

تجربتي و حرب الخليج الأولى

أكروب تُفقد أحياءَ بَرِيقها

بدأت الحرب العراقية الإيرانية أو حرب الخليج الأولى وأطلق عليها العراقيون تسمية قادسية صدام رسمياً في الثاني والعشرون من سبتمبر ١٩٨١، والتي دامت ثماني سنوات دموية، إثر انطلاق موجات كبيرة من الطائرات الحربية العراقية وقصفها للكثير من المطارات والمواقع العسكرية المهمة في إيران، بهدف شل القدرة العسكرية للجيش، التي كانت بالأساس منهكة إثر التصفيات الكبيرة التي حصلت للجيش بعد الثورة الإيرانية، وكذلك بهدف تحييد القوة الجوية الإيرانية، على إثر الضربات الجوية العراقية قامت إيران مباشرة وكرد فعل بالإغارة على المواقع العسكرية والقواعد الجوية العراقية ومنها القاعدة التي كنت أعمل بها، وهي قاعدة تموز الجوية (الحبانية)، وكنت أعمل ضابط برتبة ملازم أول مهندس في وحدة الهندسة الخاصة بطائرات السوخوي ٢٢ الروسية الصنع، حين كانت الطائرات الإيرانية تحلق على ارتفاعات منخفضة بشكل غير معقول، بحيث أمكننا مشاهدة رأس قائد الطائرة المُغيرة من الأرض.

أتوقف قليلاً لأحدثكم باختصار عن تاريخ قاعدة الحبانية، التي تُعد من أقدم القواعد الجوية في العراق تمّ تحديثها وتوسيعها لاحقاً. بنى الإنجليز مطار ومعسكر الحبانية الذي يبعد مسافة ٧٠ كيلومتر غرب العاصمة بغداد بين مدينتي الفلوجة والرمادي إبان فترة احتلالهم للعراق، بعد أن اختاروا أفضل المواقع التي لا تبعد كثيراً عن العاصمة، وتتميز بموقع فريد بين نهر الفرات وضياف بحيرة الحبانية الذي يلتف كأفعى حول مطار الحبانية.

يتميز هذا المطار بمكان مثالي سواء فيما يتعلق بالدفاع عنه أو من ناحية جمال الطبيعة التي تحيطه، إذ تكثر الخضرة والمياه والتضاريس الأرضية المختلفة، أبدع المهندسون الإنجليز ببناء مرافق المطار ومنشئاتها ودور سكن الضباط والمراتب ودور استراحتهم، التي تميزت بالخضرة والأشجار وكثرة الحدائق الغناء فيها، استخدم الإنجليز السكان المحليين لأعمال خدمة الإنجليز من منتسبي المطار، كان المطار بشكل عام غاية كبيرة من الدقة والترتيب والجمال، المطار احتوى على مدرج بطول ثلاثة كيلومترات مع خط درج موازي له، كما تضمن عدة مخازن حديدية كبيرة لخزن الطائرات ومنشآت أخرى.

ولاحقاً ونظراً لتزايد الحاجة إلى مطار أكبر قامت الحكومة العراقية بعد عام ١٩٦٨ بإنشاء قاعدة متكاملة جديدة تقع أعلى الهضبة التي تطل مباشرة على ضفاف بحيرة الحبانية، حيث احتوى على مدرج أطول من سابقه يسمح بإقلاع وهبوط الطائرات القاصفة بعيدة المدى الروسية الصنع، من نوع توبوليف ١٦ و، ٢٢ وتضمن كذلك على العديد من الملاحي الكونكريتية لحماية الطائرات، والكثير من مقار الأسراب المقاتلة والقاصفة قريبة المدى، وكذلك منشآت كثيرة أخرى.

لأبد من الإشارة إلى أن علاقتي بالعاملين معي من الضباط والرتب الأدنى كنواب الضباط والعرفاء والجنود المكلفين كانت على أحسن ما يُرام، حيث ووفق سلوكي ومواصافاتي الشخصية التي أعتدّ بها؛ كانت تجمعني بهم علاقات عمل مبنية على الثقة والاحترام والمودة، ناهيك عن الالتزام الكامل بضوابط الخدمة العسكرية، وبذلك كنت أحقق بنجاح بالغ أهداف عملي، متلازماً مع بلوغ الحد الأعلى من العلاقات الإنسانية، لقد كانت المجموعة التي تعمل معي من أكفأ المتخصصين في عملهم، وطالما قدرت فيهم هذه الصفة وأكرمتهم لأجلها.

