

مع قادة الأسراب وهيئة قيادة اللواء نندارس نتائج هذا اليوم واتضح لى أن الأسراب السورية نفذت عدد كبير من الطلعات في هذا اليوم، ولم يتكرر هذا الخطأ الذى حدث فوق المطار سواء في الطريق إلى الجبهة أو فوق الجبهة ولكن قررنا الالتزام بالطيران المنخفض جدا، من وإلى الجبهة تجنبا لأى احتمالات خطأ من دفاعنا الجوى. واتخذنا من وسائل الدفاع الجوى عدوا نعمل على تجنبه والحذر منه وتحديد مجاله، كما علمت أن هناك طيارين استشهدوا في الجبهة.

اتجهنا بعد ذلك لتناول وجبة طعام العشاء وانصرفنا إلى ميس النوم للإخلاء إلى النوم فإن اليوم التالى يحتاج إلى مجهود كبير طبقا لما وصلنا إليه من تحليل للموقف.

- اعتذار غير موفق

اليوم الثالث عمليات الثامن من أكتوبر، نهضنا من النوم كالعادة قبل أول ضوء وذهب الطيارون إلى الدشم مباشرة وذهبت إلى مبنى قيادة السرب للاطلاع على تعليمات جديدة وكتابة بعض الوثائق ثم لحقت بالطيارين في الدشم، وكان هذا الاسلوب يتبع يوميا حتى وقف إطلاق النيران.

كان هناك أسلوب جديد متبع في تجهيز الطائرات، فقد جهزت «رف» لواجب الدفاع الجوى و«جهازت «رف» آخر لتقديم المعاونة للقوات البرية ضد العدو لتدمير دباباته ومركباته وصواريخ الدفاع الجوى والرادارات، وبعد فقدان قائد ثان السرب، تحملت كل الطلعات على عاتقى وآليت على نفسى تولى كل طلعات الرفوف التى سوف يكلف بها السرب حتى تضطرنا الظروف لتكليف أقدم الطيارين بقيادة تشكيل رف، وفعلا جاء الوقت الذى كلف به الملازم حسام بتولى قيادة رف.

وقبل أن ينتصف النهار لم يكلف السرب بأى طلعات وكانت الأسراب السورية كما يقال «طالعة نازلة»، فقد كلف السرب بعمل مظلة فوق المطار للقيام بواجب الحماية من هجمة متوقعة، استمر الحال على ذلك الأسراب السورية «طالعة نازلة» ونحن قعود، فى الواقع تملكنى الغيظ واتصلت بقائد اللواء فى مركز قيادته أسأله متى يكلف السرب بطلعات المعاونة، فكان رده بألا أقلق سوف يسند إليكم الطلعات المقبلة، وانتظرنا.

- فى سعت 1545 (الرابعة إلا ربع مساء) تلقينا أوامر بتحميل عدد 2 رف بالقنابل والصواريخ لتقديم واجب المعاونة لقواتنا البرية فى الجبهة، ثم التجهيز فى الحال وسلح الرف فى أسرع وقت..

وأخذنا وضع الاستعداد منتظرين الأمر بالإقلاع، واستمر الحال على ذلك، حتى سعت 1730 (خمسة ونصف مساءً) حين تلقى السرب الأمر بالغاء الطلعة.

- بعد آخر ضوء توجهت مباشرة إلى قيادة اللواء قبل أن أكتب تقرير العمليات والغضب يمتلكني وبادرت قائد اللواء بالسؤال ماذا تظنون فينا؟ وأظهرت معارضتي الشديدة لمثل هذا الأسلوب الذي اتبع معنا خلال اليوم وسائلته: هل أخطأ في فهمي وهل احتجاجي أمس بغضب على الحادث الأليم ترجم إلى أننا لسنا على مستوى الشجاعة اللازمة، وكان هدفي أن يعلم الجميع أننا نحتج على الأخطاء القاتلة التي يمكن تفاديها ولكننا لا نتقاعس، ونرفض أن نكتفى بمقعد المتفرجين، وتدخل رئيس الأركان في محاولة لتهدئتي مصرحاً أن طلعات باكر سوف تخصص لسربنا، أيضاً نفى قائد اللواء بشدة أن يكون قد تبادر إلى ذهنه شيئاً مما ذكرت.. بل إنه فضل أن يريح سربنا هذا اليوم نظراً لما حدث أمس.

رجعت إلى السرب واجتمعت بالطيارين فقد كنت أخشى ما أخشاه أن تؤثر هذه الأحداث في روحهم المعنوية ولكني رأيت ما أثلج صدرى وأسعدنى فقد كانوا يشاركونى الرأى وأن هذه هى الحرب.. وتميز هذا اليوم بكثرة الخسائر من الطيارين فقد فقدت الأسراب

السورية قائدى رف وجرح طيار وللأسف الشديد هذا الذى جرح كان بواسطة دفاعنا الجوى، وكالعادة اجتمعنا نحن قادة الأسراب للمناقشة والتحليل ثم ذهبت إلى السرب للتحضير لطيران باكر وتلقين الطيارين بأحداث اليوم وتحضير باكر.

- اليوم الرابع عمليات، التاسع من أكتوبر، القيام بالاجراءات المتبعة يوميا منذ النهوض من النوم حتى التواجد في الدشم..

فى سعت 720 (السابعة والثلاث صباحًا) صدر من مركز قيادة وسيطرة اللواء أمرا باقلاع تشكيل 2 رف منفصلين لتقديم طلعة جوية لقواتنا البرية في الجبهة، ولكنى قمت بتنفيذ الطلعة 2 رف متصلين حتى أحقق السيطرة الكاملة نظرا لحدائة قائد الرف الثانى وقلة خبرته وكانت المرة الأولى له في قيادة رف ..

كان التسليح قنابل وصواريخ فسوف نتعامل مع دبابات، ويدعونى المقام هنا أن اذكر أن الطائرات «ميج 17» كانت في الأصل مسلحة بالمدافع فقط وأن اضافة القنابل والصواريخ هو تعديل مصرى 100% حول الطائرة الميج 17 إلى طائرة مقاتلة قاذفة سلاحا رئيسا كان له الأثر الفعال الكبير في هذه الحرب ..

تم تحميل التسليح المناسب لتشكيل رفين، وأقلعنا مباشرة إلى أهداف «تل أبو الندى» والتزمنا بالارتفاع المنخفض جدا لتجنب كشف الرادار المعادى لطائراتنا، وكان الهدف يبعد عن المطار بحوالي 8 دقائق بسرعة 600/ ساعة وقبل الوصول إلى الهدف بثوانى ارتفعنا قليلا لتمييز الأهداف والتي كانت عربات مدرعة بالإضافة إلى جهاز رادار ثم التعامل معها وقذفناها بالقنابل والصواريخ ودمرنا ما لا يقل عن 6 دبابات هذا بالإضافة إلى الرادار، وعادت الطائرات إلى المطار سالمة إلا من بعض الإصابات التي حدثت نتيجة لتأثير نيران المدافع م ط..

سعت 1500 (الثالثة بعض الظهر) وردت تعليمات من مركز القيادة والسيطرة بطلب بتنفيذ طلعة لتدمير أهداف دبابات عن موقع تل الفرس، فتم تحميل الرف بالتسليح المناسب وهو قنابل وصواريخ، وفاتنى أن أذكر أن مدافع الطائرة ميغ 17 لم تكن تستخدم وتظل جاهزة للتعامل مع طائرات العدو في حالة الاشتباك..

- مفاجأة في الطريق

أقلع الرف بقيادتي متجها إلى الهدف والتزمنا بالارتفاع المنخفض جدا للإفلات من كشف العدو لنا بواسطة راداره، متجهين إلى الهدف عند تل الفرس قريبا من الموقع السابق في الطلعة السابقة، واستطعنا تحديد موقع الأهداف وتمييزها بعد أن اكتسبنا القليل من الارتفاع

حتى تستطع كشفها وكانت حوالى 12 دبابة تقريبا هاجمناها وقذفناها بالقنابل والصواريخ ودمرنا ما لا يقل عن 4 دبابات ومن حسن حظنا لاحظنا أثناء مناورة الارتفاع لاخذ وضع الهجوم، موقع صواريخ مضادة للطائرات من طراز «هوك» لم نكن نعلم مكانه وكان الموقع في حالة عمل فقد لاحظنا أن راداره كان يعمل، لم نكن قد تلقينا تحذيرا بهذا الموقع، لأنه كان من المعتاد كل يوم بعد انتهاء اليوم القتالى أن يبلغنا رئيس عمليات اللواء بموقع خط الجبهة الجديد، حيث يتغير يوميا نتيجة لأعمال القتال البرية التى يتغير موقعها دائما نتيجة للهجمات المضادة، فنكسب أرض جديدة أو نخسر أرض قديمة، وحتى الآن كان تغير خط الجبهة في صالح قواتنا التى تحرر كل يوم أرض جديدة..

- لم نكن نعلم شيئا عن موقع الهوك هذا وبدأنا مناورة الاقتراب منه واتخذنا أوضاع الهجوم وتعاملنا معه بالمدافع وكانت مناسبة للغاية واستطعنا إصابته وشاهدنا الهوائيات تتهاوى، وبهذه المناسبة أذكر أنه توجد كاميرا مثبتة في مقدمة الطائرة تدور عند الضغط على زناد المدفع من الطائرة فتسجل ما تتناوله المدافع لتأكيد بلاغات الطيارين وأيضا للدراسة والتحليل.



[قاعدة جاكليس الجوية] مع وزير الخارجية الأسبق عصمت عبد المجيد ورئيس الوزراء الأسبق على لطفى

وفى الواقع قيامنا بالتعامل مع موقع الصواريخ الهوك وتدميره يعتبر مخالفا للأوامر المستديمة التى تنص على تنفيذ مطالب الطلبة فقط.

ولكن فى مثل هذه الحالات يسمح لقائد التشكيل بتقدير الموقف وإذا كان متيقنا كل اليقين من صدق حدسه أن يتخذ القرار المناسب، وفى هذا المقام كنا متأكدين تماما من جنسية صيدنا الثمين خاصة أننا كنا قد تعرفنا عليه خلال حرب الاستنزاف فى مصر وكانت هناك مظلة من الطائرات الميج 21 المقاتلة تطير بالقرب من المنطقة وعلى ارتفاع منخفض بغرض تقديم الحماية للطائرات المقاتلة الفاذفة بتقديم المعاونة فى حالة تعرضها لهجوم العدو الجوى..

والجدير بالذكر عندما نصت التعليمات بالتعامل مع الأهداف المطلوبة فقط وعدم التعامل مع غيرها، كانت تهدف عدم الوقوع فى خطأ ضرب قواتنا وهذا وارد. فأحيانا يتغير موقع بعض القوات ولا تبلغ عنها أو يتأخر وصول بلاغ يفيد بتغير خطة الجبهة أو تحرك قوات برية، بعد تدمير موقع الصواريخ.. قفلنا عائدين إلى القاعدة ملتزمين بالطيران على الارتفاع المنخفض جدا ليس فقط خشية العدو الجوى بل خشية صواريخ دفاعنا الجوى، هبطنا المطار بحمد الله والطائرات سالمة، واتجهنا بعد النزول إلى الدشم لإيواء الطائرات وإعادة ملئها..

انتهى يوم القتال وكان يوما عظيما حققنا فيه طلعات ناجحة جدا وكانت نتائج استطلاع هجماتنا قد انتشرت في المطار الذى يتحدث عن المصريين مشيدا بشجاعتهم واقدامهم، هؤلاء الذين احتجوا بشدة على عدم طيرانهم أمس واعتبروا أن هذا طعنا في كفاءتهم وشجاعتهم والذين حققوا نتائج باهرة أتت بها مصادر الاستطلاع قبل أن تعلن من خلال تقارير النجاح اليومية المكتوبة بواسطة قائد السرب والتي تسجل أعمال السرب طوال اليوم والنتائج التي حققها..

