الوطني، وجماعة الإخوان المسلمين[٣] .

وقد تمت عدة محاولات للاتصال بالألمان من جانب هؤلاء الضباط. وكان بعض هذه الاتصالات بمبادأة من الجانب الألماني للاتصال بالفريق عزيز المصري، الذي كان مثار إعجاب صغار الضباط ومحور جذبهم، لما عُرف عنه من وطنية ومقاومة للنفوذ البريطاني داخل الجيش. إلا أن هذه المحاولات الألمانية انتهت بالفشل، بعد سقوط إحدى طائرات سلاح الطيران، التي كان يستقلها الفريق عزيز المصري برفقة الطيارين حسين نو الفقار صبري وعبد المنعم عبد الرءوف صباح ١٦مايو ١٩٤١، في منطقة قليوب والقبض على الثلاثه بعد محاولة هروب فاشلة[٤] .

أما محاولات الاتصال بالألمان من جانب هؤلاء الضباط، فقد بدأت على أثر هزيمة القوات

(١) نفس المرجع، ص ١٣٦-١٣٧.

(٢) نفس المرجع، ص١٤١. - عبد اللطيف البغدادي، مذكرات عبد اللطيف البغدادي، ج١ (القاهرة : المكتب المصري الحديث، ١٩٧٧) ص١٢-١٣

(٣) البغدادي، مذكرات عبد اللطيف البغدادي، ص١٢-١٥.

(٤) رمضان، تطور الحركة الوطنية في مصر ١٩٣٧-١٩٤٨، ص١٥٠ - مرسي، المرجع المشار إليه، ص٣٠٤.

البريطانية وتقدم روميل فى اتجاه العلمين فى أواخر يونيو ١٩٤٢. ويقول قائد السرب حسن عزت عن هذا الاتصال : «عقدنا اجتماعاً عاجلاً لنقرر ماذا نفعل إذا اخترق الألمان عنق الزجاجة وهاجموا الدلتا. واتخذنا قراراً خطيراً بإجماع الآراء. وهو أن نرسل أحدنا بطائرة حربية إلى روميل ليشرح له وجهة نظر الوطنيين الأحرار، واستعدادهم للتعاون معهم ضد بريطانيا، إذا كانوا يعطوننا سلاحاً وعتاداً، وعلى أن نكون معهم على قدم المساواة. ونظرنا لبعضنا نحن الطيارين الأربعة، أينا يطير للمحور؟ واختلف وجيه وسعودى، كل منهما يرشح نفسه لهذه المهمة الخطرة. وفض هذه المشادة أنور السادات قائلاً : نعمل قرعة. وعملها بنصف قرش، فوقعت على وجيه، وأصر سعودى على قيامه بالعملية. فعُرض أمره على الأحرار فعادوا وقرروا أن يترك لسعودى هذه المهمة»[١] .

إلا أن هذه المهمة - والتى حمل سعودى فيها معه العديد من المعلومات عن مواقع ونشاط القوات البريطانية فى مصر - لم يُكتب لها النجاح، فلم تصل الطائرة الجلاديتور التى أقلع بها ذلك الطيار المغامر إلى هدفها. ويُرجح عبد اللطيف بغدادى احتمال سقوطها بواسطة الدفاع الجوى الألمانى، لأن الطائرة كانت من نفس الطراز المستخدم بواسطة القوات البريطانية[٢] .

إلا أنه لم تلبث أن جرت محاولة ثانية من نفس النوع قام بها الصول رضوان أحد أفراد التنظيم، والذى نجح فى الوصول الى قوات المحور بعد المغامرة الأولى بأيام قليلة. وقد ذهب رضوان إلى ألمانيا عندما ارتدت قوات المحور إلى أوروبا. وقد قُبض عليه بعد الحرب وحُكم عليه بالسجن خمسة عشر عاماً، وأُفرج عنه بعد قيام الثورة[٣] .

وكانت القضية بالنسبة لهؤلاء الضباط الشبان - كما أشار الدكتور عبد العظيم رمضان - تعبيراً عن كراهيتهم للاحتلال البريطانى، مصحوباً بإغفال غير واعٍ بطبيعة الصراع الدولى فى الحرب العالمية الثانية وبما فعلته ألمانيا فى شعوب أوروبا. فعدوهم الرئيسى كان الاحتلال البريطانى، وهدفهم الرئيسى هو إخراج البريطانيين من مصر. وهم فى سبيل ذلك يرحبون بكافة القوى الدولية التى تستطيع مساعدتهم، حتى لو كانت ألمانية النازية[٤] .

---

(١) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩٣٧-١٩٤٨، ص١٤٦-١٤٧.

(٢) البغدادى، المرجع المشار إليه ص٢٢.

(٣) نفس المرجع، ص٢٢-٢٣.

(٤) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩٣٧-١٩٤٨، ص١٤٩.

ولما كان هذا النشاط لبعض شباب سلاح الطيران يتعارض مع سياسة حكومة الوفد فى تأمين القاعدة البريطانية فى مصر وقوات الحلفاء فيها، فقد كان رد فعلها عنيفاً تجاه ذلك النشاط المخرب لسياستها.

ويصف كبير ضباط الطيران بالبعثة العسكرية البريطانية موقف الحكومة المصرية من ذلك النشاط قائلاً :

«٣- فى الأسبوع الثانى من يوليو - عندما ثبت خط العلمين - اختفى اثنان من الطيارين المصريين بطائرتى جلاديتور. وبعد فترة قصيرة أصبح واضحاً من تقارير المخابرات أنهما هبطا فى الأراضى التى يحتلها العدو بغرض الإبلاغ عن المعلومات[١] . وقد تصرفت السلطات المصرية بمبادرة منها. فأوقفت طيران سلاح الطيران الملكى المصرى على وجه السرعة، وطلبت الإشراف على نزع مولد الشرر (الماجنيتو) من كافة محركات الطائرات[٢] . فى العام الماضى قام رئيس أركان حرب الجيش - والذى أُحيل إلى التقاعد- بمحاولة فاشلة للهروب من البلاد فى إحدى طائرات سلاح الطيران الملكى المصرى بقيادة طاقم من طيارى ذلك السلاح، عندما كان محل شك فى الاشتراك فى بعض الأنشطة الهدامة. ومن ثم، فقد أزعج هذا الحادث الجديد الحكومة المصرية. الأمر الذى جعل رئيس الوزراء ووزير الدفاع يبحثان جدياً تسريح سلاح الطيران المصرى وتحويل أفراده إلى الجيش. وقد تم فوراً، إيقاف ضابط كبير من قيادة سلاح الطيران الملكى المصرى للاشتباه فى اشتراكه فى الحادث، على ضوء ما جاء فى تقارير قسم المخابرات المصرية، التى أكدتها المصادر البريطانية.

«*سياسة البعثة العسكرية البريطانية* :

«٤- بعد التشاور مع قائد القوات الجوية الملكية فى الشرق الأوسط، قررت البعثة الاعتراض على تصفية سلاح الطيران الملكى المصرى، مادام يبدو مؤكدا أن التورط في المؤامرة كان قاصراً على عدد محدود من الأفراد، وأن السلاح ككل كان يشعر بالخجل والمرارة تجاه عمل هذه القلة. وكان هناك اعتقاد بأن تسريح سلاح الطيران الملكى المصرى سيقدم لقوى المحور مادة دسمة للدعاية. وسيعلن أن تسريح ذلك السلاح قد تم نتيجة للضغط البريطانى، ويثبتون أننا كنا قلقين حيال نشاط القوات المسلحة للأمة المصرية. المغتصبة حقوقها. وأكثر من ذلك، فإن تحويل أفراد سلاح الطيران إلى الجيش، سيوقع أيضاً أبلغ

(١) لم يكن معلوماً وقتئذ أن الطائرة الأولى لم تصل إلى هدفها، وهو ما علمه الصول رضوان بعد وصوله إلى خطوط المحور.

(٢) مولد الشرر هو قطعة صغيرة من محرك الطائرة يستحيل إدارة المحرك بدونها.

الأضرار بذلك السلاح، نظراً لأنهم لم يدربوا على العمل الجديد (فى الوحدات البرية)، كما سيكونون مصدرا للشكوي والتذمر.

«وقد تم توضيح هذه النقاط لوزير الدفاع، ومعها المقترحات البديلة، التى تقضى بضرورة استبعاد بعض قدامى الضباط، الذين سيكونون مثلاً سيئاً، سواء لعدم كفاءتهم أو لأسباب أخرى، مادام قد ثبت، أنه بالرغم من عدم وجود عناصر كبيرة مخربة، فإن انضباط السلاح كان فى حاجة إلى مزيد من الحزم.

«وقد تمت الموافقة على ذلك. كما دعا الوزير فيما بعد إلى اجتماع لجنة عليا مكونة من كبار الضباط ـ المختارين بعناية من الجيش وسلاح الطيران الملكى المصرى ـ ومنِّى، لبحث أى أية مقترحات خاصة بإعادة تنظيم سلاح الطيران الملكى المصرى، وهو الأمر الذى أعتقد أنه مرغوب فيه.