لغرض الاحتماء من قصف الغارات الجوية الإيرانية؛ قمنا بحفر خنادق شقية أرضية بعمق متر تحت سطح الأرض مباشرة، على الخطوط الفاصلة بين أوكار الطائرات وخط الطيران، في أول يوم من بدء العمليات الجوية وبُعِيد عودة طائرتنا المقاتلة من إيران؛ حصل وأن ذهبت إلى منصة مدفع رباعي مضاد للطائرات كانت قد نُصبت بالقرب من وحدتي وعلى مقربة من خط الطيران، بهدف الاطلاع عليها - رغم أنها خارج اختصاصي - والتحدث مع العاملين عليها، وفي اللحظة التي كنت فيها أهم بالجلوس خلف مقعد قيادة المنصة؛ إذا بصافرة الإنذار تطلق صفيها مُعلنة عن غارة إيرانية معادية، كنت قد جلستُ بالفعل خلف الرشاشة قبل أن أتمكن من معرفة طريقة عملها، وإذا بطائرة إيرانية تطير مباشرة فوق رؤوسنا بسرعة بطيئة وارتفاع منخفض جدًا، بحيث كنا نرى رأس الطيار.

لم يسنح لي الحظ الحصول على فرصة إسقاط هذه الطائرة التي أخذت تحلق لاحقًا، وكأنها تقوم بألعاب جوية فوق القاعدة دون خوف، بعد أن ألقت خزانات وقودها الإضافية، حينها اعتقد الكثيرون أن الدفاعات الجوية العراقية قد أسقطت الطائرة، وتم الإعلان عن ذلك في نشرات الأخبار بزهو كبير.

مرت بضعة أيام والحرب الشاملة بين العراق وإيران دائرة بشراسة ودون هوادة، كانت الغلبة فيها للجانب العراقي، إذ استطاع الجيش العراقي التوغل داخل الأراضي الإيرانية واستعادة بعض المناطق الحدودية التي احتلتها إيران سابقًا، ولكن الحرب الجوية الفعلية فيما يخص طائرات السوخوي ٢٢ التي أعمل عليها كانت تحدث في الجبهات الشمالية في قاعدة الحرية (كركوك) وقاعدة فرناس (الموصل)، وكذلك قاعدة الوحدة في البصرة جنوبًا.

بقيت في قاعدة الحبانية ولم أكن أؤدي سوى أعمال دعم بسيطة، لم أقتنع ولم أشأ أن أستمّر على هذه الحال، لاسيما وأن شُعلة الشعور الوطني على أوجها كانت قد طغت علي وتملكتني بالكامل، كما أن اندفاع وحماسة الشباب قد

طفحت على سلوكي وأثرت بي كثيرًا، هذا ما دفعني إلى الاتصال بأحد القياديين في قيادة القوة الجوية وإعلامه ورجاءه بقوة برغبتي الشديدة للتوجه إما شمالاً أو جنوباً حيث تدور العمليات الجوية، لغرض الالتحاق برفاق السلاح هناك، وكي أكون في قلب الحدث، وأن أشارك فعلياً في العمليات الجوية الجارية.

بعد لا أكثر من ساعة واحدة اتصل بي القائد ليُعلمني بالتوجه مع أفراد وحدتي الهندسية إلى قاعدة الوحدة الجوية (الشعبية سابقاً)، فوراً على إثرها بدأت باختيار أفضل ما لدي من النواب الضباط الفنيين، مع إجراء حملة سريعة لتهيئة المستلزمات الهندسية المطلوبة للعمل الميداني، وهذا تطلب مني الاتصال بقائد القاعدة للحصول على موافقته على تأمين طائرة هليكوبتر، لكي أستطيع إعادة المستلزمات الهندسية من مطار ثانوي قرب مدينة هيت غرب بغداد، كُنّا قد نقلناها إليه قبيل بدء العمليات الجوية، تحسباً لنزول اضطراري لطائرتنا هناك.

وفي أجواء المعركة المحتدمة؛ أفلعت بي الهليكوبتر ليلاً، والتي كادت أن ترتطم عند هبوطها بأرضية المطار الثانوي وتتحطم، لانعدام الرؤية بسبب تطاير الرمال الكثيفة، أو لقلة خبرة الطيار في مجال الطيران الليلي، ما أن عُدنا إلى قاعدة الحبانية مُحمّلين بالمستلزمات الهندسية؛ حتى حزمنا أمرنا بالتوجه إلى البصرة ليلاً، بواسطة عجلتين عسكريتين كبيرتين، وانطلقنا بكل سرعة نحو هدفنا.

صبيحة اليوم التالي اقتربنا من حزام مدينة البصرة الجميلة ومررنا بساحة سعد البصرية الشهيرة ومضينا غرباً حتى وصلنا إلى قاعدة الوحدة الجوية، لم تكن في القاعدة وحدة هندسة جوية مُتخصصة في طائرات السوخوي ٢٢، وكان قدومنا إليها وإسنادنا سرب المقاتلات فيها؛ بمثابة إنقاذ حقيقي لرفع موقف صلاحية الطائرات، وعلى فورنا بدأنا العمل، كان تواجدي مع مجموعتي الهندسية التي قَسمتها لاحقاً إلى مجاميع عمل صغيرة في أوكار حماية الطائرات

الكونكريتية التي تقع مباشرة على خط الطيران، واتخذنا هذا الموقع للاحتماء من ضربات الطائرات الإيرانية المُنْغِيرة وكذلك القصف المدفعي الإيراني لاحقاً.