انتهى يوم القتال وانصرف السرب من الدشم، وذهبنا إلى مباني السرب لإنهاء اجراءات ما بعد يوم القتال واستعراض نتائج الطلعات والتعليق عليها ثم التلقين لمهام اليوم التالي، وانصرف الطيارون واتجهت أنا إلى السرب السورى للاجتماع بقيادة الأسراب وهيئة قيادة اللواء للمناقشة والتحليل وتلقى نتائج الاستطلاع وما توفر من معلومات عن خطة الجبهة.. وانصرفنا جميعا إلى ميس الطعام لتناول طعام العشاء ثم إلى ميس النوم للاخلاء إلى النوم راضيين تمام عن أنفسنا تملأنا الثقة والأمل في تحقيق النصر.. ها نحن نتعامل مع العدو ونصليه نارا حاميا، ولا نستطيع أن نصدق أنفسنا ولكنها الحقيقة.. إنها حقيقة، وجذبت الانتصارات خيالى بعيدا.. تحرير أراضينا. تأديب اسرائيل.. حل القضية الفلسطينية..

اليوم الخامس قتال، العاشر من أكتوبر، استقيظنا مبكرين مثل كل يوم وذهبنا إلى السرب وقمت باتمام الأعمال الإدارية اليومية ثم اتجهنا إلى الدشم سعت 730 (السابعة والنصف صباحا) تلقينا أول أمر بإقلاع رف لتقديم الدعم الجوي لقواتنا البرية على محور «خسفين - فيق» بتدمير مدرعات العدو، وقمنا بدراسة المهمة وتجهيز الطائرات بالتسليح المناسب ولهذه المناسبة كنا نقوم بتسليح الطائرات يوميا بالقنابل والصواريخ كتسليح تقليدى نتعامل به مع كل الأهداف المعادية في الجبهة وأصبحت الطائرات منذ أول ضوء مجهزة بهذا التسليح.

أقلعت الطائرات بقيادتى متجهين إلى الهدف ملتزمين بالارتفاعات المنخفضة جدا واتجهنا إلى الهدف مباشرة وقبل الهدف بثوانى اكتسبت بعض الارتفاع لتحديد مكانه واتجاهه لأخذ أنسب الأوضاع والاتجاهات لمهاجمته وتدميره، كان الهدف مجموعة دبابات، لا تزيد عن ثمانى دبابات وكان موقعا أقرب ما يكون لمركز قيادة وسيطرة، فقد كانت تحيط به الهوائيات، كان مدافعا عنه بالمدفعية م ط بكثافة غير عادية اصابت طائرتنا، فقد دخل التشكيل في غلالة نيران كثيفة من المدفعية م ط لم ألاحظها وبالطبع لم يكن شيئا هينا أن ترى نفسك وسط جهنم، وهنا ندرك الخبرة ورباطة الجأش الإنسانى التى تنعكس على تصرفاته. فإذا انتابه الفزع فقد يقوم بمناورة يجنى من ورائها المتاعب..

ولكن كان الأفضل أن نستمر في اتجاهنا وعدم القيام بأى مناورة، أيضا قد لاحظت أن هناك صواريخ دفاع جوى قد انطلقت ضدنا بالقرب من الهدف وقمنا بعمل المناورة الحادة اللازمة والتي تم التدريب عليها حتى نتجنب الاصابة من مثل هذه الصواريخ، واتخذنا طريق العودة إلى المطار مباشرة وهبطنا إلى المطار سالمين إلا من آثار النيران م ط التي يعالجها رجال الصيانة بسرعة..

تلقينا بعد ذلك أمرا بقيام رف بتنفيذ طلعة دفاع جوى فوق المطار لحمايته من احتمال قيام العدو الجوى بمهاجمته، تم تجهيز الرف بالمدافع فقط أقلعت به وقمت باحتلال منطقة المظلة فوق المطار، وانتهت الطلعة بدون أى قتال.

تلقينا الأوامر بتجهيز رف لحماية طائرات هليكوبتر أثناء تنفيذها طلعة فوق مرصد جبل الشيخ، وصدرت أوامر الإقلاع وتحركت الطائرات إلى أول الممر ولكن صدرت الأوامر مرة أخرى بالعودة إلى الدشم وإلغاء الطلعة ورجعت بالطائرات إلى الدشم.

ثم صدرت أوامر بإقلاع رف فورا لتقديم الدعم الجوى لقواتنا البرية على محور «خسفين - فيق»، وفى الحال قفزنا داخل الطائرات، فنحن مرابطين في الدشم طوال الوقت وأخذت اتجاه الهدف وزمن

الرحلة من النقيب فتحى، ملاح السرب، وهو على اتصال دائم بغرفة العمليات، وتم الإقلاع بالطائرات التى كانت مجهزة مسبقا واتجهنا إلى الهدف مباشرة على الارتفاعات المنخفضة جدا، وكانت الأهداف تقريبا في نفس الموقع الذى تعاملنا معه وبالرغم من النيران الكثيفة التى كنا قد حددنا مواقعها في الطلعة السابقة فقد تم تدمير ما لا يقل عن ثلاثة دبابات، واتخذنا طريق العودة مباشرة إلى القاعدة.

وانتهى اليوم فقد كانت هذه آخر طلعة، كان يوما نشطا للغاية يتميز بكثافة طلعاته وغزارة الأهداف المعادية التى تعاملنا معها، أيضا انتهى بدون خسائر.

والتلقين للأعمال المنتظرة باكر. ثم بعد ذلك اللقاء اليومى بقيادة الأسراب وهيئة قيادة اللواء لتحليل الطلعات وتلقى معلومات الاستطلاع ولكنى لاحظت أننا لم نتلق المعلومات التى تحدد خط الجبهة، وكنا في حاجة إلى هذه المعلومات فقد لاحظنا أن نشاط العدو البرى يتزايد وبدأت مقاتلاته تحتل مناطق مظلات فوق قواته.

فقد بدأ مركز القيادة والسيطرة يصدر تحذيراته للمقاتلات القاذفة من العدو الجوى، وأيضا كانت دفاعات العدو الأرضية تتميز بالكثافة والدقة.

لمس قائد المأمورية قيامى بكل طلعات الرفوف المكلف بها السرب. فاقترح أن يتولى قائد القسم الموجود قيادة رف، حتى يخفف عنى العبيء لكنى رفضت هذا الاقتراح بالرغم من تزايد عدد الطلعات المطلوبة من السرب وفضلت تأجيل ذلك لفرص أخرى حتى تتاح له فرص اكتساب خبرة أكثر تؤهله لقيادة الرف وتحقيق نجاحا أكثر.

- اشتداد ضربات العدو

اليوم السادس قتال، الحادى عشر من أكتوبر، بدأنا يومنا متخذين الإجراءات اليومية العادية، وفى هذا اليوم انتقل مركز عمليات السرب الذى كان فى ملجئ محصن إلى جوار الدشم.

سعت 700 (السابعة صباحا) أقلع رف من السرب السورى المجاور، وبعد إقلاعه بحوالى 30 دقيقة تعرض المطار لغارة جوية بقوة ثلاثة طائرات فانتوم، كانوا فى الأصل 4 طائرات، اصطدمت منهم الطائرة الرابعة ببروز جبلى فى جبل «الشيخ» غرب المطار، وقد لاحظت ذلك حيث كنت واقفا بباب الدشم ارقب السماء بعد أن أعلنت القاعدة عن غارة جوية باطلاق صفارت الإنذار، تحذر بقرب وقوع غارة جوية، كنت فى هذه اللحظة كما ذكرت أراقب السماء بغرض المراقبة عندما لمحت هذا التشكيل المعادى الذى فقد أحد طائراته، ثم استدار بيتغى

المطار نفسه وتأكدت أن المطار يتعرض لعملية قصف جوى، بعد أن شاهدت طائرات العدو وهي تلقي بحمولتها من القنابل وقد تأكدت أن هذه الحمولة سوف تسقط فوق رؤوسنا فصرخت في الطيارين بالالتجاء فوراً إلى أقرب مخبأ حيث أن الالتجاء إلى الدشم لن يحقق الأمان بعد أن نجح العدو في تدمير إحداها. كان ظاهراً أن حمولة القنابل المسقطة في طريقها إلى موقعنا وأنها ستنال من دشمننا وأسرعنا إلى ملجأ قريب لم يكن في الواقع ملجأً ولكن كان موقع دفاعي فوق تبه أنشئ لغرض توفير موقع للدفاع فلم يتوفر لنا ملجأً قريب يحقق لنا الحماية وأصبح واضحاً أن القنابل سوف تنال منا...

لم تسقط القنابل فوق الدشم بل سقطت فوق موقع مدافع م ط قريب منها، محدثة دويماً هائلاً وسقط فوقنا كمية هائلة من الرمال والحصى وتوالت الانفجارات محدثة هزات ارتجفت لها الأرض تحت أقدامنا، وتصورت أن القنابل قد أصابت الدشم وأنها قد انتهت وهذا في حد ذاته كارثة بالنسبة لنا، رفعنا رؤوسنا وغدرنا هذا الملجأً وتبين لنا أن القنابل قضت على موقع مدفعية م ط واصابة الممرات في أكثر من موضع مما أدى إلى شل المطار بالكامل.

ومن دراسة أماكن الإصابات يتبين أن هناك إصابات أمام الدشم في موقع مدفعية م ط، أيضا إصابات خلف الدشم وبذلك أصبح مؤكدا أن دشمننا كان مستهدفة.

صدرت بعد ذلك الأوامر بعودة مركز قيادة السرب إلى مكانه القديم خلف مباني السرب، استمرت الغارات طوال اليوم على المطار وكان عددها حوالي ثلاثة غارات، كانت تهدف لشل المطار أو تدميره ولكن خاب رجاءها فإن المطار كان يتمتع بحماية مركزة من المدفيعات م ط صنعت في السماء، قبة من النيران، وكانت غلالة النيران تكاد تشبه سيلا منهمرا ولكن من النيران، حتى أن الطائرات المهاجمة لم تستطع الاقتراب بالحد الذي يجعلها تنال المطار بدقة، وسقطت معظم حمولاتها خارج القاعدة، وكانت وسائل الدفاع الجوي متيقظة بشكل ملفت للنظر، فقد كانت صفارات الإنذار تنطلق قبل الغارة بوقت كاف لكي تستعد نيران الدفاع الجوي لاستقبال الطائرات المعادية بالشكل اللائق الذي يجبرها على إلقاء حمولاتها خارج غلالة النيران.

ولكن بالرغم من ذلك فقد كانت كثافة الطلعات تدل على إصرار العدو من النيل من المطار والذي كان في الواقع يشارك في المجهود القتالي اليومي بعدد كبير من الطلعات.

وبالفعل استطاع العدو أن ينال دشم شرقي المطار ودمر منها ثلاثة بما تحتويه من الطائرات لا يخصصنا منها شيء، هذا وقد استخدم العدو قنابل جديدة أطلقنا عليها اسم ينطبق على وضعها وهو قنابل «بلي» حيث يخرج منها عدد كبير من البلي يصيب كل شيء، أجسام الطائرات والمحركات والإنسان وكل ما هو في محيط الانفجار كل شيء كأن مدفع رشاش سريع الطلعات انطلق ليحصد ما حوله.

سعت 1500 (ثلاثا بعد الظهر) انطلق رف من السرب بقيادتي لعمل مظلة فوق المطار لتوفير الحماية ضد الطائرات المغيرة، سعت 1515 (ثلاثة وربع بعد الظهر) انطلق رف آخر من السرب السوري لنفس الغرض.

سعت 1600 (اربعة مساء) شاهدنا جنوب المطار صواريخ الدفاع الجوي شبكة مع تشكيل جوى معادى واستطاعت أن تسقط منه طائرتان وهربت الطائرتان الأخرتان: سعت 1700 (الخامسة مساء) شاهدنا فوق المطار معركة جوية بين طائرتين ميراج للعدو واشتركت نيران المدفعية م ط في هذه المعركة ودفعت وابلا من نيرانها في اتجاه الاشتباك. وهنا مكنم الخطورة فإنه في هذه اللحظة في امكانها أن تصيب طائرتنا بطريقة الخطأ كما حدث في اليوم الثاني قتالي، اشتركت صواريخ الدفاع الجوي في المعركة الجوية وأصابت لنا طائرتين،

والأخطر من ذلك أن التشكيل السورى الذى أقلق لعمل مظلة فوق المطار لحمايته من هجمات العدو الجوى، هذا التشكيل اتخذ أوضاع الهبوط حينما انطلق هذا الوابل من النيران من المطار نفسه، وكان أعجوبة أن ينجو هذا التشكيل من الدمار أو الاصابة، والأدهى من ذلك أن قائد هذا التشكيل روى لنا بعد هبوطه أنه فور إقلاعه واتجاهه نحو منطقة المظلة انطلقت في أثره صواريخ الدفاع الجوى ولولا سرعة اكتشافه لها وقيامه بالمناورة السريعة العنيفة لكانت قد دمرته. لقد آمنا أن صواريخ الدفاع الجوى لا تميز ولا ترحم.