«الاجراءات المتخذة بواسطة الحكومة المصرية:

«٥ – لقد كانت لك فرصة انتظرتها طويلاً. وباستثناء ضابطين كنت حريصا على التخلص منهما ـ وُضعًا لأسباب سياسية محضة تحت الاختيار لمدة ستة أشهر ـ فإن اللجنة قبلت كل مقترحاتى صُدِّق عليها بواسطة الحكومة المصرية. وعلى ذلك كانت النتيجة هى:

(أ) تحويل ثلاثة ضباط قدامى إلى الجيش، ووضع اثنين آخرين تحت الاختبار.

(ب) تحويل أربعة عشر ضابطاً طياراً، من مختلف الرتب، وسبعة عشر من ضباط الصف الطيارين ـ الذين أعتبروا دون المستوى المهنى أو غير ملائمين من الناحية السياسية ـ إلى الجيش أيضاً، نظراً لوجود فائض فى الأفراد، فى الوقت الذى كان فيه سلاح الطيران يفتقر إلى الطائرات». (١)

ويستطرد كبير ضباط الطيران فى البعثة موضحاً فى تقريره ماطرأ على إدارة سلاح الطيران الملكى المصرى ونفوذ البعثة البريطانية فيه قائلاً:

---

(١) Air 2/ 2768, 29B, Half - Yearly Report No. 12on the Royal Egyptian Air Force, May to October 1942, pp. 1 - 2. (ملحق ٢٣)

«٧ - وجد وزير الدفاع أنه من المناسب تغيير مدير السلاح، نظراً لعدم الانضباط الذى ظهر فيه... وقد عُين اللواء حسنى طاهر باشا ـ المعروف بميوله البريطانية ـ مديراً للسلاح. وطاهر باشا ـ ككل المديرين السابقين ـ يفتقر إلي الخبرة الجوية. ونظراً لعدم وجود ضابط كبير بقدر كاف من ضباط سلاح الطيران، فإن الاختيار يبدو طبيعياً.

«٩ - يمكنني القول أن نفوذنا الآن أكبر مما كان عليه خلال الثلاث سنوات الماضية. وأنه من الصعب التنبؤ بما سيكون عليه الحال لو تغيرت الحكومة» (١).

ولما كان ماجاء بذلك التقرير بخصوص بحث رئيس الوزراء ووزير الدفاع حل سلاح الطيران وتحويل ضابطه إلي الجيش، يتعارض مع سياسة الوفد ـ قبل وبعد المعاهدة ـ فى تدعيم القوات المسلحة المصرية لتقوم بدورها فى الدفاع عن البلاد ـ وإسقاط ذريعة الوجود العسكرى البريطانى فى مصر، فإنه كان يتحتم تدقيق تلك الواقعة من المصادر المصرية ومناقشتها، لأن ذلك التقرير يعنى ببساطة أن حكومة الوفد التى كانت حريصة على تخليص القوة الجوية المصرية من السيطرة البريطانية وتدعيمها والتوسع فيها عام ١٩٣٧، وكانت فى عام ١٩٤٢ بمثابة المطرقة التى كادت تهوى لتحطيم نفس القوة، التى ساهمت فى بنائها وتطويرها، لولا تدخل البعثة العسكرية البريطانية، وهو ماذهب إليه الدكتور عبد الوهاب بكر(٢).

وبمناقشة أحد مسئولى الوفد آنذاك، وهو فؤاد سراج الدين، نفى واقعة بحث حل سلاح الطيران لتعارضها مع الخط السياسى الثابت تجاه القوات المسلحة المصرية آنذاك (٣). وقد أيد قائد الفرقة الجوية عبد الحميد سليمان ـ أركان حرب سلاح الطيران بوزارة الدفاع الوطنى آنذاك ـ نفى واقعة التفكير فى حل سلاح الطيران، إلا أنه أيَّد صحة باقى الإجراءات التى اتخذت للسيطرة على نشاط السلاح. بل إنه أشار إلى أن فكرة نزع مولد الشرر بعد أنتهاء الطيران اليومى كانت فكرته التى تبنتها إدارة سلاح الطيران (٤).

---

(١) Ibid., p. 2

(٢) انظر بكر، المرجع المشار إليه، ص ٢٨٤.

(٣) اتصال تليفونى مع فؤاد سراج الدين بمنزله فى القاهرة يوم ١١ فبراير ١٩٨٨.

(٤) لقاء شخصى مع قائد الفرقة الجوية عبد الحميد سليمان بمنزله فى القاهرة يوم ١٢ سبتمبر ١٩٨٨.

وباستثناء مذكرات عبد اللطيف البغدادى، والسجل التاريخى للقوات الجوية، فقد خلت الوثائق المصرية التى أمكن الإطلاع عليها من أى ذكر لما جاء بالتقرير المشار إليه. وتتفق مذكرات البغدادى والسجل التاريخى للقوات الجوية مع الوقائع الواردة فى التقرير، عدا واقعة بحث الوزارة الوفدية حل سلاح الطيران مع بعض الخلافات فى تفاصيل الإجراءات الوقائية التى اقترحتها البعثة العسكرية البريطانية ونفذتها إدارة سلاح الطيران آنذاك (١).

فهل معنى إغفال الوثائق المصرية لواقعة بحث حل سلاح الطيران ونفى الشهود المعاصرين لها، أن الواقعة مختلقة، وأنه لا أساس لها؟

الأرجح أن الأمر على خلاف ذلك، فالتقرير الذى أشار إلى الواقعة بمثابة وثيقة أرشيفية، لم تكتب لتسجيل مواقف تاريخية، فضلا عن ظروف كتابته التى تجعل من الصعب اختلاق مثل هذه الواقعة تماما. فالتقرير كتبه كبير ضباط الطيران بالبعثة وأرسله رئيسها، والواقعة تمت مناقشتها مع رئيس البعثة وقائد القوات الجوية البريطانية بالشرق الأوسط لتجنبها، حفاظاً على المصالح البريطانية كما جاء بالتقرير. وقد أرسل من ذلك التقرير عدة نسخ إلى السفارة البريطانية فى القاهرة ووزارتى الطيران والحرب فى لندن، فضلا عن القائد العام للقوات البريطانية وقائدى القوات البرية والجوية والبريطانية بالشرق الأوسط(٢). فلا يعقل أن يتواطأ هؤلاء مع كل من كبير ضباط الطيران (كاتب التقرير) ورئيس البعثة (مرسل التقرير) لاختلاق واقعة لا أساس لها، خاصة وأن السفارة البريطانية والقيادات البريطانية الأخرى، التى تتواجد مقار قيادتها فى القاهرة، كانت قادرة على التحقق من صحة الواقعة بمصادرها الخاصة نظراً لأهمية الموضوع على المستويين السياسى والعسكرى.

وعلى ذلك، فإنه من الراجح أنه تم فعلا إخطار البعثة البريطانية بأن رئيس الوزراء ووزير الدفاع يبحثان جديا تسريح الطيران وتحويل أفراده إلى الجيش.

والسؤال هنا: هل كان مصطفى النحاس وحمدى سيف النصر يعنيان فعلا ذلك القول، أم أنه قيل على سبيل التهدئة والترضية للجانب البريطانى؟

---

(١) البغدادى، المرجع المشار إليه، ص ١٦، ١٧، ٢١، ٢٢، ٢٣. ـ قيادة القوات الجوية، السجل التاريخى للقوات الجوية، ج٢، ص ٥٩ ـ ٦١، ٨٧ ـ ٢٩.

(٢) Air 2/ 2768, 29A, Stone to the Under - Secretary of the Air Ministry, secret letter, No. M/6/4, 15. 12.1942.

إن الخط الثابت لسياسة الوفد تجاه تطوير وتدعيم القوات المسلحة المصرية حتى ذلك الوقت، يرجح الاحتمال الثانى، وأن ماتم إبلاغه إلى البعثة العسكرية البريطانية إنما كان مجرد مناورة سياسية لامتصاص غضب السلطات البريطانية وتهدئتها، خاصة أن ما أشار إليه تقرير كبير ضباط الطيران بالبعثة، هو بحث حل سلاح الطيران وليس اتخاذ قرار الحل. وبحث حل سلاح الطيران المصرى، لا يعنى بالضرورة اتخاذ قرار الحل بعد بحث الأمر. فالبحث قد يؤدى إلى تقرير الحل أو اتخاذ قرارات أخرى بديلة. وهو ما اقترحته البعثة العسكرية البريطانية فعلا، ظناً منها أن الوزارة جادة فى موضوع الحل، الأمر الذى وجدته سيضر بالمصالح البريطانية فى مصر.