سعى الطيارون العراقيون إلى التحليق على ارتفاعات منخفضة لتفادي رصد الدفاعات الجوية الإيرانية، ولكن وبسبب قلة خبرة الطيارين الحربية آنذاك التي كانت تجعلهم يدخلون في مجال تشظي رمايتهم، الأمر الذي يؤدي إلى حدوث أضرار جسيمة في جسم ومحركات طائراتهم، وهذا ما جعل عملنا مُضاعفاً، أنهك جُهدنا وأثر جداً على خزين المواد الاحتياطية للطائرات.

ما كانت الطائرات العراقية المُنْغِيرة تعود إلى أوكارها حتى نهرع مُسرعين لفحص محركاتها، التي غالباً ما كُنّا نجدها متضررة، الأمر الذي يتطلب تبديلها، نعم لقد قمت مع مجموعتي بتبديل العديد من محركات الطائرات المتضررة حيث بلغ عددها إلى أكثر من خمسة عشر محرك خلال أسبوعين لا أكثر، وهذا أدّى إلى صرف كامل خزين المحركات الموجود في مستودعات القوة الجوية وشحة غير متوقعة للمحركات الاحتياطية آنذاك، هذا تزامن مع عدم وصول محركات احتياطية جديدة من الاتحاد السوفيتي (سابقاً)، مما حدا بالقيادة إلى تغيير أوامر وتكتيكات الرمي للطيارين، لغرض تفادي دخول الطائرات في مجال تشظي رمايتهم وإصابة طائراتهم، من الجدير بالذكر أن عمليات تبديل المحركات كانت قبل الحرب تجري بشكل نادر جداً.

المثل الشائع يقول: "الضرورة أم الاختراع"، ولحاجتنا القصوى إلى محركات جديدة لتأمين نسبة صلاحية قصوى للطائرات؛ بغية استمرار زخم الطيران وإدامة السيادة الجوية للقوة الجوية العراقية على سماء المعركة في الجبهة الجنوبية، وخاصة إقليم البصرة؛ قمت بتجاوز بعض محدوديات الاستخدام المثبتة في الكتب الفنية، وأذكر هنا حالتين أولهما حينما قررت استخدام محرك ذو صلاحية خزن مُنتهية؛ حيث أن المحرك كان يُعتبر وفق التعليمات الفنية

مُنتهى الصلاحية ولا يجب تركيبه على الطائرة، وكان يُفترض أن يُرسل إلى الاتحاد السوفيتي لغرض إخضاعه إلى التصليح العام، بعد أن قمت بتركيبه على إحدى الطائرات وتشغيله ليلاً وفحصه عدة مرات والتحقق الكامل من صلاحيته، حينها أُنْتُت القيادة على قراري وأصدرت أوامرها بالسماح للطائرة بإجراء فحص جوي...

وحسب طلبي حُلقت الطائرة بقيادة أحد الطيارين العراقيين الماهرين، وبعد أن قام الطيار بإجراء الفحوصات الجوية المركزة عليها، كنت بانتظار لحظة هبوطه بلهفة شديدة، وطرت فرحاً حين علمت أن المحرك كان يعمل بشكل جيد وحسب المواصفات الهندسية المطلوبة دون أية ملاحظات أخرى.

الحالة الثانية وليست الأخيرة؛ كانت حين تضررت إحدى طائرتنا بواسطة الدفاعات الجوية الإيرانية الكثيفة حيث أصابت إحدى قذائفهم جسم الطائرة واخترقته، أصابت الجزء الخلفي للمحرك وأحدثت ثقباً فيه، مما استدعى إلى إخراج المحرك من الخدمة.

كنا بأمس الحاجة إلى زيادة نسبة صلاحية الطائرات في ظل شحة المحركات الاحتياطية، وتحديدًا المحركات، ومع إصراري وقراري الحازم أرسلت جزء المحرك المعطوب إلى معمل تصليح الطائرات الواقع في بغداد، وتم من قبلهم لحام الثقب وإعادة إلينا بالسرعة القصوى، قمت بتركيبه ثانية وفحصه لعدة مرات وبشكل مُركز لغرض التحقق من صلاحيته، بعدها قررت إعطاءه الصلاحية الكاملة للطيران، كان هذا خارج السياقات الهندسية والعملية المتبعة في العمل على الطائرات.

يُقال إن (الفنون جنون) وإذ كنت ضابطاً شاباً يافعاً مندفعاً عالي الهمة مُفعم بالوطنية، كنت أتحرق رغبة في الدفاع عن بلدي العراق، وصون شعبي من العدوان ونوايا الاحتلال، فلقد قمت ببيع بعض الأعمال التي كان لا يمكن لي أن أفعلها لو كنت أكثر نضجاً، ومنها أذكر حالتين مُتميزتين عن سواهما؛ أولهما

حين قامت طائرتان مُحملتان بحاويات النابالم الحارقة وهدفها حسب أوامر القيادة العسكرية العليا قصف وإحراق الغابات والنخيل، التي تجاوز خط الحدود الجنوبية الفاصلة بين البلدين، والتي كان يتحصن بها الجيش الإيراني ويستخدمها كقاعدة انطلاق لمهاجمة قطعاتنا العراقية، حلقت الطائرتان نوع سوخوي ٢٢ بقيادة أمهر الطيارين من سرب ١٠٩ تجاه أهدافها، وبعد مضي حوالي نصف ساعة هبطتا بعد أن عجز الطياران عن رمي حمولتهما، ولم يفلحا في تحقيق أهداف القيادة العسكرية المرسومة.

