

الفصل الأول فى ظلال الاحتلال

السياسة المصرية فى ظلال الاحتلال البريطانى قبل معاهدة ١٩٣٦
وأثرها على نشأة القوة الجوية المصرية
(١٩٢٢ - ١٩٣٦)

أولاً: الأوضاع السياسية المصرية قبل تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢:

منذ الاحتلال البريطانى لمصر عام ١٨٨٢ وحتى معاهدة ١٩٣٦، كانت السياسة المصرية تدور حول محور واحد، هو التخلص من الاحتلال البريطانى، وإن تفاوتت سمات هذه السياسة تجاه الاحتلال تبعاً لضعف أو نمو تيار الحركة الوطنية فى مصر. فنجد أنه فى سنوات الاحتلال الأولى، انحسر المد الوطنى على أثر هزيمة العرابيين، وممارسات سلطات الاحتلال - التى سبق استعراضها فى تمهيد هذا البحث - وتولّى الحكم نظارات ضعيفة استسلمت لسلطات الاحتلال ونصائحها الملزمة، كشرط لبقائها فى الحكم^(١). ومع تولى الخديو عباس حلمى الثانى الحكم عام ١٨٩٢، بدأ مدُّ الحركة الوطنية مرة أخرى، إلا أنها لم تكن من القوة التى تجعلها تقف فى وجه سلطات الاحتلال والحكومات المؤتمرة بأمرها، خاصة وقد اختلفت نظرة الحزبين اللذين كانا يمثلان التيار الوطنى حينذاك - الحزب الوطنى وحزب الأمة - تجاه سلطات الاحتلال البريطانى. فالحزب الوطنى كان ينظر إلى القضية المصرية على أنها مسألة دولية، ويتشبث بعلاقة مصر بالدولة العثمانية، كما كان يرى الاستعانة بالدول الأوروبية لإكراه بريطانيا على الجلاء، مع رفض الاتصال بسلطات الاحتلال أو التعاون معها^(١).

(١) أبو النور: المرجع المشار إليه، ص ٢٣، ٢٨.

أما حزب الأمة، فقد رفع لواء القومية المصرية بعيدا عن السيادة العثمانية، كما كان يرى أن الاحتلال البريطاني هو حالة تعكس ضعف الأمة وتخلفها. وأن ارتقاء الأمة سيؤدي بالضرورة إلى زوال الاحتلال. ومن ثم، كان يطالب بدستور يتيح للفئات التي يمثلها (طبقة الأعيان وكبار الملاك والمفكرين) بالاشتراك في الحكم مع السلطين القائمتين - الشرعية التي يمثلها الخديو، والفعلية التي يمثلها المعتمد البريطاني^(٢).

وقد انعكست سياسة الحزبين على نظرة سلطات الاحتلال إلى كل منهما. فبينما رحبت سلطات الاحتلال بزعماء حزب الأمة ووصفتهم بالاعتدال، فإنها قامت بمطاردة زعماء الحزب الوطني ووصفتهم بالتطرف^(٣). ونتيجة لسياسة الحزبين فقد ظل الحزب الوطني خارج الحكم، بينما نجح في التسلل إليه بعض الساسة من الذين يعتقدون فلسفة حزب الأمة في ذلك الوقت، مثل سعد زغلول وعبد الخالق ثروت^(٤).

وقد ساعد نشوب الحرب العالمية الأولى وفرض الحماية البريطانية على مصر، وعزل الخديو عباس حلمي الثاني على إضعاف موقف وزارة حسين رشدي في مواجهة سياسة الاستغلال البشعة التي مارستها سلطات الاحتلال تجاه مصر عامة وجيشها بصفة خاصة إبان تلك الحرب، حيث جُنِّدت كل إمكانات مصر وجيشها لتحقيق مصالحها الاستعمارية^(٥).

إلا أنه بانتهاء الحرب العالمية الأولى وقيام ثورة ١٩١٩ - كذروة للمد الوطني - وظهور قيادة وطنية جديدة، تمثلت في قيادة الوفد المصري، التي كانت تستمد قوتها من تمثيلها للشعب وتأييده لها، فإن السياسة التي اتبعتها هذه القيادة اتَّسمت بالوطنية والتشدد طوال المفاوضات التي دارت بينها وبين الجانب البريطاني، خلال عامي ١٩٢٠، ١٩٢١.

(١) عبد العظيم رمضان، تطور الحركة الوطنية في مصر ١٩١٨ - ١٩٣٦ (ط ٢: القاهرة: مكتبة مدبولي، ١٩٨٣)، ص ٣٥.

(٢) نفس المرجع، ص ٤٢ - ٤٣.

(٣) نفس المرجع، ص ٤١ - ٤٤.

(٤) أحمد زكريا الشلق، حزب الأمة ونوره في السياسة المصرية (ط ١: القاهرة: دار المعارف، ١٩٧٩)، ص ١١٨ - ١٢٠.

(٥) د. لطيفة محمد سالم، مصر في الحرب العالمية الأولى (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٤)، ص ١٧ وما بعدها.

فخلال مفاوضات سعد - ملنر، كان الجانب البريطاني مُصرّاً على بقاء الحماية بصورة مُقنّعة وبشكل دائم، تحت ستار التحالف مع مصر، والتعهد بضمان سلامة أراضيها واستقلالها، بينما كان الوفد يرى أن تتعهد بريطانيا بالمساعدة فقط في الدفاع عن مصر ضد أى اعتداء خارجي، انطلاقاً من قناعته بأن الدفاع عن مصر هو مسئولية جيشها الوطني أساساً، أما دور القوات البريطانية فيكون قاصراً على معاونة هذا الجيش في الدفاع عن مصر وقت الحرب فقط. وعلى ذلك، فلا حاجة لوجود القوات البريطانية في مصر وقت السلم.

وعندما وضح للوفد أن الجانب البريطاني لن يتردد في قطع المفاوضات لو أُصر على سحب القوات البريطانية من مصر، فإنه وافق في النهاية على بقاء هذه القوات، بشرط ألا تكون لها صفة الحماية أو جيش احتلال أو قوة لحفظ النظام - كما كان يهدف الجانب البريطاني - ويكون بقاء تلك القوات بمنطقة قناة السويس لمدة عشر سنوات يجري التفاوض بعدها، لتحديد مدى الحاجة إلى بقائها. ومعنى ذلك - على حد قول الدكتور عبد العظيم رمضان^(١) - أن الوفد كان يفترض تقوية الجيش المصري في خلال العشر سنوات التالية لتوقيع المعاهدة، على نحو يُغنى عن وجود القوات البريطانية.

وعندما بدأت مفاوضات عدلي - كيرزن - بعد انشقاق الوفد وخلافه على مشروع ملنر - كانت القوة العسكرية البريطانية، وأهداف وجودها في مصر، وعلاقة ذلك بالجيش المصري، من الصخور الصلبة التي تحطمت عليها أيضاً تلك المفاوضات.

فبعد أن قبل "ملنر" في مفاوضاته مع سعد زغلول، أن يكون الغرض من وجود هذه القوة هو حماية المواصلات البريطانية فقط، فإن "كيرزن" أضاف ثلاثة أغراض أخرى هي^(٢):

(١) مساعدة مصر في الدفاع عن سلامة الحدود المصرية من أى اعتداء خارجي، إذا دعت الحاجة.

(٢) حماية المصالح الأجنبية.

(٢) مساعدة الحكومة المصرية في قمع الفتن الخطيرة، وحفظ النظام، إذا دعت الحاجة لذلك.

(١) رمضان، الجيش المصري في السياسة، ص ١٤١ - ١٤٢.

(٢) نفس المرجع، ص ١٤٣ - ١٤٤.

ولتحقيق هذه الأغراض رأى كيرزن أن تتمركز هذه القوات فى أى مكان فى مصر، ولأى زمان. وقد علل كيرزن تمسكه بهذه الأغراض، باضطرابات الاسكندرية فى شهر مايو ١٩٢١، والتي أدت إلى تدخل القوات البريطانية لحفظ النظام بطلب من الحكومة المصرية، فضلاً عن اعتقاده بأنه لا يُنتظر أن يكون لمصر جيش كبير، لأن ذلك كثير النفقات، ويحتاج لفترة إعداد طويلة^(١).

إلا أن عدلى يَكُن كان يرى أن تدخل القوات البريطانية فى الشؤون الداخلية لمصر هادم للاستقلال، وأن وجودها فى مصر حال دون تنظيم الجيش المصرى وتقويته. وأن ذلك الجيش يمكن أن يقوم بدوره سواء فى الدفاع عن بلاده ضد أى تهديد خارجى أو لحماية النظام والأمن الداخلى لو تم إعداده لهذا الغرض^(٢).

ولما كان معارضه كيرزن على عدلى يَكُن وتمسك به، أقل مما جاء فى مشروع ملنر - والذى اختلفت عليه قيادة الوفد - فلم يَكُن مقبولاً بطبيعة الحال من عدلى وزملائه. وعلى ذلك، انتهى بالفشل الدور الثانى للمفاوضات المصرية - البريطانية، بعد أن وضع للحكومة البريطانية أن قيادات الوفد - الباقية أو المنشقة لن تقبل بأقل من إسقاط الحماية البريطانية عن مصر واستقلالها، وتقليص دور القوات البريطانية بها فى حماية خطوط المواصلات البريطانية ومعاونة الجيش المصرى فى الدفاع عن حدود بلاده. الأمر الذى كان يعنى بطبيعة الحال السماح بتقوية الجيش المصرى إلى الدرجة التى تمكنه من القيام بهذه المهام، وهو ما كان يتعارض مع أهداف السياسة البريطانية فى استمرار السيطرة على مصر وجيشها.

وتحت ضغط التيار الوطنى الدافق والأزمة الوزارية التى واجهتها سلطات الاحتلال والقصر بعد استقالة عدلى يَكُن - على أثر فشل المفاوضات ونفى سعد زغلول - اضطرت الحكومة البريطانية تحت إلحاح مندوبيها السامى فى مصر إلى القبول بحل وسط، يحقق لها أهدافها الرئيسية ويعطى لمصر قدراً من الاستقلال فى الوقت نفسه، دون الحاجة إلى عقد معاهدة رفض الوفد والسياسيون المنشقون توقيعها. وقد تمثل هذا الحل فى تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢، الذى أعلنته السلطات البريطانية من جانب واحد بعد مفاوضات استمرت أكثر

(١) نفس المرجع، ١٤٤.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

من شهرين، مع كل من عدلى يكن وعبد الخالق ثروت، وانتهت بقبول الأخير تشكيل الوزارة على ضوء ماجاء بالتصريح الذى ساهم فى إصداره، والذى نص على انتهاء الحماية البريطانية على مصر، واعتبارها دولةً مستقلةً ذات سيادة. وإلغاء الأحكام العرفية فور إصدار قانون التضمينات^(١). كما نص التصريح على تولى الحكومة البريطانية للمسائل المتعلقة بين الجانبين إلى أن يتم الاتفاق بشأنها^(٢).

وقد تلخصت هذه المسائل - والتي عرفت بالتحفظات الأربعة - فيما يلى:

- (١) تأمين مواصلات الاله براطورية البريطانية فى مصر.
- (٢) الدفاع عن مصر من كل اعتداء أو تدخل خارجى.
- (٣) حماية المصالح الأجنبية فى مصر وحماية الأقليات.
- (٤) السودان.

من هذا الاستعراض السابق للسياسة البريطانية فى مصر، والأوضاع السياسية المصرية قبل تصريح ٢٨ فبراير، نرى أن المناخ الذى ساد مصر والظروف السياسية التى مرت بها البلاد، لم تكن لتسمح بإنشاء قوة عسكرية جديدة، فى الوقت الذى تقوم فيه سلطات الاحتلال بتقليم أظافر الجيش المصرى، خاصة بعد انتصارها فى الحرب العالمية الأولى.

ثانياً: أثر السياسة المصرية فى ظل تصريح ٢٨ فبراير وأثرها على إنشاء القوة الجوية المصرية:

١ - فى أعقاب تصريح ٢٨ فبراير:

كان تصريح ٢٨ فبراير نقطة تحول فى تاريخ القوة الجوية المصرية. حيث أدى هذا التصريح - الذى رفضه الوفد وقبله عبد الخالق ثروت - إلى توفير مناخ أفضل لبحث إنشاء قوة جوية مصرية. حيث كان اعتراف بريطانيا باستقلال مصر - وإن كان استقلالاً منقوصاً -

(١) قانون التضمينات هو القانون الذى طلبت بريطانيا من الحكومة المصرية إصداره، والذى يتم بموجبه إقرار الاجراءات العسكرية التى اتخذت باسم السلطة العسكرية فى مصر.

(٢) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩١٨ - ١٩٣٦، ص ٣٥٧ - ٣٦٠.

بموجب تصريح ٢٨ فبراير، يسمح للحكومة المصرية بقدر محدود من حرية الحركة لتطوير الجيش المصرى، مادام ذلك لايشكل تهديدا للقوات البريطانية فى مصر. كما كان قبول بعض السياسة المعتدلين الحكم على أساس تصريح ٢٨ فبراير، دافعا للسلطات البريطانية لمساندة هذه الحكومات وتدعيم مركزها بكل الوسائل فى مواجهة المعارضة التى تلقاها من جانب الوفد.

وعلى ذلك، كان طبيعياً أن تحاول وزارة عبد الخالق ثروت - فى ظل الصلاحيات التى أعطاها لها تصريح ٢٨ فبراير - استرداد السيطرة المصرية على أجهزة الدولة، وتقليل النفوذ البريطانى فى الجيش بشكل تدريجى. فبدأت فى تنفيذ سياسة حذرة لإيقاف تعيين أى قيادات إدارية أو عسكرية بريطانية جديدة، وتعيين المصريين فى المناصب التى تخلو من الأجانب^(١).

إلا أنه من ناحية أخرى فإن قبول عبد الخالق ثروت لتصريح ٢٨ فبراير وتحفظاته الأربعة، كان يعنى قبوله لسياسة بريطانيا الدفاعية فى مصر والسودان، وكذا سياستها تجاه الجيش المصرى، والتى كانت من النقاط التى تحطمت على صخرتها المفاوضات المصرية - البريطانية منذ عام ١٩٢٠. فالجيش المصرى فى تلك المفاوضات كان يرتبط بأهم نقطتين هما^(٢):

(١) إنهاء الاحتلال العسكرى البريطانى لمصر.

(٢) مسئولية الدفاع عن البلاد.

ولما كانت التحفظات الأربعة التى اشتمل عليها تصريح ٢٨ فبراير تسمح ببقاء قوات الاحتلال بحجة تأمين مواصلات الامبراطورية البريطانية، كما تعطىها مسئولية الدفاع عن مصر والسودان، فإنها تكون قد حرمت الجيش المصرى من مبرر وجوده.

ومن ثم، فإن قبول عبد الخالق ثروت لتصريح ٢٨ فبراير كان يعنى ضمنا قبوله لاستمرار إلغاء الدور الأساسى للجيش المصرى، وقصر ذلك الدور على أعمال التأمين الداخلية، وهو مارفضه كل من سعد زغلول وعدلى يكن فى مفاوضاتهما السابقة مع السلطات البريطانية. وكان ذلك منطقياً مع سياسة عبد الخالق ثروت الذى ينتمى إلى زُمرة السياسيين المعتدلين

(١) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ١٥٠ - نفس المؤلف، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩١٨ - ١٩٣٦، ص ٤٢٨.

(٢) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ١٤٠.

الذين ساهموا في إصدار تصريح ٢٨ فبراير، والذين كانوا يرون أن السيادة المنقوصة خير من الحماية.

وقد انعكست هذه السياسة على دور القوة الجوية المصرية عندما بحثت وزارة عبد الخالق ثروت في نوفمبر ١٩٢٢، إنشاء قوة جوية صغيرة من رفين، كل من ست طائرات، يتمركز أحدهما في العريش والآخر في السلوم، بغرض القيام بأعمال الدوريات على الحدود المصرية الشرقية والغربية لمقاومة أعمال التهريب^(١).

أى أن دور هذه القوة كان سيصبح قاصراً على الأعمال البوليسية على الحدود المصرية، وهو عين ما كانت تهدف إليه السياسة البريطانية تجاه الجيش المصرى.

ولما كانت الحكومة البريطانية ترى أن كلاً من وزارتي عبد الخالق ثروت ومحمد توفيق نسيم - التي خلفتها في ٢٠ نوفمبر ١٩٢٢ - من الوزارات المعتدلة التي تولت الحكم على أساس تصريح ٢٨ فبراير، فقد بدت راغبة في تقديم المعاونة لهما. ومن ثم، كان رد السلطات البريطانية إيجابياً تجاه فكرة إنشاء هذه القوة الجوية الصغيرة، كأحد أسلحة الجيش المصرى، حيث كان إنشاء مثل هذه القوة - للغرض الذى حددته الحكومة المصرية - لا يتعارض مع السياسة البريطانية تجاه الجيش المصرى، بل إنه كان يخدمها.

فعندما أرسل قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط خطابه إلى وزارة الطيران البريطانية في ديسمبر ١٩٢٢، يخطرأها فيه بأن الحكومة المصرية تبحث إنشاء قوة جوية صغيرة - موضحاً غرضها ومكان عملها - ويسألها الرأى حيال ذلك، نجده يضمنُ خطابه توصيات إيجابية بقبول الفكر، مع ضرورة قيام بريطانيا بتسليح وتدريب القوة على نفقة الحكومة المصرية، وعدم ترك ذلك الأمر لأية دولة أوروبية أخرى حتى تبقى مصر معتمدة على بريطانيا^(٢).

كما لا ينسى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط أن يؤمن قوات الاحتلال من الخطورة التي قد تنشأ من امتلاك مصر لهذه القوة الجوية المتواضعة، والتي لا تزيد عن ثمانى طائرات. فيوصى في خطابه المشار إليه، بأنه فى حالة موافقة الوزارة البريطانية على إمداد مصر بالاحتياجات اللازمة لتكوين هذه القوة فإنه يرى: «أن العمل المطلوب من هذه القوة

Air 2/ 1066, 39A, loc. cit. - Air 2/ 1066, 1A, loc. cit.

(١)

Idem.

(٢)

الجوية، يمكن أن تقوم به طائرات ذات قدرات أقل من طائرات «بريستول Bristol» المقاتلة أو طائرات "D. H. 9. A"، والتي يمكن الحصول عليها بسعر أقل من تلك الطرازات. ففوة جوية مصرية مجهزة بمثل هذا الطراز من الطائرات ستكون أقل خطورة على القوات البريطانية - في حالة حدوث مشاكل بيننا وبين المصريين - مما لو حصلت هذه القوة على طائرات أكثر كفاءة»^(١).

وجاء رد وزارة الطيران في ١٩ يناير ١٩٢٣ أكثر إيجابية. فهي لم توافق على وجهة نظر قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط فحسب، بل وترى: «أنه ليس من الحكمة إثارة أية معارضة ضد فكرة إنشاء هذه القوة الجوية لو استمرت نية الحكومة المصرية في إنشائها. ويجب بذل كافة الجهود لتأكيد إنشاء هذه القوة وتدريبها تحت الإشراف البريطانى»^(٢).

كما وافقت وزارة الطيران على تدريب الضباط المصريين فى مدرسة تدريب الطيران رقم ٢٤، وقيام القوات الجوية الملكية بأعمال الصيانة والعمرات اللازمة لمحركات الطائرات وتأمين الإمداد بقطع الغيار اللازمة على نفقة الحكومة المصرية^(٣).

ورغم موافقة وزارة الطيران على رأى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط من ناحية تزويد القوة الجوية المصرية بطائرات رخيصة نسبياً، إلا أنها من ناحية أخرى رأت أن مدة البقاء فى الجولاطائرات «الأفرو Averro» - الأرخص من «البريستول» والأقل كفاءة - قد تكون غير كافية بالنسبة للمهمة التى ستشكل القوة الجوية المصرية من أجلها. ولذا فقد طلبت وزارة الطيران من قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط أن يضع فى اعتباره مدة بقاء طائرات الأفرو فى الجو قبل أن يقدم أية توصيات للحكومة المصرية^(٤).

إلا أنه لم تتم متابعة موضوع القوة الجوية المصرية طوال عام ١٩٢٣. وربما كان ذلك راجعاً إلى وصول رد وزارة الطيران البريطانية بعد استقالة وزارة عبد الخالق ثروت فى ٢٩ نوفمبر ١٩٢٢ وانشغال وزارته محمد توفيق نسيم ويحيى إبراهيم بمشروع دستور ١٩٢٣ وإصداره، فضلاً عن قصر مدة حكمها، وكونها وزارتين انتقالتين.

Ibid., p. 2 .

(١)

Air 2/ 1066, 11A, the Air Ministry to A. O. C. Royal Air Force M. E., secret letter, No. S. 22268 / S. 6, 19. 1.1923., P.1 .

(٢)

Idem.

(٣)

Ibid., p.3.

(٤)

وبذا ضاعت الفرصة الأولى لإنشاء هذه القوة الجوية رغم تواضعها، نتيجة لمناورات السياسة الداخلية للملك فؤاد، والتي أجبرت عبد الخالق ثروت على الاستقالة، في الوقت الذي كان يُبحث فيه إنشاء أول قوة جوية مصرية.

٢- في عهد الوزارة الدستورية الأولى:

أثير موضوع القوة الجوية المصرية مرةً أخرى في أواخر عهد حكومة سعد زغلول عام ١٩٢٤، عندما تلقى سرُدَّار الجيش المصري «لى ستاك Lee Stack» - قبل مصرعه ببضعة أسابيع - تعليمات وزير الحربية حسن حسيب، لدفع عملية إنشاء القوة الجوية المصرية. وسأله الوزير عمًا إذا كان يستطيع تلمس طريقة للاتصال بقائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط، لاستشارته بخصوص الاحتياجات اللازمة لإنشاء هذه القوة^(١). وأضاف أنهم سوف يحتاجون معونة كبيرة فيما يتعلق بالمدرسين والمستشارين. ولم يوضح وزير الحربية للسرُدَّار الأسباب التي من أجلها ترغب الحكومة في تكوين هذه القوة^(٢). كما طلب حسن حسيب من زميله وزير المالية اعتماد مبلغ مائة وخمسين ألف جنيه لإنشاء هذا السلاح، إلا أن الميزانية عندما صدرت لم يكن بها أثر للطيران الحربي^(٢).

وبالرغم من الشعبية الكاسحة التي كانت تتمتع بها وزارة سعد زغلول وموقفها السياسي القوي، بوصفها الوزارة الدستورية الأولى، فإن ردُّ السلطات البريطانية تجاه مطلب إنشاء القوة الجوية المصرية، لم يكن له نفس الإيجابية التي قابلت بها ذلك المطلب من وزارة عبد الخالق ثروت عام ١٩٢٢، رغم تفهم هذه السلطات للموقف السياسي القوي لحكومة سعد زغلول. وهو ما ظهر واضحاً في الخطاب الشخصي لقائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط إلى رئيس أركان الطيران في السابع من نوفمبر ١٩٢٤ - على أثر اتصال السرُدَّار به لطلب المشورة بخصوص إنشاء القوة الجوية المصرية - حيث كتب قائلاً: «إن الموقف قد تغير بالطبع منذ تلك الأيام (عامي ١٩٢٢، ١٩٢٣) وحتى وقتنا الحالي. فالحكومة المصرية

(١) Air 2/ 1066, 21A, A. O. C. Royal Air Force M. E. to the Chief of Air Staff, parsonal and secret letter, 7. II.1924.