هناك ملحوظة أدركناها في هذا اليوم الذى تميز بالنشاط الغير عادى للعدو وكثرة غاراته فوق المطار، لاحظنا أن طيارى الحالة الأولى إثناء الغارة يكونون مربوطين داخل طائراتهم في الدشم، وهذا لا يجوز. وقد طالبت رئيس الأركان خلال اليوم، أحد أمرين إما أن تنطلق طائرات الحالة للاشتباك وقت انطلاق صفارات الانذار أو يترك الطيارون طائراتهم ويذهبوا للجوء إلى المخابىء.

انتهى هذا اليوم وقد تعرض المطار لإصابات عديدة سواء في مواقع المدفعية م ط أو تدمير بعض دشم وطائراتها، ولكن لم يصب أحدا من الطيارين، أصبح واضحا أن العدو بدأ يدخل بكل ثقله وبدأت هجماته تشدد وبشراسة وبدأت كفته في الرجحان وأصبح يعربد في

سماءنا في العمق، وقد سبق لنا ذكر هذا الموضوع وهو عدم ورود الأنباء التي تحدد لنا خط الجبهة، كما اتضح لنا تراجع أماكن تلقى الدعم الجوي، وكان في الأيام الأولى للقتال يكاد أن يقترب من بحيرة طبرية، وأصبحنا نتجه إلى حدودنا القديمة قبل يوم السادس من أكتوبر، وفي هذا دلالة قاطعة أن قواتنا البرية بدأت تتراجع وفقدان ما اكتسبته في الأيام الأولى من القتال.

وبدأنا نتساءل ماذا يحدث على الجبهة هل تتعرض قواتنا لضغط لا يقاوم وأصبحنا لا نعلم أين خط الجبهة واختلطت الأمور، وأخذت تصعب علينا مهمة تمييز الأهداف، وهذا أخطر الأمور، وعندما يتعرض الطيار لعدم دقة المعلومة فإن ذلك يصعب من مأموريته ويربكه ويشتت جهوده.

أصبح مؤكداً لنا أن قواتنا تتعرض لمتاعب في الجبهة.

كان لقاء اليوم عاصفاً فقد اجتمعنا في اللقاء اليومي بعد انتهاء القتال لتحليل الأحداث وتقدير الموقف وتلقى التعليمات، وكان موضوع المناقشة الرئيسي أن قيادة اللواء لم تعد تمدنا بالمعلومات الكافية، بل أصبح هناك ما يمكننا أن نطلق عليه تعميم في المعلومات.

كان الواجب اليومي لهيئة قيادة اللواء شرح الموقف العام بالجبهة وتحركات القوات سواء الصديقة أو المعادية وتحديد خطة الجبهة،

وكان هذا في حد ذاته أمرا ضروريا لتجنب التعرض لقواتنا وقذفها بطريق الغلط ففي الواقع يصعب إلى حد ما القدرة على التمييز في الظروف القتالية خاصة عندما يكون الموقف مشتتلا إلى الحد الذي يرى الطيار انه مضطر لاتمام طلعتة بسرعة حتى لا تتعرض له مقاتلات العدو.

وفي الواقع كانت الصورة في اليومين السابقين تختلف كثيرا عن الأيام الأولى من القتال، من ناحية السيطرة الجوية على الجبهة، فقد فقدناها بالفعل، وأصبح تقديم المعاونة بدون توفر الغطاء الجوي، الذي يحقق الحماية الجوية من تدخل مقاتلات العدو التي أصبحت تشغل مناطق مظلات بما لا يقل عن ثلاثة مناطق مظلات بالطائرات الميراج، وبتشكيلات تصل في معظم الأحيان إلى عدد أربعة طائرات، بل أثناء قيام التشكيل الجوي في طريقه إلى تقديم المعاونة يتلقى دائما تحذيرا بوجود مقاتلات للعدو في الجو في الوقت الذي يجب فيه أن يتفرغ تماما لطيرانه على الارتفاع المنخفض جدا، بالإضافة إلى البحث عن الهدف في وسط ذات تضاريس تساعد على التخفي، وفي ذلك الوقت بالتحديد نشطت القوات البرية المعادية والتي صاحبها أسلحة دفاع جوى متنوعة بكثافة.



مع الرئيس السابق وقائد القوات الجوية بحرب أكتوبر / محمد حسنى مبارك في أحد القواعد الجوية

الأخطر من ذلك هو عدم تحديد خط الجبهة خاصة بعد أن لاحظنا أن دعم القوات جويًا بدأ في التراجع، بمعنى.. أصبح بعد أن كان الدعم الجوي يتقدم يوميًا مع تقدم القوات أصبح يتراجع يوميًا مع تراجع القوات وتقدم العدو واختراقه بعض دفاعاتنا لعمق كبير وبعض الدفاعات تقف القوات صامدة متمسكة بالأرض، ونتعرض نحن الطيارون في ظروف هذه المتغيرات يوميًا لخطأ تحديد القوات وإذا كانت صديقة أو عدو.

وقد حدث منذ يومين أن حضر قائد اللواء إلى الدشم وقابلني بغضب شديد متساءلاً: هل من اللائق أن تقوم بضرب قواتنا وهل نحن غير مكثفين بضربات العدو حتى تقوم بضربهم، فأكدت له أنه ما بلغه عنا في هذا الخصوص غير صحيح وأن هذه المعلومة التي تديننا غير صحيحة، وأرجو أن أعرف مصدرها ولكني في الواقع كنت أخشى أن نكون مخطئين وقبل انصراف قائد اللواء أكد لي أنه سوف يحقق في الموضوع ويحاسب المخطئ، من جانبي راجعت مع الطيارين الأهداف التي تعاملنا معها في هذه الفترة وتأكدت أننا غير مذنبين. اتصل بي قائد اللواء بعد ذلك يعرفني أنه تصرف مع التشكيل المخطئ وأنا أبرياء واعتذر...

وهكذا يتضح أن قواتنا في الجبهة تمر بمشكلة، فاتني أن أذكر في هذه اللحظة أن القنيطرة مازالت في يد العدو وقد بذلت قواتنا جهودًا فائقًا للاستيلاء عليها، وأذكر أننا قدمنا مجهودًا جويًا مكثفًا في إحدى الهجمات البرية الرئيسية وتبين لنا أن العدو يدافع عن القنيطرة بكثافة

كبيرة وكانت دفاعاته الجوية المتنوعة سواء بالصواريخ أو المدفيعات تشكل جدارا يعوقنا في دقة الإصابة.

كل هذا كان حديثا في هذا المساء وطالبنا قيادة اللواء أن تزودنا بالمعلومات لضمان نجاح طلعاتنا وحتى لا تخطئ أهدافنا، ووعدنا بتحقيق هذه المطالب واعترفوا لنا بأن قواتنا تتعرض لهجمات مضادة مكثفة من العدو البرى كما أن العدو الجوى أصبح أكثر نشاطاً فوق الجبهة وأن قواتنا الجوية وأهدافنا الجوية ربما تتعرض في الأيام المقبلة لنشاط العدو الجوى بغية شلها.

أيضا تناقشنا في موضوع هام، فقد أصبحت تعليمات الطلعات الجوية كلها تأتي في صورة طلعات عاجلة، وأصبح الطيارون مربوطون في الطائرات بصفة دائمة، ولا يتوفر في طلب الاتجاه إلى الهدف ومسافته من القاعدة أى معلومات عن حجمه ونوعه وعدده ودفاعاته. أى عليك أن تذهب إلى المنطقة المحددة وتتقى هدفا إن وجد أو تقوم بالبحث عن هدف بنفسك وتتعامل معه، وأصبحت الظروف أصعب.

- مفاجأة كبرى

فى اليوم السابع قتال، الثانى عشر من أكتوبر.

استيقظنا في هذا الصباح لتتولى مهما كل يوم واتجه الطيارون جميعهم إلى الدشم وذهبت إلى السرب لاتمام الإجراءات الوثائقية والاطلاع على أى تعليمات جديدة، وكان مركز عمليات السرب قد

انتقل إلى ملجأ محصن خلف السرب، وتواجد به قائد المأمورية يتلقى الأوامر من قيادة اللواء ليقوم بتبليغها لشخصى.

اتضح انه قد صدرت تعليمات بتواجد الطيارين كلهم في هذا الملجأ المحصن بعد تعرض المطار لغارات العدو ولتوفير الوقاية للطيارين من التعرض لضربات العدو الجوى، وبالفعل أمرت الطيارين بالتواجد في هذا الملجأ المحصن.

تلقينا أمرا بتكليف رف بالاقلاع فورا لتقديم المعاونة لقوات البرية بضرب أهداف العدو في المنطقة التى تقع جنوب غرب مزرعة بين جن-وهى منطقة كانت في حدونا القديمة قبل السادس من أكتوبر 1973.

حددت طيارى الرف وكان فكرى + سيف + بكر + يحيى، وذهبنا إلى الدشم، وكانت الطائرات مجهزة لتقديم المعاونة الجوية وحمولاتها محملة بخزانات الوقود الإضافية بالإضافة إلى القنابل والصواريخ.

أقلعت بالتشكيل في اتجاه مزرعة «بيت جن» ولم تكن المسافة بعيدة وبهذه المناسبة كان هذا الرف يتشكل من نفس طيارى يوم أمس، اتجهنا إلى الهدف وقبل أن نصل إليه بقليل سمعت نداء ينادى بالاسم الكودى لمركز قيادة اللواء ينادينى بالتخلى عن المهمة والانتقال إلى مهمة أخرى.

يأمرني بالاتجاه إلى المنطقة (17) وهي أحد مناطق الانتظار الجوية والتي يحتلها تشكيل جوى يقوم بواجب مظلة وهي حالة الاستعداد في الجو تظل تشغل المنطقة حتى يغترب وقودها من النفاذ فتبدلها مظلة أخرى طالما تدعو التعليمات لاستمرار ذلك.

وكان موقع هذه المظلة يشغل منطقة غرب المطار وبالتحديد فوق «دير صدنايا»، وهذا الدير يعتبر أقدم دير في العالم وقد علمنا بذلك عندما قمنا بزيارته قبل الحرب، فقد كنا قد خططنا برنامج حافل لزيارة الأماكن الأثرية في كل أنحاء سوريا، وكان هذا البرنامج يتضمن معالم أثرية وسياحية قريبة من مدينة دمشق، وكانت السيارات وسيلتنا في الانتقال إليها، ومعالم أخرى بعيدة عنا ولكن قريبة من بعض المطارات.

وهذه نقوم بزيارتها خلال قيامنا ببعض المهام التدريبية نهبط اثناءها إلى هذه المطارات لإعادة التزود بالوقود وفي أثناء ذلك نقوم بزيارة هذه الأماكن ذات القيمة الأثرية أو السياحية.

وبالفعل قمنا «بزيارة» سد الطبقة على نهر الفرات وفي ذلك الوقت أقلعت في ثمان طائرات في مهمة تدريبية هبطنا منها في مطار «الطبقة» لاعادة الملئ.



اثناء حرب اليمن - نوفمبر 1962

وكانت قيادة المطار قد أعدت استقبالا حافلا في المطار، وأعدت لنا العربات اللازمة التي أقلتنا إلى سد الطبقة على نهر الفرات وقمنا بزيارة السد وهو سد عظيم يوفر كمية هائلة من المياه تكفى لزراعة مساحات كبيرات في السهل المحيط بالمنطقة، ولكن لا يرقى إلى السد العالى فليس من العد المقارنة بين النيل والفرات.