لقد كان وقت عصيب على جميع مُنتسبي القاعدة، وكذلك الحال على القيادة العسكرية العليا، التي انتظرت نتائج إيجابية لهذه الطلعة المهمة جداً، والتي لم تتحقق لسبب غير مفهوم للجميع، كما أن الهاجس الأمني كان قد حضر آنذاك بقوة، وتمحور حول احتمال عدم رغبة الطيارين طوعياً بعدم إلقاء حمولتهما قد أضفى أهمية كبرى للتحقيقات، لاسيما وحسب ما علمنا أن الرئيس صدام حسين بنفسه كان يتواجد في مقر القيادة العامة للقوات المسلحة آنذاك.

هبطت إحدى الطائرتين، وفي لحظة تماس عجالاتها بأرضية المدرج حدث أن انفصلت إحدى حاويات النابالم من الطائرة بسبب قوة الارتطام بالأرض، والتي أدت إلى تحطمها وانتشار مادة النابالم على المدرج واشتعالها، مما أدى إلى توقف مؤقت لعمل المدرج، ولكن والله الحمد أن الطائرة لم تتضرر ولم يصب الطيار بأي ضرر.

هرعنا على فورنا إلى خط الطيران وبدأنا بإطفاء حرائق النابالم وتجميع المتبقي منه في مكان بعيد عن خط الطيران، بغية إعادة تشغيل المدرج والسماح للطائرات بالتحليق والهبوط منه، كان عملنا هذا مُنافي تماماً لتوصيات السلامة الجوية، حيث كانت الطائرات تهبط بالقرب منا وبسرعتها العالية، ولم نكن نبالي إذا كانت تُشكل خطورة بالغة على أرواح العاملين.

ومن طرائف الأمور التي ما زلت أذكرها جيدًا وأضحك كثيرًا حين تطوف
كغيمات صغيرة في خيالي، ومنها في ذلك اليوم رغبت بشدة احتساء الخمر،
حيث مرت أسابيع دون أن أفرغ قطرة كحول في بدني، لذا أوصيت مسؤول
حانوت القاعدة الذي يتبضع يوميًا من مدينة البصرة الرائعة والتي تملأني
ذكرياتها الجميلة بأحلى الأحداث؛ أن يشتري لي زجاجة ويسكي أو عرق أو أي
نوع من أنواع الخمر، عاد خائبًا ولم يجلب لي أي شيء، كنت ذلك اليوم قد
عقدت عزمي وتحت أية ظروف على شرب أي شيء يحتوي نسبة من الكحول
يمكنه إسكاري وتخدير عقلي مؤقتًا، حتى وإن كان عطر كولونيا، كما التزمتُ
بالتعهد لزملائي الضابطين اللذين يُشاركانني غرفتي إن أقيم لهما حفل ساهر في
المساء بعد انتهاء العمليات الجوية، تتوجه زجاجة ويسكي اسكوتلندي.

فقدت أملِي في الحصول على زجاجة الويسكي، أو على الأقل العرق العراقي،
لذا استدعيت النائب ضابط مسؤول مستودع المواد الاحتياطية في وحدتنا، حيث
يتوفر كحول فني مُخصص للاستخدامات الفنية للطائرات، طلبت منه ملء
زجاجة نظيفة بالكحول والإتيان بها لي ففعل دون تردد، قلت في نفسي سوف
أضع كأس العرق هذه الليلة على رأسي وأجعل جميع سكان البصرة يرقصون
حوله.

هذا الكحول الفني يستخدم في منظومة تبريد رادار الطائرة، ويكون على نوعين
أحدهما سام قاتل ينقل شاربِه إلى الجحيم كما حصل مع بعض الخبراء الروس
سابقًا، والنوع الأخير طيب ورحيم ويرسل صاحبه إلى النعيم، فكيف لي معرفة
الصالح من الطالح منهما؟ وهنا ومضت في ذاكرتي شرارات أحداث حصلت
لي أثناء دراستي في الاتحاد السوفيتي مع الفنيين الروس، حيث علموني بذكاء
كيفية اختبار نوع الكحول، ذهبت إلى مطعم الضباط دخلت إلى المطبخ حكيت
مع الموظف المدني مسؤول المطبخ وطلبت منه حبتي بطاطا نيئة فأعطاني

فوراً، ابتعت قناني بيبسي كولا مع بضعة أنواع من المازات اللذيذة وبسرعة الصوت عدت إلى غرفتي.