(٢) رمضان، الجيش المصري في السياسة، ص ٢١٢.

ليست فى حاجة الآن للبحث عن أسباب تبرر بها إنشاء القوة الجوية، فعليهم فقط أن يعلنوا رغبتهم فى إنشاء هذه القوة.

وإننى أرى أن المشروعات التى قدمت عام ١٩٢٢، بشأن استخدام القوة الجوية المصرية فى أعمال دوريات الحدود فى سيناء والصحراء الغربية، لن يكون لها وزن كبير لدى الحكومة المصرية الآن. وإننى افترض أنهم يطلبون قوة جوية للتعاون مع جيشهم. وأى أغراض أخرى كالمواصلات والاستطلاع والأعمال الهجومية»^(١).

وعلى ضوء استشارة وزارة الخارجية البريطانية - بعد مقتل السردار لى ستاك^(٢) - جاء موقف وزارة الطيران البريطانية مُخيباً للأمال. حيث أرسل رئيس أركان الطيران خطاباً شخصياً إلى «أوليفرسوان Oliver Swann»، قائد القوات الجوية بالشرق الأوسط، يقول فيه: «على ضوء الظروف الحالية فى مصر، أظنك توافقنى الرأى أنه يجب تعطيل الموضوع (إنشاء القوة الجوية المصرية).

ويمكنك مراسلتى برقيةاً خلال الشهر القادم إذا كنت ترغب فى إثارة الموضوع مرة أخرى»^(٣).

والسؤال الذى يطرح نفسه الآن هو:

لماذا غيرت الحكومة البريطانية رأيتها بخصوص ما سبق أن وافقت عليه فى خطاب وزارة الطيران رقم S. 22268، والذى، وجهته إلى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط فى التاسع عشر من يناير ١٩٢٢، على أثر قيام حكومة عبد الخالق ثروت ببحث إنشاء قوة جوية مصرية؟

وللإجابة على هذا، فإنه يجب أن نستعرض باختصار السياسة المصرية لوزارة سعد زغلول وانعكاسها على العلاقة المصرية البريطانية حينذاك.

Air 2 / 1066, 21A, loc. cit..

(١)

Air 2 / 1066, 22A, the Air Ministry to the Under Secretary of Foreign Office, secret letter, No. S. 22268/ S. 6., November 1924. pp. 1-2.

(٢)

Air 2/ 1066, 23A, Chief of Air Staff to Swann (H. Q, R.A.F. Cairo),secret letter, 24. 11. 1924.

(٣)

فقد بدأت حكومة سعد زغلول الحكم فى ٢٨ يناير ١٩٢٤، والعلاقات بينها وبين حكومة العمال البريطانية على أحسن ما تكون العلاقات بين الحكومتين، منذ انتعاش الحركة الوطنية فى أعقاب الحرب العالمية الأولى^(١). إلا أن هذه العلاقة بدأت فى التدهور تدريجياً حتى وصلت إلى قمتها الدرامية فى أعقاب مقتل السردار فى ١٩ نوفمبر ١٩٢٤.

وقد جاء هذا التدهور نتيجة للممارسات السياسية للحكومة المصرية من ناحية، والسياسة البريطانية من ناحية أخرى. ويمكن تلخيص أبرز الموضوعات التى اصطدمت على صخرتها السياستان المصرية والبريطانية فيما يلى:

- (١) عدم اعتراف حكومة سعد زغلول بتصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢.
- (٢) الاعتراض الذى أثارته الحكومة المصرية على قانون تعويضات الأجانب (رقم ٢٨)، والذى صدر فى عام ١٩٢٣.
- (٣) المصالح المتناقضة لكل من مصر وبريطانيا تجاه السودان.
- (٤) رفض حكومة سعد زغلول لبقاء قوات بريطانية فى مصر لحماية قناة السويس.

بالنسبة للموضوع الأول، فإن سعد زغلول كان يرى فى اكتساحه للانتخابات التى جرت بمقتضى دستور ١٩٢٣، رغم رفضه المعلن لتصريح ٢٨ فبراير - أساس هذا الدستور - تأكيداً لتأييد الشعب له فى رفضه لهذا التصريح الذى لم يكن طرفاً فيه، فضلاً عن كونه صدر من جانب واحد. ومن ثم، جعل من الأهداف السياسية لوزارته - التى ضمنها خطاب قبوله تشكيل الوزارة - تصحيح الأوضاع الخاطئة التى نتجت عن ذلك التصريح، متفانلاً بوجود حكومة العمال البريطانية فى الحكم^(٢).

إلا أن رئيس الوزراء البريطانى - رغم حسن ظن سعد زغلول به - أعلن فى مجلس العموم أن حكومته تعتبر نفسها مقيدة بتصريح ٢٨ فبراير^(٣).

(١) رمضان، تطور الحرب الوطنية فى مصر ١٩١٨ - ١٩٣٦، ص ٤٢٥.

(٢) فؤاد كرم ومركز وثائق تاريخ مصر المعاصر، النظارات والوزارات المصرية، ج ١ (القاهرة: مطبعة دار الكتب، ١٩٦٩)، ص ٢٥٤.

(٣) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩١٨ - ١٩٣٦، ص ٤٢٥.

فلما تظاهر الطلبة في مصر احتجاجاً على تصريح رئيس حكومة العمال البريطانية - التي عُقدت عليها الآمال في حل القضية المصرية - خطب فيهم سعد زغلول قائلاً: «أنه لا محل للاحتجاج على تصريحات لا تربطنا، لأن مستر ماك دونالد «Mac Donald» حر في أن يصرح بما يراه، كما أنني أنا أيضاً حر في أن أصرح بالتصريحات التي أرى أنها ضرورية لحفظ حقوقنا»^(١).

أما الموضوع الثاني، الخاص بقانون التعويضات، فقد تمت إثارته عندما رغب سعد زغلول في تعديل القانون رقم ٢٨ الخاص بتعويضات الأجانب عند تركهم خدمة الحكومة، نظراً لجسامة ما يحصلون عليه من مكافآت وتعويضات بموجب ذلك القانون والتي تفوق ما يستحقونه بموجب القوانين العامة للمعاشات أضعافاً مضاعفة^(٢).

على أن الحكومة البريطانية لم تلبث - حين أبلغت برغبة سعد زغلول في تعديل القانون أن أرسلت البرقيات التي تحذر فيها تحذيراً شديداً من هذا التعديل، خاصة وأن الحكومة المصرية كانت في ذلك الحين مشمرة عن ساعديها في إحلال الموظفين المصريين محل نظرائهم الأجانب، مما أثار سخط الحكومة البريطانية^(٣).

وفيما يتعلق بالموضوع الثالث، وهو السودان، فقد أثار سعد زغلول قلق الإنجليز منذ البداية. فعند إلقائه لخطاب العرش في البرلمان يوم ١٥ مارس، صرّح قائلاً: «إن حكومته مستعدة للدخول مع الحكومة البريطانية في مفاوضات حرة من كل قيد، لتحقيق الأمان القومي بالنسبة لمصر والسودان»^(٤).

ولما كانت الأمان القومي لكل من مصر والسودان تتعارضان مع المصالح البريطانية، فقد أرسل رئيس الوزراء البريطاني إلى المنوب السامى في مصر، يطلب منه استطلاع الموقف الحقيقي لسعد زغلول بعد أن كثرت تصريحاته التي تناهض المصالح البريطانية^(٥).

(١) نفس المرجع، ص ٤٢٥ - ٤٢٦.

(٢) نفس المرجع، ص ٤٢٦ - ٤٢٧.

(٣) نفس المرجع، ص ٤٢٧ - ٤٢٨.

(٤) نفس المرجع، ص ٤٢٨.

(٥) نفس المرجع، ص ٤٢٥ - ٤٢٦.

كما خلقت سياسة الحاكم العام للسودان، سواء بتخطيه الحكومة المصرية - رغم أنه يعتبر رسمياً موظفاً مصرياً - أو بتشجيعه للحركة الانفصالية المصطنعة لفصل السودان عن مصر، غيوماً جديدة في سماء العلاقات المصرية - البريطانية (١).

وإزدادت العلاقات بين الحكومتين تدهوراً على أثر الاضطرابات التي حدثت في السودان في منتصف عام ١٩٢٤، والتي استغلها الحاكم العام للقبض على عدد من الموظفين والضباط المصريين، ليثبت للحكومة البريطانية أن حزب الوفد وراء تدبير هذه المظاهرات. مما دفع المندوب السامي إلى إخطار سعد زغلول في ٦ يوليو ١٩٢٤، بأن حكومة السودان مقتنعة - من أدلة قوية - بأن الحركة التي قامت في السودان مؤعزاً بها في مصر، بل ومُتفق عليها معها (٢).

كما تآزم الموقف بين الحكومة المصرية والبريطانية على أثر تمرد طلبة الكلية الحربية وأورطة السكك الحديدية بالسودان. فقد اتهمت الحكومة البريطانية الوزارة المصرية بأن مطالبها المغالى فيها هي السبب وراء ذلك التمرد، ولذلك فإنها أجازت لحكومة السودان إبعاد أورطة السكك الحديدية المصرية، وأية وحدة أخرى من الجيش المصرى قد يزي منها الحاكم العام عدم الولاء (٣).

وقد ساعدت التصريحات الملتهية من الجانبين على زيادة تآزم الموقف وأوجدت جواً من الغيوم وعدم الثقة، وأشاعت مناخاً غير ملائم لبدء المفاوضات التي كانت مرتقبة من الجانبين. الأمر الذي دفع سعد زغلول إلى أن يقترح على رئيس الوزراء البريطانى تبديد الغيوم الملبدة في جو العلاقات بين البلدين أولاً قبل بدء المفاوضات. وعلى ذلك تم الاتفاق بينهما على اللقاء في لندن في أواخر سبتمبر لهذا الغرض (٤).

أما الموضوع الرابع، الذي تحطمت على صخرته العلاقات الواهية المتبقية بين حكومتى الوفد والعمال، فكان رفض سعد زغلول لبقاء أى قوة عسكرية بريطانية في مصر وقت السلم

(١) نفس المرجع، ص ٤٤٤ - ٤٤٥.

(٢) نفس المرجع، ص ٤٤٧.

(٣) نفس المرجع، ص ٤٤٩.

(٤) نفس المرجع، ص ٤٥٠.

– سواء لحماية القناة أو الدفاع عن مصر – عندما أُثير الموضوع في جلسة المحادثات الثانية بينه وبين رئيس الوزراء البريطاني في لندن، والتي سبقت الإشارة إليها^(١).

وبالرغم من أن الشروط التي عرضها رئيس حكومة العمال بالنسبة لوجود هذه القوة البريطانية تعد أحسن الشروط التي تلقاها مفاوض مصري حتى ذلك الحين، إلا أن سعد زغلول رفض السماح ببقاء هذه القوة البريطانية في مصر على الإطلاق، على أساس: «أن وجود هذه القوة لا يتفق مع التحالف... وأن الجنود المصرية تكفي للقيام بحراسة قناة السويس في زمن السلم. أما في زمن الحرب، فتأتي الجنود البريطانية إلى القناة طبعاً، ويكون قدومها بصفة حلفاء للتعاون مع الجيش المصري^(٢)».

ولما كانت المباحثات بين الجانبين قد اقتضت على موضوع الحماية البريطانية لقناة السويس، ووصول ذلك الموضوع إلى طريق مسدود – نتيجة لإصرار سعد زغلول على رفض البقاء المستمر للقوات البريطانية في مصر – فقد قُطعت المباحثات، وعاد سعد زغلول إلى مصر. الأمر الذي أدى إلى زيادة التدهور في العلاقات بين الحكومتين.

ومن هنا، نجد أن المناخ الذي كان سائداً في علاقات الحكومتين، لم يكن ملائماً، عندما أرسل قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط خطابه إلى وزارة الطيران في ٧ نوفمبر – بخصوص ما أثاره وزير الحربية المصري بشأن إنشاء القوة الجوية المصرية. كما أن عرض الموضوع بواسطة وزارة الطيران على وزارة الخارجية البريطانية لاستطلاع رأيها، جاء بعد مقتل السردار في ١٩ نوفمبر، حين زاد الموقف بين الحكومتين تفاقماً بعد الإنذار الذي وجهه المندوب السامي إلى سعد زغلول في ٢٢ نوفمبر ١٩٢٤، وهو ماجعل وزارة الخارجية البريطانية تنصح وزارة الطيران بتأجيل الموضوع^(٣).

وعلى ذلك، فقد كان طبيعياً – إزاء الموقف المتدهور بين الحكومتين، وتشدد سعد زغلول حيال استمرار وجود القوات البريطانية في مصر، ونظرة كل من الحكومتين المختلفة تجاه دور الجيش المصري والعلاقة مع السودان – أن يجيء رد وزارة الطيران في ٢٤ نوفمبر سلبياً ومعطلاً، بشأن إنشاء القوة الجوية المصرية، على عكس موقفها المتحمس، عندما أثير الموضوع

(١) نفس المرجع، ص ٤٥١.

(٢) رمضان، الجيش المصري في السياسة، ص ١٥٦ – ١٥٧.

(٣)

للمرة الأولى عام ١٩٢٢، خاصة وأن وزارة الطيران فهمت من قائد القوات الجوية البريطانية بالشرق الأوسط أن هذه القوة شئتأ لأغراض حربية أكثر منها بوليسية.

٣ - في أعقاب الإنذار البريطاني عام ١٩٢٤ :

ظل موضوع القوة الجوية المصرية طوال الخمس سنوات التالية بعد استقالة سعد زغلول تتجاذبه رياح السياستين المصرية والبريطانية، ينشط حيناً ويسكن حيناً آخر.

فرغم استسلام وزارة أحمد زيور للمطالب التي جاءت في الإنذار البريطاني بالنسبة للجيش المصري، إلا أنها لم تتخل عن فكرة إنشاء القوة الجوية المصرية. فبدأت منذ توليها الحكم في الاتصال بمؤسسة «فوكر Fokker» للطيران - الألمانية الأصل - بغرض الحصول على البيانات اللازمة عن المنشآت المطلوبة لتكوين القوة الجوية، والتي يجب إقامتها متى استقرت العلاقات المصرية البريطانية^(١).

ويعتبر هذا الإجراء تصرفاً ذكياً - بلا شك - من الحكومة المصرية إذ إنه كان كفيلاً بأن يحقق لهذه الحكومة المزايا التالية:

(١) إثارة حماس السلطات البريطانية للمشروع خوفاً من لجوء مصر إلى دولة أخرى بهذا الشأن.

(٢) توفير خلفية من المعلومات لدى وزارة الحربية تساعد المسئولين فيها على بحث أي مشروع تتقدم به السلطات البريطانية، بالإضافة إلى أن مثل هذه الدراسة المسبقة لمشروع القوة الجوية ستساعد الحكومة في تقدير الميزانية اللازمة له، عندما تسمح الظروف السياسية بذلك. وقد أوضحت الدراسة التي أجرتها شركة فوكر أن برنامج إنشاء القوة الجوية يحتاج إلى ميزانية قدرها ٥٠٠ ألف جنيه موزعة على ثلاث سنوات، وهو رقم يسمح بشراء مابين عشر وعشرين طائرة استطلاع وقذف قنابل وست طائرات تدريب، بالإضافة إلى الورش وحظائر الطائرات والمخازن، فضلا عن تكاليف التدريب والمدرسين والفنيين الأجانب اللازم استخدامهم خلال الثلاث سنوات^(٢).

Air 2/ 1066, 29A, Extract from a report of Air Intelligence, 7. 1. 1925.

(١)

Idem.

(٢)

وقد نجحت الحكومة المصرية فعلاً في جذب اهتمام الحكومة البريطانية، التي كانت ترصد الاتصالات المصرية مع مؤسسة فوكر. حيث أرسل مدير العمليات والمخابرات بوزارة الطيران البريطانية إلى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط خطاباً خاصاً في ٢٦ يناير ١٩٢٥، يطلب فيه إخطاره بأية معلومات أو تطورات خاصة بموضوع القوة الجوية المصرية، ويسأله عما إذا كان قد تم الاتصال به بهذا الخصوص^(١).

ولم يضيع الأخير الوقت فأرسل في ٦ فبراير ١٩٢٥ خطاباً سرورياً وشخصياً إلى مدير العمليات والمخابرات رداً على خطابه الذي جاء فيه: «خصصت الحكومة المصرية مبلغ ٢٠٠ ألف جنيه بشكل مؤقت في ميزانية السنة المالية القادمة لتغطية مطالب الإمداد بقوات ومعدات عسكرية معينة تتضمن قوة جوية، وقد تمت الموافقة فعلاً على بعض هذه المهمات بواسطة مجلس الوزراء، وأتخيل أنه لا زال باقياً مبلغ ١٥٠ ألف لتوزيعها. والانطباع السائد أنه لن يتيسر نهائياً أي شيء من هذا المبلغ الصغير من أجل قوة جوية.

«بالطبع لم يُصدّق على الميزانية بعد، إلا أن الانطباع العام أنه لن يتم شيء بخصوص القوة الجوية خلال السنة المالية القادمة (١٩٢٥-١٩٢٦).

«وقد طلب وزير الحربية من قائد الأسراب «لونج Long» - المعار إلى وزارة المواصلات - إعداد تقرير عن إمكانية إنشاء قوة جوية مصرية. وقد استخلص قائد الأسراب لونج من بعض الأفكار، أن قوة جوية مصرية قد تكون مفيدة في أعمال دوريات الحدود لمقاومة تهريب الأسلحة والممنوعات وأعمال الإغارة. وربما تساعد القوة الجوية في زيادة إيرادات الدولة بمنع التهريب بواسطة أعمال الدوريات فوق ساحل البحر.

«وقد أعد قائد الأسراب لونج تقريراً كاملاً على الأسس السابقة، وقد أتمه تقريباً إلا أنه لم يسلمه بعد. ولقد اطلعت على التقرير وأوافق عليه من ناحية المبدأ.

والملاح الرئيسية للتقرير هي:

(١) إذا كانت الحكومة المصرية تحتاج إلى قوة جوية، فإنه يجب أن تسرع في اعتماد المبالغ اللازمة لعدة سنوات بما يسمح باستمرار نموها وتطويرها.

Air 2/ 1066, 38A, Steel to Swann, secret and personal letter, 26. 1. 1925.

(١)

- (٢) يجب أن يتحقق لهذه هالقوة اكتفاء ذاتي في الأفراد والاحتياجات وتسهيلات الإصلاح.
- (٣) يجب إجراء تدريب هذه القوة بواسطة ضباط وفنيين بريطانيين معارين من وزارة الطيران إلى القوة الجوية المصرية، كما هو معمول به في الجيش المصري.
- (٤) يجب أن يتوفر لطائرات دوريات الحدود والدوريات الساحلية مراكز للتدريب ومستودعات للإمداد وورش لأعمال الإصلاح.
- (٥) بالإضافة إلى كون قوة الطائرات مخصصة لأعمال دوريات الحدود فإنه يجب تخصيص سرب لأعمال المعاونة الجوية للجيش.

«ويعتبر المشروع باكملة كبيرا جدا ومكلفاً بالنسبة للحكومة المصرية حتى تهتم به. فقد اقترح لونج جناحا من ثلاثة أسراب، وتكوين سرب حراسة السواحل من ثلاثة رفوف (Flights) مجهزة بطائرات بحرية... ولقد وانتنى الفرصة مؤخرا لسؤال المندوب السامى عن وجهة نظره تجاه تشكيل الحكومة المصرية لقوة جوية، وهو يعتقد أنه يجب إعطاؤهم أفضل نصيحة يمكن تقديمها بهذا الخصوص، على أساس التاكّد من تعاملهم فقط مع الحكومة البريطانية بهذا الشأن، ولم يعترض (المندوب السامى) على وجهة نظرى بخصوص أفضل أسلوب لإعارة الضباط والفنيين البريطانيين كمدرسين إلى الحكومة المصرية، إلا أنه يعتقد مثلى أنه لن تتوفر الاعتمادات اللازمة للبدء فى أى شىء خلال السنة المالية القادمة. إذ إن حتمية تدبير الاعتمادات اللازمة لاستيعاب القوات العائدة من السودان - والتي لا مكان لها فى مصر حاليا - سوف تبتلع أية اعتمادات كان مأمولا تخصيصها لأغراض الطيران»^(١).

وتوضح هذه الرسالة بجلاء أن الحكومة المصرية كانت على اتصال بمؤسسة فوكر للطيران من أجل الدراسة التى طلبتها عن تكوين القوة الجوية، فى الوقت، الذى طلب فيه وزير الحربية محمد صادق يحيى من المستشار الجوى لوزارة المواصلات تقديم نفس الدراسة. ولقد كان ذلك عملاً ذكياً من الحكومة المصرية. فهى تجس نبض السلطات البريطانية من ناحية، وتوفر لنفسها فرصة ملائمة للمقارنة واتخاذ قرار سليم مبنى على دراسة واعية من ناحية أخرى.

Air 2/ 1066, 32A, Swann to Steel, personal and secret letter, 6. 2. 1925.

(١)

وعندما قَدِّمَ لونج مقترحاته إلى وزارة الحربية، تشكلت لجنة لدراسة هذه المقترحات، وكُفِّ لونج بعمل تقديرات ومخططات الإنشاءات اللازمة لتنفيذ مشروعه. وفي الأسبوع الأول من يوليو أنهت اللجنة أعمالها وأوصت بتبني المشروع وتقديمه إلى الحكومة المصرية^(١). إلا أن مجلس الوزراء رفض المشروع، نظرا لتكلفته الكبيرة، كما توقع قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط في رسالته السابقة. وطلب المجلس من لونج إعداد مشروع مخفض يشتمل على قوة جوية صغيرة من رفين (١٢ طائرة)، لاينتظر أن تعمل كقوة عسكرية، حيث إنها ستشكل بغرض مقاومة التهريب، وأن تكون طائراتها من طراز آمن وبسيط وسهل القيادة، مع ملائمتها لأعمال الاستطلاع في الصحراء. وأعطى مجلس الوزراء لونج مهلة قدرها ٤٨ ساعة فقط لإعداد مشروعه على الأسس الجديدة^(٢).

وقدم قائد الأسراب لونج المشروع المخفض في الموعد المحدد وتلخصت أبرز المقترحات الخاصة بذلك المشروع فيما يلي^(٣):

(١) إنشاء وحدة جوية تتكون من رفين (١٢ طائرة)، تتمركز في مرسى مطروح، ومستودع صيانة وتخزين في منطقة الدخيلة.

