

- زيارة مهمة لقيادة القوات الجوية

رافقت قائد اللواء وهو قائد القاعدة في نفس الوقت العميد طيار/ صبحى حداد إلى لقاء رئيس الأركان الجوية (السورية طبعاً) العميد/ عزام، لغرض شرح مواصفات قنبلة الممرات المصرية وطريقة تثبيتها في الأنواع المختلفة من الطائرات من أنواع الميج والسوخوى.

والجدير بالذكر أن هذه القنبلة مصرية مائة في المائة وكانت من نتائج الدروس المستفادة من هزيمة الخامس من يونيو 1967. فقد عملت مصانع الأسلحة المصرية في هذه الفترة على إنتاج الأنواع المختلفة من الذخيرة وخاصة القنابل وتم إضافة الطائرات تعديلات على الطائرات الميج والسوخوى أدت إلى تحسين الأداء ورفعته حتى أن الروس أنفسهم استفادوا من هذه التعديلات وأضافوها إلى طائراتهم، واننى أذكر على سبيل المثال لا الحصر تعديل حدث في الطائرة الميج 17 التى كانت تحمل ثلاثة مدافع فقط، فأصبحت تحمل بالإضافة إلى ذلك، ثمانى صواريخ 80مم + 2 قنبلة 250 كم، والطائرة السوخوى التى كانت بها 4 حمالات فقط أضيفت لها حمالتين وأصبح العدد 6.

كانت قنبلة الممرات أيضا إنتاج مصرى جديد تسقطها الطائرات على ارتفاع منخفض، فتنتلق منها مظلة تعمل على توجيهها إلى أسفل، ثم تشتعل منها صواريخ تدفعها بشدة إلى الاصطدام الأرضى والتوغل

فيها إلى عمق كبير، ثم تنفجر فتدمر جزء كبير جدا من أرضية الممر وبعمق كبير.

هذا وقد كلفت بإرسال أحد الفنيين المختصين بالتسليح الى قاعدة جوية أخرى لعمل بيان عملي لمواصفات القنبلة وطرق تثبيتها في الطائرة ميج 21، سوخوى 7.

كان هذا اليوم الأول من أكتوبر 73، ودار حديث بين رئيس الأركان الجوية السورية وقائد اللواء، فدفعني الفضول إلى سؤال رئيس الأركان هل الحرب على الأبواب فظهر الاندهاش على وجه الرجل مما دفعني إلى شرح الأسباب التي كانت وراء هذا السؤال وحتى التحركات الغير عادية وأيضا التكديسات، فلم يجاوبني وانصرفنا.

وأثناء عودتنا إلى القاعدة أسر إلي قائد اللواء الذي لاحظ فضولي الشديد أنه توجد خطة غير التي في حوزتنا وطلب مني عدم الخوض في هذا الموضوع أمام الطيارين بل أمام الجميع نظرا لخطورته، وهكذا بدأ الشك يتحول إلى يقين في أن الحرب أصبحت على الأبواب وبدأت أهيم نفسي للموقف الجديد مستبقا الأحداث.

- الاستعداد المبكر

استمرت التكديسات وإعادة التمرکز للتشكيلات الجوية مما رسخ اعتقادنا أننا سوف نحارب خلال أيام، فبالرغم من اقتناعنا بعدم

الخوض فيما نراه حولنا إلا أننا بدأنا نحلل شواهد الأحداث اليومية التي تترائي أمامنا تنبأنا أننا مقبلين على حرب حقيقية خلال أيام.

بدأ تفكيري يدفعني إلى تحضير سربي للعمليات المقبلة دون أدنى انتظار لأوامر رفع حالات الاستعداد إلى الحالة الكاملة التي اتضح لي فيما بعد أنه تم تأجيلها لآخر لحظة حتى يظل مخفيا وحتى لا يشيع ما كنا نبيته من نية القتال، ولكننا نحن رجال المعركة كانت عقولنا متيقظة فقد همت فينا منذ بدأت خطواتنا الأولى في تعلم الطيران، غريزة جديدة وهي القدرة السريعة على الملاحظة وتحليل المعلومة بأسرع ما يمكن، وهي غريزة يتميز بها طياري المقاتلات بصفة خاصة، ومما هو جدير بالذكر إنها هدف نسعى إلى تنميته بالتدريب حتى ينمو في الطيارين، ولكنني لم أنس المحافظة على وعدى لقائد اللواء فلم أحدث أحدا بما دار في زيارة رئيس الأركان الجوية الأخيرة، وما دار بيني وبين قائد اللواء،

- شواهد الحشود

من اليوم الثاني من أكتوبر 1973 صدرت تعليمات عمليات جديدة باسم كودى جديد تتضمن خطة عمليات جديدة مختلفة عما هو بداخل خزائننا الحديدية وتحتوى على الأهداف التي سوف نتعامل معها، فهل تكون هي الخطة التي كان يعينها قائد اللواء يوم عودتنا من مكتب رئيس الأركان الجوية؟ ربما!!