كنا نتمى زيارة آثار تدمر وكانت قريبة ولكن ضاع الوقت كله في زيارة سد الطبقة، وكان لزاما علينا العودة في توقيت معين، أيضا كانت هناك زيارات لمناطق أثرية أثناء بعض المهام التدريبية وهو التدريب على الرحلات الجوية، وقد اخترت مدينة بصرى الشام وهى إحدى المدن الأثرية وكانت في طريق الرحلة التدريبية وقمنا بعمل ثلاثة دورات فوقها وبهذه المناسبة هى المدينة التى كان الرسول عليه السلام يصلها أثناء رحلة الصيف خلال رحلة الشتاء والصيف، ولاحظنا أبرز معالمها وهو ملعب روماني كبير ومازال متماسكا.

بعض الرحلات الأخرى إلى مصيف الزبدان وبلودان وهما منتجعان جبليان غرب دمشق وعلى الحدود اللبنانية، وقد استخدمنا السيارات في زيارتهما، كانت المرة الأولى التى نزر فيها منطقة جبلية تحتوى على قرى وبلدان، فلا يوجد لدينا في مصر قرى أو مدن في مناطق جبلية كان شيئا جميلا ما رأيناه ولا يتسع المجال هنا لرواية ما شاهدناه في هذا المجال من جمال الطبيعة والينابيع ومجارى المياه الباردة.

أما دير صدينايا الذى قادنا إلى الخوض في هذه القصص السياحية الأثرية فيقع في منطقة غرب حى المهاجرين الذى يحتل جيل المهاجرين وهو جزء من دمشق، فقد ذهبنا إليه بالسيارات وهناك استقبلنا بخفاوة بالغة، وقد تعرفنا على الدير، وكان في واقعه يمثل مدينة متكاملة بل هو أشبه بمدينة صغيرة، وكان من كرمهم الزائد انهم فتحوا لنا غرفة الابقونات التى لا تفتح إلا في ظروف معينة وبتصديق خاص وهذه الابقونات هى صور للسيد المسيح والقديسين تحظى بتقيدس خاص وقدموا لنا الهدايا وغادرونا الدير بكل امتنان.

أستمح القارئ عذرا خروجى عن موضوعى الأصلي أو كما يسمى في لغة الأدب المسرحى: الخروج عن النص، وما قصدت ذلك إلا لأخفف من وقع الاحداث القتالية التى بدأت تضغط علينا بعنف خاصة بعد أن منيت قواتنا الجوية بخسائر لا يستهان بها ولم تتمكن من تعويضها.

نعود إلى طلعتنا المذكورة، وبعد أن سمعت نداء مركز قيادة اللواء وكان اسمه الكودى «مارد ينادينى» باسمى الكودى مغامر وأن النداء من مارد إلى مغامر: توجه إلى المنطقة 17. وأخذ يكرر النداء عدة مرات فكرت وانتابنى الشك هل هو فعلا الذى ينادى أم أنه العدو قد تدخل على شبكات الاتصال خاصة بعد أن تكاثفت طلعاته وأصبحت له السيطرة على الجبهة إلى حد ما، وكرر مارد نداءه للتخلى عن المهمة الأصلية والتوجه فورا إلى المهمة الجديدة إلى المنطقة 17، وبالفعل

غيرت اتجاه الطائرات وتوجهت إلى المنطقة 17 وأعلنت له ذلك في ندائي على مركز القيادة المذكور (من مغامر إلى ماردا أنا الآن في طريقى إلى المنطقة 17).

وصلنا المنطقة وارتفعت بالتشكيل الارتفاع الكافى الذى يحقق لنا كشف أى طائرات معادية تقترب من المنطقة، ويوفر لمركز القيادة رؤيتنا على شاشة راداره وبالفعل استطاع أن يلاحظنا وبدأ معنا الاتصال وأعطانا أول تحذير بوجود طائرات معادية في المنطقة.

وما أن انتهت رسالة مركز القيادة حتى اكتشفت اثنتان من الطائرات الفاتوم المعادية في وضع تشكيل القتال المفتوح وهو تكتيك يستعمل حينما يكون هناك تعرض لاشتباك جوى، وكانتا قادمتين من اتجاه الزبدانى وتتجهان إلى دمشق، وفي هذه اللحظة أمرت الطيارين باسقاط القنابل «مؤمنة» أى تسقط بدون أن تنفجر وناديت مركز سيطرة وقيادة القوات الجوية أبلغه بما رأيته وطلبت منه أن يكلف تشكيل ميح 21 بالتوجه نحو المنطقة لاعتراض هذه الطائرات وتدميرها، ورحم الله امرىء عرف قدر نفسه فإن تشكيلنا يتكون من الطائرات الميح 17، وأين هى من الطائرات الفاتوم التى درسنا عنها كثيرا ونعلم مدى ما تحمله من تسليح فهى مستودع ذخيره متنوعة تحتضنه طائرة ذات قدرة عالية وهى في ذلك الحين كانت من أقوى وأحدث الطائرات في الترسانة الأمريكية.. كل هذا نعلمه جيدا. وكان الأنسب أن تتعامل معها الميح 21 والتى تتميز عنا بالسرعة والتسليح الأفضل فهى على الأقل

تحمل صواريخ موجهة، ورددت ندائي مرة أخرى لمركز العمليات، وكانت الفانتوم تقترب على ارتفاع منخفض جدا وأخذت المسافة بيننا تضيق.

انتظرت أن يناديني مركز العمليات ولكن كانت غير ايجابية لانه لا يسمع ولا يفهم: (موسمعان - موفهمان) وبات واضحا أنه لن يكلف غيرى بهذه، ويجب على القيام باعتراض هذه الطائرات والاشتباك وتدميرها، نعم سوف أعترضها بطبيعة الحال وسوف اشتبك معها ولو أنني كنت أشك تماما في النتائج وكان اعتقادي أنها لن تكون في صالحنا.

وفي هذه اللحظة التي ازداد اقترابنا من الطائرات الفانتوم ظهر لنا طائرتان أخريتان خلفهما، وهنا ناديت رقم (3) «بكر» في التشكيل أن ينفصل إلى اتجاه اليمين (رقم 3 هو الطيار رقم 3 في التشكيل حيث يتخذ كل طيار في تشكيل الرف رقما: قائد الرف رقم واحد والطيار الذي على يساره رقم 2 والذي على يمينه رقم 3 ومعه رقم 4) فانفصل بقسم في اتجاه اليمين وأبلغني ذلك.

كنت أتمنى ألا أخوض في مثل هذه التفصيلات الفنية ولكني لا أستطع الفرار من ذلك، وأنى أرجو من القارئ الكريم أن يمنحني عذرا في هذا، كل هذه الأحداث منذ رأيت العدو وما تخللها من محادثات لم تستغرق أكثر من ثوان.

ازداد اقترابي حتى أصبحت على بعد 1000 متر من الطائرات المعادية، وكان مكاني بالنسبة لها يعتبر وضعاً مثالياً للتشيين وإطلاق النيران وبالفعل أطلقت نيران مدافع الطائرة الثلاثة على الطائرة التي أمامي والظاهرة في جهاز تشيين الطائرة، ولكن بالرغم من إحكام التشيين فقد سقطت الطلقات خلف الهدف ووراءه وكان هذا يرجع لتسرعي فإنني لا أخفي أنني لم أصدق أنني خلف طائرة فانتوم وأنا في أكاد أصيبتها، فكنت في عجلة من أمري خشية أن تنقلب الآية!

اقتربت أكثر وأصبح هناك شعور يتملكني لا بد من إسقاط هذه الطائرة، فإن ما توقعه أننا لن نخرج إحياء من هذه المعركة فعلى الأقل أن يدفع أحدهم ثمن ذلك، يجب أن آخذ أحدهم معنا، إذا كان الهلاك مصيرنا.. لم أهتم بملاحظة أي شيء في الطائرة مثل الوقود ومعدلات أحوال المحرك.

نظرت في «بيرسكوب» الطائرة، وهو منشور زجاجي يعكس ما خلف الطائرة، فرأيت طائرة معادية تقترب لتأخذ الوضع لمهاجمتي ولم أعرها أي التفات حيث الواجب هنا يلزمني بعمل دوران حاد حتى ابتعد عنها ولكني هنا سأفقد الطائرة التي أمامي. وهذا لن يكون.

ازداد اقترابي حتى أصبحت على مسافة لا تزيد عن 300 متر، وفي هذه اللحظة تحسن وضع الطائرة التي أسعى إلى تدميرها واستدرت إلى اليسار وفي الحال فتحت كل نيراني نحوها وبغزارة فأصبتها وتأكدت

من سقوطها، وهنا نظرت في بيرسكوب فوجدت الطائرة التي كانت خلفي أصبحت في وضع يسمح لها بإطلاق النيران، وفي الحال قمت بعمل دوران حاد للخروج من أمامه، وفعلا حدث بل وأصبحت خلفه وعلى مسافة مناسبة جدا أطلقت كل نيرانى لتحقيق إصابة من غير شك وخرجت من وضع الهجوم واختفت الطائرة من أمامى.

في هذه اللحظة نظرت خلفي فلاحظت طائرة معادية على وشك إطلاق النيران فقامت بعمل دوران حاد إلى اليسار فأصبحت خلف الطائرة المعادية التي قامت بعمل مناورة أمامى وجعلتني في الوضع الأنسب لاصطياده وكانت فرصة فأطلقت فيها نيران مدافعى التي لم تستجب للاطلاق. لقد استهلكت كل الذخيرة في الهجومتين السابقتين، وكدت أصاب بالجنون فيكيف أكون في هذا الوضع المناسب والغير عادى في هذه المعركة الجوية وأنا مشلول.

ولست مبالغا في الوصف كدت أصاب بالجنون بل أنى أصبحت أصبح في المدافع أن تنطق ولكن المدافع لا تسمع ولا تنطق.

استمرت المعركة فترة زمنية بين وضع طائرة خلفى أحاول التخلص منها وطائرة أمامى أتبعها ملقيا في روعه أنى أقصد قتله.

اختفت بعد ذلك الطائرات المعادية وبحثت في السماء لعلى أعثر على أثر لها ولكن كانت السماء طاهرة من العدو، ناديت على التشكيل للتأكد من سلامة الطيارين وكانوا جميعا بخير والحمد لله ولا يفوتنى

أن أشيد برقم اثنين وهو الملازم سيف في التشكيل فقد كان يتميز بالشجاعة الفائقة واستطاع بالفعل أن يوفر لى الحماية الكافية وقد لاحظت ذلك خلال الاشتباكات.

وكان هذا أول اشتباك حقيقى نقوم به خلال هذه الحرب.

ولا يفوتنى أن أشيد بالقسم الثانى من التشكيل والذي كان يقوده الملازم بكر (استشهد بعد ذلك في اشتباك جوى) والذي استطاع أن يقاتل 4 طائرات فانتوم بشراسه وفدائية لا تقل عن التشكيل الأول واستطاع الملازم يحيى أن يسقط طائرة فانتوم.

نظرت إلى عداد الوقود فوجدت أنه بالكاد يوصلنا إلى المطار واتخذت قرارى بالهبوط الفورى، وناديت برج المراقبة وطلبت الإذن بالهبوط الفورى الطارئ فأذن لى البرج وطلبت من الطائرات المحلقة أن تفسح المجال لى يكون لنا أولوية الهبوط في المطار.

هذه الرواية التى سردتها الآن لو رواها لى طيار أجد صعوبة فى أن أصدقه لأن ما حققه هذه التشكيل المكون من الميخ 17 ضد تشكيل أحدث الطائرات فى ذلك الزمن بل، ويتفوق عليه فى العدد ويبلغ ضعفه، ما حققه يعتبر عمل غير عادى ونتيجة غير عادية، ولكنى من حسن حظنا أن هذه المعركة كانت فوق منطقة أهلة بالسكان تعتبر من ضواحي دمشق حيث شاهدنا الكثيرين منهم وأيضا وحدات للدفاع الجوى.

هذا بالإضافة لما سجلته كاميرات الطائرات.

كانت أخبار المعركة قد سبقتنا إلى المطار، وهبط التشكيل بسلامة الله وكان الجميع ينتظرونا في الدشم (باقي الطيارين ورجال الصيانة) وكانت مفاجأة لنا ونحن نتلقى التهئة بهذا النجاح الكامل على الأقل، لقد أفضلنا للعدو طلعتة.