(٢) ينحصر استخدام هذه الوحدة في مقاومة التهريب، ويعمل منها رف (٦ طائرات) في الصحراء الغربية بالتعاون مع دوريات السيارات الخفيفة لمنطقة الحدود أو دوريات الجمال. بينما يعمل الرف الثاني على طول الساحل الشمالي بالتعاون مع زوارق النوريات البحرية لمصلحة خفر السواحل.

(٣) الاتصال بوزارة الطيران من أجل الموافقة على قبول أربعة ضباط للتدريب على الطيران في إنجلترا، بما يمكنهم من قيادة الوحدة والرفين والعمل في هيئة القيادة.

(٤) الاتصال بوزارة الطيران من أجل الموافقة على تدريب باقى قوة الوحدة الجوية من الطيارين والفنيين بمصر في أواخر عام ١٩٢٦.

Air 2/ 1066, 56A, Swann to the Secretary of The Air Ministry, secret letter, No. ME/ 2259/ Air 1, (١)
25. 7. 1925.

Air 2/ 1066, 58A, Swann to the Secretary (Air Ministry) secret letter, No. ME/ 2259/ Air1, (٢)
1.8.1925, p.1 (ملحق ٣)

Air 2/ 1066, 58B, Out Line of Modified scheme for creation of Egyptian Air Force, July. 1925, pp. 1-2. (٣)

(٥) يتم بناء سلاح الطيران كما يلي:

السنة الأولى: تدريب الأفراد.

السنة الثانية: تشكيل الوحدات فيما عدا المستودع.

السنة الثالثة: تكوين سلاح الطيران بواسطة المستشارين البريطانيين (ملازم طيار وأربعة فنيين).

وعندما قدم لونج مشروعه المعدل، قُوبِل المشروع بشكل حسن، وطلب منه أن يُعد البيانات التفصيلية للمشروع ومسودة الخطاب الذي سيوجه إلى المندوب السامي، لسؤال الحكومة البريطانية معارضة مصر على تنفيذ المشروع^(١). وقرر مجلس الوزراء - من ناحية المبدأ - السير قدماً في إنشاء ذلك السلاح الجوي الصغير لمقاومة التهريب، إلا أنه لم تتخذ أية قرارات بخصوص تفاصيل هذا السلاح^(٢).

ويبدو أن الحكومة لم تتخذ أى قرار قاطع بخصوص التفاصيل المتعلقة بمشروع لونج انتظاراً لعودته من لندن، حيث كان عليه أن يسافر لعرض مشروعه ومطالب الحكومة المصرية على وزارة الطيران - طلباً لتأييدها^(٣).

ورغم أن الحكومة المصرية تلقت عدة عروض لمساعدتها في إنشاء القوة الجوية من كل من إيطاليا وفرنسا وألمانيا، إلا أنها لم تلتفت إلى هذه العروض، انتظاراً لرد الحكومة البريطانية الذي لم يصلها قط^(٤). وعندما أعطت وزارة الخارجية البريطانية مندوبها السامي صلاحية الموافقة على إنشاء القوة الجوية المصرية، كانت وزارة زيور الثانية قد سقطت، وبالتالي لم تُبلِّغ بموافقة الحكومة البريطانية^(٥).

Air 2/ 1066, 58A, op. cit., p. 2.

(١)

Air 2/ 1066, 68A, Note by S/ L W. D Long, August, 1925, p. 3.

(٢)

Air 2/1066, 60A, The Air Ministry to A.O.C. Royal Air Force M.E., secret tel., No. A.M. 298, 2.8.1925, pp. 1-2.

(٣)

Air 2/1066, 111A, High Commissioner to Austen Chamberlain, letter, No. 305, 9.5.1926., p.3.

(٤)

Air 2/1066, A.I.O. to Chief of Air staff, minute, No. 114, 16.6.1926.

(٥)

وهنا يتبادر إلى الذهن تساؤلان، هما:

(١) هل كانت وزارة زيور تريد حقاً سلاحاً جويّاً، ليست له صفة عسكرية لمقاومة التهريب، أم كان ذلك تمويهاً حتى يمكنها إنشاء القوة الجوية المصرية بون معارضة بريطانيا.

(٢) لماذا تجاهلت حكومة زيور العروض التي قُدمت لها من إيطاليا وفرنسا وألمانيا، رغم تأخر الرد البريطاني عليها أكثر من ستة أشهر؟

بالنسبة للتساؤل الأول فإن الوثائق البريطانية نفسها توضح أنه كان هناك نشاط ملحوظ في تهريب الأسلحة والذخائر والمخدرات عبر الحدود المصرية - الليبية والساحل الشمالي للصحراء الغربية ما بين الإسكندرية ومرسى مطروح^(١). بينما كانت إمكانات كل من خفر السواحل وحرس الحدود لاتسمح لهما بمنع تدفق هذه المنوعات عبر الطرق المؤدية إلى الدلتا^(٢). كما كان التنسيق مفقوداً بين المصلحتين، لتبعية خفر السواحل إلى وزارة المالية، وحرس الحدود إلى وزارة الحربية، مما دعا الحكومة إلى ضم الأولى إلى وزارة الحربية أيضاً اعتباراً من يوليو ١٩٢٥، وإعادة تنظيم المصلحتين لتحقيق أكثر قدر من التعاون^(٣).

وإذا أضفنا إلى ماسبق، أن الأميرالاي «داوسون Dawson» المدير الإنجليزي السابق لمصلحة خفر السواحل، كان قد قَدّم في نهاية عام ١٩٢٤ طلباً إلى وزير المالية - قبل فصل المصلحة عنها - يطلب اعتماداً مالياً لتشكيل قوة من الطائرات لمقاومة التهريب^(٤). فإن ذلك قد يوضح سرُّ نشاط حكومة زيور (الأولى) في أوائل عام ١٩٢٥ في الاتصال بكل من مؤسسة فوكر للطيران وقائد الأسراب لونج، لعمل الدراسات اللازمة لإنشاء مثل تلك القوة. كما قد يوضح قرار إعادة تنظيم مصلحة حرس الحدود وخفر السواحل، وضم الأخيرة إلى وزارة الحربية والبحرية في يوليو ١٩٢٥، سر نشاط وزارة زيور (الثانية) في نفس الشهر بخصوص مشروع القوة الجوية المصرية، لتحقيق فاعلية أكثر في مقاومة التهريب.

ولما كانت حكومة زيور قد رفضت مشروع لونج الموسع وطلبت أن يتضمن المشروع قوة

Air 2/1066, 68A, Note by S/L. W.D. Long, August, 1925, P.1.

(١)

Idem.

(٢)

Ibid., p. 2.

(٣)

Idem.

(٤)

صغيرة ليست لها صفة عسكرية، فإنه من المرجح أن غرض الحكومة المصرية من إنشاء القوة الجوية في ذلك الوقت، هو أن تكون فعلا قوة بوليسية.

ويؤكد ذلك المعنى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط في خطابه المرسل إلى وزارة الطيران في الأول من أغسطس ١٩٢٥، والذي قال فيه: «يبدو أن هناك تبريراً معقولاً لرغبة الحكومة المصرية في استخدام الطائرات في خدمات الحدود ضد أعمال تهريب البضائع والممنوعات. وإننى استنتج أنهم (أى الحكومة المصرية) حريصون على إيقاف أعمال التهريب عبر الحدود الشرقية والغربية، وأظن أن الطائرات قد تعاون في تحقيق ذلك الأمر»^(١).

أما التساؤل الثانى، بخصوص تجاهل الحكومة المصرية للعروض التى قدمت لها من غير الحكومة البريطانية، فإن السياسة المصرية فى عهد وزارتى أحمد زيور، وطبيعة العلاقات المصرية - البريطانية فى ذلك العهد، ترد على ذلك التساؤل.

فقد اتبعت وزارة أحمد زيور منذ أيامها الأولى سياسة ثلاثية الأبعاد. كما يلى:

(١) الاستسلام الكامل للمطالب البريطانية طلباً للسلامة.

(٢) تعطيل الحياة الدستورية لإبعاد الوفد عن السلطة.

(٣) التسليم للقصر والحكم بناء على تفويض من الملك فؤاد.

بالنسبة للبعد الأول، نجد أن حكومة أحمد زيور استسلمت منذ اللحظة الأولى لمطالب الإنذار البريطانى - سواء ماكان يتعلق منها بمصر أو السودان - حتى تلك المطالب التى تحرزت الحكومة البريطانية من قبولها. ويمكن تفسير ذلك الاستسلام على أنه طلب للسلامة حتى لايدخل فى مواجهة مع السلطات البريطانية فى مصر، أو أنه كان لشراء سكوت الحكومة البريطانية فى ذلك الحين، عما يعتزم إنزاله بالحياة الدستورية - على حد قول الدكتور عبد العظيم رمضان^(٢) - أو للسببين معا.

وأدى تسليم حكومة أحمد زيور إلى وقوع مصر فى قبضة النفوذ البريطانى تماما، وانكماش استقلالها الداخلى إلى ماكان عليه قبل تصريح ٢٨ فبراير تقريبا - فقد سقطت إدارة

Air 2/ 1066, 58A, op. cit., p. 3.

(١)

(٢) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر، ١٩١٨ - ١٩٣٦، ص ٤٩٤.

المصالح الحيوية للبلاد في قبضة السلطات البريطانية في مصر^(١). وأدى ذلك بطبيعة الحال إلى إضعاف موقف الحكومة المصرية في مواجهة سلطات الاحتلال.

أما تعطيل الحياة الدستورية لإبعاد الوفد عن السلطة، فإنه يعود - على الأرجح - إلى رغبة الملك في الاستئثار بالحكم دون الوفد، وخضوع أحمد زيور لذلك بعد أن تصور أن سفينة الوفد بدأت تغرق، على أثر مقتل السردار ونزول سلطات الاحتلال بثقلها ضده، مما أضعف مركز الوفد لصالح السراي وأحزاب الأقلية التي تنافسه على الحكم .

ولما كان تحول أحمد زيور - الذي كان محسوباً من رجال الوفد - عن سياسة حزبه من شأنه أن يفقده تأييد مجلس النواب، الذي يتمتع فيه الوفد بأغلبية ساحقة - والذي لن يرضى عن قراراته الاستسلامية - فإنه استصدر مرسوماً من الملك، في اليوم التالي لتوليهِ الوزارة بتأجيل انعقاد البرلمان لمدة شهر، ثم مرسوماً آخر بحل مجلس النواب قبل انقضاء ذلك الشهر. وعندما حصل الوفد على الأغلبية في انتخابات مارس ١٩٢٥، أشار أحمد زيور على الملك بحل مجلس النواب للمرة الثانية بعد تسع ساعات من انعقاده^(٢).

وكانت النتيجة الطبيعية لعدم وجود قاعدة برلمانية تستند إليها الوزارة، أن اضطرت إلى ممارسة الحكم بناءً على تفويض من الملك فؤاد، الأمر الذي أدى إلى إضعاف موقفها في مواجهة السراي وسلطات الاحتلال، حيث كانت تستمد أسباب بقائها في الحكم من تأييد كل من الطرفين لها.

وقد ساعد خروج وزراء الأحرار الدستوريين من الوزارة - على أثر الخلاف الذي نتج حول كتاب الشيخ علي عبد الرازق «الإسلام وأصول الحكم» - على زيادة موقف الوزارة ضعفاً. وزاد الموقف سوءاً بعد أن تكونت جبهة المعارضة القوية من الوفد والأحرار الدستوريين، والتي أجبرت المندوب السامى والملك والحكومة على إجراء انتخابات جديدة، أدت إلى سقوط وزارة أحمد زيور الثانية.

ومن الاستعراض السابق لأوضاع حكومة أحمد زيور - غير الدستورية - وسياستها، فإنه

(١) نفس المرجع، ص ٤٩٦.

(٢) أبو النور، المرجع المشار إليه، ص ٩٠ - ٩١.

يمكن القول، إن تلك الوزارة لم تكن من القوة التي تسمح لها باتخاذ موقف يتعارض مع السياسة البريطانية، بقبول أي من العروض غير البريطانية، والتي عرضت عليها لمساعدتها في إنشاء القوة الجوية المصرية. ومن هنا، كان تجاهلها لتلك العروض، انتظارا لرد لم يصلها من الحكومة البريطانية.

كان ذلك سياق الأحداث على الجانب المصرى - فيما يتعلق بالقوة الجوية - حتى ذلك الوقت. أما عن الجانب البريطانى، فتوضح الوثائق الإنجليزية أن السلطات البريطانية كانت تراقب موضوع القوة الجوية المصرية بيقظة تامة. فمنذ اتصال الحكومة المصرية بمؤسسة فوكر للطيران والاتصالات البريطانية مستمرة رأسيا في اتجاهين، بين كل من قائد الأسراب لونج ونائب مارشال الجو السير أوليفر سوان - قائد القوات الجوية الملكية في الشرق الأوسط - ووزارة الطيران من ناحية، والمندوب السامى في مصر ووزارة الخارجية البريطانية من ناحية أخرى، وعرضياً بين كل من المندوب السامى وقائد القوات الجوية الملكية في الشرق الأوسط والقائد العام للقوات البريطانية في مصر من ناحية، ووزارات الحربية والطيران والخارجية من ناحية أخرى.

ولما كان لكل من هذه الجهات رأيها المؤثر في مشروع القوة الجوية المصرية، فإنه من المناسب هنا استعراض هذه الآراء باختصار.

فبالنسبة لقائد القوات الجوية الملكية في الشرق الأوسط، فإنه كان يرى - منذ علمه بإثارة موضوع القوة الجوية المصرية في يناير ١٩٢٥ - أنه يجب مساندة الحكومة المصرية وإعارتها الضباط البريطانيين اللازمين للعمل كمدرسين، إلا أنه كان يتشكك في قدرة الحكومة المصرية على تدبير الاعتمادات المالية اللازمة لبناء هذه القوة حتى منتصف عام ١٩٢٦^(١).

وعندما قدم لونج مشروعه المعدل في يوليو ١٩٢٥ إلى الحكومة المصرية، بلور السير أوليفر سوان رأيه في خطابه لوزارة الطيران في أول أغسطس من العام نفسه - الذى يخطر فيها بتطورات مشروع القوة الجوية المصرية - قائلاً: «باستثناء وجهة النظر العسكرية، واحتمال أن يعطى ذلك دافعاً للأقاليم الواقعة تحت الانتداب، وكذلك الهند، للمطالبة بإنشاء قوات مماثلة، فإننى لا أرى مانعاً من امتلاك الحكومة المصرية لقوة جوية. وإننى لا أعتقد أن

Air 2/ 1066, 32A, op. cit., pp. 1-2.

(١)

سيتعارض بأى صورة من الصور مع أى قوة من الطائرات البريطانية ربما ترغب وزارة الطيران فى تمركزها فى مصر... وبالنسبة لوجهة النظر العسكرية، فبالرغم من تعاطفى مع وجهة النظر التى يتمسك بها القائد العام للقوات المسلحة البريطانية فى مصر، فإننى لأظن أن هذه المقترحات المحدودة تشكل أى مصدر للخطر، ومن المحتمل أن يوافق القائد العام على ذلك... إنه يبدو من الصعوبة بمكان أن ننكر على الحكومة المصرية إنشاء قوة جوية صغيرة، تحدد تماما أنها ستكون للأغراض المدنية والإدارية.

«وعلى قدر ما أستطيع أن أعرف، فإنه لا يوجد فى ذهن الحكومة المصرية أية بوافع خفية لتحويل هذه القوة الجوية إلى قوة عسكرية، إذا استدعت الظروف ذلك»^(١).

ويقترح قائد القوات الجوية الملكية فى نفس الخطاب، استخدام القوة الجوية المصرية عند تشكيلها كاحتياطى للقوات الجوية البريطانية فى مصر. فى ظروف الطوارئ، إلا أنه لا ينسى تأمين القوات البريطانية ضد أية أعمال عدائية من هذه القوة الجوية المتواضعة، فيقترح تمركزها فى منطقة القناة لتكون فى متناول الطائرات البريطانية^(٢).

أما وزارة الطيران البريطانية، فإنها عندما تلقت فى الأسبوع الأول من يناير، تقريراً من مصادرها عن اتصالات الحكومة المصرية بشركة فوكر للطيران^(٣)، أرسل مدير العمليات والمخابرات بها خطاباً إلى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط فى ٢٦ يناير^(٤)، يسأله عن أى تطورات حدثت فى موضوع القوة الجوية المصرية منذ نوفمبر ١٩٢٤، عندما أرسل إليه رئيس أركان الطيران يخطره بتأجيل الموضوع فى ذلك الوقت، نظراً لتوتر العلاقات مع الحكومة المصرية على أثر مقتل السردار وتوقع استقالة سعد زغلول حينئذ.

ونظراً لأن وزارة الطيران قد فهمت من رد قائد القوات الجوية الملكية فى ٦ فبراير ١٩٢٥ - الذى أخطرها فيه بالمشروع الأول لقائد الأسراب لونج - أن الموقف المالى لن يسمح للحكومة المصرية بأى خطة تنفيذية لمشروع القوة الجوية قبل منتصف عام ١٩٢٦^(٥)، فإنها لم

Ibid., p. 3.

(١)

Ibid., pp. 4 - 5.

(٢)

Air 2 / 1066, 29A, loc. cit.

(٣)

Air 2/ 1066, 28A, loc. cit

(٤)

Air 2/ 1066, 32A, op. cit., p. 1.

(٥)

تجد هناك ما تفعله بخصوص ذلك المشروع سوى تبادل الرأي مع وزارة الخارجية البريطانية لتحديد الخطوط العامة للسياسة التي يُخطر بها كل من المنسوب السامى وقائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط، مادام الموضوع مثاراً للبحث بواسطة الحكومة المصرية.

وكان رأى وزارة الطيران حينئذ يقضى بتبنى سياسة عدم تشجيع المصريين على إنشاء القوة الجوية بإثارة مخاوفهم من تكاليفها الكبيرة، أو الاقتراح على الحكومة المصرية بالسير ببطء فى المشروع تحت دعاوى توخى الحرص من أجل نجاح المشروع^(١).

إلا أن الموضوع نشط مرة ثانية بتلقى وزارة الطيران خطاباً من وزارة الخارجية فى النصف الأخير من شهر يوليو ١٩٢٥، تخطر بها بأن الحكومة المصرية ستبحث خلال نفس الشهر بعض المقترحات الخاصة بالقوة الجوية، وتطلب رأى وزارة الطيران، مما دفع الأخيرة إلى إرسال برقية إلى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط يوم ٢٣ يوليو، تطلب منه إرسال تقريرٍ عن الموقف ونسخة من تقرير قائد الأسراب لونج بخصوص مشروع القوة الجوية المصرية^(٢).

وعلى ضوء الرد وصلها من قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط، أرسلت وزارة الطيران رأيها إلى وزارة الخارجية البريطانية فى ٨ أغسطس والذى كان يتلخص فى: «أن مجلس الطيران يتمسك بشكل عام بوجهة نظره التى أوردتها فى خطابه بتاريخ ١٩ يناير ١٩٢٢ إلى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط، إلا أنه يرى ضرورة تأجيل إنشاء هذه القوة قدر الإمكان، ويرغب فى تأكيد أنه إذا لم يكن هناك مناص من إنشائها، فإنه من الأهمية بمكان أن تُنشأ هذه القوة وتُدرَّب تحت الإشراف البريطانى الكامل. كما يرى مجلس الطيران أنه فى غاية الأهمية ألا يُسمح - بأى طريقة - بانتقال السيطرة على هذه القوة إلى أى قوى أجنبية»^(٣). كما رأت وزارة الطيران التريث لحين وصول بيانات أكثر تفصيلاً عن مشروع القوة الجوية. حيث كان مجلس الطيران يرى: «أنه من الضرورى الاحتراس من احتمال عدم إدراك

Air 2/ 1066, D. C.A.S. to Chief of Air Staff (Air Ministry), minute, No.33, 24. 2. 1925. (١)

Air 2/ 1066, Chief of Air Staff to D. C. A. S. (Air Ministry); minute, No. 34. 25. 2. 1925.

Air 2/ 1066, 39A, loc. cit. (٢)

Air 2/ 1066, 49A, the Air Ministry to F. O., letter, No. S. 22268/ S. 6., 8.8. 1925. (٣)

الحكومة لحجم التكاليف وعدد الأجهزة اللازمة لسلاح جوى متوسط الكفاءة، مهما كان صغير الحجم. مما يجعل إرسال بعثة بريطانية بالشكل المقترح يبدو تورطاً وعملاً غير حكيم، إذا كان أساس مشروع الحكومة المصرية غير مُرضٍ ولا ينتظر له سوى الفشل. ومن الواضح أنه فى هذه الحالة، فإن الحكومة المصرية ستلقى - بشكل منطقي - عبء الفشل على الدولة التى أمدتها بالبعثة، مما يفقد الثقة فيها»^(١).

وعندما تلقت وزارة الطيران من قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط فى أغسطس ١٩٢٥ - التفاصيل الخاصة بمشروع لونج المعدل، أرسلت إلى وزارة الخارجية البريطانية فى نفس الشهر تخطرها بأنها توافقها الرأى على أنه: «يجب أن تُدرس كافة الأمور المتعلقة بتشكيل القوة الجوية المصرية بواسطة المندوب السامى الجديد بعد توليه منصبه فى مصر. وأنه لا يجب القيام بأى إجراء حتى يصل السير جورج لويد Sir George Lloyd إلى مصر»^(٢).

وبعد أن أوضحت وزارة الطيران تحفظها على بعض ما جاء بالمشروع، وأنها لا تستطيع الموافقة عليه بالحالة التى هو عليها - لأن ذلك سيؤدى إلى فشل المشروع - أشارت إلى: «أنه كان من الواجب استشارتها قبل تقديم المشروع إلى الحكومة المصرية، لأنه سيكون صعباً وغير مرغوب فيه، فيه رفض اقتراح تمت الموافقة عليه فعلاً من مجلس الوزراء المصرى... إنه من المرغوب فيه فى هذه المرحلة - وقبل اتخاذ أى قرار - أن يُعقد مؤتمر يحضره - السير جورج لويد وممثل لوزارات الخارجية والحرب والطيران ويتم فيه بحث الموضوع برُمَّته بشكل شامل، والتوصل إلى سياسة محددة للمستقبل»^(٣).

وقبل عقد المؤتمر المقترح، أرسل رئيس أركان الطيران خطاباً إلى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط فى ٢٤ سبتمبر ١٩٢٥ يخطره فيه بأن الاتصالات لازالت جارية مع وزارة الخارجية بخصوص مشروع سلاح الطيران المصرى. ويؤكد له أن سياسة الوزارة تجاه الموضوع كانت دائماً - إذا كان ذلك ممكناً - «ألا يكون لمصر قوة جوية، ولكن عندما يضغطون - كما يفعلون الآن - فإننا لا نستطيع أن نرفض تماماً أن يكون لهم قوة جوية

Ibid., pp. 1 - 2.