بكفاءة مهندس ناجح، وبعزم لا يلين لتحقيق هدف سامي وهو الوصول إلى حالة تسامي على جراح حالة الحرب الزائلة والعودة إلى أصل الحياة، وكأنني أجري فحص على طائرة معطوبة؛ قمتُ بجعل كل بطاطا نصفين، وسكبت الكحول عليهما فلم يتغير لون البطاطا إلى اللون الأزرق، واحتفظتا بلونهما الأصفر الشفاف، ففرحت وكأنني انتصرت في الحرب، ولزيادة الاطمئنان كررت العملية مرة أخرى وحصلت على نفس النتيجة فزاد إحساسي بالنصر الحاسم المؤزر، فجأة سرت رعشة لذينة خفيفة في بدني طرباً، إذ أن فحصي أثبت تَوْاً صلاحية الكحول وأن زجاجة الكحول هذه ستذهب بي وبزملائي إلى جنان الخلد، شربنا تلك الليلة الرائعة سكرنا حتى الثمالة تحدثنا بشوق عن أهلنا وعن النساء بحنان محموم، نسينا همومنا، هجرنا قساوة الحرب وآلامها وأضعناهما خلف ظهورنا، عدنا إلى إنسانيتنا كبشر صالحين وانطلقنا إلى سماء صافية نقية.

فجر اليوم التالي وصلت لجنة التحقيق الخاصة قادمة من قيادة القوة الجوية مكونة من ضباط رفيعي الرتب والمرتبة إلى قاعدة الوحدة الجوية، لغرض تقصي الحقائق وكشف الخلل في عدم سقوط حاويات النابالم من الطائرات، وكنت أرافقهم منذ اللحظات الأولى كوني المهندس المختص في هذا النوع من الطائرات.

بدأت اللجنة عملها بفحص حمالات الحاويات وأقفال الإحكام للطائرة، وكذلك حمالات الحاويات، ولم يجدوا أي شيء شاذ فيها، فما كان مني أن أقترح عليهم أن نقوم بعملية فحص مُطابقة تماماً لما يحصل في الجو بعد رفع الطائرة على حوامل خاصة وتشغيل محرك الطائرة، وزيادة قوة الدفع، ومن ثم تجربة إطلاق حاويات النابالم منها.

إن فكرتي هذه كانت من أكبر أعمالي تهوّرًا وغير المحسوبة النتائج، والتي لا تخضع لأي من التعليمات الهندسية للطائرة، ولا لتعليمات سلامة الطيران وأمن الأشخاص قمت بها في حياتي، كانت اللجنة تنصت إلي باهتمام واحترام بالغين، ولقد وافقوا على تنفيذ فكرتي، وفعلاً تمّ لهم ذلك بعد أن تمّ ملء الحاويات بالماء والرمل بنفس وزن مادة النابالم تقريباً.

تربعت كقصور روسي في قمرة قيادة الطائرة، كبستُ على زر التشغيل، زارَ المحرك، أطلقت له العنان فانتفض كالمجنون، قمت برفع عجلات الهبوط التي تستند عليها الطائرة على الأرض، وجعلت الطائرة تستند كلياً على الحوامل الثلاث فقط وكأنها في وضع الطيران في الجو تماماً، دفعت قابض المحرك إلى ما قبل الدفع القصوي بقليل، هنا أخذت الطائرة بالاندفاع نحو الأمام، وفي هذه اللحظة قمت بعملية إطلاق الحاويات، في حين كان أعضاء لجنة التحقيق يتابعون الحدث بتركيز وحذر كبيرين، لم يحصل أي شيء ولم تُقذف الحاويات، قمت بتكرار محاولة الإطلاق ولم تتجح مرة أخرى، أعدنا الكرة مرات عديدة ولم تفلح العملية تماماً بعدها فقدنا الأمل، أنزلت عجلات الطائرة أطفأت المحرك وترجلت منها كمقاتل متخاذل لم يُنجز نصره.

اتخذت القيادة العسكرية العليا ذلك اليوم قرارها بإلغاء عملية القصف بالنابالم كلياً، بعد أن اقتنعت تماماً أن هناك خلل فني بحت وراء فشل عملية القصف، وهو بالتأكيد خارج عن إرادة الطيارين، وهذا يؤيد بشكل لا يقبل الشك عدم مسؤولية الطيارين في إفشال مهمة القصف.

نعم لقد شاركت فعلياً بمهمة إبعاد الشبهة الأمنية، وتبرئة صديقي الطيارين الماهرين، وإنقاذ سمعتهم، حيث كان الأمر يمكن أن يُعتبر خيانة عظمى تأتي على حياتهما وحتى حياة عائلتهما، لقد كان يُمكن للطائرة التي قمت بتشغيلها وفحصها بهذه الطريقة غير المألوفة في عالم الطيران أن تنتهي بكارثة محتملة كبيرة، وذلك في حال سقوط الطائرة عن محاملها وانفجارها وإصابة جميع

الأشخاص في الوكر التي كانت تربض فيه، ولكن الله تعالى كان دومًا وما يزال يقف إلى جانبي في الصعاب، يحفظني، يقيني كل أنواع الشرور، إذ أنه سبحانه وفي عليه يعلم جيدًا بنواياي الصادقة.