بدأنا بدراسة الخطة الجديدة وتحويلها إلى قرار كاملا، وهكذا بدأت الملامح الجديدة لمهمتنا المقبلة تتضح صورتها أكثر فأكثر وأصبح يقينا أن القدر يخبئ حدثا هاما وخطرا كنا ننتظره على أحر من الجمر. وأصبح ما كان يدور به الهمس بين قادة الأسراب تساؤلات على ألسنة الطيارين كان الإجابة عليه أننا يجب أن نتوقع كل شيء وعلينا أن نستعد ونهيا أنفسنا لكل الاحتمالات. كانت التحركات فوق طريق المزه - القنطرة تزداد حجما يوم بعد يوم وكانت الدبابات فوق حملاتها تندفق تباعا نحو الجبهة، أيضا المدفعية ومنصات إطلاق الصواريخ، وكان واضحا انه هناك محاولات ساذجة لاختفاء هذه التحركات والتي لم تمنع الفرد العادى من ملاحظة أن هذه معدات عسكرية وانها في في طريقها إلى الجبهة.

-تحركات من مصر

فى ذلك اليوم استقبل المطار طائرة عسكرية طراز سى 130 وهو طراز أمريكى لم يكن مستخدما بعد في مصر وسوريا ثم اتضح لنا بعد ذلك عندما قابلنا طاقم الطائرة انها طائرة سعودية وان هناك اتفاق عسكرى بين مصر والسعودية يتضمن تعاونا في النقل الجوى، كان قائد الطائرة المصرى صديق لى هو المقدم / حسنى يعاونه اثنان من الطيارين السعوديين، كانت الطائرة في مهمة نقل صواريخ م د من سوريا ومن مطار المزة بالتحديد إلى مصر وكان أقرب إلى اليقين أن توقعات الحرب خلال أيام قليلة فلا يمكن أن تستمر هذه التكدسات

في المطار بهذه الصورة لمدة أطول من أيام لا تزيد عن أصابع اليد الواحدة، فقد أصبح المطار يحتوى ثلاثة أسراب مقاتلات قاذفة بالإضافة إلى سرب نقل جوى، وكان توقعى إننى لن أستطيع أن أحصل على الأجازة الشهرية التى أسافر فيها إلى مصر حيث أسرته التى هى زوجتى وأولادى.

وكانت هذه الطائرة سى - 130 التى يقودها صديقى فرصه جيدة لكى أرسل الهدايا التى كنت اشتريتها لكى أهديها إلى أسرته عندما أسافر إليهم في الأجازة كعادتنا دائما عند عودتنا من أى سفر سواء داخلى أو خارجى فلا يستطيع أحد أن يتنبأ نتائج الحرب حين تنشب أو حين تنتهى ومن الصدف الغريبة أن موعد أجازته كان يبدأ السبت 6 أكتوبر 1973. وفى هذا اليوم كنت قد انتهيت من عمل خطة تدريب تستغرق يومى 3 ، 4 أكتوبر، وكانت تشمل برنامج تدريب يتصف بتمارين أصعب وأخطر وتتطلب جرأة عظم في التنفيذ ويتشابه تماما مع أسلوب العمليات، حيث المناورة أكثر عنفا والطيران على ارتفاعات منخفضة جدا خاصة وأن أهدافنا المتوقعة ستكون في مناطق جبلية، مع العلم بأننا منذ هبوطنا أرض سوريا لاحظنا اختلاف طبيعة مسرح العمليات سواء في سوريا بصفة عامة وهضبة الجولان بصفة خاصة، فطبيعة هذا المسرح تسود فيها الطبيعة الجبلية عكس طبيعة مسرح العمليات في مصر حيث تغلب عليه الصفة الصحراوية المفتوحة بشكل عام..

أرى أن أوضح للقارئ أن الطيران المنخفض جدا هو أسلوب نلجأ إليه للهروب من الكشف الرادارى، لأن قدرة الرادار في الكشف على الارتفاعات المنخفضة محدودة، أما الارتفاعات المنخفضة جدا فمنعدمة. وبالطبع الطيران المنخفض خلال وفوق المناطق الجبلية الوعرة أكثر خطورة بكثير من الطيران فوق المناطق الصحراوية المستوية السطح بصفة عامة.