(١)

Air 2/ 1066, 75A, the Air Ministry to F. O., secreter letter, No. S. 22268/S.6., 31. 8. 1925, p. 1.

(٢)

Ibid., pp. 1 - 2.

(٣)

صغيرة تعمل تحت إشرافنا... لا تدع الحكومة المصرية أو أيأ من الرسميين المصريين يشعر - تحت أى ظرف من الظروف - أننا لسنا حريصين على معاونتهم فى تشكيل قوة جوية، فإن ذلك سيؤدى إلي أضرار بالغة. وفى نفس الوقت عليك أن تمضى قُدمًا طبقا للسياسة التى حددتها لك»^(١).

وقد أرفق رئيس أركان الطيران بخطابه الخطوط العامة للمشروع البديل الذى كان سيُخطر به قائد الأسراب لونج - المستشار الجوى لوزارة المواصلات المصرية، والذى كان فى إنجلترا فى ذلك الوقت - حتى يمكنه إعداد مشروعه الجديد فى إطارها. وقد نوقش المخطط الجديد فعلا مع لونج قبل عرضه على المؤتمر المشترك فى وزارة الخارجية البريطانية يوم ٣٠ سبتمبر. وتلخص أبرز الخطوط العامة لذلك المشروع البديل فيما يلي^(٢):

(١) الضرض:

رئى ألا يكون السلاح الجوى - المزمع إنشاؤه - قادرا فقط على مهام الدوريات البوليسية فى الصحراء الغربية - كرجبة الحكومة المصرية - بل يجب أن يكون ذا نفع عام للحكومة، مثل القيام بأعمال المسح الجوى بالصور لصالح مصلحة المساحة، ومقاومة آفات القطن، وإخلاء الجرحى، ونقل الشخصيات الرسمية والبريد، فضلا عن مشاركته فى المشروعات التدريبية للتعاون مع المدفعية، والمشاة... إلخ، عندما ترغب الحكومة المصرية فى استخدام هذا السلاح الجوى فى أغراض عسكرية إضافية.

(٢) التمرکز:

اقترح أن يكون لذلك السلاح الجوى قاعدة ثابتة فى مكان متوسط قريب من الاسكندرية (العامة أو الدخلية)، حتى يمكنه القيام بمهام الخدمة العامة.

(٣) القوة:

اقترح أن يشكل السلاح الجوى - فى البداية - من رفين، (كل من ست طائرات) وقسم

(١) Air 2/ 1066, 90A, the Air Ministry to Swann, secret and private letter, 24.9.1925., p. 4.

(٢) Air 2/ 1066, 95A, Outlines of Scheme for Creation of a Small Egyptian Air Service, October 1925, pp. 1 - 5.

صغير للمخازن والإصلاح، على أن يُجهز رف للمناورة به من قاعدة التمرکز الرئيسية في اتجاه الصحراء الغربية أو أى مكان آخر تتطلبه مهام هذا السلاح.

(٤) التدريب:

أوصى بتدريب الأفراد - للخدمة في السلاح الجوى المقترح - في وحدات القوات الجوية الملكية في مصر، لخفض تكاليف التدريب وتنفيذه في نفس الظروف المناخية التي اعتادها الأفراد.

كما وُجد أنه قد يكون مرغوباً فيه، قبول بعض الضباط المصريين المختارين للتدريب الخاص في المنشآت التعليمية، الخاصة بالقوات الجوية الملكية في بريطانيا، بغرض توسيع آفاقهم في الموضوعات المتعلقة بتنظيم ومعدات السلاح الجوى الحديث.

(٥) البريطانيون الذين سيعملون في السلاح الجوى:

رُئى أنه لتنظيم وكفاءة هذا السلاح، فإنه من الضروري إلحاق نخبة صغيرة من ضباط وضباط صف القوات الجوية الملكية (البريطانية) على كل وحدة من وحداته، للعمل كمدرسين ومستشارين ولتقوية تلك الوحدات، على أن يبدأ تخفيض هؤلاء البريطانيين تدريجياً، مع ازدياد كفاءة وقدرة المصريين العاملين في هذا السلاح، حتى لا يبقى منهم سوى مستشار واحد.

كما قُدر أيضاً أنه من المرغوب فيه، أن يعين ضابط بريطانى كبير إلى حد ما، ليقوم بأعمال التنسيق والإشراف على تشكيل هذا السلاح، مع إعطائه صلاحيات تنفيذية كاملة، على أن يتم نقل هذه الصلاحيات تدريجياً إلى القائد المصرى، عند اكتسابه الخبرة والثقة بالنفس اللازمين، بحيث تنحصر وظيفة الضابط البريطانى في تقديم المشورة الفنية.

(٦) المعدات الفنية:

بالنسبة لطراز الطائرات التي يجهز بها ذلك السلاح الجوى، فقد أُقترح أن يُدرس بحرص بواسطة وزارة الطيران، ولا يتخذ قرار بهذا الخصوص أو بالنسبة للمعدات الفنية الأرضية قبل التصديق على ذلك المخطط من ناحية المبدأ.

وقد قدرت وزارة الطيران البريطانية، أنه إذا نُفذت خطة بناء القوة الجوية المصرية طبقاً

للخطوط العامة السابقة، وإقيت دعما مخلصا من الحكومة المصرية، «فإنه من المنتظر بناء وحدة جوية على درجة كبيرة من الكفاءة في غضون خمس سنوات»^(١) طبقا للخطة الزمنية التي ألحقتها هيئة أركانها بالمخطط المقترح.^(٢)

كما قدرت هيئة الأركان بوزارة الطيران البريطانية القوة البشرية اللازمة لتكوين هذه الوحدة الجوية (رفين وقسم مخازن وقسم صيانة) بأربعة عشر ضابطا طياراً وثلاثة من الضباط الفنيين فضلا عن سبعين ميكانيكياً^(٣).

وبتحليل الخطوط العامة لذلك المشروع، الذي اقترحته وزارة الطيران البريطانية يمكن أن نستخلص الملاحظات التالية:

(١) حرصت وزارة الطيران على تقديم مشروع مدروس بعناية، حتى تضمن نجاح إنشاء القوة الجوية المصرية تحت الإشراف البريطاني الكامل - في حالة موافقة وزارة الخارجية البريطانية علي الموضوع من ناحية المبدأ، وتقدير هل سيُسمح لمصر بتكوين قوة جوية أم لا - حتى لا تعطى مدخلا لأي دولة أجنبية أخرى.

(٢) قدمت وزارة الطيران في مشروعها المقترح أكثر مما طلبته وزارة أحمد زيور، عندما اقترحت أن تكون القوة المقترحة قادرة على تنفيذ العديد من المهام المدنية والعسكرية الإضافية، وليس فقط لمقاومة التهريب كما حددت الحكومة المصرية. ومن المرجح أن ذلك كان يعود إلى رغبة وزارة الطيران في الاستفادة بهذه القوة الجوية - مع نموها مستقبلا - كاحتياطي لقواتها الجوية في مصر، وهو ما سبق أن اقترحه عليها قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط بخطابه في أول أغسطس من نفس العام.

(٣) حرصت وزارة الطيران إطالة فترة بناء القوة الجوية والتي لا تزيد عن رفين إلى خمس سنوات بدلا من ثلاث - كما حددتها مؤسسة فوكر للطيران في دراستها التي قدمتها إلي الحكومة المصرية في أوائل عام ١٩٢٥ - تنفيذًا لسياستها في تعطيل تشكيل القوة الجوية المصرية لأطول فترة ممكنة.

Ibid., pp. 5 - 6

(١)

Air 2/ 1066, 86A, Egyption Air Foce, Air Staff Views.

(٢)

Air 2/ 1066, 95B, Suggested Programme for the formation of an Egyptian Air Force, Appendix A.

(٣)

(٤) رغبت وزارة الطيران فى السيطرة على القوة الجوية المصرية الوليدة منذ اللحظة الأولى بتعيين قيادة إنجليزية على رأسها، مخولة بصلاحيات تنفيذية كاملة وليست مجرد مستشارين أو مدرسين.

(٥) ربطت وزارة الطيران تخفيض العناصر البريطانية التى ستلحق على القوة الجوية المصرية المقترحة بوصول الضباط المصريين فى تلك القوة إلى درجة معينة من الكفاءة. ولما كان الضباط البريطانيون هم الذين سيحددون المستوى الذى وصل إليه الضباط والأفراد المصريون، فإنه يمكنهم إطالة مدة بقائهم لأطول مدة ممكنة، بحجة أن المصريين لم يصلوا إلى المستوى المطلوب بعد. وهو عين ما كانت تفعله السلطات البريطانية مع الجيش المصرى، حتى يستمر احتلالهم لمصر بحجة أن ذلك الجيش غير قادر وحده على حماية قناة السويس، مما يجعل جلاء قواتها عن مصر يهدد مصالحها وخطوط مواصلاتها مع الهند.

ونخلص من ذلك، أن وزارة الطيران البريطانية وممثليها فى مصر كانوا يرون أنه لا مانع من إنشاء القوة الجوية المصرية مع التحفظات التى سبق استعراضها فى الصفحات السابقة.

إلا أن وزارة الحرب البريطانية والقائد العام لقوات الاحتلال فى مصر، كان لهما رأى آخر.

فقد كان الأخير يرى أن إنشاء قوة جوية مصرية يزيد مسئوليته إلى حد ما، سواء من ناحية حفظ النظام أو حماية المصالح البريطانية. وأنه يجب أن يوضع فى الاعتبار، احتمال قيام قوات الجيش المصرى وكذلك أى قوة جوية مصرية بأعمال عدائية ضد القوات البريطانية عند قيام اضطرابات داخلية^(١).

وكان رأى وزارة الحرب متمشيا مع وجهة نظر القائد العام لقوات الاحتلال فى مصر، ولذا فقد أبلغت وزارة الطيران فى ١٢ أغسطس ١٩٢٥ رأيا الذى يتلخص فى: «أنه بالرغم من أن تشكيل القوة الجوية المصرية سيكون صغيرا، إلا أنه سيؤثر على المركز العسكري البريطانى فى مصر إلى درجة ما.. وأن الحكومة المصرية اقترحت تحسينات متعددة فى التسليح - وهو

Air 2/ 1066, 58A, op. cit., p. 3.

(١)

ما يلقي حاليا عناية تامة من وزارة الحرب، وأن امتلاك مصر للطائرات - سواء للأغراض المدنية أو العسكرية - لا يمكن فصلها عن ذلك الموضوع»^(١).

وعلى ذلك نرى أن وزارة الحرب كانت تعارض في امتلاك مصر لقوة جوية، حتى لو كانت قوتها متواضعة، وكان الغرض منها مقاومة التهريب، وأنه يجب أن تنتظر السلطات البريطانية إلى مطالب الحكومة بخصوص القوة الجوية المقترحة في إطار المطالب المصرية الأخرى الخاصة بتحسين تسليح الجيش المصري، حتى لا يشكل ذلك خطورة على قوات الاحتلال في مصر.

أما موقف المندوب السامي ووزارة الخارجية البريطانية من مشروع القوة الجوية المصرية، فقد كان يتأرجح ما بين التأييد المشروط والتأجيل طبقا للأوضاع السياسية السائدة في مصر. فعندما سأل قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط المندوب السامي «اللورد اللنبي Lord Allenby» في أوائل ١٩٢٥ عن رأيه بخصوص إنشاء قوة جوية مصرية، أجاب «أنه يجب إعطاؤهم أفضل نصيحة ممكنة في هذا الشأن»^(٢).

ولم يختلف رأى «نيفل هندرسون Nevile Henderson» - القائم بالأعمال البريطاني في مصر بعد استقالة اللنبي ومغادرته البلاد في ١٤ يوليو ١٩٢٥ - عن الرأى السابق، فقد أخطر قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط: «أنه يُسمح لمصر بأن يكون لها قوة جوية في حدود معينة»^(٣).

أما المندوب السامي الجديد «جورج لويد» فقد كانت له آراء أخرى، إذ أرسل إلى وزارة الخارجية البريطانية برقية في ٢١ أبريل ١٩٢٦ - بعد توليه منصبه ببضعة أشهر - يخطرها فيها برأيه في موضوع القوة الجوية المصرية والذي يتلخص في «أن حكومة جلالة الملك كان عندها وما زال ما يبرر إيقاف كل المسائل المتعلقة بالطيران في مصر، سواء ما يتعلق بالطيران المدني أو مقاومة التهريب»^(٤).

Air 2/1066, 63A, War Office to the Air Ministry, secret, letter, No. 0143/2/88M. 0. 2. 12. 8. 1925. (١)

Air 2/ 1066, 32A, op. cit., p. 2. (٢)

Air 2, 1066, 52A, A O.C. Middle East to the Air Ministry, secret tel., 27. 7. 1925 (٣)

Air 2/ 1066, 111A, op. cit., p. 2. (٤)

إلا أن المندوب السامى ما لبث أن غير رأيه عشية الانتخابات المصرية، فأرسل فى ٩ مايو - بعد أقل من شهر من بريقته السابقة - يطلب من وزارة الخارجية البريطانية إعطاء صلاحية إخطار الحكومة المصرية بالتسهيلات التى ستعطى لها بخصوص السلاح الجوى المقترح^(١).

ولم تبت وزارة الخارجية فى الأمر على الفور، وأرسلت إلى وزارة الطيران تسألها عما إذا كانت لازالت عند رأيها بخصوص القوة الجوية المصرية؟ وأنه إذا ضغط المصريون فإنه يجب أن نوافق^(٢). وعلى ضوء الموافقة التى تلقتها أرسلت تخطر اللورد لويد بموافقتها. إلا أن هذه الموافقة وصلت متأخرة عن التوقيت الذى أرادها فيه المندوب السامى^(٣).

وهنا يتبادر لنا سؤالان هما:

(١) لماذا تأخر رد وزارة الخارجية البريطانية بخصوص موضوع القوة الجوية المصرية حتى الأسبوع الأول من يونيو ١٩٢٦، رغم علمها بتطورات الموقف منذ أوائل عام ١٩٢٥؟

(٢) لماذا غير اللورد لويد رأيه بخصوص القوة الجوية المصرية المقترحة، من المعارضة إلى التأييد فى أقل من شهر؟

وبالنسبة للسؤال الأول، فإنه يمكن القول بأن تأخير رد وزارة الخارجية البريطانية يرجع إلى عدة أسباب، بعضها يعود إلى السياسة المصرية، والبعض الآخر يعود إلى السياسة البريطانية.

فمن ناحية السياسة المصرية، فإن محاولات الملك فؤاد المستمرة للاستئثار بالسلطة وضرب الحياة النيابية^(٤)، واستسلام وزارتى أحمد زيور له من ناحية والسلطات الاحتلال من ناحية أخرى، أدت إلى إشاعة عدم الاستقرار السياسى فى البلاد. الأمر الذى انعكس على وزارة الحربية، والتى تولى أمرها وزيران خلال أقل من أربعة أشهر فى النصف الأول من عام

Ibid., p. 6.

(١)

Air 2/ 1066, C. A. S. to Webster, minute, No. 108, 20. 5. 1925 .

(٢)

Air 2/ 1066, 112A, A. O. C. Middle East to C. A. S. (Air Ministry), Extract from letter, 4. 6. 1926. - Air 2/

(٣)

1066, l. A. O. to C. A. S., Minnte, No. 114, loc. cit .

(٤) أبو النور، المرجع المشار إليه، ص ٥٨ .

١٩٢٥^(١). ومن ثم، استغرق وضع ودراسة مشروع هذه القوة الجوية المتواضعة حوالي خمسة أشهر في وزارة الحربية.

كما أن حكومة زيور بعهدتها، لم تجر اتصالا واحدا مع الممثل الرسمي للحكومة البريطانية في مصر وهو المنسوب السامى - بخصوص موضوع القوة الجوية المصرية وقرارها الخاص بإرسال بعثة للتدريب على الطيران في إنجلترا، مكتفية بالاتصالات التي كانت تُجرىها من الباب الخلفى عن طريق المستشار الجوى (البريطانى) لوزارة المواصلات (المصرية) قائد الأسراب لونج^(٢).

وبالرغم من أن وزير المواصلات المصرى نصح زميله وزير الحربية فى سبتمبر ١٩٢٥ بالاتصال بالمنسوب السامى من خلال وزارة الخارجية المصرية بهذا الشأن - لأن ذلك هو الطريق السليم لمعالجة الموضوع - إلا أن وزير الحربية لم يأخذ بنصيحته^(٣). ومن ثم، لم يتحرك الموضوع، لأن السياسة البريطانية حيال تكوين القوة الجوية المصرية - كما رأينا - كانت تقضى بتعطيل المشروع، إلا إذا ضغطت الحكومة المصرية.

ولما كانت وزارة زيور الثانية تعاني من الانشقاق طوال النصف الثانى من عام ١٩٢٥، وأوائل عام ١٩٢٦ - نتيجة للأزمة التي فجرها الشيخ على عبد الرازق بكتابه «الإسلام وأصول الحكم»، والتي أدت إلى خروج وزراء الأحرار الدستوريين من الوزارة - فقد ضعف مركز الوزارة نتيجة لهذا الانشقاق^(٤). وإذا أضفنا زيادة الاضطرابات بعد نجاح الوفد فى دعوته لتوحيد جهود الأحزاب فى مواجهة طغيان القصر والحكومة، ونجاح الدعوة إلى اجتماع البرلمان المنحل بفندق الكونتينيانتال فى ٢٦ نوفمبر ١٩٢٥، وتآلف الأحزاب - التي كانت متعارضة بالأمس - فى مواجهة الحكومة والقصر، فإنه يمكن أن نرى أن الأرض كانت تميد تحت أقدام الوزارة. ولما كانت تلك الوزارة لاتستند إلى قاعدة شعبية تساندها، فقد كانت فى أمس الحاجة إلى مساندة السلطات البريطانية لها لمواجهة معارضيتها.

وعلى ذلك، فلم تكن وزارة زيور فى الوضع الذى يسمح لها بالضغط على السلطات

(١) كرم، المرجع المشار إليه، ص ٢٦٦، ٢٧٤.

(٢) Air 2/ 1066, 111A, op. cit., p.4. - Air 2/ 1066/1168, Acting High Commissioner to Austen Chamberlain, secret letter, No. 624, 25. 9. 1926, pp.1-2.

(٣) Ibid, pp. 1-2.

(٤) رمضان: تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩١٨ - ١٩٣٦، ص ٥٨٢ - ٥٩٠.

البريطانية بخصوص إنشاء القوة الجوية المصرية، والذي لم يصبح موضوعاً ملحاً، بعد أن تآكل الاعتماد المالي الذي كان مخصصاً لها في السنة المالية ١٩٢٥ - ١٩٢٦ في استيعاب القوة المصرية العائدة من السودان^(١).

وكان يمكن لوزارة أحمد زيور توفير الاعتمادات اللازمة لو لم تُحمل مصر تكاليف القوة المسلحة السودانية التي شكلها الحاكم العام للسودان لتدين له بالولاء وتحل محل القوات المصرية العائدة. حيث كانت الحكومة السودانية ستتحمل تكاليفها كما جاء في منشور إنشائها في ١٧ يناير ١٩٢٥. ولذلك، فلم يكن هناك ما يبرر قرار رئيس الوزراء بتخصيص مبلغ ٧٥٠ ألف جنيه من ميزانية وزارة الحربية عن عام ١٩٢٥ - ١٩٢٦، لتغطية نفقات القوة السودانية المزمع إنشاؤها - كما جاء في خطابه إلى المنوب السامي في ١٢ مارس ١٩٢٥ - خاصة إذا عرفنا أن الحكومة البريطانية كانت قد أعلنت في ١٥ ديسمبر ١٩٢٤ أنها لا تفكر في إنهاء الحكم الثنائي في السودان إلى حين الاتفاق بشأنه في المفاوضات المستقبلية^(٢).

وعلى ذلك نرى أنه بالرغم من اهتمام وزارتي أحمد زيور (الأولى والثانية) بإنشاء القوة الجوية المصرية - وإن كانت أهدافهما متواضعة - إلا أن سياسة هاتين الحكومتين وممارساتهما واستسلامهما للملك وسلطات الاحتلال، لم تكن لتسمح لهما بتحقيق ما كانتا تسعى إليه.

أما من ناحية السياسة البريطانية، فإنه يمكن أن نعزو تأخيرها في إعطاء النور الأخضر للمنوب السامي بالنسبة لموضوع القوة الجوية المصرية إلى الأسباب التالية:

(١) عدم تقدم الحكومة المصرية بطلب رسمي بخصوص هذا الموضوع، واكتفائها بطرق الباب الخلفي للحكومة البريطانية بشكل غير رسمي عن طريق وزارة الطيران البريطانية.

(٢) علم المنوب السامي - منذ شهر فبراير - أن القوة الجوية المقترحة لن يتيسر لها الاعتمادات المالية اللازمة في ميزانية ١٩٢٥ - ١٩٢٦، بسبب تكاليف استيعاب القوات العائدة من السودان، وعلى ذلك، لا ينتظر قيام الحكومة المصرية بأية إجراءات تنفيذية بشأن القوة الجوية^(٣). ومن ثم، لم يكن هناك ما تخشى منه الحكومة البريطانية من تحول

Air 2/ 1066, 32A, op. cit., p.1.

(١)

(٢) رمضان ، تطور الحركة الوطنية في مصر ١٩١٨ - ١٩٣٦ ، ص ٤٩١.

Air 2/1066, 32A, op. cit., p.1.

(٣)

مصر إلى دولة أخرى منافسة في حالة تأخرها بالرد، خاصة أن جورج لويد مندوبها السامي في مصر، كان ينصحها - حتى أبريل ١٩٢٦ - بإيقاف كل الموضوعات المتعلقة بالطيران في مصر، سواء كان مدنياً أو عسكرياً.

(٣) كانت وزارة الخارجية البريطانية تضع آراء وزارتي الحرب والطيران البريطانيين في الاعتبار، عند تقريرها لما يجب أن يتبع حيال موضوع القوة الجوية المصرية - طبقاً لما يتضح من المشاورات المتصلة بينها وبين هاتين الوزارتين - وهو ما دعاها إلى عقد مؤتمر في ٣٠ أغسطس ١٩٢٥ حضره ممثلو هذه الوزارات لتحديد السياسة البريطانية تجاه الطيران في مصر^(١). وقرر المؤتمر آنذاك عدم اتخاذ أى إجراء بخصوص تشكيل القوة الجوية المصرية قبل وصول المنوب السامي إلى مصر في ٢١ أكتوبر ١٩٢٥^(٢).

ولما كان الموقف السياسي في مصر في خريف ١٩٢٥ وأوائل ١٩٢٦ مضطرباً - نتيجة لعطيل الدستور وتجاوزات الملك وحاشيته وانشقاق الحكومة، في الوقت الذي نجحت فيه المعارضة في توحيد صفوفها وتعبئة الشعب سياسياً في مواجهة الحكومة والقصر - فلم يجد المنوب السامي هذا الموقف ملائماً لبحث موضوع القوة الجوية المصرية. وهو ما نصح به حكومته في برقيته بتاريخ ٢٦ أبريل ١٩٢٦، والتي سبقت الإشارة إليها.