أحداث كثيرة حصلت معي أثناء الحرب وأذكر منها ما حصل لي في قاعدة علي بن أبي طالب الجوية في الناصرية، حين تمّ إرسالها إليها عام ١٩٨٦، وبعد أن انحدر موقف صلاحية الطائرات نوع السوخوي ٢٢ هناك وتعسر إصلاح الطائرات العاطلة، كنت حينها أعمل في قاعدة البكر الجوية التي تقع قرب مدينة بلد شمال بغداد، حين صدرت لي أوامر قيادة القوة الجوية باعتباري مهندس ذو خبرة مُتخصص في هذا النوع من الطائرات، بالتوجه إلى الناصرية لمدة أيام معدودة لدراسة الموقف الهندسي والوقوف على أسباب تردي صلاحية الطائرات، وعدم قدرة الكادر الهندسي هناك على تصليح الطائرات، لرفع صلاحية الطائرات المقاتلة كي تستطيع التحليق والطيران لتنفيذ الواجبات القتالية التي تصدرها القيادة العامة للقوات المسلحة.

تركت زوجتي في قاعدة البكر مع ابني البكر الصغير وابنتي حديثة الولادة وهي مريضة، والتي جاءت تواء بولادة مبكرة، وانطلقت بسيارتي الشخصية بهمة مواطن عراقي غيور يعشق كل ذرة تراب من بلده، ويذود عن حياضه لأخر قطرة في دمه نحو الناصرية وبدأت عملي فور وصولي.

ما أن أطلعت على الموقف القتالي للطائرات وكيفية سير عمليات التصليح والإدامة؛ حتى تبلورت في عقلي فورًا أسباب تردي أعمال التصليح والصيانة التي تكمن في سر انخفاض صلاحية وجهازية الطائرات للقتال، قمتُ بتشخيص الخلل وأطلعتُ قائد السرب هناك، وكان الطيار (م.م)، الذي بدوره أخبر قائد القاعدة العميد الطيارة الركن (الموصلي) بالأمر، كنت على اتصال دائم بالضابط المسؤول في قيادة القوة الجوية وهو المقدم (ع.ع)، الذي وعدني أن تكون فترة مهمتي لعدة أيام فقط، رجاني قائد السرب الطيار (م.م) أن أكتب

تقرير مفصل عن الأسباب، وأن أدرج حلولي ومقترحاتي للمعضلة، ففعلت بكل طيب خاطر حيث نقله مباشرة إلى قائد القاعدة.

قام قائد القاعدة الموصلي الأصل بإرسال تقريرتي إلى مديرتي الحركات والعمليات في قيادة القوة الجوية، وطالبهما بإبائني في القاعدة، رغم صدور قرار نقلي من قاعدة البكر الجوية إلى معمل تصليح المحركات النفائة الجوية في التاجي في بغداد.

تمر الأيام وصلاحيه الطائرات آخذة بالارتفاع البين، يرتاح قائد السرب والقاعدة وكذلك مسؤولي القيادة جميعهم ولكن لا أحد منهم يوافق على عودتي إلى وحدتي الأصلية، حتى هذا ضابط القيادة (ع.ع) الذي وعدني كان قد انقلب عليّ ونكر وعده، مما اضطرني إلى أن أنهره بقوة عبر مكالمه هاتفية وهذا ما أساء في وضعي أكثر.

ساعني الوضع بالكامل، إذ شعرت أنه قد تمت التضحية بي من دون جميع المهندسين الآخرين بسبب كفاءتي وإخلاصي في عملي، دون أن تكلف قيادة القوة الجوية نفسها في إرسال مهندس آخر يكمل المهمة، بعد أن شخصت المشكلة وأصلحت أضرارها بالكامل.

أول إجازة لي عدتُ إلى بغداد حين كانت زوجتي مع أولادي ما تزال في بيت أهلها، كنت مُشتاق جداً ومثلهف لرؤية ابني زيد وابنتي الحديثة الولادة التي تركتها وهي مريضة جداً، لم أستطع التعرف عليها إذ تحسنت صحتها خلال أسبوعين فقط، وكبرت واستدار وجهها وأصبح كالقمر المنير، لذا لم أستطع تمييزها عن الأطفال الآخرين مما أحدث عليّ حينها فصلاً فكاهاً نذكره بدهشة بالغة حتى الآن.