- طلعات التدريب الأخيرة

وفى اليوم الثالث فى أكتوبر 73 وهو يوم الأربعاء بدأنا تنفيذ هذا البرنامج، كان هذا البرنامج يحتوى على طلعات تمارين قتال على الارتفاعات المنخفضة جدا، وكنت أهدف من ذلك أن أختبر المستوى الذى استطاع أن يحققه الطيارون، مع مراعاة حد الأمان وتعليمات التأمين إلى حد ما أثناء الطلعات، مع مراعاة حد الأمان وتعليمات التأمين إلى حد ما أثناء الطلعات، وأننى أعنى ما ذكرته بقولى تماما، فإن التدريب له شرط هام جدا يجب مراعاته والتجاوز عنه يعرض قائد الطلعة إلى حساب عسير، وذلك الشرط هو مراعاة حدود الأمان دائما أثناء التدريب، وهى حدود لها قوانينها نحن فى غنى عن روايتها.

وانتهى برنامج يوم الأربعاء 3 / 10 / 1973 وأنا مقتنع بما وصلنا إليه وحققناه من مستوى.

انتهى الطيران مبكرا في ذلك اليوم حيث بدأ مبكرا، واستهلكنا ما تبقى من زمن في ذلك اليوم بإعادة دراسة الموقف العام، ودراسة خطوط السير التي سوف تطبق أثناء رحلة الذهاب إلى الأهداف المحددة لنا والتي سوف نتعامل معها ثم مرحلة العودة إلى المطار.

كانت الدراسة فوق خريطة مجسمة تشمل الجزء الجنوبي الغربي الملاصق للبنان والمنطقة الشمالية لإسرائيل وتشمل الجليل الأعلى، وبذلك تكون الدراسة أقرب كثيرا إلى الواقع، ونحن سوف نتبع أسلوب الطيران المنخفض جدا، وهو أخطر أنواع الطيران، كانت هذه الدراسة تسعى إلى دراسة الأرض لانتقاء أسلم طرق الاقتراب وأسهلها إلى الأهداف.

وخلال هذا اليوم الثالث من أكتوبر هبطت على أرض المطار مرة أخرى طائرة نقل سعودية من طراز سي 130 يقودها أحد الأصدقاء العقيد / حمزة وعلى متنها الفريق أول / أحمد اسماعيل وزير الدفاع المصري، وكان في مهمة عسكرية للتنسيق مع القيادة العامة للقوات المسلحة السورية كما علمت بذلك.

تخلف طاقم الطائرة بطبيعة الحال في المطار منتظرا عودة وزير الدفاع من مهمته العسكرية، دارت أحاديث بيني وبين قائد الطائرة حول الموقف الراهن وعن الأحوال في مصر، ثم سألتني عما أتوقعه في سوريا؟ وكانت إجابتي أن الحال ينبيء بحرب لا تراجع فيها، وأضفت إن أحدا في القيادة السورية لم يبلغنا بأي احتمالات أو تعليمات.



اللقب فكري الحدي في مطار الرش 1966

ثم سألته هل هناك ما يدل على ذلك في مصر؟ فكانت إجابته بالإيجاب، وكنت أعلم أن صديقي هذا يشغل منصبا قياديا مرموقا في النقل الجوي يتيح له معرفة الكثير من الأخبار، وأصبح لا شك عندي في توقعنا بل استطعنا أن نجزم إذا لم تبدأ الحرب يوم السبت القادم 1973/10/6.

فإن الموقف سوف يشكل خطرا كبيرا على قواتنا، ومن الطريف بعد أن انتهت حرب أكتوبر المجيد وعدت إلى أرض الوطن وتقابلت مع صديقي قائد الطائرة سى 130، وتذكرنا هذا اللقاء الذى تم في سوريا يوم 73/10/3، صرح لى بأنه لم يكن يعلم أى شىء عن هذا الحديث والذى دار بيننا كان لا يزيد عن دردشة من جانب، فقد كانت الأمور في مصر في طى الكتمان ولم يكن أحد في تشكيلات القوات الجوية في المطارات يدري شيئا. وقد تأكدت من ذلك تماما..

فبعد عودتى إلى أرض الوطن بعد وقف إطلاق النيران دارت أحداث كثيرة تناول موضوع الحرب وكان أبرز الموضوعات في مصر، السرية التامة التى نجحت في حجب أى معلومة عن الاستعداد حتى أن أحدا لم يدر بخلده احتمال اشتعال الحرب.