تم نزع الأفلام التي سجلت هذه المعركة من كاميرات الطائرات حتى يتم تحميمها وظهرت نتائج المعركة مسجلة بالكامل حتى أن الطائرات التي كنت أتعبها ظهرت بالشكل الذي يوحى أنها أصيبت وحضر الملازم حسام إلى الدشم مهللاً قائلاً: (يا فندم سيادتك وقعت طيارتين) وبعد ذلك حضر قائد اللواء بنفسه إلى الدشم وهناك على هذه النتيجة الباهرة والتي أوجدت بعداً جديداً في التكنيك الجوي وأدخلت مفهوماً جديداً للمعارك الجوية. الآن لم تعد الفانتوم هي الطائرة التي تتمتع بالمهابة التي كانت تحيط بها. لم تعد البعبع وأصبح الطيارون يسعون للقاءها والاشتباك معها وانتهت إلى الأبد اسطورة الفانتوم (الشبح) فان ما حدث لها كان خلال معركة جوية استغرقت فترة زمنية لا بأس بها، ولم تسقط في لحظة حظ أو الصدفة (عندما اسقطت هليكوبتر طائرة فانتوم)...

صدرت أوامر جوية بتجهيز طلعة رف بتقديم المعاونة الجوية لقواتنا البرية في الجبهة في منطقة بيت جن وهي نفس المنطقة التي

كانت هدفنا في الطلعة السابقة إياها والتي صدرت لنا فيها الأوامر بعدم تنفيذها والتوجه إلى منطقة المظلة رقم 17 وما حدث.

كانت قواتنا هناك تتعرض لضغوط شديدة ومتزايدة من العدو، تم تجهيز الطائرات بالقنابل والصواريخ وأدرنا الطائرات وحلقنا، وكان بنفس تشكيل الطلعة السابقة من الطيارين، وقد سعت إلى تبديل الطيار ملازم بكر لأن الارهاق باديا عليه ولكنه رفض بشدة راجيا ان يستمر في الطيران وقد اضطررت أن استجب له.

ووصلنا إلى منطقة الهدف، وكان موقع للعدو تبينا منه مجموعة دبابات تتعامل مع قواتنا وكان واضحا بجلاء أن الموقف يشتعل ويتصاعد الدخان والنييران من أماكن متعددة.

تخيرنا مجموعة من الدبابات وقذفناها بالقنابل والصواريخ وتم تدمير عدد لا يقل عن 4 دبابات، وقد تعرضنا لنييران كثيفة من المدفعية م ط المعادية أصابت بعض طائراتنا إصابات غير مدمرة وعادت الطائرات سالمة وبهذه المناسبة أرى أن أوضح شيئا عن موضوع م ط ومدى تأثيرها على الطائرات.. في الواقع الصواريخ الموجهة أكثر تأثيرا



جماعة تجزء / دعوة أركان جمعية

ضد الطائرات ولكن هذه تحتاج لفترة زمنية تعتمد على الكشف المبكر بواسطة الرادار وتحديد أماكن الطائرات ثم الاستعداد للتعامل معها، أيضا هناك نوع من الصواريخ الموجهة وهو يطلق من فوق الكتف معتمدا على تحديد مكان الطائرة بالنظر وهو أخطر أنواع الصواريخ، ثم تأتي مدفعية المواصلات وهذه إما أنه يتم إطلاقها بواسطة الرادار أو بالنظر، والأخيرة تكون غالبا مصاحبة للقوات في تحركاتها ويعتمد التشيخ على تحديد الهدف بالرؤيا بالنظر وبما أن سرعات الطائرات أصبحت فائقة فإن الإصابة غالبا تحدث خلف الطائرة وفي أحسن الأحوال تصيب الأجزاء الخلفية من الطائرة وغالبا ما تعتمد مثل هذه الوسائل على صنع غلالة نيران فوق المكان المهاجم بواسطة الطائرات.

عاد التشكيل سليما إلى المطار إلا من بعض الإصابات البسيطة نتيجة التعرض لنيران المدفعية م ط يتم معالجتها بسرعة، فقد بدأت مجموعات الصيانة اكتساب خبرة في علاج مثل هذه الإصابات سواء بعمل رفع معدنية أو بلاستيكية.. وفي انتظار تعليمات بطلة جديدة نزل في الدشم في حالة استرخاء نتناول بعض المشروبات، ومن الطريف أن أذكر كيف نتناول طعام الغداء، فنظرا لتتابع الطلعات وبسرعة فكان من الصعب تناول الطعام في ميس الطعام وتأكد ذلك منذ بدأ القتال،

وقد استحدثت أسلوب بسيط اقتنع به قائد اللواء وهو تحويل عربة جيب إلى مطعم صغير يتواجد في دشم الحالة الأولى لغرض تناول طعام الغداء، وفي الواقع كان حلا موفقا ولا يفوتني أن أشيد بطعام الغداء في هذه الأيام المجيدة الذي كان مميزا جدا: 3 أصناف بالإضافة إلى الحلو، وكان أبرز الأطعمة ويأتي يوميا هو ما يدعى «منسف» وهو أرز باللحمة الضانى والمكسرات والصنوبر، وفي الواقع كانت هذه هي أكلتى المفضلة وحتى الآن، ولكن طبعاً بدون مكسرات أو صنوبر.

وكانت تحضر هذه العربة أو المطعم المتنقل محملة بهذه الأطعمة بعد أن أطلبها في الوقت المناسب فليس من الضرورة أن نتناول وجبة الغداء في الموعد التقليدى بين الثانية والثالثة، فأحيانا قبل ذلك وأحيانا بعد ذلك، ثم أستدعي الطيارين من الدشم القريبة ونتناول الوجبة.

وفي هذا المقام أرى أن أبرز موضوع هام ألا وهو كيف كنا نمضى أيام القتال وما هو نشاطنا، وكيف هى حالتنا عامة كيف كانت حياتنا.. لم تكن أيام القتال كثيبة كما يبدو للأذهان فإن عالم القتال عالم آخر لا يمكن أن يوصف لأنه مملوء بالأحاسيس والمشاعر، كنا نحن نجعله نسبيا، فإنى أعترف أن كل الحروب التى شاركت فيها وهى حرب اليمن وحرب الاستنزاف تختلف كثيرا عن هذه الحرب..

فمثلا حرب اليمن لم يكن يواجهنا عدو جوى يتربص بنا في كل مكان، في الجبهة أيضا مهمة اعتراض عدو جوى والاشتباك معه لم يكن لها وجود صحيح كنا نستخدم طائرات قديمة جدا منذ الحرب العالمية الثانية تفتقر إلى وسائل الملاحة والذخيرة الكافية، أيضا طرازات من الميج 15 كثيرة الأعطال وهذا في حد ذاته في المناطق الجبلية كان مثيرا للازعاج الكامل.

في حرب الاستنزاف كانت الطلعات متفرقة وليست يومية وفي مدى قصير وليس في عمق الجبهة ولكنها كانت في ظروف صعبة، فالعدو كان متفوقا جويا سواء في عدد طائراته أو نوعيتها، أيضا كانت الظروف النفسية سيئة فقد كانت هزيمتنا قريبة وما تزال في الأذهان وما تحده من ألم شديد، أيضا كانت روحنا المعنوية لا تزال منخفضة وإلى حد ما، بما تركته الهزيمة من مرارة في قلوبنا، هذا بالإضافة إلى الخسائر الكبيرة التي كانت تتعرض لها القوات الجوية سواء في الاشتباكات الجوية الدائمة أو حوادث التدريب. هذه بإضافة الظروف النفسية التي دارت خلالها حرب الاستنزاف.

أما في حربنا هذه، حرب أكتوبر المجيدة فالوضع يختلف تماما، فقد تذوقنا حلاوة النصر، إنها شيء عظيم جدا يجعل الانسان سعيدا

جدا هل سمع أحد مثل هذا التعبير السعادة أثناء القتال نعم بكل تأكيد هذا ما كنا نشعر به الاستمتاع بالقتال.

فقد كانت الطلعة الأولى وهي الضربة الجوية المركزة يوم السادس من أكتوبر هي العمل الرائع الذى لم يتحقق من قبل، وعندما تحقق كانت كما يقال أول فرحتنا وترك أثرا عظيما جدا في نفوسنا أدى إلى رفع الروح المعنوية رفعا كبيرا، ثم القتال اليومى وتعودنا عليه، فعلا تعودنا عليه وعائشناه، وأذكركم أن طلعاتنا الأولى كانت تتميز بالطيران على ارتفاع منخفض جدا وربما بمبالغ فيه مع الطيران بسرعات كبيرة.

والآن تغير أسلوب الطيران، أصبح على ارتفاع منخفض وليس منخفض جدا خاصة بعد أن اكتشفنا ذلك بأنفسنا أثناء الطيران في الجبهة، أيضا رأينا أننا لسنا في حاجة للطيران بسرعات أكبر حتى أن اشتباكنا مع الطائرات الفانتوم كان بالسرعات العادية ولم نستخدم الحارق الإضافى الذى يزيد معدلات السرعة زيادة كبيرة ويلتهم كميات أكبر من الوقود.

هل تصدقون أننى بعد طلعة الفانتوم المشهورة قبّلت الطائرة الميج 17 مرتبا عليها، مخاطبا اياها: (والله انتى طلعتى طيارة عظيمة جدا)، أصبحت أحاسيسنا تتقارب مع أحاسيس أيام التدريب إلى حد

ما، تهبط الطائرات إلى أرض المطار وميعاد ملاًها بالوقود وتجهيزها بالذخيرة بينما نتناول المشروبات في انتظار طلعة أخرى.

ومن الطريف أن أروى رواية تمثل مأساة فكاھية، فقد تلقينا أمراً بطلعة وكنا في ذلك الحين نتخذ مركزنا في الملجأ المخصص خلف السرب عندما اشتدت الغارات الجوية المعادية وأصابنا الدشم، طلبت الطلعة خلال انطلاق صفارات الإنذار منذرة بوقوع غارة، في هذه الحالة يلجأ الجميع إلى المخابىء وفي هذا الظرف جمعت الطيارين للانطلاق إلى الدشم لتنفيذ الطلعة وبحثنا عن السائق وكان اسمه جمال ليوصلنا إلى الدشم ولكنه اختفى تماماً وناديننا بأعلى الصوت عليه (يا جمال) ولكن لا حياة لمن تنادى فهو بالضرورة في جوف أحد هذه الملاجىء، والوقت يجرى ولا نستطيع الانتظار أكثر من ذلك.

في الواقع تملكنى غيظ شديد لأنه ما كان يجب عليه أن يترك العربة التي هي عربة قائد السرب والذي يتحرك بواسطتها إلى الدشم ولم يكن بدا من قيامى بقيادة العربة ومعى الطيارين إلى الدشم والغضب يملؤنى، هل يصدقنى أحد أن هذا الغضب لازمى طوال الطلعة. طلعة العمليات التي ذهبت فيها إلى الجبهة بما تعنيه كل هذه الكلمة من مشاكل معقدة، الأهداف المطلوب البحث عنها. عدو جوى يترصد بنا. صواريخ دفاع جوى تحيط الأهداف.. غلالات نيران تغطى الأهداف، هذه أوصاف

طلعة العمليات. كان كل همى أن أربى هذا السائق، وبالفعل بعد الهبوط كانوا قد أحضروه وعندما رأيته أطلقت عليه نيران مسدسى وتعمدت أن أخطئه واحتضنى الملازم سيف ليمنعنى من الاستمرار فى إطلاق النار، ومنذ ذلك الحين لم يغادر جمال عربته حتى فى احلك الغارات عندما كانت الانفجارات تدوى... فقد (فالعديو من وراءكم والبحر من خلفكم) كما تروى الجملة المشهورة، فقد ضعفنا فى عددنا القليل خاصة فى عدم وجود قائد رف آخر أتبادل معه الطلعات.

بعد التجهيز أبلغنا قيادتنا بذلك التى تلقينا منها أمرا بتكرار الطلعة فى منطقة مزرعة بيت جن، كانت نفس الطلعة السابقة، وقد تعاملنا مع دبابات العدو وأصبنا له ما لا يقل عن 4 دبابات محملة بأعداد قليلة من الجنود وعلى ما يبدو أنها كانت تقوم بعملية إعادة ملئ الوقود، فقد شبت نيران كثيفة فى المنطقة ومصاحبة لدخان أسود وهو ما يميز حريق الوقود، وكانت المنطقة تتمتع بدفاع مكثف جدا بواسطة نيران المدافع م ط وكانت غلالات النيران واضحة، وأصيب أحد الطيارين وهو الملازم يحيى وتحطمت طائرته أثناء النزول وتمكنا من إنقاذه، كما أصيبت طائرته إصابة بسيطة عولجت بعد الهبوط.