هذا بالنسبة للتساؤل الأول، أما التساؤل الثاني والخاص بأسباب تغيير المنوب السامي (جورج لويد) لرأيه، من المعارضه إلى تأييد السماح بإنشاء قوة جوية مصرية بعد أقل من شهر، فيعود إلى أن برقيته بتاريخ ٢٦ أبريل - التي عارض فيها إنشاء القوة الجوية المصرية - قد أرسلت قبل إجراء الانتخابات المصرية التي كان مقرراً إجرائها في ٢٢ مايو ١٩٢٦، ويبدو أن المنوب السامي كان يأمل في ذلك الوقت أن تستطيع الحكومة التدخل في الانتخابات، بالقدر الذي يعوق حصول الوفد على الأغلبية المطلقة، أو يستطيع هو إيقاع الفرقة بين الوفد وياقى أحزاب المعارضة^(٣). إلا أن الاتفاق الذي تم بين الوفد وهذه الأحزاب على توزيع النواتر الانتخابية فيما بينهم، وتأليف حكومة ائتلافية بأغلبية وفدية. لمواجهة الإنجليز والقصر من مركز

Air 2/ 1066, 75A, op. cit., p. 2.

(١)

Air 2/ 1066, 102A, Meeting held at the Foreign Office, 30. 9. 1925, p. 1.

(٢)

(٣) رمضان، تطور الحركة الوطنية في مصر ١٩١٨ - ١٩٣٦، ص ٦٠٥.

قوى، أودى بآمال المنسوب السامى^(١). ومن هنا جاء خطابه إلى وزير الخارجية البريطانية فى ٩ مايو ١٩٢٦ - بعد أن أصبحت نتيجة الانتخابات المنتظرة معروفة مقدماً فى صالح الوفد - يعيد فيه حساباته ويجيب على ذلك التساؤل قائلاً.

«٤- فى برقيتى رقم ١٦١ بتاريخ ٢٦ أبريل، سجلت رأى بأن حكومة جلالة الملك كان لديها - وإزال - من المبررات ما يجعلها توقف كل الموضوعات المتعلقة بإنشاء مؤسسات الطيران المقترحة، سواء المدنى منها أو ما يخص مقاومة التهريب، ولازلت عند هذا الرأى. إلا أنه بالإضافة إلى ذلك، فإن الوضع يبدو لى الآن يكتسب أهمية خاصة فى الظروف السياسية الراهنة. وقد دفعتنى الاعتبارات التالية للتوصية بضرورة تغيير سياستنا تجاه ذلك الموضوع.

«٥- إن لدى حكومة جلالة الملك حقاً كل الأسباب التى تجعلها لا تثق فى الحكومة التى يبدو مؤكداً أنها ستصل إلى السلطة بعد الانتخابات، وإنه لا يمكن إنكار أن وجود سلاح جوى منظم بشكل جيد، فى يد غير صديقة، ربما يشكل خطراً علينا. إلا أنه من الناحية الأخرى، يجب أن نذكر أن مجلس الوزراء (المصرى)، صدّق من ناحية المبدأ - فى الصيف الماضى - على تشكيل قوة من ١٢ طائرة فقط فى مدة تتراوح من ثلاث إلى أربع سنوات. ورغمما عنى، فإن على أن أحاول التنبؤ بالموقف السياسى فى ذلك التاريخ.

«٦- مع وجود مجلس وزراء معادى فى السلطة، سيكون صعباً - خاصة إذا كانت حكومة جلالة الملك غير مستعدة لتقديم المساعدة لها - منع تدريب رجال الطيران بواسطة الدول الأخرى، والتى ستكون فى غاية الاستعداد للقيام بذلك. ولقد قُدمت إلى الحكومة المصرية فعلاً عروض من إيطاليا وفرنسا وألمانيا، إلا أنه لم يُلتفت إليها بواسطة الحكومة الحالية»^(٢).

ويعد أن أوضح المنسوب السامى فى خطابه مزايا إنشاء القوة الجوية المصرية بالاعتماد على الجانب البريطانى استطراداً قائلاً: «لقد بحثت الحكومة الحالية مشروع السلاح الجوى بالكامل، وبالرغم من إحجامها عن الاتصال بى بخصوص هذا الموضوع، إلا أنها أظهرت اهتماماً بالطيران المدنى، بمضايقتها المستمرة للمستشار الجوى، عند توقعهم أى إجابة من

(١) نفس المرجع، ص ٦٠٧، ٦١٥.

Air 2/1066, 111A, op. cit., pp. 2 - 3.

(٢)

حكومة جلالة الملك. ومن الملاحظ أنه لم يأت ذكر سلاح مقاومة التهريب في أية مناسبة، إلا أنني لا أعتبر ذلك تغييراً في وجهة نظر الحكومة المصرية، إذ أعتقد أن تلك الحكومة ستثير موضوع السلاح الجوي عند اتصالهم بي. إنهم ينتظرون رداً منذ نوفمبر الماضي، وإنني أعتقد أنه من الأفضل الرد عليهم بدلاً من أن يتلقى الرد خلفاًوهم»^(١).

ومن هذه الرسالة، نرى أسباب التغيير الذي طرأ على وجهة نظر المندوب السامي حيال القوة الجوية المصرية، بعد أن ظهرت بوادر فوز الوفد في انتخابات مايو ١٩٢٦، وإنه كان يفضل معاونة حكومة أحمد زيور، رغم علمه بسقوطها المنتظر، حتى ينسب إليها فضل الحصول على موافقة الحكومة البريطانية لدعم مشروع إنشاء القوة الجوية المصرية ومصالحة الطيران المدني - وهو الفضل الذي كان ينكره على الحكومة الوطنية المنتظرة، وخوفاً من اتجاه تلك الحكومة إلى دولة أخرى للمساعدة في إنشاء تلك القوة لو رفضت الحكومة البريطانية.

٤ - في عهد وزارات الائتلاف:

تولى الحكم على أثر انتخابات مايو ١٩٢٦ وحتى يونيو ١٩٢٨ ثلاث وزارات ائتلافية في ظل أغلبية برلمانية وفدية، وهي وزارات عدلي يكن وعبد الخالق ثروت ومصطفى النحاس على التوالي. وقد اتسمت سياسات هذه الوزارات بسمات عامة أبرزها ما يلي:

(١) التآني في حل المسألة المصرية ومحاولة تحسين العلاقات المصرية - البريطانية.

(٢) اتباع سياسة حسن التفاهم مع سلطات الاحتلال وتجنب أي صدام معها.

(٣) التركيز على المسائل الداخلية.

ورغم طابع الاعتدال الذي كان يغلب على السياسة المصرية في تلك الآونة، إلا أن جورج لويد - المندوب السامي في ذلك الوقت - لم يترك مناسبة إلا حاول فيها فرض سيطرته على الحكومة المصرية. مستعدياً عليها الملك فؤاد - الذي كان دائماً رهن إشارته - من ناحية، والحكومة البريطانية من ناحية أخرى، الأمر الذي أدى إلى عدة أزمات مع الحكومة المصرية^(٢).

وكان طبيعياً أن تنعكس هذه الأزمات على إنشاء القوة الجوية المصرية، والتي انتهت

Ibid., p. 4.

(١)

(٢) محسن محمد، الشيطان (القاهرة: دار المعارف، ١٩٨٢)، ص ٢٩٦.

الاتصالات البريطانية بشأنها إلى تفويض المنسوب السامى باختيار الوقت الذى يراه مناسباً لإخطار الحكومة المصرية بالمساعدات التى يمكن أن تقدمها الحكومة البريطانية لإعداد وتدريب الكوادر الخاصة بهذه القوة. وقد اتخذ المنسوب السامى من هذا التفويض وسيلة للضغط والإغراء خلال اتصالاته بالحكومة المصرية أثناء هذه الأزمات (١).

وأوافق الدكتور عبد العظيم رمضان الرأى بأن أزمة الجيش التى حدثت خلال النصف الأول من عام ١٩٢٧ أثرت بالسلب على إرسال بعثة الطيران إلى بريطانيا والتى أدرج لها مبلغ أربعة آلاف جنيه فى ميزانية ١٩٢٦ - ١٩٢٧، فلم يُصرف ذلك المبلغ من ميزانية تلك السنة (٢).

فخلال النصف الأخير من عام ١٩٢٦، والشهور الأولى من عام ١٩٢٧ كان أحمد خشبة - وزير الحربية فى وزارة الائتلاف الأولى - يتبع سياسة جريئة لتقوية الجيش وتخليصه من السيطرة البريطانية، متجاوباً فى ذلك مع التيار العام داخل البرلمان، والذى كان ينادى بتقوية الجيش وإبعاد السيطرة البريطانية عنه.

فقد طالب النواب بتقوية الجيش بزيادة عدده وتطوير نظامه وتدريبه وتسليحه، وتعيين سردار مصرى له، وتقليص نفوذ «سبنكس Spinks» - المفتش العام للجيش - الذى كان يتمتع بصلاحيات كبيرة تسمح له بالسيطرة الكاملة على ذلك الجيش، ومن ثم ، إخضاعه للسيطرة البريطانية (٣).

إلا أن وزير الحربية كان يري التركيز على تطوير الجيش والتعليم فيه ورفع كفاءة قيادته، حيث إن عدد الجيش «ليس بالأمر المهم فى نظرنا، بل المهم فى الجيوش حسن نظامها والقدرة فى قيادتها» (٤).

وفى الوقت الذى كان أحمد خشبة ينفذ سياسته لإصلاح الجيش وقوانينه ورفع مستوى تدريبه، كان يتبع سياسة الإهمال تجاه المفتش العام للجيش، ورفض العمل بتوصياته، كما كان يتراسل مباشرة مع من هم نونه من الضباط، والتفتيش بنفسه على الوحدات وتخصيص المهام لهيئة القيادة نون الرجوع إليه، مما أدى إلى تدهور نفوذ المفتش العام للجيش فى عهده بدرجة كبيرة (٥).

(١) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٢٣٥.

(٢) نفس المرجع، ص ٢١٢.

(٣) نفس المرجع، ص ٢٢٣ وما بعدها.

(٤) نفس المرجع، ص ٢٢٣.

(٥) نفس المرجع، ص ٢٢٠.

وقد هددت هذه السياسة السيطرة البريطانية على الجيش، مما جعل المندوب السامي يقول: «أصبحنا نواجه في عام ١٩٢٦، احتمال وجود جيش مصرى متزايد القوة، لا يبنى فقط عن إمكانية السيطرة عليه من جانبنا، وإنما هو متشرب تماماً - كنتيجة للدعاية القوية - بنفوذ حزب سياسى متطرف»^(١).

ولما كان المندوب السامي يعتقد أن هدف الوفد من تقوية الجيش هو الدخول في مواجهة مع الملكية في مصر - بعد إحكام سيطرته على الجيش وإبعاد النفوذ البريطانى عنه - فقد رأى في سياسة الوفد تجاه الجيش تعارضاً مع تحفظات تصريح ٢٨ فبراير^(٢). الأمر الذى أدى إلى الصدام بين المندوب السامى والحكومة المصرية في عهد وزارة الائتلاف (الثانية)، وهو ما انعكس سلباً على مشروع إنشاء القوة الجوية كما سنرى.

وقد بدأ اهتمام وزارة الائتلاف الأولى بمشروع القوة الجوية فاترا في سبتمبر ١٩٢٦، عندما نجح قائد الأسراب لونج في إقناع وزير الحربية المصرى بأن إرسال طلبة عسكريين للتدريب على الطيران في بريطانيا، سيكون مضمياً للوقت والمال. إذا لم تكن هناك خطة نهائية معدة لاستيعابهم عند عودتهم. وأنه ليس من الحكمة تقرير إنشاء قوة جوية - مهما كان شكلها - دون عمل دراسة تفصيلية أكثر مما تم إعداده^(٣).

ولما كان وزير الحربية لم يتيسر له الوقت لدراسة موضوع الطيران الحربى - على حد قوله - فإنه وافق لونج على رأيه، وأضاف أنه يرى أن مصر بحاجة إلى قوى أكثر فائدة أولاً، مثل البحرية. وأنه لذلك ليس مبالاً إلى التوصية بصرف أى مبالغ على الطيران الحربى قبل إعادة تشكيل الجيش وإنشاء القوة البحرية^(٤).

ويبدو أن وزير الحربية - بعد أن تيسر له الوقت لدراسة موضوع القوة الجوية - أرسل في ٨ نوفمبر ١٩٢٦ يثير الموضوع مرة أخرى مع اللواء سبنكس^(٥). إلا أن الأخير رد في

(١) نفس المرجع، ص ٢٢١.

(٢) كان المندوب السامى يرى أنه يجب أن يكون لبريطانيا صوت مسموع بالنسبة للسيطرة على الجيش المصرى، ورفع كفاءته بموجب مسئوليتها في الدفاع عن مصر، تبعاً لما جاء بتصريح ٢٨ فبراير.

- رمضان، الجيش المصرى في السياسة، ص ٢٢١ - ٢٢٢.

(٢) Air 2/ 1066, 116B, op. cit., p. 2.

Idem (٤)

(٥) Air 2/ 1066, 124C, Spinks to the Under Secretary of State, (Ministry of War and Marine, Cairo), letter, No.

E/ SCR/ 702, 26. 1. 1927

٢٦ يناير ١٩٢٧ - بعد أكثر من شهرين - قائلاً: «إنه لا بد أولاً من اتخاذ قرار بشأن الغرض الذى ستستخدم فيه مثل هذه القوة، وأن أى قوة عسكرية يمكن أن تكون مفيدة فى الظروف الحالية بالنسبة لإدارتى الحدود وخفر السواحل، إذ قد تساعد فى منع أعمال التهريب ووضع التحركات القبلية فى الصحراء تحت الملاحظة، وقوة بهذا الشكل، سوف تكون ملائمة كمنوأة للتوسع مستقبلاً تبعاً لتطوير الظروف»^(١).

واقترح المفتش العام فى نفس الخطاب، أن تُشكل القوة الجوية فى البداية من رف (ست طائرات) وطائرتين احتياط، يعمل عليها أحد عشر ضابطاً (ثمانية طيارون وثلاثة فنيون)، بالإضافة إلى ثلاثة وخمسين فرداً من الفنيين. وأشار بأنه على اتصال بالقوات الجوية الملكية من أجل تدريب الفنيين اللزيمين. إلا أنه تحفظ فى النهاية قائلاً: «إن الموضوع يحتاج إلى مزيد من الدراسة لمعرفة جنوى إنشاء مثل هذه القوة، وهل ستعوض النتائج المتوقعة من هذا السلاح المتواضع، العمالة والمصاريف التى ستنتف علىه، وأنه يجب إعطاء هذا الموضوع العناية الكافية»^(٢).

ومن الرد السابق، نرى أن المفتش العام للجيش المصرى، كان مستمراً فى ممارسة سياسة التسويق البريطانية - إزاء نشاط أحمد خشبه لتطوير الجيش - إلى الدرجة التى جعلت رئيس أركان الطيران يتسائل فى مذكرته إلى وزير الطيران البريطانى فى ٢٠ مارس ١٩٢٧ قائلاً: «ألا يجب أن نتخذ سياسة جديدة تجاه هذا الرف؟ لقد عملنا كل شيء لتعطيله حتى الآن دون أن يظهر ذلك، ألا يجب علينا الآن أن نمضى بمشيتنا للمعاونة والعمل على تكوين ذلك الرف؟»^(٣).

ورغم استمرار الاتصالات بين كل من المنوب السامى وسبنكس وقائد الأسراب لونج من ناحية، ووزارتى الطيران والخارجية البريطانيتين من ناحية أخرى، لمتابعة ودراسة المشروع الأخير المقترح للقوة الجوية المصرية، إلا أن وزارة الطيران - رغم موافقتها على إنشاء هذه القوة - لم تكن راغبة فى إبلاغ الحكومة المصرية بأية معلومات عن الدراسات التى أجرتها بخصوص قوتها الجوية المقترحة، أو موافقتها على تشكيلها قبل أن تقرر وزارة الخارجية البريطانية ذلك.^(٤)

Idem.

(١)

Idem.

(٢)

Air 2/ 1066, C. A. S. to S. of S., minute, No. 127, March, 1927.

(٣)

Air 2/ 1066, 140A, J.A. Webster (Air Ministry) to A.O.C. Middle East. A. F., letter, No. 327, 9. 5. 1927, p.3. (٤)

ولما كانت الأزمة بين الحكومة المصرية، والمندوب السامي قد بدأت تتصاعد منذ شهر مارس نتيجة للسياسة المصرية لتطوير الجيش - إلى الحد الذي دعا المندوب السامي أن يطلب من حكومته في ٢٨ مارس ١٩٢٧ السماح له بتوجيه مذكرة (تحمل معنى الإنذار) إلى الحكومة المصرية لردعها عن سياستها تجاه الجيش، فقد كان منطقياً ذلك الحذر البالغ الذي أبدته وزارة الطيران البريطانية.

ففي ٩ مايو ١٩٢٧ - مع تصاعد الأزمة إلى ذروتها بين الحكومة المصرية والمندوب السامي - أرسلت وزارة الطيران إلى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط خطاباً توضح له فيه تكاليف تدريب وإعاشة أفراد القوة الجوية المقترحة^(١)، وتؤكد له على الأهمية القصوى لعدم إبلاغ أية معلومات عن تكاليف التدريب أو التسهيلات إلى أى شخص عدا المفتش العام مهما كان السبب. وأنه من الأهمية بمكان تجنب سوء الفهم، والتأكد من أية معلومات ستزود بها الحكومة المصرية سيتم في الوقت وبالشكل الذي تتطلبه السياسة العامة لحكومة جلالة الملك في مصر^(٢).

ونظراً لتفاقم الأزمة بين المندوب السامي وحكومة الائتلاف (الثانية) برئاسة عبد الخالق ثروت^(٣)، على أثر المذكرة التي قدمها رئيس الوزراء إلى المندوب السامي في ٢٤ مايو - والتي رفضت فيها الحكومة المصرية تدخل السلطات البريطانية في شئون الجيش - وتقديم المندوب السامي مذكرته الإنذارية إلى الحكومة المصرية في ٢١ مايو ١٩٢٧، فقد كان طبيعياً أن يرى المندوب السامي أن الوقت غير ملائم حينذاك لإبلاغ الحكومة المصرية بالتسهيلات البريطانية لبناء القوة الجوية المصرية، خاصة وأن المندوب السامي كان يستغل هذا الموضوع في الضغط على الحكومة المصرية لتعديل سياستها تجاه الجيش والمعش العام البريطاني^(٤).

إلا أنه باستسلام عبد الخالق ثروت لمطالب المندوب السامي في ١١ يونيو ١٩٢٧ تحت

(١) أربعة جنيهات يومياً عدا أيام المرض والعطلات لتدريب كل من الطيارين الثمانية، ٤٠٠ جنيها سنوياً لتدريب كل من الضباط الفنيين الثلاثة، ١٥ جنيهاً شهرياً لتدريب كل من الأفراد الفنيين، الثلاثة والخمسين.

Air 2/ 1066, 140A, op. cit. p.3.

(٢)

(٣) تولى عبد الخالق ثروت رئاسة الوزارة الائتلافية على أثر استقالة عدلى يكن في أبريل ١٩٢٧.

(٤) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٢٢٥.

ضغط الإنذار الذي وجهه (١)، انتهى التحفظ الذي كان يفرضه المندوب السامى على التسهيلات البريطانية لتدريب أفراد القوة الجوية المصرية المقترحة، بل أصبح من المنادين بإجراء هذا التدريب على نفقة الحكومة البريطانية (٢)، نظراً للتعاون الذى أبداه رئيس الوزراء المصرى فى النصف الثانى من عام ١٩٢٧ فى إيجاد صيغة لتسوية موضوع الوجود البريطانى فى مصر. وقد دعمت وزارة الخارجية البريطانية وجهة نظر مندوبها السامى فى مصر قبل وزارة الطيران، إلا أن الأخيرة لم توافق على إعفاء المصريين من تكاليف التدريب، ووافقت فقط على إجراء تدريب ثمانية طلاب مصريين فى مدرسة تدريب الطيران بأبى صوير على دفعتين، كل دفعة أربعة طلاب لمدة تسعة أشهر، بواقع أربعة جنيهاً يومياً لكل طالب. وبرت وزارة الطيران عدم موافقتها على إعفاء المصريين من نفقات التدريب، بأن ذلك سيثير المشاكل مع حكومة العراق التى قبلت طلبتها للتدريب مع تحمل الحكومة العراقية كافة النفقات الخاصة بذلك (٣).

والشئ الذى يثير التساؤل ولم أجد له جواباً فى الوثائق البريطانية أو المصرية، هو عدم إعادة إدراج مبلغ الأربعة آلاف جنيه - التى كانت مخصصة لتدريب أفراد القوة الجوية المصرية المقترحة - فى ميزانيتى العامين التاليين (١٩٢٧ / ١٩٢٨، ١٩٢٨ / ١٩٢٩) رغم انتهاء الحظر الذى فرضه المندوب السامى خلال النصف الأول من عام ١٩٢٧ بسبب أزمة الجيش. ويفهم مما أشار إليه الدكتور عبد العظيم رمضان بخصوص تأثير أزمة الجيش عام ١٩٢٧ على موضوع القوة الجوية المصرية، أن عدم إدراج المبلغ المشار إليه فى ميزانيتى عامى ١٩٢٧/١٩٢٨، ١٩٢٨/١٩٢٩ كان أحد آثار تلك الأزمة (٤). إلا أننى لا أرى ما ذهب إليه الدكتور عبد العظيم فى هذه النقطة. إذ إن أزمة الجيش انتهت فى يونيو ١٩٢٧، باستسلام عبد الخالق ثروت لمطالب المندوب السامى، كما هو معروف. وبالتالي كان هناك فرصة لإعادة إدراج المبلغ فى ميزانية عام ١٩٢٧ - ١٩٢٨ أو الميزانية التالية.

فالمساعدة البريطانية فى إنشاء القوة الجوية المصرية كانت إحدى الجوائز التى وعد المندوب

(١) نفس المرجع، ص ٢٤١.

(٢) Air 2/ 1066, D.D.O.I. to C.A.S., minute, No. 161, 16. 4. 1928.

(٣) Air 2/ 1066, 153B, the Air Ministry to the Foreign Office, secret letter, No. S. 22268/ S.6., 30.1.1928, pp.1 - 2.

(٤) نفس المرجع، ص ٣١٣.

السامي بها رئيس الوزراء المصري، في حالة قبول حكومته التنازل عن سياستها لتطوير الجيش^(١). ومن ثم، كانت تلك الجائزة تنتظر من يطالب بها بعد تسليم رئيس الوزراء بمطالب المندوب السامي.