تمر أسابيع وشهور دون تغيير رغم محاولاتي الرسمية الحثيثة في العودة التي تتكسر على صلابه موقف قائد القاعدة ومطالباته القوية في إبائني، في زيارتي

إلى قيادة القوة الجوية استطعت الحصول على وثائق قرار نقلي إلى التاجي، والصادر من إدارة الضباط، حيث جلبته معي وسلمته إلى مقر قاعدة علي، وهذا أيضًا لم يحدث أي تغيير، كررت المحاولة عدة مرات دون نتيجة تذكر، يأسيت وتأقلمت على الوضع السيء ورسخت في بالي فكرة واحدة هي أن في هذا البلد يتم استغلال المواطن الصالح والإنسان الوطني والشخص المبدع أبشع استغلال، في حين يجلس الشخص الغبي والمهمل متربعًا على عرش الراحة والاستقرار.

استمر هذا الحال البائس حتى صدور أمر يقضي بنقل قائد القاعدة الموصلية، وقدم العميد الطيار الركن مزاحم الحسن ابن عم رئيس النظام السابق صدام حسين، السعادة لا تأتي دون ثمن وعليّ ألا أذعن للمحتوم، وما أن بدأ القائد الجديد عمله في القاعدة حتى كتبت رسالة في طلب مقابلته شخصيًا.

فصل الشتاء البرد قارس رغم سطوع الشمس الدافئة، الحرب مستمرة بعنف لا مثيل له والمعارك على الجبهات تستعر راحا بقوة، عمليات القصف الجوية على أوجها، الطائرات العراقية تبسط سيادتها المطلقة على أجواء الحرب حتى تكاد تحسم المعارك الأرضية جميعها.

العالم كله يُساند صدام في حربه ضد الخميني، دولاً وحكومات وشركات ودوائر استخبارات تدعم العراق، عشرة بالمائة من المنتج الحربي العالمي يأتي إلى صدام حيث أخذت طائرات الحمولة التي تنقل أسلحة وقنابل وصواريخ تهبط مباشرة في قاعدتنا في الناصرية كي توصل الذخائر بسرعة أكبر، كي يتم تحميلها على طائراتنا ورميها على الإيرانيين دون تأخير، أحياناً تتوقف العمليات الجوية بسبب سوء الأحوال الجوية وتردي مدى الرؤية لدى الطيارين، عناصر التصنيع العسكري المسؤولون عن الأسلحة الكيماوية يزاولون عملهم بسرية فائقة، الطائرات وحسب أوامر القيادة العامة للقوات المسلحة تحلق نحو

أهدافها في إيران كي تسحق أرواح الشباب الذي يرسلون بالآلاف إلى جبهات القتال دون حساب أو تعداد.

دخلتُ إلى مكتب قائد القاعدة الجديد ابن عم الرئيس، كان رجل متواضع استقبلني مُبتسمًا وطلب مني الجلوس، ما أن استقرت في مقعدي ونظرت إلى وجهه حتى تراءت لي لحظة مصافحتي لابن عمه قبيل ابتداء الحرب، كان الشبه بينهما واضح كما هي الثقة العالية بالنفس. طلب مني تفسير لسبب مقابلتي له فما كان مني فجأة ودون مقدمات أن قلت له:

- يا سيدي أنا أعرف من تكون لذا سوف أقولها لك بصراحة مطلقة كي تطلعوا على حقائق الأمور، في هذا البلد هل يجب أن يعامل الشخص الذي يعمل بجد وبضمير وإخلاص ووطنية عالية، هل يجب أن تتم معاملته بشكل سيء بينما الشخص غير الكفاء لا يعاني في حياته وعمله من أية معوقات أو مشاكل؟

فأجابني وعيونه ترسلُ توهج يدل على الرضا والقبول قائلاً:
- أنا أتفق معك، لا يجب أن يعامل أي وطني بهذا الشكل، ولكن دعني أسألك ما الموضوع وما المشكلة؟

- يا سيدي لقد عوملت بطريقة سيئة، وبشكل غير إنساني بالمرّة حين أرسلت من قاعدتي إلى هنا بواجب لمدة أيام معدود، لتزويد القاعدة والعاملين فيها بالاستشارة الهندسية اللازمة لغرض رفع صلاحية الطائرات وتشخيص علة تلكؤ تصليح الطائرات في القاعدة، وها أنا أقبع لأكثر من ثمانية أشهر كاملة رغم صدور أمر نقلي من مديرية إدارة الضباط إلى معمل محركات في التاجي، هل ترضى قيادة البلد وقائدها بهذا الحال؟

قائد القاعدة مزاحم:

- طبعًا لا...

وحال ما أحسستُ بتجاوبه الكامل معي أضفت:

- يا سيدي هل تريدون أن أنصح الضباط المهندسين الأقل رتبة أو الجدد ألا يكونوا على كفاءة، ألا يعملوا بجد وإخلاص كي لا يقعوا في نفس المأزق وقلة الراحة هذه التي أعانيها؟ هل هذا ما تريد القيادة؟ لا سيما وأنا أشعر أن حيفاً كبيراً قد وقع عليّ بسبب كفاءتي وعملي الجاد المخلص؟

قائد القاعدة مزاحم يبتسم كي يزيل عني هموم الشعور بالظلم ويقول:
- طبعاً لا...

- سيدي تفضل هذا قرار نقلي إلى معمل تصليح المحركات في التاجي، تفضل اقرأه وقرأ تاريخ إصداره...