ومما يزيد من ترجيح هذا الرأى، أن السجل التاريخى للقوات الجوية المصرية ومذكرات البغدادى ليس بهما أى إشارة إلى واقعة بحث حل سلاح الطيران، رغم أنها أشارت إلى باقى الوقائع الواردة فى التقرير، وكان باستطاعة عبد اللطيف البغدادى ـ خاصة بعد الثورة ـ التحقق من صحتها.

وإذا كان نفى فؤاد سراج الدين للواقعة قد يُحمل على أنه دفاع عن موقف حكومة الوفد فإن شهادة قائد الفرقة الجوية عبد الحميد سليمان ـ الذى كان يعمل آنذاك أركان حرب سلاح الطيران بالوزارة وشارك فى الموضوع باقتراحه ـ لا تحمل شبهة الدفاع عن النفس، لأنه لم يكن مسئولا عن أى قرار يتخذه الوزير. الأمر الذى يرجح أن الموضوع لم يخرج عن دائرة حديث المناورات السياسية على المستوى الوزارى.

إلا أنه فى النهاية، كان نتيجة قبول وزير الدفاع للمقترحات البديلة التى قدمتها البعثة العسكرية البريطانية، تشتيت سبعة عشر ضابطاً وثمانية وأربعين من ضباط الصف (منهم ٣٦ طياراً) من ذوى الخبرة والوطنية، وزيادة سيطرة وهيمنة البعثة البريطانية، والتى استغلت تلك الأحداث لتصفية حساباتها الخاصة وإعادة سيطرتها على سلاح الطيران الملكى المصري مرة ثانية (١).

(١) Ibid., pp. 1 -2. - Air 2/ 2768, 36B, Half - Yearly Report No. 14 on the Royal Egyptian Air Force, May to October 1943, p. 4.

(٢) تدهور موقف القوة الجوية المصرية فى السنة الأولى لحكم الوفد:

نتيجة للأحداث السابقة وتراجع جزء كبير من الأسراب البريطانية إلى مطارات الدلتا، على أثر تقديم روميل إلى العلمين وتدعيم القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى مصر عام ١٩٤٢[١]، فقد قلّت الحاجة إلى جهود القوة الجوية المصرية لتأمين مؤخرة القوات البريطانية، فضلا عن فقد ثقة السلطات البريطانية فى هذه القوة بعد أحداث الهروب المتكررة فى اتجاه قوات المحور. الأمر الذى أدى إلى تحديد كمية الوقود فى الطائرات المصرية بما لا يزيد عن ساعة طيران واحدة، حتى لا يتعدى طيرانها منطقة القاهرة [٢].

ولم تؤد عودة سيطرة البعثة على سلاح الطيران المصرى وقيادته إلي شل القوة الجوية المصرية وربطها بالأرض فقط، بل أدت أيضاً إلى عملية نهب منظمة للمعدات وقطع الغيار، التى سبق لمصر شراؤها وتقديمها هدية إلى القوات الجوية البريطانية، تحت دعوى أنها فائض عن حاجة الوحدات الجوية المصرية، وتم ذلك بموافقة الحكومة المصرية بطبيعة الحال.

ويروى كبير ضباط الطيران بالبعثة العسكرية هذه المهزلة فى تقريره قائلاً: «بتفقد مخزون المعدات وقطع الغيار، فقد وُجِدَ أنه نظرا لتأجيل خطة التوسع، فإن هناك الكثير من العناصر اللازمة للطيران ومعدات الورش، وكمية كبيرة من قطع الغيار أصبحت فائضة عن الحاجة، مما دعا إلى تسليمها إلى القوات الجوية الملكية (البريطانية)، والتى استلمها بامتنان كامل» [٣].

وقد أدت السياسة البريطانية، سواء فى عرقلة إمداد القوة الجوية المصرية بقطع الغيار أو الطائرات الحديثة، وأخيراً سماح الحكومة المصرية بنهب مخزون هذه القوة من قطع الغيار والمعدات إلى تدهور الحالة الفنية وصلاحية الطائرات خلال عام ١٩٤٢.

فمن إجمالى عدد طائرات القوة الجوية المصرية البالغ ١٣٣ طائرة فى أكتوبر ١٩٤٢، كان الصالح للطيران من هذه الطائرات هو ٤٧ طائرة فقط، منها ٣٢ طائرة تدريب [٤]. أى أن

(١) Owen, op. cit., p. 105.

(٢) البغدادى، المرجع المشار إليه، ص ٢٣.

(٣) Air 2/ 2768, 29B, op. cit., p. 3.

(٤) Air 2/ 2768, 29B, op. cit., Appendix B.

القوة الصالحة من طائرات القتال لم تكن تزيد عن ١٥ طائرة من جملة الخمسة أسراب التى كانت تملكها مصر آنذاك [١]. وهو ما يوضح بشكل كبير الموقف السيىء الذى كانت عليه القوة الجوية المصرية فى نهاية عام ١٩٤٢ والذى استمر حتى منتصف ١٩٤٣.

وقد أثر كل من سوء الموقف الفني للقوة الجوية وسياسة تحديد الطيران ــ التى اتبعت بعد حادثتى سعودى ورضوان ـ على كفاءة الطيارين ومستوى تدريبهم. حيث انخفض متوسط ساعات طيران السرب شهرياً إلى ما بين أربعين ومائة ساعة. أى أن متوسط ساعات الطيار كان يتراوح مابين ثلاث وسبع ساعات [٢] ولم يكن هذا القدر الضئيل من ساعات الطيران يسمح بقدر ملائم من التدريب بطبيعة الحال [٣].

وقد لخص قائد اللواء الجوى «شيك Chick» كبير ضباط الطيران الجديد بالبعثة العسكرية فى أول تقاريره عام ١٩٤٣، أسباب تدهور مستوى التدريب والروح المعنوية آنذاك فيما يلى[٤].

(أ) الافتقار إلى القدرة على التخطيط.

(ب) قصور التوجيهات من أعلى لنقص خبرة وتدريب ضباط الأركان بإدارة السلاح.

(جـ) القصور فى صفات الزعامة والقدرة التنظيمية لدى القادة.

(د) القصور فى المعدات والطائرات الحديثة.

(هـ) الموقف السياسى.

وقد يكون «شيك» محقاً فى تحليله للموقف وأسباب القصور الذى تعانى منه القوة الجوية المصرية، إلا أننى أرى أن الأسباب الثلاثة الأولى التى أشار إليها، تعود أيضاً إلى أسباب سياسية. وإنْ كانت حكومة الوفد ليست مسئولة وحدها عنها بطبيعة الحال.

فالقوة الجوية التى تم التخطيط لها فى عهد وزارة النحاس عام ١٩٣٧ ووزارات محمد

---

(١) Ibid., p. 4 .

(٢) Idem.

(٣) كان الطيار فى ذلك الوقت يحتاج إلى ما بين ١٥، ٢٠ ساعة طيران شهريا على الأقل.

(٤) Air 2/ 2768, 33B, Half - Yearly Report No. 13 on the Royal Egyptian Air Force, November 1942 to April 1943. p. 10.

محمود قبل بدء الحرب، كانت متوازنة فى بنائها، وإن لم يراع فيها آنذاك، ظروف مصر المالية من ناحية، وتقلبات السياسة المصرية والبريطانية من ناحية أخرى.

ولذلك، عندما توقفت خطة التوسع فى عهد حكومة على ماهر، كان هناك فائض فى القوى البشرية، التي كان مقدراً أن تستوعبها الأسراب والوحدات الجوية الجديدة التى كان سيتم تشكيلها طبقاً لتلك الخطة.

كما لم يتم أى توسع فى إدارة السلاح بما لايسمح لها بالسيطرة السليمة على أعمال الوحدات الجوية وقوتها النامية حتى وزارة على ماهر، رغم الإلحاح المستمر من رئيس البعثة على وزير الدفاع.

أما قصور التوجيهات من أعلى، فإننى اعتقد أنها ترجع أولا إلى تعيين مديرى سلاح الطيران من ضابط الجيش الذين يفتقرون إلى الخبرة الجوية دون الاهتمام بتأهيلهم مسبقا لتفهم طبيعة عمل القوة الجوية، وثانيا فإنها تعود إلى الحساسية السياسية المتبادلة بين ضباط أركان السلاح الجوى الملكى وضباط البعثة العسكرية.

فبينما كان الضباط المصريون يريدون إثبات قدرتهم بالاعتماد على أنفسهم دون معاونه كبيرة من رجال البعثة، كان هؤلاء يعتبرون ذلك تجاهلا لهم وحداً من نفوذهم، وهو ما كان مصدر شكوتهم بصفة مستمرة. الأمر الذى حد من قدرة ضباط الأركان بإدارة السلاح على الاستفادة من رجال البعثة.