انتهى اليوم بعد أن لقنت الطيارين عن طيران باكر وكان تركيزى يحدد أن طيران باكر سوف تختلف صورته عن الظروف التدريبية العادية وأن اعتبارات الأمان وشروطها سوف نتناساها وسنعتبر أنفسنا في طلعات عمليات حقيقية.

وفى ذلك اليوم حلت أجازة أحد قادة "الرفوف" القليلين وهو الرائد/ المغربى، وقد حاولت إنهائه عن عزمه النزول إلى مصر شارحا له ما نتوقه يوم السبت 6 أكتوبر ولكنه كان في شوق كبير للرحيل، وحيث أنه له الحق في الحصول على إجازته الشهرية ولم تصدر تعليمات بإيقاف الأجازات فلم أمانع خاصة وقد كنا ننتظر عودة قائد رف آخر من مصر، وبالفعل حملته الطائرة سى 130 والتي كانت تقل وزير الدفاع المصرى إلى مصر.

ومن أعاجيب القدر ومآسيه أن اشتعل القتال في ذلك الحين فقام بتقديم نفسه إلى سرية في مصر وشارك في القتال حتى استشهد، وكان رحمه الله طيارا شجاعا. وبهذه المناسبة أجدنى ملزما أن أعطى هذا الطيار حقه، فقد كان يعمل بتشكيلات الهليكوبتر أثناء هزيمة يونيو 1967.

وعندما طلبت القوات الجوية ممن يرغب في الالتحاق بالمقاتلات أن يقدم نفسه فتقدم هذا الطيار وآخرون، وفى الواقع كانوا من خيرة الرجال، ونحن نعلم جيدا مدى المشقة والخطر الذى يحيق بالعمل في المقاتلات.

ولكن كان يسعى لخدمة وطنه في أشق الأعمال وأكثرها خطورة رحم الله شهدائنا كان اليوم الرابع من أكتوبر آخر يوم خططت فيه للتدريب ولا نجاز آخر المهام التدريبية القتالية وقد اخترت منطقة التدريب وتجاوزتها.

[للمعلومية لكل قاعدة جوية مناطق تدريب جوية تلتزم بها تشكيلات هذه القاعدة ولا تتجاوزها حتى يتحقق الأمان في الطيران، سماء الجمهورية كلها تقسم إلى مناطق تدريب يخص كل قاعدة فيها عدة مناطق تتناسب مع حجم التشكيلات المتمركزة في هذه القاعدة وتقوم بالطيران في حدودها].

وفى هذا التدريب تجاوزت المناطق المحدودة لنا وانتقلت منطقة محصورة بين مدينة بعلبك الشهيرة (هذه المدينة التى بها قلعة بعلبك الأثرية الرومانية الشهيرة والتى كان تقام بها المهرجانات السياحية المشهورة) وهى مدينة لبنانية جبلية وكان محظورا علينا الطيران فوق الأراضى اللبنانية ولكن لم نتقيد كثيرا بهذا التعليمات وكثيرا ما خالفنا ذلك، ليس حبا في المخالفة ولكن لضيق مناطق التدريب، خاصة أن مناطق التدريب لقاعدتنا تقترب كثيرا من الحدود اللبنانية، اخترت منطقة التدريب التى تناسب المهام التى تنتظرنا والتى أتوقع أن تكون هى السمة الرئيسية للمهام القتالية عند نشوب القتال، كانت المنطقة محصورة بين بعلبك ومنطقة النبك وهى الأخرى منطقة جبلية والمناطق المحصورة بينها وبين بعلبك مناطق شديدة الوعورة.

وضعت في اعتبارى أن تشتمل التمارين على كل أنواع المناورة المتوقعة اثناء العمليات مع التخفف كثيرا من إجراءات الأمان أثناء التدريب.

وقد ركزت كثيرا في تلقين ما قبل الطيران وأن طيران اليوم أبلغ ما يمكن أن يوصف به المثال البلدى (مفهومش يامه ارحمىنى).

وقد تعمدت في هذا التدريب اختبار التشكيل الذى سوف أدخل به المعركة، كان موقفى أنه سوف يطلب من السرب تجهيز 8 طائرات (2 رف) للمعركة وبالتالي قمت باختبار 8 طائرات في صورة رنين للقيام بهذا التدريب، وحدث ما توقعته فقد طلب من السرب الاشتراك في الطلعة الأولى في الضربة الجوية المركزة 8 طائرات. أيضا طلبت من الطيارين ملاحظة طائراتهم هذه ورصد أى عطب للإبلاغ عنه وإصلاحه قبل يوم السبت القادم وهو اليوم الذى نتوقع فيه القتال..