بلغت الساعة الثالثة بعد الظهر حين تعرض المطار لغارة جوية استطاعت أن تصيب الممر الرئيسى وتشله..

صدرت إلينا الأوامر بالطلعة الخامسة مع استخدام الممر الفرعى للاقلاع والممر الفرعى يستعمل لتحركات الطائرات على الأرض، كما يستعمل كممر احتياطي في حالة تعطل الممر الرئيسى ولكن بأسلوب مختلف، ومن الجدير بالذكر أن أذكر أن الممر الرئيسى كان ما يزال يحتضن في جوفه قنابل من أثر الغارة ولم تكن قد انفجرت بعد، فقد اعتاد العدو أن يزود قنابله بوسائل تفجير موقته تنفجر في تتابع زمنى غير معروف يبدأ من دقائق بعد القذف حتى 6 ساعات.

تم تجهيز الرف بنفس الطيارين وكان بقياديتى أيضا وأدرنا الطائرات واتجهنا إلى الممر الفرعى للإقلاع، وفي هذه اللحظة تعرض المطار لغارة جوية يشنها العدو مستخدما طائرات الفانتوم، رأيتها وكنت مربوطا في طائرتى على أول الممر الفرعى، كنا في موقف لا نحسد عليه، كنا على الأرض داخل الطائرات... وأين كنا؟؟ كنا في أخطر موقع تسعى إليه الطائرات المغيرة. كنا لا حول لنا ولا قوة مع رأى المثل البلدى (ربنا لا يوريك) ولاحظت أنهم قسم من الطائرات أى طائرتين، وألقيا حمولتهما من القنابل وعددها لا يقل عن 12 قنبلة وكأنها سوف تسقط فوق رؤسنا تماما، في الحقيقة كان أسوأ موقف واجهناه حتى الآن منذ بدأ القتال، فالمواقف التى قابلتنا وهى كثيرة كان لنا حرية التصرف، إلا هذه!! عرفت بعد ذلك أن الذين شاهدونا في هذه اللحظة (استعوضوا الله فينا).



أحد القواعد الجوية في السبعينات

لم يكن أمامي إلا الاستدارة بالتشكيل والعودة إلى الدشم وليكن ما يكون، وكانت القنابل في طريقها إلى الممر الفرعى.

أحدث تحركنا هذا عند العودة إلى الدشم زوبعة كثيفة من الأتربة والرمال وتخيل البعض أننا أصبنا ببعض القنابل، وصلنا إلى الدشم التى كانت مغلقة بسبب الغارة وبالطبع رجال الصيانة فى الملجأ، وأسرع بعضهم يتصف بالشجاعة لمساعدتنا فى الخروج وكان أبرزهم الرقيب أول بدر.

فاتنى فى القول أن أذكر كنا قد نفذنا طلعة دعم لقواتنا البرية فى منطقة بيت جن، واتجهنا إلى المنطقة ولكن العدو مصمما على تحقيق شىء فى هذه المنطقة وبدأت مقاتلاته تنشط لمنع طلعات المعاونة الجوية أن تصل إلى قواتنا..

وبالفعل فى منتصف المسافة إلى الهدف اعترضنا من الطائرات الميراج العادية واشتبك معنا وقد حاولنا التخلص من هذا الاشتباك غير المتكافئ، فقد كانت الميراج تتفوق على الطائرات الفانتوم فى كثير من الصفات، خاصة المناورة، كما كان طيارى الميراج أعلى مستوى من طيارى الفانتوم..

اكتشفنا ذلك خلال اشتباكاتنا معهم. وكان العدو بالفعل يختص تشكيلات الميراج لتقديم واجب الحماية الجوية واعترض طائراتنا ولم يستخدمها فى أعمال المعاونة للقوات الأرضية أو فى القيام بقذف أهدافنا الحيوية، واختص الفانتوم بهذا الواجب حاولنا التخلص من

هذه المعركة ولكن استطاع العدو أن يصيب رقم 3 الملازم بكر الذى استشهد في الحال، وبما هو جدير بالذكر أن تصميم بكر على الاستمرار في الطلعات القتالية يثير الانتباه وكان طيارا شجاعا ذو مستوى مرتفع في الطيران وكنت اعتمد عليه كثيرا ولكنه كان يسعى إلى قدره وقد احتسبناه عند الله شهيدا.

كان يوما ثقيلا هذا اليوم ضاعت فيه فرحتنا بمعركة الفانتوم وأصاب الإرهاق معظمنا وأصبح اللاتئين للطيران من الطيارين فقط سبعة، والحالة العامة بدأت تتأثر بمجريات الأمور، فنشاط العدو الجوى المتزايدات يسبب حرجا حقيقيا، وبدأ الطيارون يتساءلون عما يجرى خاصة بعد أن لا حظوا أن خط الجبهة بات يتراجع بشكل عام حتى تعدى أراضي ما قبل أكتوبر، في الوقت التى بدأت فيه مقاتلات العدو تتزايد طلعاتها فوق الجبهة، ونجحت في أغلب الأحيان في اعتراض معظم طلعات الدعم الجوى التى كانت تعمل بدون حماية جوية، كانت تضطر لالقاء حمولتها من القنابل والصواريخ لتستطيع القيام بالدفاع عن نفسها وتحرم قواتنا البرية من الدعم الجوى التى كانت في حاجة ماسة إليه وتتلقى ضربات العدو الجوى الذى لم تعد تتعرض له مقاتلاتنا.

هذا بالإضافة إلى معدلات الطلعات التى تجاوزت المسموح به للطيارين فقد نفذ اليوم الطيارين معدل خمسة طلعات للطيار في ظروف غير عادية بعد أن أصبحنا معرضين في كل طلعة للاشتباك مع الطائرات الميراج بطائراتنا الميج 17 الذى لا يخفى عليكم عدم

التكافؤ بينهما سواء من الأسلحة الموجهة أو مدة بقائها القصيرة في الجو ثالثا سرعتها المحدودة التي على الأقل لا تسمح لنا بالتخلص منها بسهولة وبأمان من أى اشتباك غير متكافىء .

ولا نأخذ معركتنا ضد الفانتوم مقياسا لذلك فقد كانت معركة تتسم بعامل المفاجأة من جانبنا هذا بالإضافة إلى عامل آخر وهو القتال الشرس، وكنا مندفعين للقتال ونحن نعلم جيدا أننا لن نخرج من هذه المعركة أحياء وبالتالي كان تصميمنا على إسقاط طائرة فانتوم ومنح هذا التشكيل المعادى من مهاجمة مدينة دمشق كانت كل همنا، لأن واجبنا هو اعتراض هذا التشكيل والاشتباك معه ومنعه من الوصول إلى دمشق.

أما ما يحدث في الجبهة فقد كان العكس فقد كنا في مكان الفانتوم أى نقوم بواجب تقديم المعاونة لقواتنا البرية وتقوم مقاتلات العدو الأكثر تفوقا باعتراضنا ومنعنا من تقديم المعاونة بالاشتباك معنا وتدميرنا، وتنتهى مهمتنا وتتحول إلى الدفاع عن نفسنا ومنع العدو من تدميرنا ثم العودة إلى قواعدنا الجوية سالمين.. كان عدد الشهداء في الأسراب السورية في تزايد مستمر في الوقت التي وصلت فيه خسائرها إلى أربعة طيارين منهم اثنان في عداد الشهداء وآخران مصابين وأصبحنا ستة طيارين فقط.

بدأت روحنا المعنوية تتأثر بمجريات الأمور خاصة بعد أن أصبح واضحا أن قواتنا تتقهقر إلى الشمال في اتجاه دمشق، أطلعت قائد

المأمورية على الحالة هذه وطلبت منه أن يبلغ قائد اللواء أن طلعاتنا تتعرض معظمها للاعتراض بواسطة العدو الجوى وأصبح أغلب الطلعات تتم بدون حماية مما يعرضنا للاشتباك وحرمان قواتنا من الدعم الجوى، وقال لى إنه تحدث مع قائد اللواء في نفس الموضوع الذى أجب بأن قواتنا الجوية بالفعل تتعرض لخسائر جوية متتالية وأن العدو يضغط بشدة وأن هناك دعما عربيا في الطريق وانتهى هذا اليوم الثقيل.

- تدهور الموقف

فى اليوم الثامن للقتال 13 أكتوبر 73، بدأنا يومنا مثل كل الأيام التى سبقته وتلقينا أمرا بالطلعة الأولى وكانوا فكرى + سيف + حسام + مصطفى، وكانت رف لمعاونة قواتنا البرية في الجبهة، وكانت بيانات الطلعة لا توفر أى معلومات أكثر من اتجاه الهدف ومسافته ولا توجد أى بيانات أخرى توضح ما هو الهدف، وكان هذا الأسلوب قد بدأ في اتباعه منذ ما يقرب من يومين، على أى حال كانت الأهداف دبابت قمنا بتحديد هويتها ثم هاجمناها وأصبنا ما لا يقل عن 4 دبابت. وعادت الطائرات سالمة ولم تعترضنا مقاتلات العدو بالرغم من تواجدهم بالمنطقة وقد حذرنا منهم مركز القيادة الرئيسى للقوات الجوية.

الطلعة الثانية لدعم قواتنا وقيمت بالاقلاع إلى أهداف للعدو في منطقة تل الشعار بنفس الرف وكانت المنطقة تتعدد فيها الأهداف، لم يحدد لنا هدف بعينه نتعامل معه فقد كانت البيانات كسابقتها: اتجاه

ومسافة وسرعة للطائرة. تركت لنا القيادة حرية استطلاع الأهداف والتعامل معها مع الالتزام بعدم التواجد في منطقة الهدف مدة أطول والتعامل معه وبسرعة والعودة بسرعة لتجنب اعتراض العدو الجوى، خاصة بعد أن حجبت عنا مقاتلاتنا، معادلة صعبة من غير شك، نبحت عن هدف من مجموعة أهداف لتداخله خلال خط الجبهة الذى من الصعب تحديده، في ظل هذه الظروف نبحت ونهاجم وندمر مع وجود عدو جوى متربص بنا ويهددنا.. نفعل كل هذا وبسرعة!!...

وكانت هناك ما يشكل فصيلة دبابات للعدو تحت التل مباشرة، أيضا رتل من العربات المدرعة تتحرك في اتجاه القنيطرة تحمل جنودا يلوحون لنا بأيديهم. كان هناك تحذير من مركز عمليات المقاتلات بأن عدو جوى بالمنطقة، وكنت عاجزا من اتخاذ قرار بضرب رتل العربات المدرعة أو ضرب الدبابات أسفل التل، استلزم هذا القيام بعمل عدة دورات فوق المنطقة لزيادة استطلاع الأهداف والتأكد منها، وخوفا من أى خطأ تجنبت ضرب المدرعات والتي كان مظهرها يتصف بالصدافة، اكتفيت بعمل ثلاثة دورات لاتخاذ القرار بالتعامل مع فصيلة الدبابات وقمنا بقصفها بالقنابل والصواريخ.

وأثناء الخروج من آخر هجوم شعرت بإصطدام جسم صلب بمؤخرة الطائرة بشكل واضح تسبب في اهتزاز الطائرة، وكان إحساسى أن انفجار حدث بمؤخرة الطائرة من ناحية اليسار...

خرجت فورا من الدوران متخذًا وضع الصعود إلى أعلى حتى اكتشف ارتفاع كاف اراجع فيه موقف الطائرة، نظرت خلفي فشاهدت دخان أبيض تحول بعد ذلك إلى دخان أسود، ولمبة التحذير من حريق بالطائرة تتألق، هنا أدركت أن الطائرة قد أصيبت وقررت القفز منها وكان قرارا من الصعب اتخاذه، فقد سبق أن تعرضت لحادث طائرة وكان خطيرا حدث عام 1967 ومكثت بالمستشفى 3 شهور أعالج من كسري العمود الفقري وكسور بالأضلاع وكان قرار المجلس الطبي العسكري انى شفيت بعاهة وذكر لى أننى كنت معرضا للشلل التام وحذرونى من القفز مرة أخرى، و كان لا مفر لى وتركت الطائرة وأمرى إلى الله.