أما الافتقار إلى صفات الزعامة والقدرة التنظيمية لدى القادة، فأظنها ترجع أساساً إلى نوعية القادة الذين تولوا قيادة سلاح الطيران من الجيش دون الإعداد المسبق لهم لتولى مثل هذه المناصب، والذين كان يتأثر تعينهم فى مناصبهم بميولهم السياسية ومدى ولائهم للسلطات البريطانية. ومن ثم، كان هناك فجوة فى الثقة بين قادة سلاح الطيران ممن تربوا فى المدرسة الإنجليزية، وشباب القوة الجوية ممن انضموا إلى ذلك السلاح بعد إنشائه. وعلى ذلك، فلم تكن قيادة السلاح تعتبر المثل الأعلى لضابطه، سواء من ناحية الخبرة الجوية أو الانتماءات السياسية.

وخلاصة القول، فإن أدق ماوصف به موقف القوة الجوية المصرية آنذاك «أنها كانت تفتقر ـ

بطريقة محزنة ـ إلى نظرة متفائلة، خلال الثلاث سنوات الماضية». وكان ذلك أبلغ تعبير عن حالة القوة الجوية، جاء فى تقارير البعثة العسكرية نفسها (١).

(٣) رفع كفاءة القوة الجوية المصرية لتدعيم المجهود الجوى للحلفاء:

مع انتصار الحلفاء فى العلمين، ومطاردتهم لقوات المحور حتى تونس فى الشهور الأولى لعام ١٩٤٣، بدأ الموقف البريطانى فى مصر يقوى مرة أخرى، الأمر الذى انعكس على القوة الجوية المصرية. فبدأت تقل حساسية السلطات البريطانية لاستخدام سلاح الطيران الملكي المصرى فى دعم المجهود الحربى للحلفاء.

ومن ثم، بدأ موقف القوة الجوية المصرية يتحسن تدريجياً، اعتباراً من شهر مارس ١٩٤٣، عندما ظهر لقيادة القوات الجوية الملكية فى الشرق الأوسط ـ نتيجة للموقف العسكرى ـ أنه سيكون مناسباً تجهيز الأسراب الثانية والسادسة قتال (المصرية) بطائرات ومعدات القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى مصر، لتوفير القوى البشرية البريطانية (٢).

«وفى مؤتمر القادة الجويين الذى عقد بقيادة القوات الجوية الملكية فى الشرق الأوسط فى ٢٢، ٢٣ مارس ١٩٤٣، أكد قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط على دقة موقف القوى البشرية البريطانية.

وطبقا لتعليماته فإنه يجب بذل الجهود لإحلال أفراد سلاح الطيران الملكى المصرى محل وحدات القوات الجوية الملكية فى الدفاع الثابت عن الدلتا»(٣). وفى ذلك المؤتمر اتُخِذت القرارات التالية (٤):

(أ) إعداد خطة فى شهر يوليو ١٩٤٣ لتطقيم سربى البالونات فى منطقة القناة بواسطة أفراد سلاح الطيران الملكى المصرى.

(ب) عمل الترتيبات اللازمة لتطقيم رف الأرصاد فى ألماظة بواسطة الطيارين وأطقم الصيانة المصريين. واستخدام بعض عمال اللاسلكى المصريين مع القوات البريطانية.

---

(١) Air 2/ 2768, 33B, op. cit., p.2.

(٢) Air 2/ 2769, 2B, Half - Yearly Report No. 16 on the Royal Air Force, May to October 1944, p.2.

(٣) Air 2/ 2768, 2B, Half - Yearly Report No. 16 on the Ooyal Egyptian Air Force, May to October 1944. p. 2.

(٤) Air 2/ 2768, 36B, op. cit., p. 6.

(جـ) قيام بعض الطيارين المصريين بالاشتراك مع المجموعة ٢١٦ فى نقل الطائرات من ورش الإصلاح فى مصر إلى مناطق العمليات والعودة بالطائرات التى تحتاج إلي إصلاح بالورش. والاستعانة فى ذلك بالطيارين المصريين الحاصلين على دورات تدريب القتال فى وحدات القوات الجوية الملكية.

ولما كانت حكومة الوفد تعاني فى الشهور الأولى لعام ١٩٤٣ أزمة سياسية مع الملك ـ الذى كان يحاول استغلال ما جاء فى الكتاب الأسود لإقالة الوزارة ـــ فقد كان النحاس فى ذلك الوقت فى أمس الحاجة إلي تأييد السلطات البريطانية فى مواجهة الملك. وهو ما استدعى قيام السفير البريطانى بمقابلة الملك عصر يوم ١٤ أبريل ١٩٤٣، ليطلب منه «أن يمنح النحاس باشا رئيس الوزراء فرصة تبرئة ساحتة وساحة حكومته من الادعاءات الواردة فى الكتاب الأسود» (١).

بل أن تشرشل أصدر تعليماته إلى السفير البريطانى باستخدام القوة مرة أخرى لفرض حكومة الوفد على الملك، إذا اقتضت الضرورة ذلك (٢).

ومن ثم، فلم تكن حكومة الوفد آنذاك فى الوضع الذى يجعلها تعترض، حتى لو أرادت، على مانوته وقررته قيادة القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط تجاه سلاح الطيران الملكى المصرى، دون الرجوع إليها.

إذ تم فى الشهر نفسه ـ تنفيذاً لذلك المخطط ـ عمل الترتيبات اللازمة لتدريب أعداد كبيرة من القوة الجوية المصرية فى وحدات تدريب القتال والمنشآت التعليمية البريطانية الأخرى، فضلاً عن كلية الأركان بالشرق الأوسط.

وقد بلغ ما تم تأهيله فى وحدات تدريب القتال حتى ٣١ أكتوبر ١٩٤٤ واحداً وتسعين من رجال سلاح الطيران الملكى المصرى، وأحد عشر ضابطاً فى كلية القيادة والأركان، وكذا

(١) محسن محمد، المرجع المشار إليه، ص ٣٣٦.

(٢) نفس المرجع، ص ٣٣٩.

أربعة ضباط كمدربين للهجوم الجوى، فضلا عما تم تأهيله فى المنشآت التعليمية الأخرى(١).

كما عُقد فى شهر يوليو من العام نفسه مُؤتَمرٌ فى مقر رئاسة البعثة العسكرية، تقرر فيه عودة أفراد سلاح الطيران الذين تم إبعادهم إلى الجيش نتيجة للأحداث السياسية وقت أزمة العلمين (٢).

وصاحب هذا النشاط البريطاني المكثف لتوفير القوى البشرية المدربة لتدعيم مجهودها الحربى، نشاط آخر لتزويد المقاتلات المصرية بطائرات بديلة عن الجلاديتور، التى تم سحب سربيها من خدمة الدفاع الجوى لسوء حالتها الفنية بعد أن قضت بالعراء أكثر من عامين.

وعلى ذلك، سُلم إلى سلاح الطيران الملكى المصرى أول دفعة من طائرات «التوماهوك Tomahawk» الأحداث، وإن كان بطل استخدامها فى المقاتلات البريطانية آنذاك، على سبيل الإعارة فى أبريل ١٩٤٣. وفى شهر مايو من العام نفسه تم تشكيل ثالث أسراب المقاتلات فى القوة الجوية المصرية من تلك الطائرات (٣).

إلا أن الحكومة بتعاقدها على شراء سرب من طائرات الهاريكين ٢ سى لإعادة تسليح السرب الثانى، أوقفت عملية إحلال طيارى ذلك السرب فى أحد الأسراب البريطانية. وإن كان ذلك لم يحرم القيادة البريطانية من الاستفادة بجهود ذلك السرب. وبدلا من أن تستخدم أفراده فقط فى دعم جهودها، فإنها استخدمت السرب بكامل قوته من الطيارين والطائرات فى تدعيم مجهودها الحربى، وهو ماوفر عليها طائراتها بطبيعية الحال واستهلك الطائرات المصرية.

ومن ناحية أخرى، فإن الجناح الجوى بالبعثة بذل جهوده فى سلاح الطيران الملكى المصرى ليتواءم مع مخططات القيادة الجوية البريطانية فى مصر، سواء من ناحية التنظيم والتسليح أو من ناحية الاستخدام.

ففى لقائه مع وزير الدفاع المصرى فى أغسطس ١٩٤٣، نجح قائد اللواء الجوى «شيك» فى إقناع الوزير بعدة مقترحات صَدَّق عليها الأخير، تتلخص فيما يلى(٤):

(أ) استمرار استخدام المقاتلات المصرية ـ بعد إعادة تسليحها ـ فى أعمال الدفاع الجوى تحت سيطرة قائد الدفاع الجوى عن شرق المتوسط.

(١) Air 2/ 2769, 2B, op. cit., Appendix A.

(٢) Air 2/ 2768, 36B, op. cit., p. 4.

(٣) Ibid., p.8.

(٤) Air 2/ 2768, 36B, op. eit., p.2.

(ب) إعادة تنظيم هيئة القيادة لسلاح الطيران الملكى المصرى، والاستفادة بخريجى كلية القيادة والأركان البريطانية فى الشرق الأوسط فى هذا المجال.

(جـ) مراجعة خطط الإنشاءات الخاصة بوحدات سلاح الطيران لتعديلها بما يتمشى مع احتياجات الطائرات الحديثة.