كان الرف الأول يتكون من فكرى + سيف (أصيب وتم أسره) + بكر (استشهد في الحرب) + يحيى. [هذه هى الإصابات خلال أيام الحرب وليس في اليوم الأول فقط].

والرف الثانى كان يتكون من بدوى (استشهد في الحرب) + نايف + يوسف + مصطفى. وكان الحماس يغلب على الطيارين، واشتملت التمارين قتال جوى متلاحم والهجوم على أهداف أرضية - سيارات وشاحنات تجرى فوق الطريق الرئيسى بين بلدة النبك وبلدة حراستا والطرق الفرعية إلى بعلبك في لبنان..

انتهى التدريب بسلام وقد أصبحت الروح المعنوية للطيارين في السماء وذكر لى بدوى أن الطيارين في أحسن حال ولم يكونوا يوما يمثل هذه الروح المعنوية وهذه الجاهزية ثم طلب إضافة الملازم

شريف إلى تشكيله بدلا من مصطفى. وافقت، إنتهى العمل في السرب وذهب الجميع إلى الغداء وسمعتهم يتحدثون مع الطيارين السوريين عن التدريب ويطلقون على طلعات اليوم طلعات انتحارية. بالطبع كنت أسعد الجميع. فهم رجالى وأنا أدري بأحوالهم. فقد كانوا صغارا في السن وكلهم برتبة ملازم. وفى بداية خدمتهم لم تصقلهم بعد الأعمال أو الزمن. فالطيار تنمو خبرته بمرور الزمن وتصقل مهاراته بمقدار ما يتعرض له من المواقف الصعبة والمشاكل وهى كثيرة جدا في تشكيلات المقاتلات.

ومن ذلك اليوم طلبت من الطيارين عدم النزول إلى البلد (دمشق)، بطبيعة الحال يلزمنا توخى الحذر وأن نلتزم المطار.. أصبح يقينا لدينا نحن قادة الأسراب أن الحرب لا محالة يوم السبت والإ سوف تتكرر نكبة الخامس من يونيو 1967. فقد أصبحت رائحتنا تملأ الأنوف والعدو ليس بعيدا ولا شك أنه يرقبنا من مرصد جبل الشيخ (وهو مرصد يحتله العدو فوق جبل الشيخ ويتيح له رؤية المطار بل رؤية جنوب سوريا بالكامل).

كان هذا اليوم مشحون منذ البداية، فقد توليت مسئولية العمل في حالات الاستعداد رقم واحد. وبهذه المناسبة أوضح القارئ الكريم أن تشكيلات المقاتلات تكون مستعدة دائما في قواعدها الجوى للإقلاع الفورى وقت صدور النداء بالإقلاع لإعتراض العدو الجوى حين يتم كشفه بواسطة شبكة الرادار، والتى تشكل سياج من شعاع الرادار يكشف أى عدو جوى يتسلل إلى البلاد (ما عدا الارتفاعات المنخفضة

جدا) وصورة الاستعداد هذا في صورة رف طائرات أو قسم حسب الحالة، والطيارين داخل طائراتهم ينتظرون فقط نداء الإقلاع الفوري. [إسكرا مبل]

وحالات الاستعداد هذه طوال اليوم وطوال الليل.

وتتسلح الطائرات في ذلك الوقت بالصواريخ الموجهة والصواريخ الحرة والمدافع بالعبارات المختلفة.

ويستغرق الإقلاع في هذه الحالة زمن وجيز لا يزيد عن ثلاثة دقائق، والطيارين داخل الطائرات في انتظار أمر الإقلاع، ويتم استبدالهم كل ساعتين وتستمر حالات الاستعداد هذه منذ أول ضوء بعد الفجر إلى آخر ضوء بعد المغرب. وعندما يكون هناك انذار عن نية العدو للقيام بأعمال عدوانية، فإن حالات الاستعداد تزداد لتصبح مظلة جوية وهى أقصى حالات الاستعداد وتحدد المنطقة التى يحتمل أن يقترب منها العدو الجوى وتقوم التشكيلات الجوية بالتناوب في احتلال هذه المنطقة بتشكيل جوى على مدى ما يسمح به وقود الطائرة في الاستمرار في الطيران.

- تكاثر سحب الحرب

فإننى أذكر أننى توليت مسؤولية حالات الاستعداد الأرضى في ذلك اليوم، وحدث اختراق جوى معادى في الصباح وصدر أمر اقلاع