تطلع بأمر نقلي باهتمام بالغ وأضاف:

- لا تهتم كثيراً، سوف تتسلم كتاب نقلك اليوم والآن تحديداً، اطمئن ولا تنزعج بقوة عزيزي مقدم عباس، فالدولة لا تقبل بمثل هذه التصرفات التي حصلت لك والتي نتيجتها لا تخدم العمل في الجيش أو القوة الجوية.

ضغط قائد القاعدة على جرس خاص كي يدخل المقدم ضابط ركنه، قال له أن يُكمل كتاب نقلي إلى وحدتي فوراً... شكرته كثيراً، أخذت كتاب نقلي غير مصدق ما حصل لي، كان الجو رصاصياً غائماً بكثافة، إلا أنني لم أستطع مقاومة رغبتي بترك هذه القاعدة إلى الأبد حتى وإن كان مساء ماطر بقوة، لذا أطلقت العنان لسيارتي مُتجهاً نحو بغداد ولم أعد إليها أبداً.

حادثه طريفة وخطيرة أخرى حصلت حين استأجر العراق عدد محدود من الطائرات الفرنسية نوع (سوبر إنتدار) القادرة على حمل صواريخ من نوع (أسكوسيت) المضادة للسفن والبواخر، قامت هذه الطائرات بالعمل من قاعدة الوحدة الجوية في البصرة حيث كنت أعمل، وأخذت تضرب أهدافها البحرية بكل دقة واقتدار مُحققة نتائج باهرة مما أحدث خلل كبير في عمليات تصدير

النفط الإيراني الذي كان يُصدر من خلال الخليج العربي، وأربك قدرة حركة السفن والبواخر الإيرانية كثيرًا.

كان الأمن العراقي في القاعدة قد تكتم على هذه الطائرات بشكل غير مسبوق كي لا يعلم الإيرانيون بمكانها، فيسعون للإغارة على القاعدة وتدمير الطائرات، كما قام بتأمين حماية كثيفة وقوية جدًا لها، بحيث كانت عجلات الأمن نوع بيك أب تسير بسرعة هائلة مُخلفة عاصفة من التراب على جانبي هذه الطائرات أثناء تسارعها على الأرض ولغاية تحليقها إلى السماء متجهة نحو أهدافها الإيرانية الموجودة في عرض البحر.

كان الأمن صارمًا في هذا الموضوع حتى أنه لم يسمح لأي شخص وحتى لي شخصيًا التقرب من طائرات السوبر أيتندار، عند محاولتي مشاهدتها عن قرب، كان لي قريب اسمه (ف) يسكن مدينة البصرة، لم يكن يتصل بي إطلاقًا على هاتف القاعدة، وإنما كنا نكتفي باللقاءات في المدينة عند خروجنا للتمتع في أجواء نوادي البصرة الليلة الرائعة. مساءً وحين حل الظلام وخيم السكون على الكون بعد أن هدأت أرضية مدرج القاعدة من ضغط عجلات وهدير الطائرات، رن جرس هاتف مكتبي واقتحم عليّ هدوئي، بينما كنت أهم بتغيير زيي العسكري بغية الذهاب إلى نادي الضباط في البصرة لتناول عشاء المشويات اللذيذ مع احتساء بضع زجاجات من البيرة الطيبة المذاق، قطع (ف) عليّ كل هذا باتصاله الذي بدأه قائلاً:

- أهلاً عزيزي عباس كيفك إن شاء الله بخير؟

لم أكد أجيبه على سؤاله حتى بادر:

- وكيف طائرات السوبر أيتندار عندكم؟ أنا أعرف أنها موجودة في قاعدتكم وتطير منها؟ هل شاهدتها كيف هي؟

لم ينقطع عن إطلاق آلاف الأسئلة نحوي، حاولت بقوة أن أحرف الموضوع في اتجاه آخر فسألته عن أخباره وأحوال الأهل، إلا أنه كان مصرًا على الاستمرار

في موضوع الطائرات المحذور جدًا، الجميع يعلم أن جميع خطوط الهاتف في العراق وقت النظام السابق كانت مراقبة، إلا أن الخطوط العسكرية كانت مراقبة بشكل دائم ومركز، وهذا يعني أن المكالمات بأكملها كانت قد سُمعت وتم تسجيلها بالكامل، لقد كنت في غنى عن أية مساعلة أمنية جديدة، أنا أتكأ في حديثي وهو مستمر بعفوية الشباب، فما كان مني إلا أن أضع سماعة الهاتف وأنهى المحادثة وبهذا أنهيت الموضوع.

لم تمر سوى أيام حتى التقيته، كلمته، عاتبته بهدوء وشرحت له خطورة التحدث في مثل هذه المواضيع على هاتف عسكري، فهم الموضوع ووعدني بعدم تكرار ذلك، وهذا ما أصبح سابقة طريفة نتندر بها حين تضرب الخمرة في رؤوسنا في الليالي الملاح ونضحك عليها كثيرًا.