(د) إنشاء مستودع (ورش) صيانة وإصلاح الطائرات.

(هـ) مراجعة التعليمات الخاصة بإعداد تقديرات الميزانية.

(و) إعادة فتح مدرستى تدريب الطيران وميكانيكا الطائرات.

(ز) تشكيل السرية الجوية بالكلية الحربية الملكية لإمداد سلاح الطيران باحتياجاته من الضباط.

(ح) عسكرة المدنيين العاملين فى سلاح الطيران.

(ط) إعداد قانون الخدمة والتعليمات التنظيمية الخاصة بسلاح الطيران.

ولم يكتف كبير ضباط الطيران بالبعثة العسكرية بذلك، بل كتب فى تقريره فى أكتوبر عام ١٩٤٣ يستحث وزارة الطيران على إعادة تسليح أسراب المقاتلات المصرية بطائرات حديثة قائلاً: «كانت الأسراب الثانية والخامسة المجهزة بطائرات الجلاديتور تعمل تحت القيادة للعمليات للقوات الجوية الملكية (البريطانية) بعد فترة وجيزة من اندلاع الحرب. وشارك هذان السربان فى العمليات بجانب أسراب القوات الملكية عام ١٩٤٠. كما اشتبك بعض الطيارين مع الطائرات الألمانية فى منطقة السويس. ومع مضى الوقت، أعيد تسليح القوات الجوية الملكية بطائرات ومعدات حديثة. وأصبح من المستحيل على أسراب سلاح الطيران الملكى المصرى التعاون بشكل كامل معها. واقترح الآن إعادة تسليح أسراب المقاتلات بسلاح الطيران الملكى

المصرى واستخدامها مرة أخرى بجانب الأسراب البريطانية فى الدفاع عن مصر» (١).

كما طالب كبير ضباط الطيران بالبعثة العسكرية بإعادة تسليح السرب الأول والخاص بالتعاون مع الجيش قائلاً: « والحقيقية أن اللايسندر التى سلحت بها الأسراب أصبحت قديمة وصعبة الصيانة لإبقائها فى حالة صالحة... ومن المرغوب فيه إعادة تسليح الأسراب بطائرات حديثة للمحافظة على التقدم الذى تحقق بحضور دورات التدريب على القتال» (٢).

أما السرب الرابع والذى كان مفروضاً أن يُسلح بطائرات البلانهيم، القاذفة الخفيفة فإنه فقد هويته كسرب قاذف، نظراً لأنه لم يكن ضمن اهتمامات قيادة القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى مصر أو وزارة الطيران. بل كانت الأخيرة ترى عدم تزويد مصر بطائرات هجومية، لتوفرها لدى القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى مصر من ناحية، ولدواعى أمن قواتها مستقبلا من ناحية أخرى. ومن ثم، ظل ذلك السرب يفتقر إلى الطائرات والمعدات الملائمة لمهمته، مما دعا فى النهاية إلى تحويل بعض طياريه إلى أسراب القتال (٣).

ومع نهاية عام ١٩٤٣ بدأت تظهر ثمار خطة الإصلاح البريطانية والتى ماكان يعيبها سوى تركيزها على ما يفيد جهود الحلفاء فقط. فقد تحسن موقف سلاح الطيران نسبياً، سواء من ناحية التدريب أو التسلح فقد تم استكمال تسليح السرب السادس بطائرات التوماهوك وأعيد تسليح السرب الثانى بطائرات الهاريكين ٢ سى. وأصبح سلاح الطيران الملكى المصرى يتكون من تسعة أسراب، منها ستة أسراب قتال (٣ مقاتلات، سرب تعاون، سرب قاذف، سرب مواصلات) وثلاثة أسراب تدريب. ووصلت قوتها البشرية إلى ٢٦٣٨ فرد (منهم ١٢٨ ضابطاً بما فيهم الضباط غير الطيارين، ٣٠ من ضباط الصف الطيارين).

ومع بداية عام ١٩٤٤، استمر حضور أفراد سلاح الطيران المصرى لدورات تدريب القتال ودورات أركان الحرب والقيادة والإدارة الصغرى، والدورات الخاصة بالشئون الإدارية والفنية فى وحدات ومعاهد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط. كما استمر تحسن مستوى التدريب والروح المعنوية، نتيجة لكثافة التدريب، والاشتراك فى مهام العمليات. وكانت النتيجة مذهلة على

(١) Ibid., p. 2.

(٢) Ibid., p. 7.

(٣) Ibid., p. 8.

حد قول قائد اللواء الجوي «شيك»، كبير ضباط الطيران بالبعثة [١].

ومن الناحية التنظيمية فقد أحرز إعداد قانون الخدمة والتعليمات التنظيمية لسلاح الطيران الملكى المصرى تقدما كبيراً. إلا أن عملية إعادة تنظيم هيئة القيادة لسلاح الطيران كانت تسير ببطء، لأن اللواء حسنى طاهر مدير السلاح كان له رأي آخر. فقد وافق على تنفيذ التنظيم الذى اقترحته البعثة العسكرية بالنسبة للأقسام المتعلقة بالطيران (عمليات وتدريب)، أما الأقسام الإدارية فى مخطط تنظيم هيئة القيادة، فقد رأى تأجيل تشكيلها حتى يثبت نجاح الأقسام المتعلقة بالطيران.

وهذا الموقف من مدير سلاح الطيران، يعكس بعض أنواع المشاكل التى واجهتها القوة الجوية المصرية فى سنواتها الأولى، عندما كان يتولى قيادتها كبار ضباط الجيش دون تأهيل أو خبرة سابقة بها.

فقد غاب عن ذهن مدير سلاح الطيران يومئذ ـ نتيجة لعدم درايته بطبيعة عمل وخصائص السلاح الذى يقوده ـ أن نجاح أعمال الطيران، سواء فى جوانبه العملياتية أو التدريبية، يتوقف بدرجة كبيرة على ما نسميه اليوم بالتأمين الإدارى والفنى. وهو ما يقع فى مسئولية أقسام هيئة القيادة التى رأى تأجيل تشكيلها. وبالتالى، فما كان يمكن لأقسام هيئة القيادة المسئولة عن جوانب الطيران، أن تقوم بعملها بنجاح مع تخلف الجوانب الإدارية والفنية. وبعد أن تعطل تنفيذ التنظيم الجديد لهيئة القيادة أكثر من ستة أشهر، وافق مدير سلاح الطيران فى النهاية على تنفيذ خطط التنظيم بشكل كامل.

ولم يقتصر التحسن خلال عام ١٩٤٤ على نواحى التدريب والتنظيم، بل شمل أيضاً جوانب التسليح. فقد زُود السرب الأول بطائرات الهاريكين وحقق مستوىً رائعاً من التقدم، وأشادت به تقارير وحدات القوات الجوية الملكية (البريطانية) والجيش ـ على حد قول قائد اللواء الجوى «شيك». كما وصل السرب الثانى فى فبراير ١٩٤٤ إلى المرتبة والمستوي المعمول بهما فى القوات الجوية الملكية البريطانية [٢].

---

(١) Air 2/ 2769, 1B, Half - Yearly Report No. 15 on the Royal Egyptian Air Force, October 1943 to April 1944, p. 1.

(٢) Ibid., pp. 5 - 6.

كما أضيف للسرب الثالث (مواصلات) ثلاث طائرات «أنسن». أما السرب الرابع (قاذفات) فقد زُود بست طائرات أنسن أخرى لأغراض التدريب والقيام بدوريات مقاومة التهريب [١].

وعلى الجانب السلبي فقد باءت بالفشل الجهود المصرية المجددة لتسليح السرب الرابع بطائرات «الموسكيتو»،[٢] وشراء عشر طائرات «هارفارد» للتدريب المتقدم. الأمر الذي دفع الحكومة المصرية لقبول عرض بريطاني لشراء ٢٥ طائرة «مايلزماستر»، كانت مجمدة في أحواض السفن بالإسكندرية في طريقها إلى تركيا.

أما عن استخدام وحدات وأفراد القوة الجوية المصرية لصالح المجهود الحربي للحلفاء، وقيامهم بأعمال وحدات القوات الجوية الملكية، فقد تزايد ذلك الاستخدام، سواء داخل مصر أو خارجها ـ على حد قول كبير ضابط الطيران بالبعثة البريطانية [٣].

فبالإضافة إلى توسيع جهود رجال سلاح الطيران الملكي المصري في أسراب البالونات ورف الاستطلاع والمجموعة ٢١٦ لنقل طائرات الحلفاء ما بين مسارح العمليات في شمال أفريقيا وأوروبا والقاعدة البريطانية في مصر، فقد وُضع السرب الثاني تحت قيادة قائد المجموعة ٢١٩ البريطانية. وأُعيد تمركز السرب إلي مطار إدكو ـ الذي كانت تحتله بعض الوحدات الجوية البريطانية ـ في ٢ فبراير ١٩٤٤.