وفي الوقت الذي كانت الاتصالات جارية فيه بين المندوب السامي في مصر ووزارة الخارجية البريطانية من ناحية، وقائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط ووزارة الطيران البريطانية من ناحية أخرى، كانت هناك اتصالات نشطة بين وزارتي الخارجية والطيران البريطانيتين طوال الأربعة شهور الأخيرة من عمر وزارة عبد الخالق ثروت. وكان محور كل هذه الاتصالات هو التسهيلات التي يمكن تقديمها لإنشاء القوة الجوية المصرية والإعفاءات المالية التي يلح كل من المندوب السامي ووزارة الخارجية البريطانية على منحها للحكومة المصرية لتخفيف أعباء تدريب أفراد القوة الجوية المصرية المقترحة.

وكل ذلك يحدث على الجانب البريطاني وحكومة عبد الخالق ثروت - التي يبدو أنها فقدت حماسها لإنشاء القوة الجوية المصرية - لا تُدرج أية مبالغ خاصة بتدريب أفراد هذه القوة في ميزانية عام ١٩٢٧ - ١٩٢٨، أو حتي بإعادة درجتها من احتياطي وزارة الحربية بعد انتهاء الأزمة في يونيو ١٩٢٧. بل إن الحكومة المصرية لم تجر أية اتصالات رسمية بخصوص تسهيلات إنشاء القوة الجوية المصرية مع الممثل الرسمي للحكومة البريطانية - ألا وهو المندوب السامي - طوال عهود وزارات عبد الخالق ثروت والنحاس ومحمد محمود حتى سبتمبر ١٩٢٨^(٢)، مكتفية باتصالاتها الاستطلاعية من الباب الخلفي لوزارة الطيران - عن طريق قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط - والتي كان يجريها المفتش العام للجيش المصري (سبنكس) نيابة عنها.

وعلى ذلك، نرى أنه كان لدى حكومة عبد الخالق ثروت الفرصة لإعادة طرح الموضوع بعد انتهاء أزمة الجيش في شهر يونيو، بل ومطالبة المندوب السامي بإنجاز ما وعد به وقد تهيأت الظروف السياسية الملائمة لذلك من وجهة النظر البريطانية. إلا أن الوثائق البريطانية أوالمصرية التي أمكن الاطلاع عليها، لا توضح أن شيئاً قد تم من هذا القبيل، أو أن الحكومة

(١) نفس المرجع.

Air 2/ 1066, 172B, Hoar to Cushendun, secret letter, No. 707, 22.9.1928, p.1.

(٢)

المصرية تلقت أية معلومات عن التسهيلات الممكن الحصول عليها من الحكومة البريطانية لإنشاء القوة الجوية المصرية طوال عهد حكومات الائتلاف.

وربما كان إهمال حكومة عبد الخالق ثروت للموضوع القوة الجوية عائدا للمفاوضات التي بدأت مع الجانب البريطانى فور انتهاء، أزمة الجيش، انتظاراً لما ستسفر عنه هذه المفاوضات، والتي انتهت بالفشل.

وقد أشار الدكتور عبد العظيم رمضان فى كتابه «الجيش المصرى فى السياسة ١٨٨١ — ١٩٨٦»، إلى أن الحكومة المصرية فى عهد وزارة النحاس الأولى ١٩٢٨، دخلت فى مفاوضات مع مدرسة الطيران البريطانية بمصر لتميرين الشبان المصريين على الطيران داخل القطر المصرى بدلا من إرسال البعثة. ولهذا السبب اقترحت لجنة المالية إعادة إدراج مبلغ الأربعة آلاف جنيه (التي كانت مدرجة فى ميزانية ١٩٢٦ - ١٩٢٧ لبعثة الطيران) فى مشروع الميزانية. وقال إن المفاوضات قد نجحت، إذ التحق فى يوم ٢٦ أبريل ١٩٢٩ بمدرسة الطيران البريطانية بأبى صوير ثلاثة ضباط أظهروا كفاءة أشاد بها رؤسائهم^(١).

إلا أن وثائق وزارة الطيران البريطانية تشير إلى أن نجاح المفاوضات بخصوص تدريب أفراد القوة الجوية المصرية المقترحة لم يتم فى عهد وزارة النحاس الأولى، وإنما فى عهد خليفتها، وزارة محمد محمود كما سنرى، وهو الأقرب للترجيح للأسباب التالية:

(١) لا يمكن أن تدخل مدرسة الطيران البريطانية فى مصر فى مفاوضات مع الحكومة المصرية سواء بالاتصال المباشر أو بواسطة المفتش العام وعن طريق قائد القوات الجوية الملكية فى مصر لتدريب الطلبة المصريين، إلا بعد موافقة وزارتى الخارجية والطيران على ذلك من ناحية المبدأ، وإخطار كل من الطرفين بذلك. إذ ليس لدى قائد القوات الجوية الملكية فى مصر أو قائد مدرسة الطيران البريطانية — الذى يتبعه — الصلاحية للدخول فى مثل هذه المفاوضات قبل موافقة حكومتهما وإعطائهما مثل هذه الصلاحية. وهو ما لم يحدث فى عهد وزارة النحاس (الأولى)، بل إن عكسه هو الصحيح تماما. إذ إن وزارة الطيران — كما رأينا — كانت تحذر قائد القوات الجوية الملكية فى مصر من إبلاغ الحكومة المصرية أية معلومات عن التسهيلات التى يمكن أن تعطى لها بشأن تدريب أفراد القوة

(١) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٢١٢.

الجوية المقترحة قبل أن تقوم الخارجية البريطانية بإخطار مصر بهذه التسهيلات في الوقت الملئم من وجهة النظر البريطانية^(١).

(٢) لم تكن الحكومة البريطانية ترى بعد رفض حكومة الائتلاف لمشروع المعاهدة التي أسفرت عنها مفاوضات ثروت - تشميرلين وتولى النحاس رئاسة الوزارة خلفا لعبد الخالق ثروت، أن الموقف السياسى فى مصر ملئم لإبلاغ الحكومة المصرية بأية تسهيلات خاصة بالقوة الجوية، على عكس وزارة محمد محمود التي خلفتها^(٢).

ومن ثم، أرسل المنوب السامى بالنيابة إلى وزير الخارجية البريطانية خطاباً في ٢٢ سبتمبر ١٩٢٨، يخطره فيه بتعاون وزارة محمد محمود وأنها توفر الأوضاع المطلوبة، والتي اشترطها الوزير فى خطابه إلى المنوب السامى بتاريخ ٢٠ مارس^(٣). وهى الأوضاع التي تسمح بإبلاغ الحكومة المصرية بالتسهيلات التي وافقت عليها الحكومة البريطانية من أجل إنشاء القوة الجوية المصرية، والتي لم تحققها بطبيعة الحال وزارة مصطفى النحاس خلال عمرها القصير (ثلاثة أشهر وبضعة أيام) فقد اصطدمت الوزارة مع سلطات الاحتلال بسبب قانون الاجتماعات من ناحية، والانشقاق الذى دب فى حكومة الائتلاف وأدى إلى سقوطها من ناحية أخرى.

(٣) قدمت هيئة الأركان بوزارة الطيران فى ١٩ أبريل ١٩٢٨ مذكرة إلى رئيس الأركان بالوزارة توضح له فيها أن قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط يضغط فى رسائله إلى الوزارة لمعرفة نوايا وزارة الطيران بالنسبة لتدريب الضباط المصريين على الطيران^(٤). كما أرسل القائم بأعمال المنوب السامى فى مصر يخطر وزارة الخارجية البريطانية فى خطابه إليها بتاريخ ٢٢ سبتمبر ١٩٢٨، أن وزارة الحربية المصرية تضغط على المفتش العام لتلقى رداً من الحكومة البريطانية بخصوص تدريب الضباط المصريين على الطيران^(٥).

Air 2/ 1066, 140A, op. cit., p.3.

(١)

Air 2/ 1066, 172B, op. cit., p.1.

(٢)

Idem.

(٣)

Air 2/ 1066, S.6 to C.A.S (Air Ministry), minute, No. 116, 19.4.1928.

(٤)

Air 2/ 1066, 172B, loc. cit.

(٥)

وعلى ذلك، نرى أنه لم يكن لدى أى من قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط أو قائد مدرسة تدريب الطيران - التابع له - أى تعليمات أو صلاحيات لمفاوضة الحكومة المصرية بشأن تدريب المصريين على الطيران، طوال عهد وزارة النحاس (الأولى) وحتى الشهر الأول من وزارة محمد محمود التى خلفتها. كما أن وزارة النحاس لم تُعمر فى الحكم إلا ثلاثة أشهر ما أظنها كانت كافية لأى إنجاز خاص بمشروع القوة الجوية المصرية، فى ظل السياسة البريطانية العدائية تجاهها.

0- فى عهد وزارات الأقلية:

تولى الحكم عقب إقالة وزارة النحاس (الأولى)، فى ٢٥ يونيو ١٩٢٨، وحتى توليه وزارته الثالثة فى ٩ مايو ١٩٣٦ (أى ما يقرب من ثمانى سنوات) ثمانى وزارات منها خمس وزارات تمثل أحزاب الأقلية حكمت مصر ما يقرب من سبعة أعوام، بينما تولى الحكم فى المدة الباقية (أقل من ثلاثة عشر شهراً) ثلاث وزارات هى، وزارة النحاس الثانية (وفدية) ووزارات عدلى يكن وعلى ماهر (الانتقاليان)، واللذان مهدتا لتولى الوفد الحكم بعد تصحيح الأوضاع السياسية غير الدستورية، والتى نتجت عن الممارسات السياسية الخاطئة لأحزاب الأقلية للاستئثار بالسلطة، وكسب رضا الملك وسلطات الاحتلال على حساب الدستور والحياة النيابية فى مصر. واعترافاً بجميل هذه الحكومات المتعاونة معها، أعطت الحكومة البريطانية فضل إنشاء القوة الجوية المصرية وإرساء قواعدها إلى هذه الحكومات.

فى ٢٢ سبتمبر ١٩٢٨، وبعد حوالى ثلاثة أشهر من تولي وزارة الأقلية برئاسة محمد محمود الحكم - على أثر الانقلاب الدستوري الثانى - أرسل «هور Hoare»، المندوب السامى بالنيابة، خطاباً إلى وزارة الخارجية البريطانية يخطر فيها، أن وزارة الحربية المصرية تضغط على المفتش العام للجيش المصرى (سبنكس)، لتلقى رداً بخصوص تدريب الطلبة العسكريين المصريين على الطيران الحربى. وأنه (أى هور) يرى ضرورة الرد على الحكومة المصرية بما يلى: «إما أن حكومة جلالة الملك لا ترغب فى الاستمرار فى الموضوع، أو يتلقى وزير الحربية رداً بالتسهيلات التى يمكن أن تُعطى له»^(١).

واستطرد هور يوضح موقف الحكومة المصرية قائلاً: «إنه يبدو لى بصفة عامة أن الحكومة

Idem.

(١)

الحالية توفر الأوضاع التى حُدِّتْ فى الفقرة الأخيرة من خطابكم رقم ٢٩٥، بالرغم من أن تعاونها يتم بطريقة ضمنية أكثر منها علنية. وإننى أعتقد أنه لن يكون هناك أى ضرر منها، بل قد تكون نافعة لنا. لو أخطرناهم بالشروط التى حددتها وزارة الطيران لتدريب الطلبة العسكريين المصريين، فيما يتعلق باستقبال أربعة طلاب فى أبى صوير وإنه لطريق طويل من بداية تدريبهم وحتى تشكيل قوة جوية عسكرية، ووصولها إلى درجة من القوة لها وزنها. وسوف يكون ممكناً سحب التسهيلات المقترحة حالياً إذا ما تطلبت الظروف السياسية ذلك مستقبلاً»^(١).

وعلى ضوء تلك الرسالة أرسلت وزارة الخارجية البريطانية إلى وزارة الطيران تبلغها فى العاشر من أكتوبر ١٩٢٨ بتطور وجهة نظرها حيال إبلاغ الحكومة المصرية بالتسهيلات التى يمكن أن تقدمها لها بخصوص موضوعات الطيران. وأشارت وزارة الخارجية البريطانية فى خطابها المشار إليه إلى: «أن اللورد كوشيندن يوافق على وجهة نظر مستر هور، فى أن الاتجاه العام للحكومة المصرية الحالية يوفر المناخ لإعادة النظر فى القرار الذى أُبلغ إلى اللورد لويد فى رسالة وزارة الخارجية رقم ٢٩٥ فى العشرين من مارس..»

«وبالنسبة لموضوع تدريب قسم من الطلبة المصريين بالمجان، فإننا نرغب فى معرفة ما إذا كانت المحلات الثمانية التى وردت فى الفقرة الخامسة من خطاب وزارة الطيران فى الثلاثين من يناير قد شُغلت حالياً؟ وإذا كان من غير المحتمل توفير محلات قبل نهاية السنة القادمة، فإن اللورد كوشيندن يقترح وضع ذلك فى الاعتبار مستقبلاً»^(٢).

وجاء رد وزارة الطيران فى الثالث من نوفمبر ١٩٢٨ بالموافقة على تدريب الطلبة المصريين فى أبى صوير، إلا أنها رأت أنه ليس من الحكمة إعطاء مصر شروطاً أفضل من العراق والهند بإعفاء اثنين من الطلبة المصريين من نفقات التدريب - كطلب وزارة الخارجية البريطانية - لعدم انطباق شروط الإعفاء على مصر^(٣).

وعلى ضوء موافقتى وزارة الخارجية والطيران البريطانيتين، والتى أُبلغت إلى كل من

Ibid., pp. 1 - 2 .

(١)

Air 2/ 1066, 172A, J. Muray (F.O.) to the Secretary (Air Ministry), letter, No. J 2792/ 54/ 16. 10. 10. 1928

(٢)

Air 2/ 1066, 178A, Webster to the Under Secretary of Foreign Office, secret lctter, No. S. 22268/ s. 6., 3.11.1928., pp. 1 - 2.

(٣)

المنسوب السامي وقائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط، ونتيجة للاتصالات العرضية التي تمت بين الأخيرين خلال ديسمبر ١٩٢٨، أرسل السكرتير الأول «موريس بيترسون Maurice Peterson» - بتكليف من المنسوب السامي في مصر - رسالة إلى اللواء سينكس - المفتش العام للجيش المصري - في الثاني من يناير ١٩٢٩، يخطر فيها بالتسهيلات البريطانية لتدريب الطلبة المصريين، والتي تتلخص في الموافقة على «تدريب أربعة طلاب عسكريين في مدرسة تدريب الطيران في أبي صوير، بتكلفة أربعة جنيهات يومياً عن كل طالب، عدا أيام المرض والعطلات. وتشمل هذه التكلفة الإقامة والتغذية والرعاية الطبية، على أن تتكفل الحكومة المصرية بنفقات السفر - عدا ما يتعلق بشئون التدريب - والرواتب والبدلات التي تدفع للطلبة العسكريين، كذا التعويضات التي تدفع لطرف ثالث نتيجة للتدمير...»^(١).

وأوضح السكرتير الأول في رسالته، أن الدورة السنوية للتدريب تستغرق ثمانية أشهر مقسمة على فترتين دراسيتين كل من أربعة أشهر، وأن الدراسة ستبدأ في ٢٦ أبريل من نفس العام بالنسبة للفترة الدراسية الأولى وفي ٢٦ سبتمبر بالنسبة للفترة الدراسية الثانية. وطلب موريس بيترسون من المفتش العام عرض الموضوع على وزير الحربية المصري.

ولم يلبث سينكس أن أرسل إلى جعفر والي وزير الحربية يخطر في الخامس من يناير بالتسهيلات البريطانية للتدريب على الطيران^(٢). فرد عليه وزير الحربية المصري في ١٥ يناير ١٩٢٩ قائلاً: «بعد الاطلاع على خطاب سعادتكم رقم E/ SCR/ 702 بتاريخ ٥ يناير ١٩٢٩ بخصوص موضوع بعثة الطيران، أسمح لنا أن نعبر عن خالص شكرنا لوزارة الطيران البريطانية لاستعدادها لتقديم التسهيلات اللازمة. بهذا الخصوص. ونوافق - كإجراء ابتدائي - على اختيار أربعة طلاب عسكريين، سيتم إرسالهم إلى مدرسة الطيران في أبي صوير»^(٣).

وتعتبر الرسائل الثلاثة الأخيرة، بمثابة وثائق الإعلان عن الخطوة التنفيذية الأولى في بناء صرح القوة الجوية المصرية، والتي أعلن تكوينها رسمياً في عام ١٩٣٢، أي بعد أكثر من ثلاث سنوات من ذلك التاريخ.

(١) Air 2/ 1066, 199D, Peterson to Spinks, confidential and immediate letter, No. 16329/ 165, 2. 1. 1929.

(ملحق ٥)

(٢) Air 2/ 1066, 199F, Wali to Spinks, letter, No. M.D/ 8 -3-D (7019), 15.1.1929.

(ملحق ٦)

(٣) Idem.

ومما سبق نرى أن الحكومة المصرية لم تُخَطَّرَ بالموافقة البريطانية على تدريب الطلبة المصريين على الطيران إلا في الخامس من يناير ١٩٢٩، كما أن قائد القوات الجوية الملكية للشرق الأوسط والمندوب السامي في مصر لم يتلقيا تصديق حكومتهما بشأن نفس الموضوع إلا في أواخر عام ١٩٢٨، على عهد وزارة محمد محمود (الأولى).

وهنا يُثار السؤال التالي:

ما هي السياسة التي اتبعتها وزارة محمد محمود، ورأت فيها الخارجية البريطانية أنها تحقق المناخ الملائم لإعادة النظر في الحظر الذي فرضته الحكومة البريطانية على تسهيلات بناء القوة الجوية المصرية، والذي أُرسِل للمندوب السامي بعد أربعة أيام من تولي النحاس رئاسة وزارته الأولى؟

ويجيب عبد الرحمن الراجعي على ذلك السؤال، ملخصاً الموقف السياسي في مصر في ذلك الوقت، بأن حكومة محمد محمود تشكلت بمباركة من المندوب السامي البريطاني^(١)، بعد الانقلاب الدستوري الذي دبره الملك بالتعاون مع حزب الأحرار الدستوريين حتى يمكنه إقالة وزارة النحاس (الأولى)، وهو ما نجح فيه في ٢٥ يونيو ١٩٢٨^(٢). وما لبثت وزارة محمد محمود أن حلت البرلمان وعطلت الدستور، ولجأت إلى سياسة الاضطهاد وإهدار الحريات ومنع اجتماعات المعارضة، وأعدت العمل بقانون المطبوعات القديم الصادر في عام ١٨٨١، والذي يجيز تعطيل الصحف وإلغائها إدارياً^(٣) حتى تكتم أفواه الأصوات المعارضة للثالث الحاكم في مصر في ذلك الوقت، والذي يتشكل من سلطات الاحتلال والملك وحكومة الأقلية.

ولم تكتف حكومة محمد محمود بذلك، بل جددت عقود كثير من البريطانيين الذين انتهت مدة خدمتهم مع الحكومة المصرية، كسباً لود المندوب السامي والحكومة البريطانية^(٤).

ومن ثم، فإنه ليس غريباً بعد ذلك، أن يرى المندوب السامي وتوافقه وزارة الخارجية البريطانية، أن السياسة التي تتبعها وزارة محمد محمود في مصر، تحقق الأوضاع التي

(١) عبد الرحمن الراجعي، في أعقاب الثورة المصرية (ثورة ١٩)، ج ٢ (ط٢: الدار القومية للطباعة والنشر، ١٩٦٦)، ص ٦٣.

(٢) نفس المرجع، ص ٥٦.

(٣) نفس المرجع، ص ٨٢.

(٤) نفس المرجع، ص ٨٤.

تخدم المصالح البريطانية، بعكس النحاس والوفد، اللذين رفضا مشروع المعاهدة، الذي قدمه «أوستن تشمبرلين Austen Chamberlain» لعبد الخالق ثروت في مارس ١٩٢٨، كما رفضا إلغاء مشروع قانون الاجتماعات - الذي كان يعارضه المندوب السامي - بعد أن تولى النحاس رئاسة الوزارة، إكتفاءً بتأجيله^(١).

وقد تعاونت السلطات البريطانية بشكل كامل - سواء مع وزارة محمد محمود أو الوزارات التي تلتها حتى توقيع معاهدة ١٩٣٦ - في إرساء قواعد القوة الجوية المصرية، بشرط أن تبقى هذه القوة تحت السيطرة البريطانية، وبقاء قواتها القتالية بون المستوى الذي يشكل خطورة على قوات الاحتلال في مصر. وهو ما نجحت دائماً في تحقيقه سواء قبل المعاهدة أو بعدها.

فعلى ضوء تصديق وزارتي الخارجية والطيران البريطانيتين على قبول تدريب المرشحين المصريين للطيران والذي أبلغ إلى جعفر والي - وزير الحربية - في ٥ يناير ١٩٢٩، بدأت الدفعة الأولى من الضباط المصريين تدريبها على الطيران في أبي صوير اعتباراً من ٢٦ أبريل من نفس العام^(٢).

وقبل أن تنتهي نورة التدريب الأولى لتلك الدفعة، والتي لم تتجاوز أربعة ضباط، طلبت وزارة الحربية من المندوب السامي امتداد فترة التدريب لتلك الدفعة إلى اثني عشر شهراً بدلاً من الثمانية أشهر التي صدق عليها، وإلحاقهم بعد ذلك على أسراب القوات الجوية الملكية (البريطانية) لاكتساب الخبرة لحين تشكيل القوة الجوية المصرية، كما طلبت قبول خمسة ضباط جدد للتدريب في أبي صوير في مارس ١٩٣٠^(٣). إلا أن وزارة الطيران لم توافق إلا على امتداد فترة تدريب الدفعة الأولى، وإلحاقهم لمدة شهر على أحد الأسراب العاملة في مصر بعد انتهاء مدة تدريبهم الإضافية لدراسة أساليب عمل وتنظيم الأسراب، بون أن يقوموا بأي تدريب عملي على الطيران خلال شهر الإلحاق. كما لم توافق وزارة الطيران على قبول دفعة مصرية جديدة قبل أغسطس ١٩٣٠، أي بعد انتهاء فترة التدريب الإضافية للدفعة الأولى، وشهر إلحاقها على أسراب القوات الجوية الملكية^(٤).

(١) نفس المرجع، ص ٨٤.

(٢) Air 2/ 1066, 207, Peterson to Headquarters Royal Air Force Middle East, letter, No. 16329/ 181, 6.7.1929

Idem.

(٤) Air 2/ 1066, 216A, the Air Ministry to The Foreign Office, secret letter, No. S. 2268, 27.8.1929.