وسقطت بين يدي قواتنا على الحد الأمامى للدفاعات تماما، وكنت في حالة إغماء وعندما أفقت كنت أشعر بالآم شديدة في ظهري ورأسى ولم أستطع أن أتبين بوضوح أو تفصيل ما يحدث حولي، كنت في حالة عدم اتزان فقد تبين لى فيما بعد أننى ارتطمت بشدة في رأسى عندما لا مست الأرض، وكانت المرة الأولى التى أقفز بها بواسطة المظلة، فلم أشعر بخروجى من الطائرة ولا لحظة التخلص من الطائرة ولا لحظة التخلص من كرسى الطائرة فقط شعرت وأنا أهبط بسرعة مقتربا من الأرض حتى ارتطامى بها.

ثم استطعت أن أتبينهم جنود سوريين وكانوا يوجهون لى الضرب والإهانات فقد ظنوا أنى طيار يهودى لأننا كنا نرتدى لباس طيران يختلف شكله ولونه عن لباس الطيارين السوريين.

عرفتهم بنفسى وكان معى هويتى مقدم جوى بالقوات الجوية السورية وهنا كفوا عن إيذائى. واكتشفت فيما بعد أنى فقدت هويتى وكل ما أمتلك وأيضا طبنجتى. قام الجنود بنقلى إلى مستشفى المواساة فوق دراجة آلية (موتوسيكل) ذات عربة جانبية، استمرت حالة اللاوعى تلازمنى بشكل منقطع تتابنى فيه لحظات من الوعى، وصلت إلى المستشفى حيث احسنوا استقبالى.

إذن أصبحت فى المستشفى جريح حرب أعالج من إصاباتى، بالطبع لم أكن سعيدا بأن أترك رجالى فى هذه الأوقات الحرجة، وتم تحديد إصاباتى وكانت كسر بالعمود الفقرى وإصابة فى رأسى نتيجة اصطدامها بالأرض وكنت أشتكى من زغللة فى الرؤية اتضح بعد ذلك أنها من أثر إصابات الرأس، وإصابات أخرى، ولاحظت أنى أرقد فى فراشى برداء الطيران بسبب صعوبة خلعه من جسمى نظرا لإصابة العمود الفقرى، ولكن الحمد لله كان كل هذا هينا لما كنت أخشاه من الشلل..

اتضح لى بعد ذلك أن زغللة الرؤية كانت ناتجة عن إصابة الرأس ولازمتنى لمدة عام كامل أخذ يقل فيه تدريجيا حتى كاد يختفى.

مكثت فى المستشفى لمدة عشرة أيام تلقيت فيها العناية الكاملة من القائمين بالتمريض ولاحظت أنهم من فتيات الجامعة المتطوعات لخدمة جرحى الحرب. وكان معظمهن ذات ثقافة عريضة لمستها فى إقبالهن على مناقشة الموضوعات السياسية والثقافية بشكل يثير الإعجاب.

فى ذلك اليوم حضر كل الطيارون وعلى رأسهم قائد المأمورية رحمه الله فقد توفى بعد الحرب فى المستشفى المعادى إثر إصابته بانفجار فى سرايين المنخ، وأبلغونى أن أصابنى نتيجة صاروخ جو جو أطلقته طائرة ميراج معادية نحوى أصاب مؤخرة الطائرة.

مكثت بالمستشفى حتى يوم 24 أكتوبر 73 زارنى قائد اللواء وكثير من الزملاء الفنيين من ضباط وصف ضباط، لاحظت أن المستشفى كانت تستقبل أعدادا متزايدة من جرحى الحرب فقد كنت أشغل غرفة، أنا وأحد الضباط أخذ عدد السراير يتزايد بها حتى تعدى الخمسة سراير. تماثلت بعد ذلك للشفاء وطلبت أن أخرج وبالفعل صدقوا لى بالخروج واصطحبنى قائد المأمورية فى ذلك اليوم إلى المطار مرة أخرى بين رجالى الذين فرحوا كثيرا بعودتى...

فاتنى أن أذكر أن السرب بعد أن وصل عدد طياريه إلى 6 فقط استمروا فى أداء مهامهم على خير وجه وأكملوا عدد 16 طلعة بقوة رف، كما علمت أن الطيار رقم 2 (سيف) فى تشكيل معركة الفاتوم استشهد فى الجبهة بسبب اشتباك جوى مع طائرات الميراج وحزنت عليه كثيرا هذا الرجل الذى قاتل معى بشجاعة وكان فى دفاعه عنى مخلصها ومضحيا بنفسه. عدت إلى السرب ووجدت أنهم (أى قيادة اللواء) قد ضموا بقايا السرب إلى بقايا الأسراب السورية التى منيت بخسائر فادحة.



حفلة تخرج يوليو 1960. يرى في الصورة الرئيس جمال عبد الناصر، والمشير عبد الحكيم عامر
والفریق ابراهيم عیود رئیس جمهوریه السودان التسیق، وتسلیم الكأس الدول فی الطیران والكأس الدول فی الألعاب الجویة

بالطبع لم أكن لائقاً للطيران، بل بقيت بعد ذلك غير لائق للطيران لمدة عام، لم يكن الطيارون يباتون داخل القاعدة، فقد تحطم ميس النوم نتيجة لغارة جوية استطاعت أن تنال منه، واستخدمت أحد المدارس داخل مدينة دمشق كميس للنوم، ولم تكن مناسبة مثل ميس النوم في القاعدة فهي تتكون من فصول كبيرة ومحرومة من التدفئة ما علينا كنت أقضي معظم وقتي في القيادة العربية الموحدة وأحياناً أذهب إلى المطار أقضي بعض الوقت بين رجالى.

كانت الأسراب ما تزال تقدم طلعات قتالية لدعم قواتنا البرية في الجبهة بالرغم من وقف إطلاق النيران في مصر، وفى يوم 26 أكتوبر انطلقت صفارات الإنذار منذرة بوقوع غارة جوية على المطار، ثم اتضح بعد ذلك أنها كانت طلعة استطلاع للعدو.

اشتدت آلام ظهري ورجعت مرة أخرى بناء على توصية الطبيب إلى المستشفى وكانت مستشفى حراستنا العسكرية ومكثت بالمستشفى حتى يوم 12 نوفمبر 1973.

هناك حادثة طريفة فاتنى ذكرها وقعت في مستشفى المواساة في الحقيقة كاننا حادثان، الأولى أخبرتنى إدارة المستشفى أن أقاربى قدموا لزيارتى، تملكتنى الدهشة من يكونوا أقربائى هؤلاء. فليس لى أقارب في سوريا فقط ابن عمتى في درعا يعمل كطبيب ولكنه لا يعلم عنى شيئاً إذن فليفتضلوا، دخل ثلاثة أشخاص ولم تسعفننى ذاكرتى، إثنان ضباط

برتب عالية وآخر بالملابس المدنية الشامية. بادروني بالتحية تصحبها لقب ابن عمنا.. وزادت دهشتي ولاحظوها من غير شك فقد بادروني بقولهم لقد لا «حظنا» دهشتك وسنكفيك عناد التفكير ثم سألوني هل تتذكر؟ هنا أدركت الحقيقة وطلبت منهم التفضل بالجلوس.

أتذكر قبل الحرب أن حضر إلى السرب رقيب من قسم التسليح الذي أتعامل معه وقال لي (سيدي نحن قريبين: أي نحن أقرباء) فسألته كيف يا فهميم؟ فقال سيدي أنا فهميم الجندی وحضرتك المقدم/ فكري الجندی فكيف لم تلاحظ لقب العائلة الجندی؟ فأجبتة؟ هذا اللقب منتشر في مصر. فسألني أين بالضبط يشكل كثافة؟ فقلت له يوجد بكثافة في محافظة الدقهلية.

عرفني أن عائلة الجندی مركزها الحالى حلب وبالتحديد معرة النعمان التي دفن بها الشاعر العظيم أبى العلاء المعرى، وأن أصولهم ترجع إلى شمال العراق (مناطق الأكراد) واستطرد قائلاً أنه سأل أباه عنى ذاكرا أن طيارا من المصريين يحمل لقب الجندی فهل هو قريب لنا؟ فكانت إجابته بالايجاب ذاكرا له أن أحد أبناء الجندی حضر إلى مصر ولكن في شرق الدلتا وتردد على سوريا ثم استقر في الدقهلية وبعد ذلك انقطعت أخباره، ووعدنى باحضار رسم شجرة العائلة ثم وقعت الحرب.

أجبتهم بنعم أتذكر فهيم الجندي وحكيت لهم الحكاية. تحدثنا بعد ذلك من عائلة الجندي وفهمت أنها عائلة كبيرة في سوريا وأنها تشكل رابطة تضمهم وترعى مصالحهم. واليوم قدموا لزيارتي بحكم انتمائي لهم، ثم دعوني إلى زيارتهم في حلب أو بمعرة النعمان عندما التماثل للشفاء.

كان هذا الموضوع يستهويني منذ طفولتي فقد سألت والدي من كان الرجل الذي سمى بالجندي وهل رأيت. فأجابني أنه لم يره ولا توجد رواية واحدة توضح أصله ولكنه سمع أنه ينتمي إلى الأتراك وسألت كثيرين ممن يحملون هذا اللقب فكانت إجابتهم جميعا شبيهة إجماع تطابق إجابة الوالد. ثم جاءت هذه الظروف الغريبة في سوريا وتوقظ اهتمامي مرة أخرى بهذا الموضوع من يعلم!؟

الموضوع الثانى أيضا جرى في المواساة. سبق أن رويت أن بعض طالبات الجامعة تطوعوا لرعاية جرحى الحرب في المستشفى وكانت بعض الطالبات ترعى الجناح الذى تقع به الغرفة التى كنت أعالج فيها.

وكانوا لا يكفوا عن الكلام في التاريخ والسياسة خاصة العربى منها، لاحظت أيضا انهم يحبون الشعب المصرى وسبق لى الكلام في هذا الموضوع على مستوى الشعب السورى كله.. عندما كنت أحاورهم مستخدما اللهجة الشامية كانوا يطلبون منى الكف عن مخاطبتهم باللهجة الشامية وأن أحاطبهم باللهجة المصرية فقد كانوا

يحبونها وقالوا لى إنهن هنا في سوريا يحبون هذه اللهجة ويحاولن التحدث بها.

كان الطيارون يترددون تقريبا كل يوم لزيارتى وكانوا يشاركون في النقاشات الثقافية التى كانت تدور في الحجرة في ذلك الوقت.

وقد أسر لى اثنان منهم بعد ذلك أنهما معجبان بطالبتين وحددوا أسماءهن وطلبا منى الرأى فسألتهما ما مدى الاعجاب فقالا لى بغرض الزواج فباركت فكرتهما فقد كانت المدة التى مكثتها في المستشفى كافية لكى أكون رأى حقيقى عن هؤلاء الطالبات وبالفعل قمت بعد ذلك بدور ولى الأمر لأحدهما في خطبته، وأتم الآخر خطبته بعد ذلك. تمت إجراءات الزواج بعد ذلك وأصبحوا يكونون أسرا صالحة.

استمر السرب في أعماله القتالية وكان على رأس السرب الملازم/ حسام ومعه يوسف ونايف وحازم ويحى ومصطفى وشريف واستطاعوا القيام بواجباتهم فقد وصقلتهم المعارك.

اشترك الطيار في الحروب يغير من صفاته ويكتسب خبرات جديدة قتالية جديدة ويحق لى أن أقول إن الجيوش يجب أن تشترك في حروب من وقت إلى آخر وأن تتجنب حالات الاسترخاء.

ومما هو جدير بالذكر أن أبرز في هذا المقام تدخل الجيش العراقى في القتال على الجبهة السورية في الفترة التى تلت يوم 15 أكتوبر،

وهى الفترة التي كان العدو يهدد فيها بزحفه إلى دمشق، وكان لتدخل العراقيين وقواتهم الجوية أثرا كبيرا في وقف تقدم العدو الإسرائيلي.