ويصف كبير ضباط الطيران بالبعثة البريطانية مستوى وسلوك هذه الوحدات آنذاك بقوله: «لقد كان مظهر وسلوك أفراد سلاح الطيران الملكي المصري ومستوى تدريبهم مفاجأة للقوات الجوية الملكية (البريطانية) التي رحبت بوجودهم، وقدمت لهم كافة المساعدات، وتحدثت عنهم تقارير القوات الجوية الملكية (البريطانية) وعن المهام التي قاموا بها حتى ذلك التاريخ» [٤].

واستمر السرب الثاني يعمل في حماية قوافل الحلفاء ودوريات الدفاع الجوي من مطار إدكو أولاً ثم من مطار مرسى مطروح بعد ذلك، إلى أن أُعيد تحت القيادة المصرية بعد أن تآكلت طائراته من الصدأ.

---

(١) Air 2/ 2769, 2B, op. cit., p.1.

(٢) Ibid., p. 3.

(٣) Ibid., p.1.

(٤) Air 2/ 2769, 1B, op. cit., p.6.

أما السرب السادس والذى ابتلى بطائرات التوماهوك العتيقة، فلم يُقَدَّر له العمل مع القوات الجوية الملكية (البريطانية) كالسرب الثانى، نظراً لإيقاف طيران هذا الطراز فوق البحر لعيوب فنية فى محركه. كما استمرت صلاحية هذا السرب فى تدهور رغم الإشراف الفنى البريطانى على صيانته، حتى توقف تماما عن الطيران فى النصف الثانى من عام ١٩٤٤، دون أن يقدم شيئاً مفيداً لسلاح الطيران الملكى المصرى، أو حتى للقوات الجوية الملكية البريطانية، والتى أصدرت تعليماتها الفنية بإيقاف طيران ذلك الطراز.

وكانت النتيجة تعطل طيارى ذلك السرب وحرمانهم حتى من التدريب (١).

ويمكن القول إن حكومة الوفد ـ أثناء حكمها خلال الحرب ـ أسلمت زمام سلاح الطيران الملكي المصرى إلى البعثة البريطانية من ناحية وقيادة القوات الجوية الملكية من ناحية أخري. ورغم حرصها على نمو القوة الجوية المصرية، إلا أن حرصها على إرضاء السلطات البريطانية كان أكبر، إلى الحد الذى شلت فيه تلك القوة، وشتّتت نخبة من رجالها المدربين والوطنيين لإرضاء السلطات البريطانية عام ١٩٤٢. ولم ينقذ سلاح الطيران من ذلك المصير التعس إلا حاجة القيادة الجوية البريطانية لجهود الطيران المصرى لدعم مجهودها الحربى.

ويري الدكتور عبد الوهاب بكر، أن سياسة التعاون التى كانت تنتهجها حكومة الوفد ـ والتى وصلت إلى حد المساندة وتنفيذ أكثر مما هو منصوص عليه فى معاهدة ١٩٣٦ ـ يعود إلى اعتراف النحاس باشا بصنيع البريطانيين نحوه، وأن حكومة الوفد فى مسلكها هذا لم تكن تقوم بدور الحكومة الوطنية، أو حكومة الشعب التى ينتظر منها أن تناوىء البريطانيين، أو تحارب وجودهم فى البلاد عامة وفى الجيش خاصة (٢).

وقد يكون الدكتور عبد الوهاب بكر على حق بالنسبة لما جاء فى تحليله لدوافع حكومة الوفد، إلا أنه من الواضح أن الاعتراف بالجميل لم يكن الدافع الوحيد لتلك الحكومة تجاه السلطات البريطانية، سواء على المستوى السياسى أو العسكرى.

فقد كان مصطفى النحاس، وهو أبو المعاهدة، يرى أن التزام مصر بتنفيذ المعاهدة نصاً

---

(١) Air 2/ 2769, 2B, op. cit., p. 7.

(٢) بكر، المرجع المشار إليه، ص ٢٨٥.

وروحاً خلال الحرب، هو المدخل الصحيح لطلب تعديلها أو إلغائها بعد انتهاء الحرب، وهو ما طالب به فعلا خلال الحرب وبعدها، ونفذه من جانب واحد في أول حكومة له بعد الحرب، عندما لم يجد تجاوباً من الحكومة البريطانية تجاه مطالب مصر القومية.

فمنذ الشهور الأولى لوزارته الخامسة أجرى النحاس اتصالاته مع السفير البريطاني والوزراء البريطانيين لاستصدار إعلان من الحكومة البريطانية بخصوص نواياها لتعديل المعاهدة بعد الحرب. إلا أن هذه المحاولات لم يُكتب لها النجاح (١).

كما لم يكن منطقياً، وهو رئيس الوزراء الذي وقع المعاهدة، أن يناوىء الدولة التي تحالف معها، عند أول اختبار حقيقي للمعاهدة، وأثناء قيام تلك الدولة بالدفاع عن مصالحها وعن مصر في الوقت نفسه، لأن ذلك من شأنه أن يعرقل الهدف الذي كان يسعى إلى تحقيقه. ومن ثم، كان رد الفعل عنيفاً من حكومة الوفد تجاه النشاط السري في القوة الجوية المصرية للاتصال بالمحور عام ١٩٤٢. فلم تكن الحكومة آنذاك على استعداد لأي شيء يمكن أن يحيد بها عن أهدافها، الأمر الذي يتعارض مع ماذهب إليه الدكتور عبد الوهاب بكر في الشق الثاني من تحليله.

وأعتقد أن حكومة الوفد خلال الحرب، وإن كانت قد توسعت في تعاونها مع السلطات البريطانية بأكثر مما تمليه المعاهدة كبديل عن إعلان الحرب، فإنها كانت تنطلق من منظور وطني، إلا أنه كان لها أسبابها ورؤيتها الخاصة في معالجة القضية المصرية. والتي كانت تتلخص في أن الالتزام المصري بتنفيذ معاهدة ١٩٣٦، ومساندة الحلفاء وتقديم التسهيلات اللازمة لهم، وتأمين قاعدتهم في مصر، من شأنه أن يجعل لمصر صوتا مسموعاً لدي الحكومة البريطانية. فضلا عن أن حكومة الوفد كانت ترى أنه بمساندتها لبريطانيا، فإنها تساند قضية الديمقراطية ضد الفاشية، وهو مايؤمن به الوفد وصرح به النحاس نفسه (٢).

٣ - أثر سياسة إعلان الحرب:

عندما شُكلت وزارة أحمد ماهر (الأولى) في ٨ أكتوبر ١٩٤٤، على أثر إقالة حكومة الوفد، كان الحلفاء يسيرون قُدما نحو تحقيق النصر بعد أن خرجت إيطاليا من الحرب وأطبقت قوات

(١) محسن محمد، المرجع المشار إليه، ص ٣٥٠ - ٣٥٢.

(٢) رمضان، تطور الحركة الوطنية في مصر ١٩٣٧ - ١٩٤٨، ص ٢٢٨.

الحلفاء على ألمانيا من كل جانب، ولذا لم تكن بريطانيا قلقة آنذاك تجاه أى تهديد خارجى لقاعدتها العسكرية فى مصر. ولذا لم تجد ما يبرر تدخلها لمساندة حكومة النحاس باشا، عندما استغل الملك غياب السفير البريطانى فى إجازته وأقال حكومة الوفد.

وصرح أحمد ماهر منذ يومه الأول أنه مؤيد لسياسة التفاهم مع بريطانيا ومنفذ لمعاهدة ١٩٣٦، كما أعلن فى خطبة العرش أن حكومته تواصل بإخلاص تنفيذ ما تتطلبه معاهدة الصداقة والتحالف التى تربطها ببريطانيا العظمى (١).

إلا أن ما أعلنه أقطاب الحلفاء فى فبراير ١٩٤٥ ـ بعدم اشتراك أى دولة فى مؤتمر سان فرنسيسكو لتكوين الأمم المتحدة، مالم تكن تلك الدولة قد أعلنت الحرب على دول المحور قبل أول مارس ١٩٤٥، جعل مسألة إعلان مصر الحرب تطفو على السطح مرة أخري بعد أن قاربت الحرب على نهايتها. وقد كانت كل الحكومات المصرية السابقة منذ إعلان الحرب تنفذ سياسة تجنيب مصر ويلات الحرب بدرجات متفاوتة من التعاون مع قوات الحلفاء، رغم العمليات الحربية التى دارت على أراضيها واشتركت بعض قواتها فى جزء منها.

ولما كان أحمد ماهر نفسه من دعاة دخول مصر الحرب منذ البداية، فقد رأى ضرورة إعلان مصر الحرب حتى لايقعدها ذلك عن الاشتراك فى مؤتمر سان فرنسيسكو. ونظراً لعلمه أن أغلب فئات الشعب تعارض اشتراك مصر فى الحرب حتي ولو كان شكلياً، فقد رأى أنه يجب التمهيد لهذا الرأى حتى يقبله الساسة المصريون والرأى العام فى البلاد. فدعا إلى تشكيل لجنة سياسية من أهل الرأى فى مصر على خلاف ميولهم لبحث الموضوع (٢).