وفي الوقت الذي كانت تجري فيه هذه الاتصالات بشأن تدريب الطيران، كان محمد محمود يفاوض حكومة العمال من أجل المسألة المصرية. وأسفرت هذه المفاوضات عن مشروع معاهدة، تبودلت بشأن صيغتها النهائية رسالتان بين محمد ومحمود وزير الخارجية البريطانية «هندرسون Hendrson» في الثالث من أغسطس ١٩٢٩^(١). ولما أعلنت نصوص مشروع المعاهدة، علق الوفد النظر فيها على إعادة الحياة الدستورية لكي تقول الأمة كلمتها في هذا المشروع من خلال البرلمان. ولما كانت الحكومة البريطانية ترغب في عقد المعاهدة مع حكومة تمثل أغلبية الشعب، فقد قبلت شروط الوفد لإجراء انتخابات جديدة في ظل حكومة محايدة، وهو ما أدى إلى استقالة وزارة محمد محمود في الثاني من أكتوبر ١٩٢٩، وتأييف الوزارة الانتقالية المحايدة برئاسة عدلى يكن في اليوم التالي واستمرارها في الحكم حتى نهاية العام^(٢).

ومن ثم، كان الوضع السياسي في مصر خلال الشهور الأربعة الأخيرة من عام ١٩٢٩ يتسم بعدم الاستقرار. الأمر الذي انعكس سلباً على الاتصالات الخاصة بتنظيم التدريب الإضافي على الطيران بالنسبة للدفعة الأولى، وكذا بالنسبة لقبول دفعة جديدة من الضباط للتدريب في أبي صوير.

فقد كتب الأميرالاي «پالمر palmer» - نائب المفتش العام للجيش المصري - إلى مورييس بيترسون - السكرتير الأول بمقر المندوب السامي البريطاني - في ٢٠ سبتمبر ١٩٢٩ قائلاً:

«إنني اعتقد أن السؤال الخاص بتدريب إضافي على الطيران للضباط الذين يتمون الدورة يجب أن ينتظر تطور الموقف السياسي قبل أن يناقش تفصيلاً بشكل مفيد»^(٣).

وفي الخامس من أكتوبر من نفس العام. أرسل قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط خطاباً إلى وزارة الطيران جاء فيه: «نظراً للموقف السياسي في مصر، وعدم التأكد من تشكيل قوة جوية مصرية، فقد قرر المفتش العام تأجيل القرار الخاص بتدريب دفعة أخرى من الضباط حتى يناير ١٩٣٠... وإنني اتفق مع المفتش العام في أنه ليس مرغوباً فيه - في الوقت

(١) الراجعي، في أعقاب الثورة المصرية، ص ٩٥.

(٢) نفس المرجع، ص ١١٠.

Air 2/ 1066, 234C, Palmer to the First Secretary, letter, No. F/ SCR/702/2, 30.9.1929.

(٣)

الحاضر - إرساء أى سياسة نهائية فيما يتعلق بتدريب دفعة أخرى من ضباط الجيش المصرى، نظراً للأوضاع فى مصر»^(١).

ونظراً لأن وزارتى محمد محمود وعدلى يكن لم تعتمد أية مبالغ لإنشاء القوة الجوية المصرية خلال عام ١٩٢٩ - عدا ما تم رسده لتدريب الضباط على الطيران فى أبى صوير - فإن وزارة الطيران البريطانية كانت ترى: «أن الموضوع الخاص بتدريب أربعة ضباط آخرين وتدريب الثلاثة ضباط الأول على الطيران لا يمكن تقريره فى غياب أية شواهد عن التوقيت الذى ترى فيه الحكومة المصرية بدء تشكيل سلاحها الجوى»^(٢).

وما أن تولت وزارة الوفد الحكم فى الأول من يناير ١٩٣٠، على أثر فوزها فى الانتخابات، حتى طلب المفتش العام للجيش المصرى رسمياً، استمرار تدريب الدفعة الأولى على الطيران حتى ٣٠ يونيو ١٩٣٠^(٣)، وقبول دفعة جديدة من خمسة ضباط لحضور الدورة التى ستعقد فى مدرسة تدريب الطيران رقم ٤ فى أبى صوير فى أول أغسطس ١٩٣٠^(٤). كما اعتمدت الوزارة مبلغ أربعة آلاف جنيه فى ميزانية ١٩٣٠ - ١٩٣١ زيادة من أجل بعثات الطيران^(٥).

ولما كانت حكومة العمال تأمل فى عقد المعاهدة التى تقنن الوجود البريطانى فى مصر، فإنها كانت راغبة فى توفير المناخ الملائم لنجاح مفاوضاتها مع الوزارة الوفدية. ومن ثم، وافقت على مطالب مصر، رغم أن الحكومة المصرية لم تكن قد اتخذت بعد أية خطوات تنفيذية لتشكيل أى وحدة جوية لاستيعاب هؤلاء الطيارين^(٦). مما دفع قائد القوات الجوية الملكية

(١) Air 2/ 1066, 234F, Air Officer Commanding Royal Air Force Middle East to the Secretary (Air Ministry), secret letter, No. ME/ 17/ Air, 25.10.1929.

(٢) Air 2/ 1066, 245A, Same to Same, secret letter, No. ME/ 17/ Air, 19.10.1929.

كان أحد ضباط الدفعة الأولى قد أعيد إلى الجيش لعدم لياقته للطيران.

(٣) Air 2/ 1066, 245A, Headquarters, Royal Air Force, Middle East to the the Air Ministry secret tel., No.A.M.153, 30.1.1930

(٤) Air 2/ 1066, 251A, the Air Ministry to Air Officer Commanding Middle East, secret tel., No.A.M.215, 24.3.1930.

(٥) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٣١٤.

(٦) (ملحق ٧) Air 2/ 1066, 276A, Scarlette to Chief of Air Staff, secret letter, No. ME/ FRS/ 1, 4.6.1930.

بالشرق الأوسط في الرابع من يونيو ١٩٣٠ - قبل استقاله حكومة الوفد بأسبوعين - إلى أن يقترح على وزارة الطيران تشكيل وحدة جوية لاستيعاب الطيارين الذين يتم تدريبهم لأنه كان يعتقد: «أنه من المحتمل أن يعود الضباط إلى الخدمة بالجيش بعد مغادرتهم لأبي صوير، ومن ثم يفقدون مهارات الطيران التي اكتسبوها. فإذا عادوا إلى الطيران مرة أخرى، فإن النتيجة ربما تكون وخيمة العواقب. وطبقاً للعقلية المصرية، فإننا سوف نلام على ذلك التدريب الخاطيء... ومن ثم، فإنني أظن أنه قد حان الوقت لاقتراح تشكيل وحدة جوية ما للجيش المصري، فهي لا مفر آتية على أية حال. وإذا جاء اقتراح تشكيلها من جانبنا، فإن ذلك سيقوى مركزنا أكثر مما يضعفه، وإن أى اقتراحات يمكن أن نقدمها في إطار إجراءات الأمان... إلخ، سوف تكون أكثر قبولا.

«إن سرب تعاون مجهز بطائرات الأفرو مثلا، سيكون له قيمة لدى الحكومة المصرية، وسيكون المدى القصير لهذه الطائرات، عاملا غير مشجع لهم على القيام برحلات إلى فلسطين أو السودان.

«وخلال ذلك الوقت (فترة تشكيل الوحدة الجوية) فربما كان مفيدا شغل هؤلاء الطيارين في حلقة من الدورات التدريبية - كما اقترح سبنكس باشا. وسيكون لذلك تأثيره في صبح تدريبهم ومظهرهم العام بالصيغة البريطانية»^(١).

إلا أن اقتراح قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط لم ير النور إلا في عام ١٩٣٢ نظرا لاستقالة حكومة الوفد في ١٩ يونيو ١٩٣٠ - بعد أقل من ستة أشهر في الحكم - على أثر تعثر المفاوضات على صخرة السودان، ونتيجة لتأمر الملك والأحرار الدستوريين والخلاف حول مشروع قانون محاكمة الوزراء الذي تقدمت به حكومة الوفد فضلاً عن الخلاف حول تعيين أعضاء مجلس الشيوخ^(٢).

وفي نفس اليوم الذي قبلت فيه استقالة الوزارة الوفدية، عهد الملك إلى إسماعيل صدقي بتأليف الوزارة الجديدة، والتي استمرت في الحكم حتى ٤ يناير ١٩٣٣. وإذا كانت هذه الوزارة أكثر وزارات الأقلية حظوة بكره الشعب وسخطه - لعبثها بالحياة الدستورية واستبدالها

Idem.

(١)

(٢) الرافعي، في أعقاب الثورة المصرية، ص ١٢٣، ١٢٤.

بالحكم - فإنها كانت فى الحقيقة الوزارة التى أسست القوة الجوية المصرية، بتشكيل أولى وحداتها عام ١٩٣٢، وقد ساعدها فى ذلك، تعاون السلطات البريطانية من ناحية، وطول مدة حكمها مقارنة بالوزارات السابقة من ناحية أخرى.

ففى نفس الشهر الذى تولت فيه وزارة إسماعيل صدقى الحكم، تم تخرج ثلاثة ضباط طيارين من الدفعة الأولى^(١)، وفى أول أغسطس من نفس العام، تم التحاق الدفعة الثانية - التى صدقَ على تدريبها فى عهد وزارة النحاس السابقة - بنفس مدرسة تدريب الطيران فى أبى صوير^(٢). وسافرت الدفعة الأولى بحرا بعد ذلك بثلاث أيام لاستكمال دراستها وتدريبها بانجلترا^(٣).

ويبدو أنه كان هناك اتفاق بين الجانبين، المصرى والبريطانى، فى أول سنوات وزارة إسماعيل صدقى على بدء تنفيذ مشروع الطيران الحربى المصرى ابتداءً من أول أبريل ١٩٣١. حيث توضح ملفات وزارة الحربية المصرية استعجال قائد القوات الجوية البريطانية بالشرق الأوسط فى سبتمبر ١٩٣٠، التصديق على مشروع الطيران الحربى الذى يجب العمل فيه ابتداءً من أبريل ١٩٣١^(٤).

كما أرسل وزير المواصلات المصرى إلى زميله وزير الحربية فى الرابع من أكتوبر ١٩٣٠ خطاباً يخطره فيه بضرورة مراعاة مواصفات المبانى المعمول بها فى ميناء القاهرة الجوى عند إنشاء المبانى الخاصة بالطيران الحربى فى مطار أُلماظة، وأن يكون استخدام مطار أُلماظة بواسطة الطيران الحربى بصفة مؤقتة^(٥).

وما أن تخرجت الدفعة الثانية من أبى صوير، حتى أرسلتها وزارة إسماعيل صدقى

(١) عاد الضابط الرابع إلى الجيش لعدم لياقته للطيران.

(٢) Air 2/ 1066, 276A, 1oc. cit

(٣) Air 2/ 1066, 287A, Headquarters, Royal Air Force, Middle East to Air Ministry, secret tel., No.A.M

(ملحق ٨) 1531, 31.7.1930.

(٤) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٢، ملف تابع ٢٥ - ١٠، قائد القوات الجوية البريطانية بالشرق الأوسط إلى سينكس،

خطاب رقم ش أ / ١٤ / ٢ جو، ٢٢ سبتمبر ١٩٣٠ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

(٥) نفس المرجع، ملف م و / تابع ٢٥ - ١٠ هـ، وزير المواصلات إلى وزير الحربية، خطاب رقم ٢٢ - ٥٠ / ١١، ٤ أكتوبر ١٩٣٠.

لاستكمال تدريبها في إنجلترا في أبريل ١٩٣١، أسوة بالدفعة الأولى^(١).

وفي ٢٧ مايو من نفس العام اتخذت الوزارة قرار إنشاء سلاح الطيران واعتمد في ميزانية ٣١ - ١٩٣٢ مبلغ ٥٠ ألف جنيه لإنشاءات المطار اللازمة وشراء خمس طائرات « موث Moth »^(٢)، وتنفيذا لهذا القرار، أرسل سبنكس خطاباً إلى وكيل وزارة الحربية في الثلاثين من يونيو يخطره فيه بأنه قائم يبحث تشكيل قوة الطيران الجديدة بالتعاون مع القوات الجوية الملكية (البريطانية)، وقد اختير لذلك موقع ملائم في مطار أوماطة، والبحث جار لشراء حظيرة من القوات الجوية الملكية. كما أوضح سبنكس أن هناك لجنة ستجتمع آنذاك في أبي قير لبحث الحصول علي العمال المدنيين، وأنه طلب من وزارة الطيران في لندن اختيار ضابط أركان من الطيران البريطاني لمعاونته، حيث إنه يجد صعوبة في تناول موضوعات تأسيس القوة الجوية المصرية، «إذ إن الكثير منها فني محض ويجب البت فيها مع وزارة الطيران بلندن، مما يستدعي اتصاله شخصياً ومعه ضابط الأركان الجديد - متى تم تعيينه - للبحث في موضوع الموظفين ومشروعات توسيع العمل في المستقبل القريب، وكذا موضوع تعجيل شراء الطائرات والمهمات الفنية الأخرى»^(٣).

وقد سافر سبنكس فعلا إلى إنجلترا لاستكمال اتصالاته مع وزارة الطيران وشراء الطائرات المطلوبة. وفي أول أغسطس ١٩٣١ أرسل برقية من لندن تفيد شرائه لأربعة طائرات « موث Moth » مجهزة باحتياجات التشغيل، وهو نفس الطراز المستخدم بواسطة القوات الجوية الملكية (البريطانية). وقد تم شراء هذه الطائرات بناءً على نصيحة وزارة الطيران، وسيتم ذلك شراء الطائرة الخامسة فوراً^(٤).

ويبدو أنه توفر في اعتمادات مشروع القوة الجوية المصرية لعام ١٩٣٠ - ١٩٣١ مبلغ يسمح بزيادة قوة الطائرات التي تم شراؤها، حيث تشير الوثائق المصرية والبريطانية على

(١) قيادة القوات الجوية، المرجع المشار إليه، ص ٢٨.

(٢) نفس المرجع، ص ٤١ - بكر، المرجع المشار إليه، ص ٢٤.

(٣) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٢، ملف تابع ٢٥ - ١٠، سبنكس إلي وكيل وزارة الحربية، خطاب رقم م/ سرى جدا/ ١/ ٢٢٢/ ٢٠ يونيو ١٩٣٠ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

(٤) نفس المرجع، المفتش العام بالنيابة إلى وزير الحربية، خطاب رقم م/ سرى جدا/ ١/ ٢٢٢/ ٤، أول أغسطس ١٩٣١ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

السواء إلى اقتراح زيادة قوة الطائرات، التي جاءت من الجانب البريطاني.

فقد تلقى إسماعيل صدقي خطاباً من المندوب السامي البريطاني في ٣١ أغسطس ١٩٣١ بشأن زيادة عدد طائرات القوة الجوية المصرية من خمس إلى عشر. فحول رئيس الوزراء خطاب المندوب السامي إلى وزير الحربية والبحرية في ٣ سبتمبر ١٩٣١ بطريقة يفهم منها موافقته على هذه الزيادة. وبناءً على ذلك أرسل وزير الحربية والبحرية في ٥ سبتمبر يخطر اللواء «المر palmer» - المفتش العام للجيش المصرى بالنيابة - بالموافقة على زيادة قوة الطيران إلى عشر طائرات، ويطلب منه مقترحاته بالنسبة لنوع وثمان هذه الطائرات^(١).

وفي ٣١ أكتوبر تلقى وزير الحربية والبحرية من المر مقترحات قائد الفرقة الجوية «بوردي» Air Commodore Board، التي أرسلها من لندن، وكان الأخير قد عين آنذاك مديراً للطيران الحربي المصرى بعد ترشيحه من وزارة الطيران البريطانية. وفي هذه المقترحات أوضح بوردي أنه «يرى أن الضرورة الحيوية لكفاءة طيران الجيش المصرى تدعو إلى الانتفاع الآن بما يوجد من الاعتمادات المالية فى ميزانية مشروع القوة الجوية لعام - ١٩٣٠ - ١٩٣١ لرفع قوة الطائرات إلى إحدى عشرة طائرة من طراز «موث» كما يلى:

٦	طائرة	موث.
٢	طائرة	موث احتياطى.
٣	طائرة	موث (Puss Moth) لتنقلات كبار المسئولين وأعمال المواصلات.
١	طائرة	موث (Puss Moth) احتياطى.

كما أن المفتش العام يوافق على هذا الاقتراح^(٢).

(١) نفس المرجع، رئيس مجلس الوزراء إلى وزير الحربية، خطاب رقم ١٦٥ - ٣/٥٢، ٣ سبتمبر ١٩٣١. (ملحق ٩). - نفس المرجع،

وزير الحربية إلى المفتش العام بالنيابة، رقم م.ص/ ٢٥ - ١٠ (٩٧٥)، ٥ سبتمبر ١٩٣١.

(٢) نفس المرجع، المفتش العام بالنيابة إلى وزير الحربية، خطاب رقم م/ سرى جدا / ١ / ٤/٢٢٢، ٣١ أكتوبر ١٩٣١ (وثيقة باللغة

الإنجليزية)

إلا أنه يبدو أن الرأي استقر في النهاية علي شراء طائرتين نقل ومواصلات من طراز «أفرو 10 Avro» فقط، بالإضافة إلى طائرات الموت الخمسة السابقة شراؤها. ففي ١٧ ديسمبر ١٩٣١ تم توقيع عقد هاتين الطائرتين مع شركة «أيرورك ليمتد Airwork Ltd» بسعر ٦ آلاف جنيه للطائرتين معا، على أساس سبق استخدامها في خدمة الحكومة الهندية (١).

وعن طائرات الموت، كتب الدكتور عبد الوهاب بكر. أن الثلاثة ضباط الذين أُلحقوا على مدرسة تدريب الطيران في أبي صوير في أبريل ١٩٢٩ (الدفعة الأولى من الطيارين)، قد أوفدوا إلى إنجلترا بعد انتهاء تدريبهم لعمل دراسات فنية متقدمة وعادوا إلى مصر في سنة ١٩٣٠، وأنهم أوفدوا مرة أخرى إلى إنجلترا لقيادة بضع طائرات صغيرة من طراز موت عادوا بها إلى مصر في أكتوبر ١٩٣١ (٢)، كما أشار إلى وصول خمس طائرات من إنجلترا إلى مصر في اليوم الثاني من يونيو ١٩٣٢ (٣).

إلا أن ما أشار إليه الدكتور عبد الوهاب بكر بالنسبة لعودة الدفعة الأولى من إنجلترا عام ١٩٣٠ وإحضار طائرات الموت إلى مصر في أكتوبر ١٩٣١ يتعارض مع الوثائق المصرية والبريطانية على السواء.

فقد رأينا أن الدفعة الأولى سافرت إلى إنجلترا بحراً في الرابع من أغسطس ١٩٣٠ لاستكمال تدريبها وحضور نورات دراسية متقدمة (٤). ولما كان كل من هؤلاء الضباط سيحضرون نورة طيران تنشيطية ثم نورتين دراسيتين تنتهي آخرهما في ٢٠ أبريل ١٩٣١، كما جاء في وثائق وزارة الطيران البريطانية (٥)، فلا يمكن أن يكونوا قد عادوا في عام ١٩٣٠، كما ذكر الدكتور بكر - وإنما يمكن أن تكون عودتهم إلى مصر في آخر شهر أبريل أو خلال شهر مايو ١٩٣١ على التقريب.

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٢، ملف رقم م. و/ تابع ٢٥ - ١٠ هـ، عقد خاص بشراء ٢ طائرة أفرو ١٠، ١٧ ديسمبر ١٩٣١ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

(٢) بكر، المرجع المشار إليه، ص ٢٢.

(٣) نفس المرجع، ص ٢٤.

Air 2/ 1066, 276A, loc. cit. - Air 2/1066, 287A loc., cit.

(٤)

Air 2/ 1066, F.T to s.6., secret minute, No. 282, 12.7.1930.

(٥) (ملحق ١٠)

أما بالنسبة لعودة طياري الدفاع الأولى إلى إنجلترا لاحتضار طائرات الموت الخمسة، فتشير الوثائق المصرية والبريطانية على السواء إلى أنه كان مقرراً أن تقلع هذه الطائرات من إنجلترا في ٨ ديسمبر ١٩٣١ لتصل إلى مصر في ١٩ من الشهر نفسه، بعد رحلة جوية طويلة عبر فرنسا وإيطاليا ومالطة وليبيا. وقد عاونت وزارة الخارجية البريطانية فعلاً - بناءً على طلب الدكتور حافظ عفيفي وزير مصر المفوض في بريطانيا - في الحصول على التسهيلات اللازمة للرحلة الجوية عبر هذه النول طبقاً لتلك التوقيينات^(١).

إلا أنه نتيجة لسوء الأحوال الجوية في إنجلترا في ذلك الوقت وتأخر إجراءات التأمين على الطائرات فقد تأخر إقلاع الطائرات إلى السادس من يناير ١٩٣٢ عسى أن يتحسن الطقس^(٢). ومع استمرار سوء الأحوال الجوية ظلت طائرات الموت الخمسة في إنجلترا لم تبارحها لضعف تجهيزاتها وصغرهما على مواجهة الأحوال الجوية المعقدة. بينما أقلعت في الثاني عشر من يناير طائرتا الأفر ١٠ الأثقل والأفضل تجهيزاً من الناحية الملاحية، حيث وصلت إلى مصر في الثامن عشر من يناير ١٩٣٢، يقودها طيارو الشركة البائعة وبرفقتهم قائد السرب «ستوكس Stocks» - أحد الطيارين البريطانيين الذين تقرر أن يعملوا في القوة الجوية المصرية - والذي أوضح في تقريره إلى سبنكس مخاطر القيام برحلة الموت قبل شهر مايو^(٣).

وعلى ضوء تقرير ستوكس، وما جاء فيه من توصيات خبراء الأرصاد وتنبؤاتهم عن حالة الطقس طوال شهور الشتاء، وسوء حالة المطارات في طريق رحلة الموت إلى مصر، أرسل سبنكس في ٢١ يناير إلى وزير الحربية والبحرية خطاباً يخطر فيه بالصعوبات التي تعوق

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٣، ملف تابع ٢٥ - ١٠، وزير مصر المفوض في لندن إلى السكرتير الأول لوزارة الخارجية البريطانية، مذكرة رقم ١٦/٣١٠٧، ٢٧ أكتوبر ١٩٣١. - نفس المرجع، سبنكس إلى وزير الحربية، خطاب رقم م/ سرى جدا/ ١/ ٥/ ٢٢٢، ١٩ نوفمبر ١٩٣١. - نفس المرجع، وكيل وزارة الخارجية البريطانية إلى وزير مصر المفوض في لندن، خطاب، ١٩٣١/١٢/١ (٣ وثائق باللغة الإنجليزية).

(٢) نفس المرجع، سبنكس إلى وزير الحربية، خطاب رقم م/ سرى جدا/ ١/ ٥/ ٢٢٢، ١٤ ديسمبر ١٩٣١ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

(٣) نفس المرجع، سبنكس إلى وزير الحربية، خطاب رقم م/ سرى جدا/ ١/ ٦/ ٢٢٢، ١٤ يناير ١٩٣٢، وخطاب رقم م/ سرى جدا/ ١/ ٥/ ٢٢٢، ٢١ يناير ١٩٣٢ (وثيقتين باللغة الإنجليزية).