لن أتطرق إلى موضوع القوات العراقية في سوريا، وفي هذا المقام أيضا لا يفوتني ذكر أن قوات من المغرب كانت مشتركة في الأعمال القتالية بجانب الجيش السوري في الجبهة وكانوا يطلقون عليهم اسم التجريده المغربية وهى في حجم لواء مشاة.

وبعد وقف إطلاق النيران سحبت الحكومة العراقية قواتها المسلحة وأسربها من سوريا، فلم تعلن موافقتها على وقف إطلاق النيران ولما وافقت الحكومة السورية على وقف اطلاق النيران سحبت الحكومة العراقية قواتها المسلحة وهذا في حد ذاته كان يسبب حرجا شديدا للقوات المسلحة السورية، وقد ورد هذا على لسان قائد القوات الجوية السورية في لقاء في مطار المزة جمع قيادة القوات الجوية السورية وقيادة القاعدة بالكامل وكنت ضمن هذا الجمع، فقد صرح معترضا على تصرف الحكومة العراقية بسحب قواتهم: (شو بدهم يسووا يعرفون أنهم هيك بيكشوفنا ادام العدو. بدهم يسووا عنا انقلاب والله بنسوى عندهم) واتضح لى بما لا يدع أى شك أن الحكومتان بالرغم أنهما يتتمون إلى حزب واحد وهو حزب البعث.. لا يتفقان.

وكان يخدم بالقوات الجوية اثنان من الطيارين العراقيين يعتبران لاجئان سياسيان وكان لا يمكن أن تعرفهم من باقى الضباط السوريين

فقد كانا يتمتعان بكل مميزات الضباط السوريين، كان أحدهم قائد لأحد أسراب الميج 17 وقد استشهد في نفس اليوم الذي أصبت فيه وسبق لى ذكر ذلك في الصفحات الأولى.

أما الثانى فكان يعمل بأسراب النقل الجوى وأصبح حالياً في الوقت الحاضر طياراً في الخطوط الجوية السورية (وهو سالم مريوش) وكان من أعز الأصدقاء في ذلك الوقت ولكن انقطعت أخباره بعد الحرب.

كان لوقف تبادل إطلاق النيران على الجبهة المصرية في مصر رد فعل شديد لم يكن ايجابياً، كان عدد المعترضين عليه كثير، فلم تكن حقائق الموقف واضحة لعامة الشعب ولا لكثيرين من خاصته، وكانت هناك فئة من المتشددين ذوى الميول الخاصة يقودون اتجاه التنافر مع مصر، وللأسف بسبب التعقيم الإعلامى كانت آرائهم تجد سوقاً رائجة لتعليقاتهم المدمرة.

- العودة إلى مصر

بعد وقف إطلاق النيران طلبت الخروج من المستشفى والتوجه إلى القاهرة لاستكمال علاجى هناك، وبالفعل تمت الموافقة على سفرى وسافرت إلى الوطن الحبيب وكان في وداعى في المطار العقيده: طالب صباغ رئيس الأركان وحشد من الأصدقاء وقائد المأمورية، وكان استقبالى في مصر من زملائى في القوات الجوية استقبالا رائعا ملاً نفسى بالرضا، أيضاً كان استقبال قادتى وعلى رأسهم اللواء طيار/

حسنى مبارك، رئيس القوات الجوية آنذاك، لا يقل روعة عن استقبال زملائى فرفع روحى المعنوية وملأنى الرضا.

ودعانى السيد قائد القوات إلى مكتبه ليناقشنى فى أعمال السرب فى سوريا فرويت له الملحمة الرائعة التى صاغها السرب المصرى فى سوريا والتى كانت مثار إعجاب القوات المسلحة السورية ورضاها الكامل والذى عكسته الأوسمة والنياشين التى منحت لنا تقديرا وعرفانا، فقد منحتنى الحكومة السورية وسام الشرف العسكرى من رتبة فارس وهو الوسام الذى منحتة الحكومة السورية إلى اللواء طيار: حسنى مبارك قائد القوات الجوية المصرية فى حرب أكتوبر المجيدة، أيضا مُنحت الوسام الحربى من الطبقة الممتازة، ووسام الاستحقاق السورى لباقى الطيارين، وصدق السيد رئيس الجمهورية الرئيس/ أنور السادات لنا يحمل هذه الأوسمة.

ومن الجدير بالذكر أن المحلق العسكرى المصرى فى دمشق وكان يعرف بضابط الاتصال العقيد: محمد بسيونى (سفير مصر الآن لدى اسرائيل) أرسل برقية إلى مركز القيادة الرئيسى، فى مصرفى يوم معركة الفانتوم الشهيرة أرسل برقية مفادها (اسقط اليوم المقدم طيار/ فكري الجندي طائرة فانتوم) وقد عرفت هذا الموضوع خلال دراستى لدورة أركان حرب فى كلية القادة والأركان عام 1974.

هذا وقد أثنى قائد القوات الجوية على المجهود الذى نفذه السرب واستأذنته بالسفر إلى سوريا لحضور احتفال الحكومة السورية بتقليد أبطال حرب أكتوبر الأوسمة التى منحتها لهم، وبالفعل إذن لى وحضرت الاحتفال في دمشق الذى حضره الرئيس حافظ الأسد وقام بتقليد الأوسمة للأبطال وكان لى شرف تقلد الوسام من سيادته.

وقبل أن أختم قصتى هذه قصة السرب المصرى في سوريا خلال حرب أكتوبر المجيدة. أذكر قصة عاطفية أقرب ما تكون إلى قصص الأفلام المصرية في مصر - قيادة القوات الجوية، كنت في زيارة لرئيس فرع الأمن الجوى العميد سمير، وردت كشوف بأسماء الأسرى الذى سلمهم الصليب الأحمر الدولى لقواتنا المسلحة. وتصفحتها بالصدفة، وإذا باسم الطيار سيف الذى كان معى في معركة الفانتوم يظهر بين الأسماء المدونة، أعدت قراءته أكثر من مرة. إنه نفس الاسم لنفس الرجل ولا يمكن إنه يحمله طيار آخر في القوات الجوية. هذا من ناحية ومن ناحية أخرى هذا الرجل قد استشهد نتيجة إصابته في معركة الطائرات الميراج وأبلغ قائد تشكيلة هذا إلى القيادة، أزهلتنى المفاجأة ولم أجد لها تفسيراً مقبولاً، إنه في عداد الشهداء في الجبهة السورية واسمه مدون في لوحة الشرف التى تضم شهداء القوات الجوية السورية.

رويت ذلك لرئيس فرع الأمن الجوى فأجاب ربما يكون هناك من يحمل نفس الاسم، فقلت له هذا غير ممكن فسألنى كيف تفسر بلاغ

قائد تشكيله في ذلك اليوم مؤكدا أنه هو نفسه نجا باعجوبة من هذه المعركة الجوية والتي ذكر فيها أنهم كانوا طائرتين 17 ضد 4 ميراج (كنت قد رويت له القصة) وقد اتفق معي أننا يجب علينا زيارة هذا الطيار وأخبرني أنه محجوز في مستشفى كوبرى القبة..

ذهبنا سويا إلى المستشفى وأنا لا أتوقع أن أرى أمامي سيف.

قادونا إلى غرفة منفردة، وفتح الباب وظهر أمامنا سيف بنفسه راقدا في فراشة ووسادة من الجبس تلتف حول رقبتة ورأسه، وكم كان هول المفاجأة، هذا الشهيد الذى احتسبناه عند الله، لم يكن رئيس فرع الأمن أقل اندهاشا منى فقد كان يرى استحالة ما حدث وكانت هناك تساؤلات كثيرة فكيف وصل هذا الرجل الذى حارب في الجبهة السورية وسقط في الجبهة السورية وأسر هناك؟؟ كيف وصل إلى مصر؟؟ إن لها قصة رواها لنا وسوف أوجزها لكم..

روى لنا معركته مع الطائرات الميراج، وكيف أصيب ولكنه استطاع أن يقفز بالمظلة في آخر لحظة وهذا الذى لم يلاحظه قائد تشكيله ثم روى لنا أنه اصطدم بالأرض الصخرية بشدة وتسبب عنه كسر في العمود الفقري في فقرات الرقبة، هذا بالإضافة إلى جروح متفرقة وأسره العدو ونقل إلى أحد المستشفيات وقاموا باسعافه.



مع اللواء ومصطفى شلبي الطاوي، قائد القوات الجوية، عقب هزيمة 1967 مباشرة

وأثناء استجوابه عرفوا أنه مصرى بعد أن عرفهم بنفسه وفى الحال فصله عن الطيارين السوريين وضموه إلى الأسرى المصريين وكانت قصة أخرى كم فرحت بنجاة هذا الرجل، وكم كانت مفاجأة!! بالطبع مفاجأة سعيدة..

استمر السرب بالعدد الذى ذكرته مسبقا في أعماله يؤديها بالرغم من وقف إطلاق النيران في مصر، وقد تعرض كل الطيارين العاملين لإصابات سواء من مقاتلات العدو عن طراز ميراج التى خصصها العدو لتوفير الحماية لقواته البرية.. أيضا كشف العدو من مدافعه م ط والتى استطاعت أن تحقق إعاقة لا بأس بها، ولا يفوتنى أن أذكر أن القيادة العربية الموحدة قد أشادت بهذا السرب، هذا بالإضافة لما حازه من تأييد أغدقته قيادة القوات الجوية السورية والدولة. وقد ذكر القيادة العربية الموحدة أن هذا السرب الصغير استطاع أن ينفذ أكثر من ربع طلعات المقاتلات القاذفة في سوريا.. ولا يفوتنى في هذا المقام أن أذكر الدروس المستفادة من هذه الحرب.

لقد أثبتت هذه الحرب أن الإعداد الجيد لا بد وأن يأتى ثماره الجيدة لقد أعدت القوات الجوية واستوعبت دروس يونيو استيعابا تاما

وأعطت للقيادة المقام الأول في الإعداد واختارت لها الرجال الأكفاء الذين تميزوا بالجرأة والشجاعة في اتخاذ القرار.. أيضا كان للتدريب حظه الوافر من العناية، واتصفت القوات الجوية بالشجاعة في تولى هذا الجانب المهم، وأخيرا المعدة وهي الطائرة واستطاعت أيضا أن تطورها سواء بالإضافة أو التعديل، أضافت للميج 17 تسليح جديد وزودها بالقنابل والصواريخ، الطائرة سوخوى والميج 21 استطاعت أن تضيف لها مدى أطول وحمولة أكثر..

ثم هذا الإنسان المصرى العظيم.. العظيم بحق الذى هزمته الظروف في يونيو ولم يسمح له بقتال العدو.. الذى ألقى به عارا هو برئ منه احتمال كل هذه القسوة وكل هذا الظلم وأقسم على الثأر.. تحمل في التدريب أصعب الدروس وأقسى الظروف... كان يعد نفسه في الوقت الذى يتصدى فيه مشاغبات العدو الجوى الذى طالما اخترق دفاعاتنا الجوية وتصدى له طيارينا.. استمر في التدريب في الوقت الذى كانت فيه حرب الاستنزاف قائمة.

بعد أن دخلت هذه الحرب. اعترف أننى استفدت كثيرا.. لقد كنت قائد سرب وهذا في حد ذاته أقصى ما يصل إليه الطيار في تحقيق

مستواه، ولكنى تعلمت في الحرب كيف أتعامل مع وسائل الدفاع
الجوى.. تعلمت كيف أقاتل العدو الجوى الأكثر تفوقاً.. تعلمت
كيف أكتشف الأهداف وأتعامل معها بسرعة.. تعلمت كيف أبحث عن
الأهداف في ميدان المعركة والعدو الجوى يملأ سماءها للتصدي لنا..
تعلمت الكثير والكثير يضيق المجال هنا عن ذكرها الحمد لله نجحنا
في مهامنا ورفعنا رأس قواتنا الجوية ورأس بلدنا عالية.

أكتوبر 2013
اللواء طيار أ.ح.
محمد فكري الجندي
بالمعاش

أكتوبر 1973
مقدم طيار
محمد فكري الجندي
قائد السرب الخامس عشر
سوريا



مديراً لمعهد دراسات الحرب الجوية مع الوفد اليمني



الطالب فكري الجندي في كلية الطيران عام 1958



الطالب فكري الجندي في طابور العرض في تخرج كلية الطيران عام 1959



في زي الطيران الكامل