وعقدت هذه اللجنة ـ التى قاطعها الوفد ـ اجتماعات كثيرة، اتفقت بعدها على ضرورة اشتراك مصر فى مؤتمر سان فرانسيسكو، ووجب على مصر لذلك إعلان الحرب، وهو ماوافق عليه مجلس الوزراء عندما نقل إليه أحمد ماهر رأى اللجنة السياسية. ونظراً لأن إعلان الحرب على دول المحور بعد أن بَعُدَ مسرح تلك الحرب وتهديدها عن مصر لا تعتبر إعلانا لحرب دفاعية، فقد تقرر عرض الأمر على البرلمان (٣).

---

(١) طارق البشرى، الحركة السياسية فى مصر ١٩٤٥ – ١٩٥٢ (ط ٢؛ القاهرة: دار الشروق، ١٩٨٣)، ص ٢٢.

(٢) هيكل، مذكرات فى السياسة المصرية، ص ٢٥٧.

(٣) نفس المرجع، ص ٢٥٨.

وعندما شكلت وزارة محمود فهمى النقراشى فور اغتيال الدكتور أحمد ماهر، فى نفس اليوم الذى ألقى فيه بيان الوزارة فى البرلمان بشأن إعلان الحرب، جاء تشكيل الحكومة الجديدة من نفس أعضاء الوزارة السابقة باستثناء رئيسها بطبيعة الحال. ومن ثم، لم تتغير سياستها تجاه إعلان الحرب، والتى وافق البرلمان على إعلانها فى اليوم التالى لاغتيال الدكتور أحمد ماهر.

ولم تنقض سوى شهور قليلة على تشكيل حكومة النقراشى، حتى انتهت الحرب العالمية الثانية باستسلام ألمانيا فى مايو ١٩٤٥، وأعقبتها اليابان فى أغسطس من العام نفسه. وبذلك أُسدل الستار على آخر فصول السياسة المصرية تجاه تلك الحرب.

وقد انعكس كل من الموقف العسكرى وسياسة الحكومة المصرية خلال تلك الفترة على القوة الجوية المصرية فى اتجاهين هما:

(أ) إعادة تسليح بعض أسراب سلاح الطيران الملكى المصرى.

(ب) استخدام الوحدات الجوية لصالح المجهود الحربى للحلفاء.

فالنسبة للاتجاه الأول، فقد اتخذت حكومة أحمد ماهر سياسة مغايرة لما كانت تتبعه حكومة الوفد، حيث اتصفت هذه السياسة بالتشدد حيال التأخير فى الإمداد بالأسلحة والتلويح باللجوء إلى مصادر بديلة للحصول على السلاح (١).

ولما كانت شركة «كيرتس ـ رايت Curtiss - Wright» الأمريكية قد فتحت لها مكتباً فى مصر، وبدأت فى الاتصال بمدير سلاح الطيران فى أواخر عهد وزارة النحاس، فقد خشيت السلطات البريطانية أن تتجه الحكومة المصرية إلى مصادر التسليح الأمريكية، خاصة وأن أسعارها كانت أقل بدرجة كبيرة (٢).

ومن ثم، بدأت سياسة التشدد تجاه مطالب التسليح ـ والتى اتبعتها حكومة أحمد ماهر فى ظل المنافسة الأمريكية الجديدة ـ تؤتى ثمارها. ففى يناير ١٩٤٥ وافقت القوات الجوية الملكية على إعادة سلاح الطيران الملكى المصرى عشر طائرات هاريكين ٢ سى، تم إعادة تسليح

(١) بكر، المرجع المشار إليه، ص ٢٨٦.

(٢) Air 2/ 2769, 2B, op. cit., p.3.

السرب الأول بسبع منها، وأعطى السرب السادس الثلاثة الأخرى، حتى يمكن لطياريه الاستمرار فى التدريب بعد أن تم إرسال طائراته إلى مستودعات الخُردة فى نوفمبر ١٩٤٤(١).

كما تم شراء ٢٠ طائرة «سبيتفير Spitfire 5B»، فى فبراير ١٩٤٥، كانت الحكومة البريطانية قد وافقت على بيعها فى عهد وزارة النحاس من حيث المبدأ، إلا أنها لم تحدد موعدا لتسليمها آنذاك (٢).

وعلى حد قول كبير ضباط الطيران بالبعثة البريطانية: «كان لتزويد سلاح الطيران الملكى المصرى بطائرات الهاريكين والسبيتفير تأثيره المضاد على الدعاية الأمريكية، كما كان له تأثيره على قناة إمداد سلاح الطيران الملكى المصرى بالمعدات الأمريكية (٣).

كما أدت المنافسة الأمريكية وضغط الحكومة المصرية إلى دفع كبير ضباط الطيران بالبعثة البريطانية إلى التوصية بشدة «بضرورة السماح بإمداد سلاح الطيران الملكى المصرى بطائرات حديثة مناسبة بسعر مخفض مما تستغنى عنه وحدات القوات الجوية الملكية» (٤)، لإعادة تسليح الأسراب الرابعة (قاذفات) والسادسة (مقاتلات).

كما وافقت قيادة القوات الجوية البريطانية على تسليم مطار حلوان إلى سلاح الطيران الملكى المصرى للتخفيف من حالة التكدس فى مطار ألماظة، والذى كان يتمركز به كل وحدات سلاح الطيران الملكى المصرى عدا السرب الذى يتناوب خدمة الدفاع الجوى فى أرض هبوط السويس.

هذا من ناحية إعادة التسليح، أما من ناحية استخدام سلاح الطيران، فإنه رغم إعلان مصر الحرب واستعداد حكومتى أحمد ماهر، والنقراشى للتعاون الكامل مع القوات البريطانية، واستمرار استخدام القوة الجوية المصرية فى ماكانت تقوم به من مهامٍ على عهد حكومة

(١) Air 2/ 2769, 3B, Half - Yearly Report No. 17 on the Egyptian Air Force, November 1944 to April 1945, p. 2.

(٢) Idem. - Air 2/ 2769, 2B, op. cit., p.2.

(٣) Air 2/ 2769, 3B, op. cit, P,3.

(٤) Idem.

الوفد، إلا أن انكماش المجهود الحربي للحلفاء في الشرق الأوسط، جعل مجال التعاون بين سلاح الطيران الملكي المصرى والقوات الجوية للحلفاء يتضاءل تدريجياً (١).

ففى نوفمبر ١٩٤٤ تم حل أسراب البالونات فى منطقة القناة والاسكندرية، كما تم سحب السرب الثاني من مرسى مطروح إلى الاسكندرية، ثم أُعيد نهائياً تحت السيطرة المصرية فى فبراير. ولم يتبق فى المجهود الحربى للحلفاء سوى أفراد رف الأرصاد رقم ١٤١١، والطيارين العاملين فى نقل الطائرات ما بين مسرح العمليات فى أوروبا والقاعدة البريطانية فى مصر ضمن المجموعة ٢١٦ (٢).

ومن ذلك نرى أن سياسة إعلان الحرب لم تؤثر كثيراً سواء على بناء القوة الجوية المصرية أو استخدامها، حيث كانت الحرب على وشك الانتهاء بانتصار الحلفاء. أما التحسن الذى حدث فى تسليح السربين الأول والثاني من القوة الجوية المصرية، فيعود إلى ظهور الولايات المتحدة الأمريكية كمنافس جديد لبريطانيا فى منطقة الشرق الأوسط، بأكثر مما يعود لسياسة إعلان الحرب التى اتبعتها مصر منذ بداية عام ١٩٤٥.

فقد كان ظهور الولايات المتحدة كقوة عظمى منافسة للحليفة بريطانيا فى منطقة الشرق الأوسط، يهدد المصالح البريطانية التقليدية فى المنطقة. ولما كانت بريطانيا تعلم بأطماع الولايات المتحدة فى بترول منطقة الشرق الأوسط وأسواقه، فقد كانت أكثر استعداداً لتلبية مطالب التسليح المصرى، خوفاً من المنافسة الأمريكية، وهو ما نجحت فى استغلاله الحكومة المصرية آنذاك.

وبإسدال الستار على آخر فصول الحرب العالمية الثانية فى أغسطس ١٩٤٥، فإن حصاد القوة الجوية المصرية فى نهايتها كان هزيلاً. فسلاح الطيران الملكى المصرى الذى كان يملك مائة وإحدى وثمانين طائرة فى نهاية الحرب أُضطر إلى تكهين ستٍ وتسعين طائرة منها لقدمها وعدم صلاحيتها من ناحية، وعدم وجود قطع غيار لها من ناحية أخرى (٣).

---

(١) Ibid., P.1.

(٢) Idem.

(٣) Air 2/2769, 13, Half-Yearly Report No. 18 on the Egyptian Air Force, May to October 1945, P.9.