إحضار طائرات الموث جواً قبل ٢٢ مايو، نتيجة لاستمرار سوء الأحوال الجوية خلال فصل الشتاء، حتى أن العراق التي اشترت خمس طائرات من نفس الطراز، شحنتها بحراً حتى بور سعيد، حيث يتم تجميعها، وستغادر الطائرات العراقية مصر إلى العراق (جواً) في اليوم نفسه (٢١ يناير). وختم المفتش العام خطابه بالتوصية بعودة قائد السرب ستوكس إلى إنجلترا فوراً، مزوداً بالتعليمات اللازمة لترتيب شحن وإرسال الخمس طائرات موث إلى مصر نون تأخير واستدعاء كل أفراد سلاح طيران الجيش المصري من إنجلترا في أقرب فرصة، نظراً لأن بقاء الطائرات والطيارين في إنجلترا حتى شهر مايو سيكلف الحكومة المصرية مصاريف باهظة^(١).

ورغم وجهة الأسباب التي وردت في تقرير ستوكس وخطاب سينكس إلا أن الحكومة المصرية لم تُصدّق على شحن الطائرات وعودتها بحراً، وهو ما أبلغه المفتش العام إلى بورده في رسالته إليه المؤرخة في ٢٨ يناير ١٩٢٢، فضلاً عن التعليمات القاطعة التي تلقاها قائد السرب ستوكس قبل عودته إلى إنجلترا في أوائل فبراير بوجود عودة الطائرات جواً إلى مصر^(٢).

إلا أن بورده وجد أن مرضه الذي استمر لمدة شهرين وحالة الطقس السيئة، والتي لن تتحسن قبل الربيع، ستعطل أي خطوات تنفيذية لتشكيل القوة الجوية المصرية حتى يعود الأفراد والطائرات إلى مصر، فضلاً عن التكاليف الكبيرة التي تتحملها الحكومة المصرية نتيجة لاستمرار وجود الأفراد والطائرات في إنجلترا فترة طويلة مما يهدد الاعتمادات المخصصة للقوة الجوية بالتآكل. ومن ثم ، رأى ضرورة عودة الطائرات بحراً، حتى يتيسر له البدء في إجراءات تشكيل القوة الجوية دون تعطيل أكثر، فاستغل وجود سفينة شحن ستبحر إلى الإسكندرية ونظم عملية فك وشحن الطائرات على السفينة «بورودينو Borodino» دون أن يقدر بشكل كاف الأهمية السياسية التي توليها الحكومة المصرية لعودة نسورها الأوائل بطائراتهم جواً إلى أرض الوطن مهما كانت التكاليف^(٣). وقد كلف بورده هذا التقدير الخاطيء لأسبقيات السياسة المصرية، منصبه كأول مدير للطيران الحربي المصري.

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، سينكس إلى بورده، خطاب رقم ١ / ٢ / ٢٢٢، ٢٨ يناير ١٩٢٢ (وثيقة باللغة الإنجليزية)، - نفس المرجع، سينكس إلى

وزير الحربية، خطاب رقم س . ط . ج . م / ٢٧ / ٢ أبريل ١٩٢٢ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

(٣) نفس المرجع، بورده إلى سينكس، ملحق للخطاب رقم س . ط . ج . م / ٧ / ٢٧ أبريل ١٩٢٢ (وثيقة باللغة الانجليزية).

وقد فوجيء المفتش العام ببرقية بورد المرسله فى ٢١ مارس، التى يخطر فيها بشحن الطائرات بحراً. فكتب سبنكس لوزير الحربى والبحرى فى الثانى من أبريل، يعتذر بأن قرار الشحن اتخذه بورد نون الرجوع إليه، رغم تعليماته المشددة له بعودة الطائرات جواً عندما يسمح الطقس بذلك^(١).

وأعقب سبنكس خطابه للوزير ببرقيه إلى رئيس مكتب التفتيش الهندسى المصرى فى لندن يطلب منه سحب الطائرات من على السفينة بورودينو على وجه السرعة وإخطاره بالنتيجة فوراً^(٢). كما أرسل وزير الحربى والبحرى برقية مماثلة فى اليوم نفسه إلى المفوضيه المصرىة فى لندن للمساعدة فى تقديم التسهيلات اللازمة لاستعادة الطائرات من على ظهر السفينة^(٣).

ولما كانت السفينة قد أبحرت إلى جبل طارق - فى طريقها إلى الاسكندرية - قبل وصول برقية سبنكس إلى رئيس مكتب التفتيش الهندسى فى لندن، فقد أرسل الأخير إلى المفتش العام فى الرابع من أبريل يخطر بإبحار السفينة ويطلب تعليماته على ضوء الموقف الجديد^(٤).

ويبدو أن سبنكس بعد تشاوره مع وزير الحربى أرسل برقية إلى رئيس مكتب التفتيش الهندسى فى التاسع من أبريل يطلب منه استعادة الطائرات عند توقف السفينة فى جبل طارق وإعادة شحنها إلى إنجلترا. فقد أرسل سبنكس فى العاشر من أبريل خطاباً إلى قائد السرب ستوكس يشير إلى تلك البرقية ويطلب منه التعاون مع رئيس مكتب التفتيش الهندسى فى عمل الترتيبات اللازمة لإيواء الطائرات فى مطار شركة «دى هافيلاند De Havilland» بـ «هاتفيلد Hatfield»، والبدء فى إعادة تركيبها بمجرد عودتها من جبل طارق، استعداداً للطيران إلى مصر فى أقرب فرصة، ويطلب منه إرسال تقرير أسبوعى موضحاً فيه تطورات الموقف، تاركاً

(١) نفس المرجع، سبنكس إلى وزير الحربى، خطاب رقم س.ح.ج/٢٧، ٢ أبريل ١٩٢٢.

(٢) نفس المرجع، سبنكس إلى مكتب التفتيش الهندسى المصرى بلندن Egyptology برقية، ٢ أبريل ١٩٢٢ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

(٣) نفس المرجع، وزير الحربى إلى المفوضيه المصرىة بلندن، برقية، ٢ أبريل ١٩٢٢ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

(٤) نفس المرجع، مكتب التفتيش الهندسى بلندن إلى سبنكى، برقية، ٤ أبريل ١٩٢٢ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

له تحديد موعد بدء رحلة العودة جواً بعد استشارة خبراء الأرصاد والتأكد من صلاحية كافة المطارات في طريق الرحلة^(١).

وفي ٢٤ مايو تلقى وزير الحربية والبحرية خطاباً من المفتش العام يخطر فيه بإقلاع طائرات الموث الخمس من «هاتفيلد» ووصولها إلى مطار «لى بورجيه Le Bourget» بباريس في الساعة الرابعة والنصف مساءً اليوم السابق^(٢)، كما تلقى وكيل وزارة الحربية رسالة تحمل المعنى نفسه من نظيره وكيل وزارة - الخارجية المصرية^(٣).

وبعد رحلة تاريخية عبر فرنسا وإيطاليا والبحر المتوسط وشمال أفريقيا - يقودهم ويصاحبهم فيها اثنان من الطيارين البريطانيين - وصل نسور مصر الأوائل إلى مطار ألماتة في الثاني من يونيو ١٩٣٢ على متن طائرات التدريب الخمس، والتي كان أفضل أجهزتها الملاحية بوصلة مغناطيسية متواضعة^(٤).

وتوضح رسالة المفتش العام بالنيابة إلى وزير الحربية والبحرية في الحادى عشر من يوليو ١٩٣٢، أن كل ما كان لدى سلاح طيران الجيش المصرى حتى ذلك التاريخ هو طائرتان من طراز أفرو ١٠ وصلتا إلى مصر في ١٨ يناير ١٩٣٢، وخمس طائرات موث وصلت في ٢ يونيو ١٩٣٢^(٥).

ومن ثم، فلم يصل مصر حتى ذلك التاريخ سوى مجموعة واحدة من طائرات الموث هي التي عادت بها الدفعة الأولى في الثاني من يونيو ١٩٣٢، لتشكل أولى أسراب القوة الجوية المصرية، وليس في أكتوبر ١٩٣١ كما أشار الدكتور بكر.

(١) نفس المرجع، سبنكس إلى ستوكس، خطاب رقم م / سرى جدا / س.ط.ج.م / ٢٧، ١٠ أبريل ١٩٣٢ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

(٢) نفس المرجع، سبنكس إلى وزير الحربية، خطاب رقم س.ط.ج.م / ١٤، ٢٤ مايو ١٩٣٢ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

(٣) نفس المرجع، وكيل وزارة الخارجية إلى وكيل وزارة الحربية، خطاب رقم ٢٦، ١٠/٢٢ مايو ١٩٣٢.

(٤) القوات الجوية، المرجع المشار إليه، ص ٥٧ - ٥٩.

(٥) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة ٢٢، ملف تابع ٢٥ - ١٠، بالمر إلى وزير الحربية، خطاب رقم E.A.A.F/36، يوليو ١٩٣٢

(وثيقة باللغة الإنجليزية) (ملحق ١١).

وفى كتابه «الجيش المصرى فى السياسة»، أشار الدكتور عبد العظيم رمضان إلى ما حدث من تشكيل فى كفاءة الطيارين المصريين من جانب نواب الحزب الوطنى بمجلس النواب فى العشرين من أبريل ١٩٣٢. حيث وجه محمد حافظ رمضان سؤالاً إلى وزير الحربية حول سلاح الطيران المصرى قائلاً:

«نحن نسمع أن هناك سلاحاً للطيران الحربى، ولكنى لم أتبين له أثراً، فأين سلاح الطيران الحربى الذى تكلم عنه سيادة الوزير؟»

«فردُ صدقى باشا: أتعنى أنه ليس لدينا سلاح طيران؟»

«قال حافظ رمضان: إنه موجود ولكن الطائرات تشحن بالقطارات ولا تأتي مصر طائرة. إن مملكة العراق وميزانيتها لاتقارن بميزانية مصر، قد تقدم سلاح الطيران الحربى فيها إلى درجة أن عاد الطيارون إلى بلادهم على أجنحة طائراتهم.»

«فردُ إسماعيل صدقى باشا قائلاً: إنه قد انتهى تدريب فريق من الطيارين وسيأتون بمشيئة الله إلى بلادنا طائرين»^(١).

ويعد عرضه لذلك الحوار، استطراد الدكتور عبد العظيم قائلاً:

وبالفعل، ففي العام التالى عاد الطيارون المصريون بطائراتهم العشر التى كونت سرب الخدمة العسكرية»^(٢).

إلا أنه من سياق الأحداث الذى سبق عرضها بخصوص سفر الدفعة الأولى من الطيارين المصريين إلى إنجلترا للمرة الثانية، والظروف التى أحاطت بعودتهم جواً، فإننا نرى أن الطيارين المصريين والطائرات التى دار حولها حوار مجلس النواب يوم ٣٠ أبريل ١٩٣٢، هم الذين عادوا إلى مصر بعد حوالى شهر من ذلك الحوار (فى الثانى من يونيو)، وليس فى العام التالى كما يفهم من كتاب الجيش المصرى فى السياسة. أما الطيارون المصريون وطائراتهم العشر التى أشار إليهم الدكتور عبد العظيم رمضان، فلمهم شأن آخر.

ففى عهد وزارة إسماعيل صدقى الثانية، التى شكّلت فى ٤ يناير ١٩٣٣، اعتمد مجلس

(١) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٣١٤ - ٣١٥.

(٢) نفس المرجع، ص ٣١٥.

الوزراء ٦٥ ألف جنيه لإنشاء سرب جديد بسلاح الطيران، مكون من عشر طائرات. وقد تم شراء هذا السرب فعلا في العام نفسه (١). وسافر كل طياري السلاح الذين أتموا تدريبهم حتى ذلك الوقت (سبعة طيارون) إلى إنجلترا. وانضم إليهم القائم مقام «فكتورتيت V.H.Tait» - القائد الإنجليزي الجديد لسلاح الطيران - لإحضار العشر طائرات من طراز «أفرو ٦٢٦ Avro 626» التي تم شراؤها من بريطانيا (٢).

وقد بدأ النسور المصريون رحلة عودتهم بالطائرات، تحت قيادة القائم مقام «تيت» وبرفقة اثنين من الطيارين البريطانيين وبعض الفنيين، في ظروف جوية غير مواتية. الأمر الذي تسبب في أول كارثة طيران مصرية في نوفمبر ١٩٣٣، بفقد طائرتين في فرنسا أثناء تقادى عاصفة رعدية. وقد راح ضحية إحداها الملازم أول طيار فؤاد حجاج والأباشي فني شهدي نوس، بينما نجا من الثانية الطيار البريطاني وأحد الفنيين بأعجوبة ووصل الطيارون، بعد رحلتهم الحزينة، إلى مصر في ديسمبر ١٩٣٣ (٣).

وعلى ذلك، فإن الرحلة الأخيرة كانت الثانية في رحلات الطيارين المصريين لإحضار الطائرات من بريطانيا. ومن ثم، لا يمكن أن تكون هي الرحلة التي دار حولها النقاش في البرلمان بين إسماعيل صدقي ومحمد حافظ رمضان، كما أشار الدكتور عبد العظيم رمضان، حيث دار ذلك النقاش قبل أن تتم أى رحلات جوية لإحضار الطائرات بواسطة الطيارين المصريين.

إلا أن هذه الرحلات لم تتوقف منذ ذلك الحين. ففي عهد وزارة عبد الفتاح يحيى والتي خلفت حكومة إسماعيل صدقي الثانية، زاد سعى الملك لتقوية الجيش المصرى لتدعيم حكمة الاتوقراطي. فطلب من صليب سامي وزير الحربية والبحرية العمل على تقوية الجيش، موضحاً له أنه اختاره لتحقيق ذلك الغرض، وأوصاه أن يحسن علاقته مع الإنجليز — وهو ما حاوله الوزير جاهداً (٤).

(١) كامل مرسى، أسرار مجلس الوزراء (ط٢: القاهرة: المكتب المصرى الحديث، ١٩٨٥)، ص ٢٤٢. - نيوان الملك، وزارة الحربية،

حافظة رقم ١٠ ملف مراسيم وبيانات ومذكرات خاصة بسلاح الطيران، بيان عن طائرات سلاح الطيران.

(٢) قيادة القوات الجوية، المرجع المشار إليه، ص ٨٥.

(٣) نفس المرجع، ص ١٢٤ - ١٢٧. - رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٣١٥.

(٤) نفس المرجع، ص ٣١٢، ٣١٣.

ولما كان كل من الملك والنواب يطالبون بتقوية سلاح طيران الجيش - كما كان يسمى فى ذلك الوقت - فقد طلب وزير الحربية من السلطات البريطانية شراء سرب جديد لسلاح الطيران. ونظراً لأن ذلك الطلب تم فى إطار خطة مصرية تهدف إلى تقوية أسلحة الجيش كلها، فقد أثار ذلك ربود فعل متباينة لدى السلطات البريطانية سواء فى مصر، أو فى بريطانيا^(١).

فعندما علم المندوب السامى من المفتش العام للجيش المصرى فى ١٥ فبراير ١٩٣٤، أن قائد سلاح طيران الجيش المصرى - القائم مقام فكتورتيت - قد أوصى بشراء عشر طائرات أخرى وثمانية مدافع من طراز «لويس» لتزويدها بها، طلب المندوب السامى رأى كل من قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط والقائد العام للقوات البريطانية فى مصر، فوافقا على الزيادة المقترحة. إلا أن الأخير تحفظ على أى زيادة تقترح مستقبلاً، ضماناً للحفاظ على تفوق القوات البريطانية فى مصر. ووجد أن ذلك فرصة لدعوة الحكومة البريطانية لإصدار بيان توضح فيه سياستها تجاه تسليح الجيش المصرى^(٢).

ولما علم القائد العام الجديد للقوات البريطانية فى مصر من المندوب السامى بعد ذلك، أن طلب ذلك السرب جزء من خطة خمسية أعدها قائد طيران الجيش المصرى فى عهد وزارة إسماعيل صدقى، ووافقت عليها وزارة الطيران بعد تعديلها - دون استشارة المندوب السامى - للوصول بقوة سلاح طيران الجيش المصرى فى عام ١٩٣٨ إلى ٢٤ طائرة حربية واحتياطى ٥٠٪، بحيث يصل المجموع إلى ٣٦ طائرة حربية، اعترض على أى زيادة عدا ما سبقت الموافقة عليه، مالم يحدث تغير فعّال فى العلاقات البريطانية المصرية، ويعاد النظر كلية فى سياسة الحكومة البريطانية تجاه الجيش المصرى^(٣).

ولما كان مجلس الجيش المصرى قد وافق على شراء العشر طائرات فى اجتماعه بتاريخ ٢٣ أبريل ١٩٣٤، فقد أبدى المفتش العام للجيش المصرى (سبنكس) للمندوب السامى رغبة الحكومة المصرية فى سرعة الحصول على موافقة الحكومة البريطانية حتى يتسنى لها الحصول على تصديق البرلمان على الاعتماد الخاص بذلك السرب واستلام الطائرات قبل شهر

(١) نفس المرجع، ص ٣١٥.

(٢) نفس المرجع، ص ٣١٦.

(٣) نفس المرجع، ص ٣١٧.

سبتمبر، لتحاشي سوء الأحوال الجوية وتفادي كارثة كتلك التي لحقت بالطائرات المصرية في الشتاء السابق. ومن ثم، طلب المنوب السابق من القائد العام (الجديد)، أن يوافيه بوجهة نظره بخصوص ذلك السرب فقط، منبهاً إياه أن كلاً من سلفه وقائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط، قد سبق لهما أن وافقا عليه^(١).

ولما كان القائد العام الجديد للقوات البريطانية في مصر يرى أن الحفاظ على الأمن الداخلي هو المبرر الوحيد لبقاء الجيش المصري، وأن تسليحه يجب أن يكون مقصوراً على ما يتطلبه ذلك الغرض، فإنه طلب من قائد القوات الجوية، الملكية بالشرق الأوسط تزويده ببيان مدروس عن عدد وطراز الطائرات اللازمة، في رأيه - لتعاون سلاح الطيران مع الجيش المصري في تحقيق ذلك الغرض، كما وافق على العشر طائرات التي وافق عليها سلفه من قبل، ولكنه أبدى معارضته لأي زيادة جديدة. لأن ذلك - من وجهة نظره - سوف يتطلب زيادة عدد وحدات المركبات المدرعة البريطانية في مصر^(٢).

إلا أنه يبدو أن تلك الطائرات لم تحظ بموافقة الحكومة البريطانية عام ١٩٣٤، حيث تشير الوثائق المصرية أنه تم شراء الدفعة الثانية من طائرات «الأفرو ٦٢٦» وعددها عشر طائرات في عام ١٩٣٥^(٣).

وفي عهد وزارة محمد وفيق نسيم (الثالثة) التي خلفت وزارة عبد الفتاح يحيى في ١٤ نوفمبر ١٩٣٤ وحتى ٣٠ يناير ١٩٣٦، اعتمد مجلس الوزراء مبلغ ٢٨ ألف جنيه لشراء خمس طائرات من أحدث طراز لسلاح الطيران^(٤). إلا أن الأمر لم يسفر إلا عن ثلاث طائرات نقل تم التعاقد عليها عامي ١٩٣٤، ١٩٣٦. وكانت أولى هذه الطائرات من طراز «وستلاند وسكس Westland Wessex» والثانية من طراز «أفرو ٦٤٢ (كومبودر Avro 642 (Commodore))»، أما الأخيرة فكانت من طراز «أفرو ٥٦٢ (أنسن Avro 652 (Anson))»، وكانت هذه الطائرات هي آخر ما تعاقدت عليه الحكومة المصرية حتى معاهدة ١٩٣٦.

(١) نفس المرجع، ص ٣١٨.

(٢) نفس المرجع ص ٣٢١.

(٣) ديوان الملك، وزارة الحربية، حافظة رقم ١٠، ملف مراسيم وبيانات خاصة بسلاح الطيران، بيان عن طائرات سلاح الطيران.

(٤) مرسى، المرجع المشار إليه، ص ٢٤٩.

من كل ماسبق نرى أن السلطات البريطانية قبل توقيع معاهدة ١٩٣٦، جعلت من موافقتها على تقديم التسهيلات اللازمة لإنشاء القوة الجوية المصرية، أحد الحوافز السياسية التي تقدمها إلى الحكومات المصرية المتعاونة معها، وتحجبها عن الحكومات الأخرى المتشددة في وطنيتها. وعلي ذلك أعطت فضل إنشاء وتأسيس هذه القوة إلى أقل الحكومات شعبية وقبولاً من الشعب المصري، وأكثر الحكومات تعاوناً معها وهي حكومات الأقلية.

وقد حاولت الحكومة البريطانية تأخير إنشاء هذه القوة أطول مدة ممكنة، مع عدم إعطاء الحكومة المصرية الفرصة للاعتماد على النول الأخرى في إنشاء هذه القوة. وحين قررت الحكومة البريطانية الموافقة والمعاونة في إنشاء القوة الجوية المصرية، عملت على أن يتم ذلك تحت إشرافها الكامل، حتى لا تفشل القوة الجوية فينسب إلي بريطانيا فشلها من ناحية، ولتبقى هذه القوة تحت السيطرة البريطانية من ناحية أخرى.

كما ساعدت تفتت القوي السياسية في مصر بعد ثورة ١٩١٩، وإصرار الملك فؤاد على الانفراد بالسلطة وتهالك أحزاب الأقلية على الحكم - مهما كان الثمن الذي تدفعه مصر - إلى إيجاد حالة من عدم الاستقرار السياسي والانقلابات المتعاقبة على الدستور، وتعطل الحياة النيابية السليمة. الأمر الذي لم يسمح للحزب الذي يحظى بالتأييد الشعبي - وهو حزب الوفد - بالبقاء في الحكم سوى أقل من سنتين حكمتها ثلاث وزارات طوال الأربعة عشر عاماً التي تلت تصريح ٢٨ فبراير وحتى عام ١٩٣٦.

وكانت النتيجة بطبيعة الحال، هي ضعف الحكومات المصرية في مواجهة سلطات الاحتلال، وجعلها غير قادرة على الضغط من أجل التعجيل بإنشاء القوة الجوية المصرية. كما أن هذه الحكومات المتهافئة على الحكم، لم تكن لتقدر على إغضاب السلطات البريطانية، بل إن الحكومات الوطنية نفسها، كانت تحنى رأسها للعاصفة حين تزمر سلطات الاحتلال وتهل بوارجها على ثغور مصر.

ومن ثم، لم تكن أي من الحكومات المصرية - في ظل الأوضاع السياسية السائدة في ذلك الوقت - قادرة على تخطي السلطات البريطانية والاتفاق مع أي من النول الأوروبية التي عرضت معاونتها في إنشاء القوة الجوية المصرية.

وكانت محصلة هذه السياسة، هي تأخير إنشاء القوة الجوية المصرية ما يقرب من عشر

سنوات، وعندما أنشئت هذه القوة، تم ذلك في أحضان سلطات الاحتلال البريطاني وتحت سيطرتها، حتى تبقى هذه القوة أقل من أن تشكل خطرا يُذكر على قوات الاحتلال في مصر.