والسرب الأول الذى تم تزويده فى أوائل عام ١٩٤٥ بطائرات الهاريكين ٢سى، والذى قالت عنه تقارير البعثة البريطانية «إن مستوى تدريب العمليات لهذا السرب أصبح رائعاً بالمقارنة بالأسراب المماثلة فى القوات الجوية الملكية» (١)، انكمش عمله وتدريبه لنقص الطائرات الصالحة وقطع الغيار (٢).

أما السرب الثانى مقاتل، والذى سلحته حكومة الوفد بثمانى عشرة طائرة هاريكن ٢سى فى نهاية عام ١٩٤٣، وامتدحت سلوكه، ومستوى تدريبه الممتاز التقارير البريطانية عام ١٩٤٤(٣)، كانت طائراته جاثمة على الأرض لا تستطيع الحراك. وتوقف السرب عن الطيران منذ أبريل ١٩٤٥، نتيجة لتآكل هياكل الطائرات من الصدأ - الذى تعرضت به بسبب رطوبة البحر - أثناء حمايتها لقوافل الحلفاء البحرية (٤). وفى النهاية تم تكهين طائرات السرب فى خريفة ١٩٤٥ (٥).

وكان نصيب السرب الخامس المقاتل أسوأ حظاً. فقد كان ذلك السرب فى حكم المحلول، وتم تكهين طائراته الجلاديتور العتيقة عام ١٩٤٥، بعد أن توقف أغلبها عن الطيران. وبقى السرب قائماً من الناحية النظرية فقط، حتى يمكن اعتماد الميزانية اللازمة لطائراته وطياريه(٦).

أما السرب السادس - آخر ما شُكل من أسراب القتال - فكان أوفر حظاً. حيث كوفىء طياروه على صبرهم الطويل ومعاناتهم مع طائرات التوماهوك، بإعادة تسليح السرب بطائرات «سبيتفير ٥ب»، والتى تسلمها سلاح الطيران فى ٥ يونيو ١٩٤٥ (٧).

---

(١) Air 2/2769, 3B, op. cit., P.I.

(٢) Air 2/2769, 3B, op. cit., P.4

(٣) Air 2/2769, 3B, op. cit., P.6

(٤) Air 2/2769, 15A, Half-Yearly Report No. 19 on the Royal Egyptian Air Force, November 1945 to April 1946, P.6.

(٥) Air 2/2769, 13, op.cit., P.9

(٦) Ibid., p.6.

(٧) Idem.

كما تحسن موقف السرب الرابع - الذى تحولت مهمته إلى الاستطلاع العام بدلاً من قذف القنابل - بعد تزويده بست طائرات أنسن تم تجهيزها بشكل جيد خلال عام ١٩٤٥. وبدأ السرب تدريبه على رحلات الملاحة الطويلة (١).

وزُود السرب الثالث (مواصلات) بثلاث طائرات أنسن جديدة أيضاً. وشُكل رف جديد من الطائرات المخصصة للملك بعد إهدائه طائرتين إضافيتين، أحدهما "أنسن ١٢" من القوات الجوية الملكية، والثانية من طراز "داكوتا" أهداها له الوزير المفوض الأمريكى (٢).

كان ذلك موقف الأسراب الستة، التى كانت تشكل القوام الرئيسى للقوة القتالية لسلاح الطيران الملكى المصرى فى نهاية عام ١٩٤٥. ولم تكن أسراب التدريب الثلاثة بمدرسة تدريب الطيران بأفضل حالاً من سابقيها. فقد أدى نقص الطائرات فى سرب التدريب المتقدم إلى «إجراء كل من التدريب المتوسط والنهائى على القليل المتيسر من طائرات المايلزماستر» (٣)، والتى كانت مخصصة أصلاً للتدريب المتوسط.

ولم تمض سوى شهور قليلة على نهاية الحرب حتى «تفاقم النقص الحاد فى طائرات سلاح الطيران الملكى المصرى بتوقف كل طائرات المايلز ماستر فى نوفمبر ١٩٤٥، نتيجة للأعطال الفنية. وتبع ذلك توقف كل طائرات الأنسن فى شهر ديسمبر، حتى يتم إجراء تعديل رئيسى لها فى الأجنحة يحتاج إلى ٦٠٠ ساعة عمل/رجل» (٤). وهو ما جعل كبير ضباط الطيران بالبعثة نفسه يشعر بالحرج، بسبب كثرة العيوب الفنية فيما تبيعه بلاده لمصر من طائرات. وكانت النتيجة الطبيعية لتلك الأعطال والعيوب الفنية هو «توقف التدريب المتوسط عن الطيران اعتباراً من نوفمبر ١٩٤٥، لتزايد الخلل فى طائرات المايلزماستر، التى توقفت تماماً عن الطيران» (٥)، الأمر الذى أدى إلى تدريب طلبة القسم المتوسط على طائرات «الماجستر»

(١) Idem.

(٢) Air 2/2769, 3B, op.cit., P.8

(٣) Air 2/2769, 3B, op. cit., P.3

(٤) Air 2/2769, 3B, op. cit., P.1

(٥) Ibid., P.4.

الخاصة بالتدريب الابتدائى، حتى يتمكنوا من الاستمرار فى الطيران. إلا أن الموقف كان غير مُرضٍ على الإطلاق - على حد قول كبير ضباط الطيران بالبعثة البريطانية.

كان ذلك هو حصاد السياستين المصرية والبريطانية تجاه القوة الجوية المصرية منذ إبرام المعاهدة وحتى نهاية الحرب العالمية الثانية. ففى بداية الأمر، حالت الأعباء المالية التى فرضتها المعاهدة من ناحية، والتواء السياسة البريطانية من ناحية أخرى، دون تزويد القوة الجوية المصرية بالكم والنوعية الحديثة من الطائرات والعتاد اللازمين لتطوير بنائها، كما كانت تطمع الحكومة المصرية آنذاك.

وعندما تصاعدت الأزمة الدولية فى أوروبا قبل الحرب، وأحست السلطات البريطانية بحاجتها إلى القوات المسلحة المصرية، شجعت خطط التوسع فى تلك القوات رغم المشاكل الاقتصادية التى كانت تعانى منها البلاد.

ولما عجزت موارد البلاد عن تلبية مطالب تلك الخطط، استسلمت الحكومة المصرية لمطالب البعثة والسلطات البريطانية فى التركيز على الوحدات التى تحتاجها القوات البريطانية، مثل المقاتلات، بأكثر مما كان فى خطتها، فى الوقت الذى رفضت فيه الحكومة البريطانية تزويد سلاح الطيران الملكى المصرى بسرب القاذفات الذى توفرت اعتماداته، وتم إعداد الطيارين والمنشآت اللازمة لاستقباله، وكذا طائرات النقل والتدريب المتقدم التى كانت القوة الجوية المصرية فى أمس الحاجة إليها.

وعندما قامت الحرب واتبعت الحكومات المصرية المتتابعة سياسة «تجنيب البلاد ويلات الحرب»، لم تمنع تلك السياسة من استخدام القوة الجوية المصرية فى تدعيم المجهود الحربى للحلفاء، فى الوقت الذى كانت فيه الحكومة البريطانية تضن بإمداد تلك القوة بما تحتاجه من قطع الغيار واستعواض خسائرها من الطائرات إلا عندما تشتد حاجتها إليها.

بل ووصل الأمر - كمارأينا - إلى نهب مخزون قطع الغيار والمعدات المصرية تحت سمع وبصر حكومة الوفد، التى شلت القوة الجوية المصرية وشتّت طياريها المدربين إكراماً للحليفة

بريطانيا، حتى لا يُفسد عليها طيارو تلك القوة سياسة التعاون وتأمين القاعدة البريطانية التى كانت تمارسها.

وعندما قررت حكومة أحمد ماهر إعلان الحرب قُرب نهايتها، لم يفد ذلك كثيراً فى تدعيم القوة الجوية المصرية التى استنزفت وحداتها خلال تلك الحرب، والتى شارفت على نهايتها. حيث قلت آنذاك حاجة القوات الجوية الملكية (البريطانية) إلى جهود سلاح الطيران الملكى المصرى. ولم تنجح حكومة أحمد ماهر إلا فى انتزاع بعض مخلفات القوات البريطانية لتسلح بها سربين من سلاح الطيران الملكى المصرى. وحتى هذه المخلفات ماكانت تحصل عليها، لولا دخول الولايات المتحدة كمنافس جديد لبريطانيا فى الشرق الأوسط مع نهاية الحرب العالمية الثانية.

وكان الحصاد الإيجابى الوحيد للدور الذى قامت به القوة الجوية المصرية فى تلك الحرب، هو الخبرة الكبيرة والثقة بالنفس، التى اكتسبها رجال القوة الناشئة وخاصة طيارى القتال، الذين شاركوا بأكبر نصيب فى تلك الحرب، والتى بنهايتها بدأت مرحلة جديدة من الصراع فى تاريخ القوة الجوية المصرية.